

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

O Globo

Título: Eletrobrás ainda espera leiloar distribuidoras	4
Título: Não é apenas pelos R\$ 0,05 :: Moreira Franco	7

Valor Econômico

Título: Governo estuda plano B, mas mercado já não crê na venda da Eletrobrás	69
Título: Greve desafia a política de preços livres de combustíveis	81
Título: Estatais derrubam Ibovespa para os níveis de janeiro	90
Título: BNDES lança modelo para novos planos de geração	102
Título: Modernização regulatória é essencial para smart grid	114

Sumário

VEÍCULO: O Globo	4
Título: Eletrobrás ainda espera leiloar distribuidoras.....	4
Título: Redução de danos.....	5
Título: O pacto da greve	5
Título: O outro lado da história	7
Título: Não é apenas pelos R\$ 0,05 :: Moreira Franco	7

Título: Congelamento temporário	9
Título: Greve causa desabastecimento e alta no preço de vários alimentos.....	12
Título: Filas em postos de gasolina testam paciência	13
Autor: Madson Gama e Paulo Henrique Gomes	14
Título: Correios interrompem serviços de entrega rápida.....	14
Título: Em alguns locais, faltam gás de botijão, insulina e hormônios	15
Título: Falta de combustível prejudica as operações de aeroportos	16
Título: Sem autopeças, montadoras param	17
Título: Eletrobrás ainda espera leiloar distribuidoras.....	18
Título: Além da Cide, Congresso quer zerar PIS/Cofins do combustível	19
Título: Segurança e logística permitiram reduzir estoque	20
Título: Associação que coordena greve só tem filiadas em seis estados.....	21
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	23
Título: Preço não faz acordo	23
Título: Gostinho de ajuste	24
Título: Mau agouro.....	25
Título: Coisas da bagunça.....	26
Título: Motoboys, taxistas e vans podem parar após vitória de caminhoneiros	28
Título: Batida de caminhão na crise nacional	29
Título: Petrobras anuncia redução de 10% no diesel.....	30
Título: Greve trava ônibus, postos e fábricas no país	33
Título: Alta do petróleo eleva arrecadação do governo	35
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	37
Título: » Retrovisor.....	37
Título: A alta dos combustíveis	38
Título: Cemig prepara nova emissão externa de bônus.....	39
Título: A greve dos caminhoneiros.....	40
Título: Após três dias de protestos no País, Petrobrás reduz preço do diesel em 10%.....	41
Título: Protestos afetam circulação de ônibus em São Paulo.....	43
Título: Desabastecidos, postos de gasolina fecham.....	44
Título: 70% dos ônibus no Rio podem parar	45
Título: Com distribuição comprometida, preço de alimentos sobe.....	46
Título: Reoneração para 28 setores é aprovada	47
Título: Temer abre mão de redução no ICMS dos combustíveis	49

Título: Ações da Eletrobrás têm queda de 11,4%	50
Título: LyondellBasell volta a rondar a Braskem	51
VEÍCULO: Correio Braziliense	52
Título: Petrobras recua e reduz diesel em 10%.....	52
Título: Quando o mercado não resolve.....	55
Título: A crise do diesel e o vácuo no Executivo	57
Título: Justiça determina desbloqueio de rodovias	58
Título: Protesto de caminhoneiros em todo o país.....	59
Título: Desabastecimento e aumento de preços	61
Título: Indústria reduz atividade	62
Título: Aeroportos sob risco de parar	63
Título: Filas e gasolina por até R\$ 9.....	64
VEÍCULO: Valor Econômico	69
Título: Governo estuda plano B, mas mercado já não crê na venda da Eletrobrás.....	69
Título: Após resistência de grevistas, Câmara aprova reoneração, mas zera PIS/Cofins	74
Título: Vigente desde julho, política da estatal começou a dar resultados no 1º trimestre ..	77
Título: Greve afeta abastecimento de combustível e sinaliza caos	79
Título: Greve desafia a política de preços livres de combustíveis	81
Título: LyondellBasell avalia Braskem em R\$ 41,5 bi em oferta à Odebrecht	83
Título: Futuro da Eletropaulo pode ser decidido hoje	86
Título: Destaques	87
Título: Barril em alta fortalece caixa da Petrobras.....	88
Título: Áreas no NE estão à venda	90
Título: Estatais derrubam Ibovespa para os níveis de janeiro	90
Título: Destaques	92
Título: Questão de escolha.....	92
Título: Para especialistas, abertura do setor deve ser gradual.....	95
Título: Liberação para o gás natural ainda deverá demorar	97
Título: Venda de malha de gasodutos inicia processo	99
Título: Disputa em torno do GFS soma R\$ 7 bi em liminares	100
Título: BNDES lança modelo para novos planos de geração.....	102
Título: Com custo reduzido, eólica avança na comercialização	104
Título: Questão ambiental pesa nas contratações.....	106
Título: Solar ganha força no portfólio das empresas	107

Título: Uso de fontes alternativas deve aumentar.....	109
Título: Migração permite redução de custos e ganho ambiental	110
Título: Demanda em alta favorece atividade de ampla cadeia de fornecedores	112
Título: Tendência de expansão atrai bancos.....	113
Título: Modernização regulatória é essencial para smart grid	114
Título: Preço da energia tem viés de alta no segundo semestre	116
Título: Mais empresas investem em geração distribuída	118
Título: Companhias reforçam investimento em TI.....	120
Título: Soluções de armazenamento terão aumento de demanda	121

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Eletrobrás ainda espera leiloar distribuidoras

Governo abriu mão de MP que viabiliza venda em busca de solução para diesel

O presidente da Eletrobrás, Wilson Ferreira Júnior, disse ontem que ainda espera encontrar solução que viabilize a privatização de seis distribuidoras da companhia este ano. Na véspera, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, havia anunciado que o Congresso não votará a medida provisória (MP) que trata da venda de seis distribuidoras da Eletrobrás como forma de viabilizar o acordo para a redução de tributos sobre o diesel.

Ele viajou ontem para Brasília, a fim de se reunir com o **ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, para discutir o assunto. Maia suspendeu a avaliação da medida provisória para votar a reoneração da folha de pagamento para

compensar a redução da Cide sobre o óleo diesel. No entanto, isso tornou ainda mais difícil a privatização da Eletrobrás, pois as distribuidoras deficitárias pesam no balanço. Ferreira afirmou que já estão provisionados R\$ 14 bilhões no balanço referentes aos prejuízos com as distribuidoras: — A liquidação (das empresas) seria a pior alternativa.

Para evitar isso, é preciso que acionistas aprovem, em assembleia, a manutenção da Eletrobrás como responsável pela operação. (Danielle Nogueira)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Lydia Medeiros

Título: Redução de danos

Poder em jogo

Desde a terça-feira, governo e Congresso correm atrás de uma solução para a crise nos preços dos combustíveis, agravada pela greve de caminhoneiros que atingiu 18 estados. Até as estradas ficarem bloqueadas, o assunto não estava na pauta do Executivo nem do Legislativo. Desde o início do ano, a Petrobras acabou com o controle de preços dos combustíveis, que flutuam com o mercado internacional. O barril de petróleo chegou a US\$ 80 no último dia 17, por questões geopolíticas.

Os parlamentares e o governo nunca haviam discutido um plano de contingência para situações assim. Agora, terão 15 dias para fazer o dever de casa. É o tempo dado pelo presidente da Petrobras, Pedro Parente, que anunciou uma redução temporária de 10% no preço do diesel, mas enfatizou que a estatal não mudará sua política. O anúncio foi recebido com surpresa e algum alívio no país, mas, em Nova York, a reação foi outra, de desconfiança: títulos da empresa caíram mais de 10% no mercado.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Miriam Leitão

Título: O pacto da greve

A greve dos caminhoneiros só pôde chegar ao ponto em que chegou com a conivência dos empresários da indústria de transportes. Tanto é verdade que um dos pedidos feitos é de que não houvesse reoneração da contribuição patronal do setor. Todos os outros serão reonerados. O governo pode ceder,

nos impostos ou na política de preços, mas não se livra do fato de que o país está vulnerável a essa chantagem.

Na reunião de ontem no Palácio do Planalto, o representante dos grandes empresários de transportes deixou claro que concorda com o movimento e que o alvo é a mudança da política de preços da Petrobras, o repasse da alta do dólar e do petróleo. No Rio, a Petrobras decidiu com autonomia, sem qualquer ingerência, segundo se garante na empresa, a redução do preço do diesel. Um pouco antes da entrevista, o Planalto recebeu uma ligação da companhia informando o que fora decidido. A ação da estatal caiu. No after market dos Estados Unidos, chegou a desabar 11%, depois atenuou um pouco. O governo está preocupado e mobilizado para resolver o problema, porque sabe o efeito exponencial que pode ter.

Caminhões transportam 64% da carga do país e essa parcela tem se mantido nos últimos anos. O país teve décadas, e inúmeros planos de desenvolvimento, planejamentos estratégicos, Pacs, para começar a reverter o rodoviarismo. Nestes dias ficou claro que, além de ser uma irracionalidade ambiental e econômica, a dependência ao setor pode encurralar o governo, desorganizar a economia e transtornar a vida dos consumidores. O país precisa levar a sério o esforço de investir em outros modais.

Segundo Maurício Lima, sócio diretor do Instituto Ilos, Supply Chain, o transporte de cargas é feito 30% por autônomos. Outros 50% são de pequenas empresas subcontratadas pelas grandes empresas.

— O Brasil tem uma frota de dois milhões de caminhões, sendo 650 mil autônomos, ou cerca de 1/3. Existem 150 mil empresas de transporte. No período de expansão econômica, entre 2004 e 2012, os modais ferroviário e hidroviário não conseguiram crescer na mesma proporção. Por isso o modal rodoviário foi mais exigido e aumentou sua participação no transporte — diz o especialista.

As grandes empresas são apenas uma parte, mas por serem grandes são as que contratam as menores. Um setor tão pulverizado só conseguiria essa paralisação em tantos estados com a complacência da maioria dos grandes contratantes. Como há muita oferta de serviço de autônomos e pequenas empresas, se as grandes empresas não quisessem, eles poderiam romper contratos e só acertar com os que não aceitassem fazer parte da paralisação.

A decisão da Petrobras de reduzir o preço em 10% serve como sinal em momento de crise aguda. É um gesto de boa vontade, como diz o presidente da empresa, Pedro Parente, mas é temporário. O que querem os caminhoneiros? Controle de preços. Sobre a redução de impostos, a carga tributária é de fato

alta demais. Representa metade do preço do diesel. Mas faz sentido que outros produtos paguem impostos, e gasolina e diesel, não? Dos tributos, o maior, que representa 30% do preço, é o ICMS, que tem ainda o defeito de fazer parte do problema: quanto mais aumenta o preço, mais se eleva o valor cobrado de imposto e mais sobe o preço. PIS/Cofins e Cide incidem com valor fixo.

Os preços em geral vão subir temporariamente, mas poderão baixar se a greve for interrompida. Por isso, economistas como Luís Otávio Leal e José Márcio Camargo acham que o impacto no PIB e mesmo na inflação será pontual. José Márcio acha que uma solução seria criar uma banda de imposto, que subisse quando o preço internacional caísse, e diminuísse em momentos como o atual.

José Augusto de Castro, da AEB, disse que a greve pode afetar a exportação porque o comprador pode cancelar a compra, em caso de atraso. Vão por rodovia 43% de todas as exportações para a Argentina.

Ontem, no terceiro dia de greve, o país já enfrentava o desabastecimento. Esse movimento é maior do que a paralisação de 1999 no governo Fernando Henrique. Mas claramente o que está acontecendo não é uma greve de caminhoneiros. É mais grave e mostra o risco que o país corre sendo tão vulnerável ao transporte rodoviário.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: O outro lado da história

É aquela coisa: a alegria de uns é a tristeza de outros. Com as subidas de preços do barril de petróleo e do dólar, que provocaram a greve dos caminhoneiros, o Estado do Rio arrecadou em royalties, nos primeiros quatro meses do ano, 45% a mais do que no mesmo período de 2017. Nem nos sonhos mais lindos de Pezão esse salto era esperado.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Opinião

Autor:

Título: Não é apenas pelos R\$ 0,05 :: Moreira Franco

Chegou a hora de a sociedade debater a carga tributária que recai sobre os combustíveis. A decisão do governo federal de zerar a Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (Cide), que incide sobre o diesel, significa

mais do que uma redução de R\$ 0,05 no preço ou uma resposta ao movimento grevista dos caminhoneiros.

O que estamos propondo é um esforço nacional para desonerar a cadeia energética. Energia é um insumo que permeia toda a sociedade. Pessoas, fábricas, residências, pequenas empresas, todos usam energia em suas atividades diárias. E é por isso que, até 2026, os investimentos em infraestrutura energética vão alcançar R\$ 1,4 trilhão e gerar milhares de empregos.

Quando assumi o Ministério de Minas e Energia, recebi, dentre outras, a missão de reduzir a carga tributária do setor. Energia abundante e com preço justo é condição para o Brasil crescer. Mas esta não é uma luta só do governo federal. Cerca de 44% do preço final da gasolina são impostos: 16% são federais e 28% são de ICMS, um imposto estadual. Por sermos uma Federação, Congresso e governadores precisam dar sua cota de participação para reduzir o preço dos combustíveis.

Sozinho, o governo federal não consegue mudar o quadro tributário. Estamos fazendo a nossa parte. Zeramos a Cide e vamos discutir outros tributos. Mas revisões de impostos se fazem com responsabilidade, sem comprometer o ajuste fiscal. Foi a responsabilidade com as contas públicas — que começou com o presidente Temer — que tirou o Brasil da maior crise econômica da história. A simplificação tributária é o caminho.

E aí o Congresso Nacional tem papel importante. Nossas propostas visam a reduzir impostos em áreas estratégicas, corrigir isenções injustas que deram privilégios a alguns setores em detrimento de outros. Mas sem desviar do caminho que está devolvendo o Brasil ao rumo do crescimento. Destaco que os caminhoneiros têm o direito de manifestação.

Mas a sociedade não pode ser sequestrada com esses bloqueios. Já há ameaça de falta de combustível em aeroportos e empresas de ônibus; produtores de alimentos contabilizam milhões em prejuízos com cargas que se perdem nas estradas.

O Brasil é uma democracia. É na mesa que conflitos de interesse são solucionados. Agora é negociar: governo federal, governadores, Congresso e caminhoneiros. Este é o caminho que a democracia nos impõe. Não há caminho fora da democracia.

Moreira Franco é ministro de Minas e Energia

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor:****Título: Congelamento temporário**

Após desabastecimento, Petrobras reduz preço do diesel em 10%. Valor será mantido por 15 dias

-Rio, Brasília e São Paulo- No terceiro dia da greve dos caminhoneiros, que causou desabastecimento em diversas cidades, a Petrobras anunciou ontem uma redução de 10% no preço do diesel nas refinarias. Além disso, a cotação do produto permanecerá congelada nos próximos 15 dias. A partir de hoje, o valor cobrado na refinaria será de R\$2,1016. Segundo Pedro Parente, presidente da Petrobras, depois deste período, a política de preços da companhia será retomada gradualmente. Desde o começo da semana, Petrobras e Ministério da Fazenda têm sido pressionados a encontrar uma solução rápida para a crise. Mesmo assim, a reação do mercado financeiro foi negativa: os recibos de ações da companhia negociados em Nova York caíram até 13,04% após o fechamento do mercado. Desde segunda-feira, os papéis da empresa no Brasil acumulam queda de 9,1%. No fim da noite de ontem, a Câmara aprovou a reoneração da folha de pagamento e zerou o PIS/Cofins do diesel.

Segundo Parente, o objetivo da decisão da Petrobras é dar tempo para que governo e caminhoneiros possam negociar um acordo mais definitivo. Ontem à tarde, a categoria se reuniu com representantes do governo. O presidente Michel Temer disse que o governo pediu aos caminhoneiros uma trégua de três dias na paralisação nacional, o que a categoria rejeitou. Posteriormente, a Petrobras anunciou a redução de preço, mas os caminhoneiros não voltaram a se pronunciar. A Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) e as demais lideranças ainda não tinham fechado posição, e o movimento seria mantido, ao menos até hoje. Um post do grupo nas redes sociais publicado pouco antes das 20h dizia que o movimento continuaria.

— Estamos trabalhando neste tema para dar tranquilidade não só ao brasileiro, que não quer ver paralisado o abastecimento, mas também tentando encontrar uma solução que facilite a vida dos caminhoneiros — disse Temer.

RISCO DE PARALISAÇÃO EM AEROPORTOS

De acordo com a Petrobras, para os consumidores a medida deve garantir redução de R\$ 0,25 para o diesel. O impacto na receita da empresa com a manutenção de preços será de R\$ 359 milhões.

— Estamos contribuindo para evitar impactos negativos para a população e para nossa empresa. É uma medida de caráter excepcional, não significa mudança na política de preços da Petrobras — afirmou Parente.

Desde o fim de junho do ano passado, a Petrobras adotou a política de repassar ao consumidor as flutuações nas cotações do petróleo e do dólar. Na prática, altas e baixas são repassadas diariamente ao valor do produto nas refinarias. Outros fatores interferem no preço para o consumidor final, como os impostos e a margem de venda de distribuidores e revendedores. A Petrobras responde por 55% do valor do produto.

Com a decisão da estatal, os caminhoneiros teriam algum alívio, mas o cidadão comum continuará a sentir no bolso o impacto das flutuações da cotação internacional do petróleo. Desde o início de maio, o preço da gasolina na refinaria até ontem subiu 13,06%. O diesel acumula alta de 11,85% no período, mas ela será quase anulada pela redução de 10% no preço a partir de hoje.

Parente negou ter sofrido qualquer tipo de pressão política para reduzir os preços do diesel.

— Não foi uma decisão simples, não foi uma decisão fácil, mas acho que o benefício de resolver essa situação será mais positivo do que insistir em fazer um movimento dogmático — afirmou Parente.

Além dos sinais de desabastecimento de produtos no país, a Petrobras decidiu agir depois de começar a receber informações de que havia risco de paralisação de aeroportos a partir de hoje. A diretoria da estatal recebeu a notícia de que Brasília e Congonhas corriam o risco de ficar sem combustível por causa da mobilização nacional.

Também havia a possibilidade de que a própria Petrobras fosse afetada, pois uma avaliação interna da empresa mostrava que havia impacto na operação de suas refinarias. A solução encontrada de reduzir o preço e mantê-lo inalterado por um período curto foi vista como uma forma de manter os princípios da política de preços da empresa e ajudar o governo a sair do impasse.

Quando a Petrobras convocou a entrevista para anunciar a medida, o Palácio do Planalto chegou a temer que Parente fosse pedir demissão. Isso porque ele sempre deixou claro que não aceitaria ingerências políticas na condução da estatal. Mas Parente ligou para Temer, explicou o que faria e desceu para dar a

entrevista. Hoje, ele se reunirá com Temer e mais três ministros, além do secretário da Receita, Jorge Rachid, para discutir a crise.

REDUÇÃO DE 7% A 8% NAS BOMBAS

Na Petrobras, a avaliação é que o governo precisa resolver a situação com os caminhoneiros em 15 dias, para gerar o mínimo de impacto possível sobre a empresa. O Palácio do Planalto e interlocutores de Temer comemoraram a decisão da Petrobras.

Antes da coletiva de Parente, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, havia falado da necessidade de uma maior previsibilidade nos preços: — Reconhecemos a situação como extremamente grave. Pedro Parente é um dos quadros mais expressivos do nosso processo administrativo, conseguiu dar um sentimento de recuperação, tem todo o mérito pelo que ele conseguiu fazer na Petrobras nesse curto espaço de dois anos.

Nos cálculos de Adriano Pires, sócio do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), a redução da Petrobras deve resultar em uma queda entre 7% e 8% na bomba para os consumidores. Segundo ele, o recuo deve começar a ser sentido entre dois e três dias. A medida, disse, não significa que a companhia tenha mudado sua política de preços: — A Petrobras tomou consciência de que era preciso fazer alguma coisa. Essa iniciativa pode servir de exemplo para que estados reduzam o ICMS, assim como o governo federal, que deve zerar a Cide e reduzir o PIS/Cofins. Em períodos como o atual, com o barril acima de US\$ 80, todos têm que ceder.

A greve ontem prejudicou a circulação de ônibus, causou falta de combustível e filas para abastecer o tanque, paralisação de fábricas por falta de insumos e escassez de hortifrutigranjeiros em supermercados. Um juiz do Distrito Federal determinou a liberação de seis rodovias (incluindo a BR-040) e autorizou o uso de força policial, se necessário.

Para o professor do Insper Sergio Lazzarini, ainda é cedo para dizer que a redução de preço do diesel é resultante de uma interferência do governo: — Não é um sinal que se alinha com a previsibilidade da política de preços que a Petrobras vinha adotando. Se a decisão revela deterioração da governança da empresa, ainda não sabemos — disse Lazzarini, autor do livro "Capitalismo de laços, sobre a relação entre empresas e Estado.

Para o consultor John Forman, ex-diretor da Agência Nacional do Petróleo (ANP), o debate precisa incluir a questão tributária.

— Reduzir o preço do diesel na refinaria e não conter a tributação que incide sobre o combustível é trabalhar contra a Petrobras. Se a empresa trabalha em

um regime de economia aberta, não deveria haver medida nesse sentido — disse, antes da Câmara zerar o PIS/Cofins do diesel.

Analistas do mercado criticaram a decisão e temem que a queda de preço seja prolongada.

— A empresa, que vinha dando tanta confiança ao mercado, deu uma virada de 180 graus. Essa notícia machuca o Brasil — criticou o americano James Gulbrandsen, diretor da gestora NCH Capital.

Apesar da queda recente das ações da estatal, os papéis da Petrobras têm valorização de 450% desde janeiro de 2016, auge da crise da Lava-Jato. Parte importante da alta é atribuída à gestão de Parente e ao fato de a estatal ter adotado uma política de preços em paridade com a cotação do petróleo. (Ramona Ordonez, Martha Beck, Geralda Doca, Bruno Rosa, Rennan Setti, Glauce Cavalcanti, Danielle Nogueira, André de Souza e Ronaldo D'Ercole)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Marcela Sorossini, Letycia Cardoso, Bruno Rosa e Glauce Cavalcanti

Título: Greve causa desabastecimento e alta no preço de vários alimentos

Na Ceasa-RJ, faltam produtos, devido à redução do número de caminhões

A greve dos caminhoneiros provocou desabastecimento em todas as regiões do país. Com bloqueios e mobilização no acostamento das estradas pelo terceiro dia consecutivo em 22 estados e no Distrito Federal. O principal impacto podia ser visto nas prateleiras de supermercados. Houve falta principalmente de frutas, legumes e hortaliças. Com isso, alguns preços dispararam.

No Rio, os reflexos dos protestos começaram cedo ontem na Ceasa-RJ, em Irajá, na Zona Norte. Apenas 75 dos 340 caminhões que deveriam fazer entregas ontem conseguiram chegar ao mercadão. A saca com 50 quilos de batatas, que costuma ser vendida por R\$ 70 ou R\$ 80, era comercializada ontem por quase quatro vezes mais: entre R\$ 250 e R\$ 300. Resultado: o quilo da batata subiu de R\$ 2 para R\$ 6 ontem, em uma feira livre em Botafogo, na Zona Sul.

Alguns itens, como a cenoura, sumiram da Ceasa. Restavam poucas sacas de chuchu e pimentão, que dobraram de preço. Se antes o lote de 20 quilos de chuchu saía por R\$ 15 nos boxes, hoje custa de R\$ 30 a R\$ 40. O pimentão, que na semana passada era encontrado por R\$ 15, foi vendido por R\$ 25 na terça-feira e ontem já custava R\$ 50.

No box Guaibim, apenas um caminhão conseguiu chegar. O normal, segundo os vendedores, é receber cinco ou seis cargas diariamente. Para evitar os bloqueios de caminhoneiros em protesto nas principais vias de acesso à capital, o motorista fez um desvio por Angra dos Reis.

— Não chega nada. Está todo mundo reclamando — disse o dono do box, Marcel Ribeiro Barbosa. — O problema vai continuar, porque muitas mercadorias vão apodrecer nas estradas.

Cenário parecido podia ser visto ontem na Ceagesp, principal ponto de distribuição de alimentos em São Paulo. O problema logo chegou aos grandes supermercados.

PROBLEMAS EM DEZ ESTADOS

A Abras, associação nacional do setor, recebeu notificações relatando desabastecimento em supermercados de dez estados do país: Rio, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraíba, Minas, Ceará, Tocantins, Santa Catarina e São Paulo. A entidade destacou em comunicado que o problema "poderá se estender para todo o Brasil nos próximos dias, se algo não for feito."

Na indústria de alimentos, a BRF, dona das marcas Sadia e Perdigão, suspendeu as atividades em quatro unidades de abate de frangos e suínos ontem, sem poder receber insumos e escoar a produção no Sul e Centro-Oeste. Outras processadoras de carne como JBS e Marfrig também informaram ter reduzido a produção por causa da greve.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordonez, Paulo Nicolella e Glauce Cavalcanti

Título: Filas em postos de gasolina testam paciência

Distribuição limitada não dá conta do aumento da demanda

Os bloqueios em estradas e até na porta de refinarias dificultaram a distribuição de combustíveis em todo o país. O problema foi agravado pelo súbito aumento da demanda. Com o risco de faltar gasolina, postos de gasolina registraram filas em várias regiões do país. A Agência Nacional do Petróleo (ANP) flexibilizou a exigência de acréscimo de 10% do biodiesel no diesel, já que os bloqueios atrasam a distribuição do biocombustível.

No Rio, vários postos ficaram ontem sem gasolina, diesel ou etanol, já que os caminhões com o combustível não chegaram aos pontos de distribuição. O

Sindicomb Rio, sindicato do setor, avalia que nunca houve um desabastecimento tão grande nos postos da capital, embora esta não seja a primeira greve de caminhoneiros.

Com as filas, houve quem perdesse a paciência. Num posto da Barra da Tijuca, a contadora Ana Cláudia Pimentel enfrentou ontem quase uma hora de fila para abastecer seu carro em um posto de gasolina. A demora foi agravada por dois homens em uma caminhonete, que pretendiam encher mais de 20 vasilhames de gasolina, alegando precisar do combustível para embarcações. Ela reclamou: — Fiquei indignada. Havia uma longa fila de pessoas aguardando. Os funcionários do posto diziam que a venda não pode ser negada. Mas quem garante que aquela gasolina não seria, depois, revendida por um preço mais caro? Fiz com que parassem de encher os vasilhames, depois de intervir e de ter chamado a polícia — contou Ana Cláudia.

BLOQUEIO NAS DISTRIBUIDORAS

Segundo Paulo Miranda, presidente da Fecombustíveis, que reúne os postos revendedores, os problemas na entrega de combustível se agravaram ontem em razão do bloqueio nas bases das distribuidoras. Em Goiás, houve o bloqueio da principal distribuidora do estado por cerca de 34 horas.

— Desde segunda-feira, os postos estão sem receber regularmente o produto. O que agrava a situação é que as pessoas estão procurando — disse Miranda.

Segundo o SindEstado, que representa a revenda de combustíveis no Rio de Janeiro, falta combustível em postos de várias regiões do estado. Os postos trabalham com dois a três dias de estoque e estão sem receber carga desde segunda. No Norte Fluminense, mais da metade dos postos estão desabastecidos.

A falta de combustível afetou parte dos ônibus de Rio, Recife, São Paulo e outras capitais.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Madson Gama e Paulo Henrique Gomes

Título: Correios interrompem serviços de entrega rápida

Empresa promete reforçar operações, assim que o movimento acabar. Faltou pão para Big Mac

-Rio e Brasília- A paralisação dos caminhoneiros está atrasando entregas dos Correios em todo o país. A empresa suspendeu temporariamente encomendas com dia e hora marcados (Sedex 10, 12 e Hoje). Além disso, serviços como Sedex e PAC terão prazo de entrega maior, assim como a correspondência comum. Os novos prazos valem enquanto durar a greve.

Segundo os Correios, 25 milhões de encomendas são entregues em todo o país diariamente. Para isso, são utilizados 25 mil veículos, entre caminhões e aviões. A empresa afirmou que reforçará as operações quando a paralisação acabar.

O desabastecimento chegou até a rede de fastfood McDonald[^]. Uma unidade em Copacabana, na Zona Sul do Rio, não tem mais o Big Mac, porque a última entrega, de sexta-feira, já acabou. Segundo o gerente, Yladian Barbosa, salada e hambúrguer vêm de São Paulo. Ele disse que o atraso causou prejuízo de R\$ 18 mil: — Renovamos o estoque a cada três dias. Mas há dois dias não recebemos mercadorias.

A Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm) também constatou problemas. Maurício Salvador, presidente da entidade, disse que o atraso eleva os custos, devido à reprogramação das encomendas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bruno Rosa e Roberta Scrivano

Título: Em alguns locais, faltam gás de botijão, insulina e hormônios

Associação de farmácias chama atenção para validade de remédio que precisa de refrigeração

-Rio e São Paulo- Entre os produtos cuja distribuição foi afetada pela greve dos caminhoneiros está o gás de botijão (GLP). Segundo o Sindigás, que reúne as empresas distribuidoras de GLP, já falta produto em Goiânia e Distrito Federal.

"A interdição das principais rodovias brasileiras impede a saída dos caminhões que transportam o gás, seja a granel ou em botijões, das bases de enchimento das distribuidoras até o consumidor final ou até as revendas de gás", afirmou o órgão em nota.

De acordo com o presidente da Associação Brasileira das Redes de Farmácias e Drogarias (Abrafama), Sérgio Mena Barreto, a paralisação também causa falta de insulina e hormônios, usados para doenças do sistema nervoso, em diversas farmácias do Rio de Janeiro: — O problema mais grave são com os medicamentos que precisam de refrigeração.

Segundo ele, o problema se agrava a cada dia, pois 70% dos remédios no Brasil são fabricados em São Paulo. Por dia, são distribuídos 6,3 milhões de medicamentos em geral, que atendem a 2,5 milhões de pessoas.

— Queremos pedir para o sindicato dos caminhoneiros que considere o setor e o trate de forma especial, pois esses medicamentos refrigerados não podem ficar parados na estrada, pois têm validade muito curta — disse Mena Barreto.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura e Glauce Cavalcanti

Título: Falta de combustível prejudica as operações de aeroportos

Terminal de Brasília reduz atividade; Santos Dumont está no limite

-Brasília e Rio- A greve dos caminhoneiros afetou o abastecimento de combustível em alguns dos principais aeroportos do país, aumentando a preocupação do governo. A Inframerica, concessionária que administra o aeroporto de Brasília, informou ontem que decidiu restringir as operações por conta da falta de querosene de aviação. O abastecimento foi prejudicado porque caminhões com combustível não passam nos bloqueios. Pousarão em Brasília somente aeronaves com capacidade para decolar sem necessidade de reabastecimento.

Segundo a Inframerica, o combustível para aviação disponível ontem era "insuficiente para a manutenção da operação regular" do aeroporto, o terceiro maior do país e um dos principais centros de conexão. Até o fim da tarde de ontem, não havia registro de atrasos ou cancelamentos por causa disso. Segundo a concessionária, o aeroporto recebeu cinco caminhões com 45 mil litros de querosene de aviação, mas a situação de alerta e o contingenciamento foram mantidos.

Em Recife, a Justiça Federal determinou que os grevistas garantissem a passagem dos caminhões com combustível para abastecer o terminal, que teve voos internacionais prejudicados.

No Rio, o Aeroporto do Galeão não foi afetado porque é abastecido por dutos, não por caminhões. Já o Santos Dumont tem combustível garantido para o funcionamento até hoje. Segundo a Infraero, esse é o caso também de outros cinco terminais: Palmas (TO), Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE) e

Congonhas, em São Paulo, o aeroporto mais movimentado do país. A estatal não quis dar mais detalhes sobre o estoque para os outros dias.

A Agência Nacional de Aviação Civil orientou os passageiros a buscarem as companhias aéreas para ter mais informações sobre a situação dos voos.

A Latam informou que isentará os consumidores da taxa de remarcação de passagem e oferecerá reembolso integral em caso de cancelamento de voo, até que se normalize o abastecimento do combustível. A empresa disse que vai informar os passageiros se houver mudança nos voos. A Azul disse que está acompanhando a situação para determinar quais os impactos em suas operações. Gol e Avianca ainda não se posicionaram.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Roberta Scrivano

Título: Sem autopeças, montadoras param

Só no ABC, 17 mil trabalhadores de três empresas estão em casa

-São Paulo- A indústria automotiva sentiu o baque da paralisação dos caminhoneiros, que impediu a chegada de peças para a montagem de veículos, suspendendo atividades nas fábricas.

Em São Paulo, Volkswagen, Ford e Scania, no ABC Paulista, dispensaram trabalhadores, e pelo menos 17 mil metalúrgicos aguardam a retomada em casa. A Toyota, em Sorocaba (SP), e as unidades da Honda, em Sumaré e em Itirapina, também pararam. Em Resende (RJ), a fabricante de carros Nissan e a MAN Latin America, de caminhões, seguiram o movimento.

Antonio Megale, presidente da Anfavea, associação que reúne as montadoras, disse que a continuidade da greve dos caminhoneiros é "preocupante" e, se for mantida, terá efeitos ainda piores na cadeia de produção.

— Muitas fábricas já pararam suas linhas de montagem, e, se a greve continuar até o fim de semana, é certo que todas pararão — disse.

Megale informou que não há uma contagem das perdas, mas garantiu que haverá "queda na produção, nas vendas e nas exportações de veículos, tendo como consequência impacto na balança comercial e na arrecadação de tributos! O setor automotivo representa 4% do PIB e 20% da indústria.

A Ford ressaltou que suas fábricas de Camaçari (BA) e Taubaté também estão paradas. A Nissan informou que "o abastecimento de peças na fábrica em Resende foi comprometido"

Já a Fiat Chrysler Automobiles, com fábricas em Betim (MG), disse que a "paralisação dos caminhoneiros e o bloqueio parcial da BR-381 acentuaram problemas de fluxo logístico que a empresa começou a sentir ontem (terça-feira). Devido ao atraso na entrega de peças, já há reflexos na produção" Mas ressaltou que ainda não calculou o impacto.

Os problemas no setor ilustraram a preocupação dos empresários com o impacto do movimento na produção industrial do país. A Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp) manifestou "preocupação e indignação em relação à greve dos caminhoneiros que já está gerando prejuízos importantes para a indústria!

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Eletrobrás ainda espera leiloar distribuidoras

Governo abriu mão de MP que viabiliza venda em busca de solução para diesel

O presidente da Eletrobrás, Wilson Ferreira Júnior, disse ontem que ainda espera encontrar solução que viabilize a privatização de seis distribuidoras da companhia este ano. Na véspera, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, havia anunciado que o Congresso não votará a medida provisória (MP) que trata da venda de seis distribuidoras da Eletrobrás como forma de viabilizar o acordo para a redução de tributos sobre o diesel.

Ele viajou ontem para Brasília, a fim de se reunir com o **ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, para discutir o assunto. Maia suspendeu a avaliação da medida provisória para votar a reoneração da folha de pagamento para compensar a redução da Cide sobre o óleo diesel. No entanto, isso tornou ainda mais difícil a privatização da Eletrobrás, pois as distribuidoras deficitárias pesam no balanço. Ferreira afirmou que já estão provisionados R\$ 14 bilhões no balanço referentes aos prejuízos com as distribuidoras: — A liquidação (das empresas) seria a pior alternativa.

Para evitar isso, é preciso que acionistas aprovem, em assembleia, a manutenção da Eletrobrás como responsável pela operação. (Danielle Nogueira)

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: GeraldaDoca, Bárbara Nascimento, Karla Gamba e Bruno Góes****Título: Além da Cide, Congresso quer zerar PIS/Cofins do combustível**

Governo ainda estuda como compensar perda com desoneração

-Brasília- Depois da decisão da Petrobras de reduzir e congelar o preço do diesel por 15 dias, cedendo à pressão para resolver o problema dos caminhoneiros, o governo aceitou diminuir a carga tributária sobre o combustível de forma mais significativa. O problema ainda é o tamanho da redução. A discussão até a noite de ontem era reduzir provisoriamente (até o fim do ano) as alíquotas das contribuições do PIS/Cofins sobre o diesel (que representam 10,32% do preço do litro). Mas enquanto o Congresso queria zerar as alíquotas, o governo tentava reduzir pela metade. Também foi convocada para amanhã uma reunião com o Confaz para discutir a alíquota do ICMS sobre os combustíveis.

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que o governo pode perder de R\$ 10 bilhões a R\$ 15 bilhões caso o PIS/Cofins sobre o diesel seja zerado. Marun foi à Câmara para negociar o formato da redução do tributo sobre o diesel, que foi incluída no projeto que reonera a folha de pagamento. Mais cedo, o relator da proposta, deputado Orlando Silva (PCdoB-SP), disse que a sua intenção era zerar ou cortar pela metade o tributo, cuja alíquota atual é de R\$ 0,46 por litro. O projeto foi pautado para ser votado ontem mesmo na Câmara.

— Será uma perda muito significativa. Nós temos que achar no Orçamento um espaço para que possamos promover algumas compensações e buscar uma solução. Já que a Petrobras tomou uma decisão forte, significativa, que pode desanuiar o ambiente, o entendimento do governo é que os próximos passos têm que ser tomados com responsabilidade. Vai sair de onde (o dinheiro)? — disse Marun.

A votação da reoneração foi uma contrapartida exigida pela equipe econômica para desonerar o diesel. O problema é que o acordo fechado pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, era que a reoneração serviria para compensar uma redução a zero da alíquota da Cide. Não havia acerto em relação ao PIS/Cofins. E a reoneração não é suficiente para cobrir todas as benefícios que os parlamentares querem dar para o diesel. Ao zerar a Cide, o governo abre mão de cerca de R\$ 1 bilhão. Já a reoneração da folha (que ainda precisa passar pelo Congresso e leva 90 dias para começar a vigorar) deve gerar numa arrecadação de R\$ 1,5 bilhão em 2018.

MOVIMENTO DIZ QUE AVISOU O GOVERNO

Mesmo assim, Silva propôs várias alternativas incluindo o PIS/Cofins. Ele ainda disse que não há condições de o projeto ser aprovado sem ampliar de seis para, pelo menos, 28 os setores que poderão manter o benefício da desoneração, o que pode reduzir ainda mais a economia prevista com a medida.

Silva também pôs no projeto um artigo que permite que as empresas possam compensar qualquer contribuição feita a mais por causa da medida provisória (MP) 774 — primeira tentativa do governo de reonerar a folha. Segundo o texto, os valores pagos a mais poderão ser compensados ou restituídos. Quem contrariou a MP e não realizou os pagamentos, terão suas dívidas perdoadas, bem como multas e juros.

Ontem, depois de se reunir com líderes dos caminhoneiros, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, informou que o setor de transportes como um todo ficará de fora da reoneração da folha num primeiro momento. Ele citou a decisão tomada pelo governo de zerar a Cide sobre o diesel e confirmou que outras medidas estão em análise, apesar da dificuldade de apontar uma fonte de receitas para compensar as perdas na arrecadação, conforme exige a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Segundo Padilha, o governo está muito preocupado com as consequências da paralisação dos caminhoneiros para famílias, as empresas e a economia como um todo. No entanto, o Planalto foi avisado, segundo líderes do movimento, sobre os protestos no mês passado e não tomou providências. A reunião de ontem só ocorreu três dias depois do início da greve.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Maurício Lima

Título: Segurança e logística permitiram reduzir estoque

Corpo a corpo :

Com menos mercadorias, lojas ficam mais suscetíveis a desabastecimento

Rennan Settti

A diminuição da capacidade de estoques das empresas, a dependência do modal rodoviário e a violência urbana no Rio explicam a velocidade com que a greve dos caminhoneiros atingiu as gôndolas, diz Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos).

- Do ponto de vista logístico, por que uma paralisação leva a desabastecimento em tão pouco tempo?

No Rio especificamente, as empresas baixaram muito o estoque por causa da crise na segurança, sobretudo de produtos de maior valor agregado. Além disso, também por causa da segurança, muitas empresas passaram a não atender ao Rio, deixando de correr o risco de ter um centro de distribuição de cargas na cidade. Começaram a entregar seus produtos diretamente a partir de centros de distribuição localizados em outros estados. Quando há uma greve afetando o modal rodoviário, a entrega desses produtos é diretamente afetada.

- E no restante do Brasil?

As empresas têm buscado aumentar a eficiência e maximizar o retorno sobre seus ativos. Consequentemente, os estoques estão menores. A tecnologia dá, sim, subsídio a essa estratégia. Ela ajuda a explicar, por exemplo, como a indústria repõe o estoque do varejo. Hoje, as informações dos pontos de vendas se refletem na encomenda automatizada de produtos, o que reduz os estoques. As redes de varejo são atendidas por centros de distribuição, que fazem entregas diariamente às lojas. No passado, cada loja tinha um estoque muito maior e era atendida algumas vezes por semanas. Outro aspecto é o aumento da quantidade de itens comercializados no varejo. No caso das farmácias, por exemplo, elas oferecem cada vez mais produtos com giros muito baixos, com uma unidade vendida a cada 15 dias. Dessa forma, a chance de faltar produto é muito maior quando se corta o transporte na ponta.

- Como o nível de estoque brasileiro se compara com o contexto internacional?

Comparado com os EUA, por exemplo, nosso nível de estoque é relativamente alto. Só que eles estão mais preparados para momentos de emergência. Como aqui nossa matriz de modais é desequilibrada, e tudo depende do rodoviário, greves e paralisações desse segmento levam a desabastecimento. Esse modal carrega dois terços de todas as nossas cargas. Se tiramos o minério e o petróleo cru da conta, que não vão pelas estradas, o percentual é de mais de 90% da cargas. O ideal seria que não fosse mais de um terço. Nos Estados Unidos, são 43%.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ronaldo D'Ercole

Título: Associação que coordena greve só tem filiadas em seis estados

Representações são pulverizadas, e movimento pode fugir do controle

-São Paulo- À frente do atual movimento dos caminhoneiros contra a alta no preço do óleo diesel, que já dura três dias e causou o bloqueio de mais 250 pontos apenas em rodovias federais, a Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam) ganhou notoriedade, mas é apenas uma entre muitas entidades que representam a categoria no país. Fundada em 1983, em São Paulo, por um grupo de caminhoneiros autônomos, a entidade tornou-se membro da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) no início dos anos 2000.

Embora se apresente como uma liderança nacional dos caminhoneiros autônomos, a Abcam tem entre as suas filiadas federações de transportes e sindicatos de apenas seis estados das regiões Sul e Sudeste: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Um dos fundadores da Abcam, José da Fonseca Lopes é também o presidente da associação. Fonseca, como é conhecido entre os caminhoneiros, vem questionando a política de preços da Petrobras para o diesel há mais de um ano.

— O Fonseca é uma liderança antiga e é muito ativo — disse um dirigente do setor de transportes de carga, ressaltando que a categoria tem representações pulverizadas pelo país. — É tudo muito fragmentado (as entidades que representam os caminhoneiros autônomos), e não existe uma liderança nacional.

Tomando a base de filiados da própria entidade, fica clara essa dispersão da representatividade. A Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Estado do Rio reúne pelo menos oito sindicatos, de cidades que vão de Niterói e Campos, a Magé, Três Rios e Araruama. Em Santa Catarina, a federação da base da Abcam reúne sindicatos de cidades como Chapecó, a municípios menores, como Otacílio Costa e Itainópolis.

MOBILIZAÇÃO RÁPIDA

Apesar dessa dispersão de suas lideranças, os caminhoneiros são um grupo muito bem coordenado em termos de comunicação, observa outra fonte do setor.

— A maioria deles tem sistema de comunicação, rádio, grupos de WhatsApp. Comunicação é a coisa mais fácil que tem hoje, por isso se mobilizam tão rapidamente — diz.

Mas isso não assegura às lideranças de paralisações, como o atual, controle das ações.

— No momento em que começam a fazer bloqueios, surgem liderança locais. E, quanto mais demora a paralisação, mais difícil de se coordenar as coisas — conta outra fonte.

O próprio presidente da Abcam reconhece esse problema: — A demora do governo em apresentar uma proposta está revoltando cada vez mais a categoria. Amanhã (ontem), o movimento vai para o terceiro dia, e, se o governo não se manifestar, não vai ter mais acordo. O pessoal vai fechar tudo — dissera Fonseca ao GLOBO, na de terça-feira.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Preço não faz acordo

Com governo premido por greve de caminhoneiros, Petrobras anuncia barateamento temporário do diesel; volta do populismo tarifário seria mal maior

Não é surpresa, ainda mais emano eleitoral, que políticos se rendam à pressão de uma greve de caminhoneiros e saiam em busca de medidas emergenciais para conter a alta dos preços dos combustíveis.

O risco, que se deve evitar a todo custo, é uma recaída no controle populista de preços que, aliado a gestão irresponsável e corrupção, levou a Petrobras à breca — a estatal ficou no vermelho por quatro anos consecutivos, até 2017.

Nos últimos meses, o petróleo passou por valorização aguda. Desde meados do ano passado, o barril saltou de US\$ 45 para quase US\$ 80 nos mercados internacionais — em razão de maior consumo, contenção da oferta por parte da Opep (cartel que reúne alguns dos grandes países produtores) e tensões geopolíticas.

O problema foi agravado pela alta do dólar nos últimos meses. Como a política da Petrobras agora é repassar aos preços tais variações, tem-se no momento o pior dos mundos para o consumidor.

Em menos de um ano, a gasolina e o óleo diesel se encareceram em mais de 50% — a alta do segundo desencadeou o movimento dos caminhoneiros autônomos, que já causa desabastecimento.

Com o Palácio do Planalto sob pressão, a Petrobras anunciou nesta quarta (23) uma redução de 10% do diesel nas refinarias por 15 dias, alegando que assim se facilita a negociação com os grevistas.

Ganha-se tempo, mas as alternativas permanecem escassas.

A alta do petróleo sinaliza escassez em escala global. É por meio desse sinal de mercado que se obterá redução do consumo e novos investimentos em campos que não seriam viáveis noutro cenário.

Desde que se respeite a realidade dos preços, é legítimo que o governo considere outras ações. Cabe, por exemplo, avaliar se a estatal utiliza seu monopólio para cobrar além da conta, o que configuraria abuso de poder econômico.

Não parece ser esse o caso, porém. Mais palpável é o peso da carga de impostos sobre os derivados, que motiva uma correria de congressistas encabeçada pelo presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ).

O primeiro alvo deve ser a Cide, um tributo de natureza regulatória que visa justamente adequar o custo dos combustíveis. Entretanto o impacto seria modesto.

Outras taxações, como as do PIS e da Cofins, federais, e do ICMS estadual representam uma fatia bem maior dos preços, em torno de 28% no caso do diesel. Mas nem a União nem os estados têm condições financeiras para grandes renúncias de receita no momento.

Não existem, pois, soluções indolores a serem oferecidas à sociedade ou aos caminhoneiros. Abusos como o bloqueio de estradas não mudarão os efeitos dos fluxos de oferta e demanda no mundo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Bruno Boghossian

Título: Gostinho de ajuste

Brasília- A redução do preço do diesel pela Petrobras expõe a dificuldade de sustentação das bandeiras de ajuste da economia em momentos de estresse. O governo Michel Temer deu autonomia à gestão da estatal e bancou as

mudanças aplicadas na companhia, mas deixou suas digitais políticas sobre a decisão tomada pela empresa nesta quarta (23).

O presidente da Petrobras, Pedro Parente, disse que da estatal não foi arranhada com a intervenção nos preços do combustível, mas fica evidente que as pressões do Planalto e seus aliados deixarão seqüelas na petrolífera.

Minutos antes de Parente anunciar o corte de 10% do valor do diesel nas refinarias por 15 dias para tentar frear a greve de caminhoneiros que se espalhou pelas estradas do país, o ministro Eliseu Padilha (Casa Civil) mostrou quem manda na estatal.

"Apolítica [de preços] é ditada pela direção da Petrobras, mas a presidência da Petrobras é de confiança da Presidência da República", disse o braço-direito de Temer. "O cargo do Pedro Parente é um cargo de confiança do presidente da República."

O governo se dividiu. Após uma disputa interna, o Planalto vetou alterações nas regras de reajuste de preços da Petrobras, que ajudaram a companhia a recuperar a confiança dos investidores nos últimos dois anos. O recado de Padilha, porém, revela que mesmo uma gestão alinhada ao mercado está sujeita a pressões em momentos de crise.

Haverá outros nós políticos a desatar. A redução do preço do diesel é temporária, e o governo precisará decidir se prorroga o congelamento ou se consegue reduzir impostos para evitar uma nova disparada. Se optar pela solução tributária, poderá ter que comprar briga com governadores, que perderão receita.

Temer e seu grupo queriam explorar o fim da recessão e o fortalecimento da Petrobras como pontos de apoio neste ano eleitoral. A candidatura do ex-ministro Henrique Meirelles pelo MDB, símbolo de uma gestão liberal da economia, pode ter que ajustar seu discurso.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Daniela Lima

Título: Mau agouro

Painel ::

O impacto da paralisação dos caminhoneiros junto ao eleitorado começou a preocupar de verdade aliados do presidente Michel Temer no Congresso. As notícias de desabastecimento de combustíveis, caos nos aeroportos e alta nos preços de alimentos soaram pouco alvissareiras.

Cruz e espada

A alta nas bombas dos postos desencadeou várias quedas de braço no governo. O presidente Michel Temer, que tenha a ganhar tempo para negociar, ficou premido entre as correntes que querem corte de impostos e as que defendem uma intervenção na Petrobras.

PULGA ATRÁS DA ORELHA

Analistas do mercado viram com preocupação a notícia de que a Petrobras vai reduzir e congelar o preço do Diesel por 15 dias. Por mais que o presidente da estatal, Pedro Parente, tenha dito que a medida não foi discutida com o Planalto, ela levantou suspeitas sobre a independência da empresa.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Jânio de Freitas

Título: Coisas da bagunça

Greve de caminhoneiros e seus efeitos são problemas de governo

Jornalista e membro do Conselho Editorial da Folha

Os caminhoneiros param um país parado. Sua greve atinge o que ainda respira, aos estertores, no dia a dia do país. A lenga-lenga da retomada de crescimento, propagada por uma articulação entre temerosos das eleições e economistas do bolsão neoliberal já ruíra sob o jorro dos números mais ou menos reais. Como o do desemprego crescente e o da produção industrial em coma.

Greve de caminhoneiros e seus efeitos são problemas de governo. Este, por sua vez, dotado de todos os meios para encaminhar soluções. Eis o que de fato aconteceu: não o governo, mas os presidentes da Câmara e do Senado tomaram a iniciativa de pensar em resoluções que, se capazes de dissolver a greve, ambos fariam aprovar nas respectivas Casas. Presidência, ministérios, Petrobras, trocavam mensagens, marcavam reuniões para o dia seguinte, contrapunham-se em hipóteses e rejeições.

O governo que não chegou a governar proclamou sua inexistência. Temer, o perplexo, fez renúncia branca, com a admitida passagem da responsabilidade do Executivo para o legislativo. Não foi melhor nem pior para o país, porque, embora melhor que a omissão, foi mais um avanço na bagunça institucional. Como os anteriores, prenúncio de outros.

Mas o passo de Rodrigo Maia e Eunício Oliveira pede cautela na apreciação. Mesmo como resposta devida, e não dada pelo governo, à situação de emergência, é duvidoso que não o inspirasse (também) outra motivação: o proveito eleitoral.

Um, imaginado candidato à Presidência; o outro, já concorrendo ao governo do Ceará. As TVs deram-lhes o ganho, entre grevistas e em mais partes do eleitorado, por sua atitude. São desnecessárias sondagens para saber-se o que Temer recebeu.

Nada muito diferente do que, se lembrado, coube a Henrique Meirelles, agora candidato oficioso do desistente Temer e, até prova contrária, futuro candidato do MDB. O que dá certa força a tal possibilidade é a disposição de Meirelles de pagar sua campanha, deixando aparte que a ela caberia, no Fundo Eleitoral e no MDB, aos candidatos em geral do partido. A cenoura pendente diante do burrico. Mas não só.

A doação da dinheirama ameaça Meirelles de ser mais candidato à cristianização do que à Presidência. Cristianizado, no jargão político, é o candidato que, como Cristiano Machado, se vê sucumbido pela adesão dos correligionários, com a bênção do partido, a outro candidato.

No caso original o apoio eficaz e indeclarado foi dos políticos do então PSD, de Cristiano, ao favorito e vencedor Getúlio. Engordar os bolsos da campanha e os próprios com aparte alheia não exige acompanhar o doador para o fundo. E, se ele for bem, é só desarmar a traição e viver o pequeno constrangimento de passar por leal.

A autoria

É muito boa a notícia, dada nos "Diálogos Transformadores" da Folha, de que cisternas se confirmam como alternativa eficiente para 1,2 milhão de famílias atingidas pela seca no Nordeste.

Mas não custa lembrar que se deve à então ministra Tereza Campelo — um caso de alta competência no governo Dilma — a distribuição de cerca de 1 milhão de cisternas. Sem nem sequer um episódio escandaloso, por mínimo que fosse.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Colunas****Autor: Maria Cristina Frias****Título: Motoboys, taxistas e vans podem parar após vitória de caminhoneiros**

Mercado Aberto

Categorias de trabalhadores ligados ao transporte autônomo acompanham a greve dos caminhoneiros e pretendem usar a mesma tática para pressionar o governo a baixar o preço dos combustíveis.

Depois da queda da alíquota da Cide, os caminhões continuaram parados. A Petrobras então decidiu anunciar uma redução de 10% no valor do diesel nas refinarias por um período de 15 dias.

Os motociclistas têm planos para uma paralisação na próxima terça (29), afirma Gilberto Almeida dos Santos, presidente do Sindimoto-SP.

A entidade já debatia a ideia de se mobilizar no fim do ano, mas agora resolveu antecipar o ato, segundo o sindicalista.

"Os caminhoneiros puxaram o bonde e trouxeram o problema à tona. Como categoria afetada, vamos colocar o nosso bloco na rua."

A estratégia deles não será a de travar acessos, mas devem trafegar em vias importantes de São Paulo em grupo, a uma velocidade reduzida.

Os taxistas têm planos para aderir à convocação dos motoboys, segundo Natalício Bezerra Silva, do sindicato dos taxistas autônomos.

"Nós nos espelhamos em outras categorias, e devemos nos juntar aos caminhoneiros e, agora, aos motoboys."

O governo tem gerência na Petrobras e, se quiser, "entra na parada", afirma o dirigente.

Os taxistas, no entanto, têm a opção de usar álcool, cujo preço caiu segundo Antonio Matias, conhecido como Ceará, presidente do sindicato dos motoristas nas empresas de táxi de São Paulo.

Condutores de vans escolares, que dependem de diesel, tinham se decidido por uma paralisação na quarta (30), mas com o anúncio da Petrobras, deverá recolocar o tema em pauta, diz um dirigente de uma associação do setor.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Colunas****Autor: Vinícius Torres Freire****Título: Batida de caminhão na crise nacional**

Tumulto detonado pelo preço de combustíveis é um laboratório do que está porvir

Graduado em ciências sociais (USP) e mestre em administração pública (Harvard). Foi secretário de Redação e editor da Folha

Bastou uma greve de caminhoneiros de dois dias para que ficasse explícito o emaranhado de crises brasileiras.

É um laboratório do que está porvir em 2019, ano em que começa o conflito aberto em um país de cobertores curtos e de reis nus, de lideranças políticas com vergonhas expostas.

Um conflito que seria de natureza privada, no fundo, imediatamente explodiu no colo de um governo falido. A reação da elite política à crise ressaltou seu oportunismo limítrofe.

Caminhoneiros e transportadores em geral se queixam no fundo de que não conseguem repassar o aumento do custo de combustíveis, do diesel, para seus preços, os fretes. Por quê?

Além de problemas nos contratos do setor, persiste um problema evidente desde 2015: há caminhoneiros e caminhões sobrando. Houve super investimento em capital, facilitado pelo crédito subsidiado no governo anterior, problema agravado por, vejam só, melhorias logísticas.

Em conversas informais, caminhoneiros dizem que está duro negociar aumento de frete, que indústria, agropecuaristas e empresas negociantes de commodities alegam que a crise estreitou as margens delas também.

O aumento rápido e imprevisível de custos, devido à nova política de preços da Petrobras, agrava o problema, decerto. A alta carga de impostos facilita uma curiosa coalizão. Caminhoneiros e associações empresariais, várias delas contratadoras de fretes, pedem menos tributos. Todos se juntam contra a Petrobras.

AAbad (Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores), organização empresarial, diz que a greve é legítima. Critica a proposta de governo e

Congresso de reonerar empresas (voltar a cobrar contribuições mais pesadas para a Previdência, que haviam sido desoneradas por Dilma Rousseff).

Quer revisão nos reajustes da Petrobras, pois o diesel, dizem, deve ter tratamento diferente, dado seu impacto geral nos preços, mas "sem que isso represente ingerência ou um retrocesso no processo de recuperação da Petrobras". É a quadratura do círculo.

A Aprosoja Brasil (Associação dos Produtores de Soja) apoia a reivindicação caminhoneira, diretamente interessada que é; a CNDI (Confederação Nacional dos Dirigentes Lojistas) apoia o movimento.

O governismo majoritário na Câmara dos Deputados/azia corpo mole quanto a reformas, o programa de Michel Temer, sabotando particularmente medidas que remendariam o cofre furado do governo, como a reoneração da folha de pagamentos. Para piorar, fazia favores e perdoava dívidas gordas de setores empresariais.

De súbito, liderada por Rodrigo Maia (DEM) recorre à reoneração afim de tapar o buraco que será deixado pela desoneração dos combustíveis (fim ou redução da cobrança de CideePIS/Cofins). De resto, Maia, candidato a presidente deste país quebrado, passa a dizer que há "folga" no Orçamento deste ano.

A Petrobras, que recusava interferência em sua política de preços, por sua vez dá uma gorjeta de 10% no preço do diesel, temporária.

É uma conjunção de oportunismos rasteiros para lidar com problemas de fundo, conversinha referendada pelo "bloco no poder". É outro movimento concertado para dizer, em suma, que os ajustes econômicos (fiscal, de preços etc.) são necessários, desde que seja no couro dos outros.

Em 2019, 2020, a farinha será pouca, quase nenhuma, e a luta para manter o pirão será feia. A crise de agora é uma amostra pequena do que virá.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Talita Fernandes, Julio Wiziack e Lucas Vettorazzo

Título: Petrobras anuncia redução de 10% no diesel

Medida será adota por 15 dias para que o governo negocie com caminhoneiros e suspenda greve que ameaça parar o país

Brasília e Rio- Acuado pela paralisação dos caminhoneiros e preocupado com o risco de uma crise de desabastecimento, o presidente Michel Temer pressionou o comando da Petrobras e a estatal reduziu em 10% o preço do diesel, congelando-o por 15 dias, para que o governo possa encontrar saídas com os manifestantes.

Os atos dos caminhoneiros começaram na segunda-feira (21) e não foram suspensos mesmo depois de reuniões na quarta (23) com ministros no Palácio do Planalto. Ocorreram manifestações em 24 estados, e o abastecimento em diversos setores foi comprometido. Sem entregar nada de concreto, Temer pediu uma trégua de três dias, mas não foi atendido.

Logo em seguida, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou que o presidente pediu que a Petrobras encontrasse uma saída, sem que isso representasse uma intervenção do governo na política de preços da petroleira.

"Esta política deu à Petrobras a condição que ela tem. Agora chegou o momento em que o presidente Michel Temer resolveu fazer com que nós analisássemos de novo o que nós temos que fazer em relação a isso."

Embora tenha ponderado que o presidente da estatal, Pedro Parente, possui autonomia, lembrou que ele ocupa um cargo de confiança, indicado por Temer, mas negou que Parente corresse risco de demissão caso não atendesse ao pedido do governo.

Na sequência, a Petrobras convocou uma coletiva de imprensa, o Parente, anunciou a redução do preço do diesel. Parente disse que essa era uma decisão da companhia para dar condições ao governo de negociar com os manifestantes.

De acordo com o dirigente, o impacto na bomba será de R\$ 0,25 Por litro.

O valor é muito maior do que os R\$ 0,05 por litro que viriam com a decisão do governo de zerar a Cide (Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico) sobre o diesel, anunciada na terça-feira (22), após acordo com o Congresso Nacional.

Com o corte, a Petrobras terá uma perda de R\$ 350 milhões em suas receitas com venda de diesel. O caixa da empresa sofrerá uma perda de R\$ 100 milhões.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-R1), afirmou que a estatal age "antes tarde do que nunca". Maia havia criticado na tarde desta quarta-feira (23) o que chamou de "letargia do governo".

"E é bom que zere logo [a Cide], porque a população não pode ser afetada por essa letargia do governo federal. É uma letargia, uma falta de compromisso em dar solução para esses problemas", disse.

Parente assumiu a presidência da Petrobras em maio de 2016 com a missão de recuperar o caixa da empresa, reduzir suas dívidas, vender ativos e desenvolver uma nova política de preços de combustíveis.

Ele ressaltou à época que a Petrobras teria autonomia para criar e praticar seu próprio modelo. O governo dizia que a Petrobras não faria mais política populista com o preço do combustível, referindo-se ao governo de Dilma Rousseff que congelou reajustes da gasolina e diesel.

"O preço fica parado para que o governo encaminhe suas negociações. Depois desse prazo, voltamos com apolítica convencional", disse Parente.

O presidente da estatal afirmou que a direção levou em conta também as possíveis perdas para a empresa com a paralisação de caminhoneiros. Em caso de as refinarias não conseguirem escoar sua produção, a perda estimada, segundo Parente, seria de R\$ 90 milhões.

"Não é uma solução definitiva. Estamos dando a nossa contribuição, esperando que os transtornos para população possam ser interrompidos", disse ele. "Espero que os movimentos [de caminhoneiros] entendam esse gesto", afirmou Parente.

Questionado sobre como fica ao final dos 15 dias a política de preços, que tem como base a cotação internacional do barril de petróleo, Parente garantiu que ela voltará.

"Não vejo nenhum arranhão na nossa autonomia e a nossa liberdade de praticar preços. Não foi uma decisão fácil. Eu tenho horror a dogmas. O momento que o Brasil vive exige pragmatismo. Vou dormir bem esse noite", disse Parente.

Até a conclusão desta edição, a Abcam (Associação Brasileira de Caminhoneiros) não havia se pronunciado sobre a decisão da Petrobras.

A AGU (Advocacia-Geral da União) informou que, no total, obteve nove decisões liminares que proíbem a obstrução de rodovias federais nos estados do Paraná, de Minas, de Goiás, de Santa Catarina, de Pernambuco, da Paraíba, de Rondônia, do Rio Grande do Sul e no Distrito Federal durante as manifestações de greve de caminhoneiros.

Outras 17 ações foram ajuizadas pelas procuradorias e aguardam decisões nos estados do Tocantins, do Rio Grande do Sul, de Mato Grosso, de Goiás, de Sergipe, do Pará, do Rio Grande do Norte e de São Paulo, informou o órgão.

"As 26 ações foram distribuídas em pedidos de reintegração de posse de rodovias federais ocupadas e interditos proibitórios, que é um mecanismo processual de defesa utilizado para impedir agressões iminentes que ameaçam a posse de alguém, além de pedidos mistos de interdito e reintegração de posse", diz a AGU em nota.

"Em um caso a AGU solicitou o desbloqueio de rodovia estadual de Pernambuco, atuação que foi necessária para evitar riscos ao funcionamento de serviço federal, como o do aeroporto de Guararapes."

Enquanto isso, o governo ganha tempo para aprovar outras medidas. O Planalto informou que ainda busca mexer em impostos que incidem sobre diesel, como PIS/Cofins e ICMS, o que será negociado com os secretários da Fazenda dos estados nesta sexta (25).

O governo passou os últimos quatro dias buscando alternativas para diminuir o impacto da oscilação do petróleo e do dólar nos combustíveis do mercado interno.

Embora a alta de outros produtos como o gás de cozinha e a gasolina estejam preocupando o governo, o ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, disse que as medidas que estão em estudo dizem respeito apenas ao diesel.

A decisão da Petrobras deu fôlego para o governo, que precisa de tempo para que o Congresso aprove a reoneração da folha de pagamento. A medida pode gerar R\$ 3 bilhões em receita ainda neste ano, que seria usada para compensar a perda de R\$ 2,5 bilhões com a renúncia da Cide sobre o diesel.

O ministro tentou minimizar o impacto da vinculação da redução do tributo à aprovação do projeto, que está parado há meses na Câmara. A justificativa dele é que o condicionamento é uma exigência imposta pela LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal).

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Greve trava ônibus, postos e fábricas no país

Movimento cresce com 384 bloqueios em rodovias de 24 estados; SP suspende rodízio e tira 40% dos coletivos das ruas

RIBEIRÃO PRETO, SÃO PAULO, RIO DE JANEIRO, CURITIBA, BRASÍLIA E SALVADOR- No terceiro dia da greve de caminhoneiros autônomos, o cenário foi de desabastecimento em postos de combustíveis, aeroportos, entrepostos de alimentos e restaurantes e de paralisação na fabricação de veículos e no abate de animais. A paralisação cresceu nesta quarta-feira (23).

Foram registrados protestos de caminhoneiros em 24 estados, como na terça (22), mas com 384 pontos de rodovias bloqueados no início do dia que foram aumentando. Na segunda (21), foram 188. Segundo a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), foram 160 no Sul, 105 no Sudeste, 51 no Nordeste, 56 no Centro-Oeste e 12, no Norte. Os efeitos devem se estender hoje.

Por causa da falta de diesel provocada pela greve, a Prefeitura de São Paulo informou que cerca de 40% da frota de ônibus da cidade não circula nesta quinta. O rodízio de veículos está suspenso. Concessionárias da capital paulista relataram que devem ser afetados os bairros de Cachoeirinha, Pirituba, Perus, Morro Doce (zona norte), São Miguel Paulista, Cidade Carvalho, Ponte Rasa, Cidade Patriarca e Guaianases (zona leste), Varginha, Grajaú e Parelheiros (zona sul) e Morumbi e Butantã (zona oeste).

A frota de ônibus também já foi reduzida no Rio de Janeiro. no Recife e em João Pessoa, e em também municípios do interior paulista.

A situação é mais crítica no Vale do Paraíba, e cidades como São José dos Campos já registraram postos sem combustível ou com filas quilométricas. Em Jacareí e São José, as frotas de ônibus também passaram a operar em horários reduzidos, assim como Ribeirão Preto. A paralisação afetou, ainda, os Correios, que suspenderam postagens com hora marcada — Sedex 10,12 e Hoje — e aumentou o prazo para a entrega do Sedex convencional e PAC.

Um dos setores mais afetados é o automotivo. Por falta de peças, foram interrompidas operações em 16 montadoras. Na lista estão Fiat, em Betim (MG), Ford, em São Bernardo do Campo (SP), Volkswagen também em São Bernardo do Campo, São Carlos (SP), São José dos Pinhais (PR) e Taubaté (SP).

"Se a situação não se resolver nos próximos dois dias, teremos praticamente todo o setor paralisado", diz Antônio Megale, presidente da Anfavea (entidade de representação das montadoras). Os centros de abastecimento de alimentos nas capitais do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Bahia receberam menos caminhões.

A comercialização de produtos na Ceasa (Central de Abastecimento) de Curitiba caiu cerca de 70% no dia. No Rio, o centro de distribuição recebe diariamente de 300 a 500 caminhões de frutas, verduras, legumes, cereais e pescado. Nesta quarta, apenas 70 cruzaram o portão.

No setor de alimentos, cerca de 85 mil trabalhadores estão parados em unidades industriais de carne bovina, suína e de aves, informou aABPA (associação de proteína animal) e aAbiec (associação dos exportadores de carne). Há 129 fábricas paradas no país — na terça, eram 5.

A BRF divulgou nota relatando que suspendeu as atividades em quatro unidades. AAurora anunciou que vai paralisar unidades em Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul, nos próximos dois dias. A falta de estoque já se reflete em supermercados de São Paulo e outros estados, segundo Abras (Associação Brasileira de Supermercados) e aApas (das redes paulistas).

Em Salvador, a falta de estoque aumentou a procura por produtos que vêm pelo mar. Na feira de São Joaquim, centro de compras tradicional da cidade, batata e a cebola aumentaram de preço e boxes passaram o dia fechado. Restaurantes também se queixaram. As redes Divino Fogão, Domino"s, Habib"s, Koni, Subway, Spoleto e The Fifties relataram problemas de abastecimento, segundo a ANR(associação do setor).

Em três dias, as manifestações resultaram em uma morte, um atropelamento, brigas entre motoristas e veículos danificados. A CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária) diz se preocupar com o desabastecimento e o impacto no PIB (Produto Interno Bruto), segundo Renato Conchon, coordenador do núcleo econômico da entidade.

Marcelo Toledo, Natália Portinari, Lucas Vettorazzo, João Pedro Pitombo, Raquel Landim, Ana Luiza Albuquerque, Joana Cunha e Julio Wiziack

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Maeli Prado

Título: Alta do petróleo eleva arrecadação do governo

Receita com royalties fica R\$ 2,7 bi maior em abril; valor mais que compensaria fim da cobrança da Cide sobre o diesel

Brasília- Enquanto a equipe econômica conduz com cautela a redução na tributação sobre combustíveis, o governo federal arrecadou, somente em abril,

R\$ 2,7 bilhões a mais em royalties de petróleo e participações especiais do que no mesmo mês do ano passado.

É um valor maior do que os R\$ 2,5 bilhões que a União perde em receitas em um ano cheio com o fim da cobrança da Cide sobre o diesel, medida que o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, condicionou à aprovação da reoneração da folha para todos os setores a partir de 2021.

No acumulado do ano, esse aumento de receitas com royalties e participações especiais já chega a R\$ 5,1 bilhões, segundo dados levantados por José Roberto Afonso e Vilma da Conceição Pinto, do Ibre/ FGV (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas), no Siafi (Sistema Integrado de Administração Financeira). O sistema permite o acompanhamento das contas públicas em tempo real. O forte aumento dessas receitas é consequência da disparada da cotação do petróleo e da valorização do dólar, ou seja, o mesmo motivo que encarece os combustíveis.

Essa é uma das razões pelas quais alguns economistas acreditam que o governo consegue acomodar, se necessário, cortes maiores em tributos sobre combustíveis. "Existe esse espaço para ousar mais, tanto que o Rodrigo Maia [presidente da Câmara] já aventou que o PIS/Cofins também seria objeto de redução", avalia o economista especializado em contas públicas Fabio Klein, da consultoria Tendências.

Ele lembra que a eliminação da cobrança da Cide sobre diesel permitiria uma queda de somente R\$ 0,05 no litro desse combustível. "Esse corte não resolve o problema dos caminhoneiros."

Se o governo voltasse atrás na medida que elevou a alíquota do PIS/Cofins sobre combustíveis em julho do ano passado, iria se comprometer com uma renúncia fiscal de cerca de R\$ 10 bilhões.

Como a expectativa do mercado é que o déficit das contas públicas feche o ano em R\$ 138,5 bilhões, ou seja, R\$ 20 bilhões abaixo da meta para o ano, haveria espaço para acomodar essa perda de receita sem comprometer o objetivo fiscal de 2018.

"É claro que há riscos. O preço do petróleo pode cair e reduzir a arrecadação, o gasto pode aumentar. E menos receita coloca pressão sobre a regra de ouro", alerta Klein, referindo-se à norma que proíbe a União de se endividar para pagar gastos correntes.

Para Conceição Pinto, uma das autoras do levantamento, a decisão do governo de cortar tributos não pode ser tomada somente com base na receita maior com royalties.

"Não se pode avaliar só com base nisso. O governo acumula déficits muito elevados há anos", pondera. "Ao decidir por cortar ou não uma despesa, aumentar ou desonerar um tributo, também deve ser levado em conta o equilíbrio das contas públicas."

A elevação na receita com royalties foi um dos fatores que permitiram que, após um crescimento mais modesto em março, a arrecadação do governo federal retomasse um ritmo de alta mais próximo ao do início do ano.

No mês passado, a receita total do governo federal cresceu 7,2%, descontada a inflação, na comparação com abril do ano passado. Em janeiro e fevereiro, o aumento da arrecadação foi de 5,7% e 9,7%, respectivamente, se reduzindo a 4% em março.

Mesmo se excluía a receita com royalties, a arrecadação administrada pela Receita Federal, que reflète melhor o comportamento da atividade econômica, cresce 5,2%.

"Esse resultado é satisfatório, chega a ser surpreendente pelo nível da recuperação", afirma Conceição Pinto.

"Mas é preciso ver se esse ritmo de alta se manterá pelos próximos meses, quando a comparação passará a ser feita sobre uma base cada vez mais forte", completa.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Andreza Matais

Título: » Retrovisor.

Coluna do Estadão

Aliados de Michel Temer o alertaram para reverter a situação dos caminhoneiros o mais rápido possível sob o argumento de que a pior crise do governo de Salvador Allende, no Chile, se deu por causa de desabastecimento.

» **Ação e reação.** Governadores de Rio, Minas, Bahia, Ceará, Pernambuco, Paraíba, Piauí, Acre e Mato Grosso ameaçam entrar com ação no STF, caso o Congresso zere a cobrança da Cide para reduzir o preço dos combustíveis.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Celso Ming****Título: A alta dos combustíveis**

Como sempre acontece nas casas em que é preciso pagar uma conta graúda, todos gritam, fazem confusão e quase ninguém tem razão. A gritaria dos caminhoneiros contra a conta do óleo diesel conseguiu que a Petrobrás anunciasse redução do preço do combustível em 10% por 15 dias.

Mas vai na direção equivocada de que o governo ou a estatal devem assumir tal carga, como se a empresa fosse a causa do aumento dos preços internacionais do petróleo e da alta do dólar, responsáveis pelo esticão de 8,2% nos preços do óleo diesel em seis meses.

O argumento de que os preços ao varejo têm de ser previsíveis, como está nos comunicados da associação dos caminhoneiros, não guarda relação com a prática da economia. Os preços do tomate, do chuchu, da batatinha, da alface, de todos os grãos e das carnes variam todos os dias. As cotações das commodities mudam até mesmo ao longo do dia. As tarifas das passagens aéreas ou dos táxis regidos por aplicativos podem mudar a qualquer momento.

Os mais importantes preços do dinheiro, o câmbio e os juros, também. Enfim, os principais preços da economia não garantem a pretendida previsibilidade, nem no atacado, nem no varejo. Exigi-la para os combustíveis é ignorar a realidade. Na maioria dos países do Ocidente, os preços dos combustíveis são fixados pelas companhias de petróleo e podem, sim, mudar todos os dias.

É assim nos Estados Unidos, no Canadá e em quase todos os países da Europa. O maior problema dos preços dos combustíveis no Brasil não é a periodicidade dos reajustes, que pode ser diária, mas a altíssima carga tributária sobre os preços no varejo. As alíquotas da Cide e do Pis/Cofins (impostos federais) são baixas se comparadas às do ICMS.

O Rio, por exemplo, cobra 16% no diesel que, na verdade, correspondem a 25%, porque são calculados “por dentro”, ou seja, como se a própria parcela do imposto integre o preço e sobre ele se calcule o ICMS. A zeragem da Cide decidida na terça-feira é expediente ilusório. Reduziu em apenas 1,0% os preços do óleo diesel. E, ainda assim, deu motivo para que o governo exigisse do Congresso o fim da desoneração das folhas de pagamento das empresas.

A alta dos preços do petróleo produziu, por si só, aumento da arrecadação com royalties e impostos em volume tal que mais do que já compensa as perdas com

a redução da Cide a zero. Em março, quando ainda ministro da Fazenda, Henrique Meirelles manifestou a intenção de mudar a taxaço dos combustíveis pelos Estados. Argumentou que, quando do aumento dos preços dos combustíveis e, portanto, do crescimento da arrecadação, os governadores sempre criam despesas fixas.

Quando os preços caem, a arrecadação também cai e deixa sem cobertura despesas que são fixas. Por isso, propôs ele, a incidência variável dos impostos sobre os preços finais. Mas a ideia esbarrou na oposição dos governadores.

A disparada dos preços dos combustíveis tornou-se elemento sensível porque a economia está desequilibrada. O desajuste das contas públicas deixa o País com água até o pescoço. Basta marolinha para engolir água. Ou seja, os problemas de fundo não são os da alta do petróleo, mas a desorganização fiscal.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: ALINE BRONZATI CYNTHIA DECLOEDT FERNANDA GUIMARÃES

Título: Cemig prepara nova emissão externa de bônus

Coluna do Broadcast

A Cemig deu início aos preparativos para uma nova emissão de bônus no mercado externo, ainda sem valores e prazos, que pode ocorrer até o meio do ano. A operação pode sair antes, portanto, da volatilidade prevista para o segundo semestre no cenário internacional, dada a perspectiva de continuidade de alta dos juros norte-americanos e, localmente, em função das eleições presidenciais. A Cemig retornou ao mercado de dívida, após vários anos, com US\$ 1 bilhão em bônus de sete anos em novembro de 2017. O desempenho da operação surpreendeu positivamente o mercado. A gestação de tal emissão foi, no entanto, de cerca de um ano, em meio a mudanças internas de sua administração, renegociações de dívidas e divulgação do plano de desinvestimentos da companhia.

» De olho.

Hoje, a situação da Cemig é muito mais equilibrada. Ao final de março, sua dívida bruta estava em R\$ 13,7 bilhões, com R\$ 1,75 bilhão em vencimentos neste ano e R\$ 1,669 bilhão em 2019. Procurada, a Cemig informou que está permanentemente avaliando alternativas para melhorar sua estrutura de capital, mas que não tomou decisão de captar recursos aqui ou no exterior.

» Combustíveis.

Diante das notícias de reajuste no valor dos combustíveis e da decisão do governo de zerar a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), o brasileiro recorreu ao Google para pesquisar sobre o tema. O interesse pelo assunto é o maior nas últimas duas semanas, com um aumento de 256% nas buscas.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: A greve dos caminhoneiros

A eliminação temporária da cobrança da Cide (conhecida como imposto do combustível) sobre o diesel traz algum alívio para os caminhoneiros, há dias em greve nacional contra as sucessivas altas do preço do combustível. Mas não resolve o problema principal dos grevistas, impõe novas dificuldades ao programa de ajuste fiscal do governo e sua concretização está condicionada a uma decisão responsável de um Congresso cujas atitudes com frequência beiram a irresponsabilidade. Em meio a protestos de caminhoneiros que alcançaram pelo menos 24 Estados, o governo concordou em zerar a Cide sobre o diesel, mas condicionou a medida à aprovação, pelo Congresso, do projeto que acaba com a desoneração da folha de pagamentos de diversos setores.

A desoneração foi adotada pelo desastroso governo de Dilma Rousseff com o alegado objetivo de estimular os setores beneficiados, mas seus resultados foram pouco notáveis do ponto de vista do crescimento. Do ponto de vista fiscal, porém, comprimiu ainda mais uma receita que já caía em razão da recessão deixada pela administração lulopetista. Para manter o déficit primário relativamente controlado e dentro da meta de R\$ 159 bilhões neste ano, o governo propôs a retirada da desoneração de 53 dos 56 setores que haviam sido beneficiados pelo governo Dilma. Entendimentos entre o Planalto e o Congresso haviam elevado o número de setores beneficiados para cerca de 20, o que reduziria fortemente a receita adicional esperada. Agora, com a eliminação da Cide, a receita líquida adicional tende a ser ainda menor, tornando mais penoso o ajuste paulatino das contas da União.

Nem assim, porém, os caminhoneiros ficaram satisfeitos, pois a redução para zero da alíquota da Cide sobre o diesel reduzirá em apenas R\$ 0,05 o preço do combustível na bomba. O valor é considerado insuficiente para resolver os sérios problemas que eles enfrentam desde que os preços dos combustíveis passaram a ser ajustados pela Petrobrás de acordo com a variação da taxa de câmbio e da cotação do petróleo no mercado internacional (o preço do óleo

passou de US\$ 50 o barril em julho do ano passado para cerca de US\$ 80). Por essa razão, os caminhoneiros decidiram manter a greve.

A política de preços adotada pela Petrobrás tem sido um dos principais elementos da credibilidade da gestão comandada por Pedro Parente, que tomou posse em junho de 2016. Essa política – fortalecida por outras medidas de teor semelhante – simboliza o afastamento total da interferência política nas decisões da Petrobrás, como as que havia na gestão lulopetista. A compressão artificial dos preços dos combustíveis para conter a inflação, ao lado das operações do amplo esquema de corrupção instalado na estatal pela administração petista, comprometeu seriamente a saúde financeira e a capacidade operacional da Petrobrás. A recuperação da empresa iniciada por sua atual gestão é um dos ganhos administrativos mais marcantes do governo Temer, e não pode ser comprometida por ingerências políticas.

A solução acordada para o problema que afeta os caminhoneiros, por isso, foi a redução da tributação sobre os combustíveis, que é muito alta. Ela corresponde, em média, a 44% do preço da gasolina pago pelo consumidor e a 28%, no caso do diesel. Mas a tributação mais pesada não provém da Cide – daí o baixo impacto de sua eliminação sobre o preço final –, e sim de outros tributos, especialmente o ICMS, que é de natureza estadual. A Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes calcula que o ICMS representa de 25% a 34% do preço da gasolina e de 12% a 15% do diesel.

Enquanto o problema persiste, setores da economia começam a parar. A indústria automobilística já se queixa da falta de componentes, filas de caminhões parados reduzem as operações portuárias, mercadorias deixam de ser transportadas, postos estão ficando sem combustíveis, aeroportos podem parar. É preciso encontrar uma solução rápida.

N. da R. – Este editorial já estava na página quando a Petrobrás anunciou a redução de 10% no preço do diesel nas refinarias por 15 dias.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Após três dias de protestos no País, Petrobrás reduz preço do diesel em 10%

Diminuição no preço do combustível terá validade de 15 dias, período que, segundo o presidente da estatal, deverá ser usado pelo governo para negociar uma solução definitiva com os caminhoneiros; rumos da paralisação só devem ser definidos hoje

Após três dias de paralisação de caminhoneiros – o que começou a provocar situações de desabastecimento em todo o País –, a Petrobrás anunciou uma redução de 10% nos preços do óleo diesel na refinaria e um congelamento desses preços por 15 dias. Os sucessivos aumentos do diesel desde o ano passado foram o motivo do protesto organizado pelos caminhoneiros.

O presidente da Petrobrás, Pedro Parente, fez questão de afirmar que a decisão foi tomada pela diretoria da empresa, e que é uma medida temporária, uma contribuição para evitar mais transtornos. Não se cogita mudar o modelo de reajustes adotado pela estatal (que acompanha a cotação do petróleo no mercado internacional), disse. Segundo o executivo, o prazo de 15 dias é suficiente para o governo negociar com os caminhoneiros.

Passado o período, a companhia voltará à política anterior. “A atual política é mais acertada, porque o câmbio e as commodities mudam todo dia”, disse o executivo. A redução de 10% significa que o preço do diesel na refinaria cai de R\$ 2,3351 para R\$ 2,1016. Apesar da decisão, o presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos do Distrito Federal, Edimar Rosa de Souza, disse que a greve deve continuar pelo menos até hoje à tarde.

Estão agendadas para hoje duas reuniões: às 10h, os presidentes de sindicatos e associações de caminhoneiros vão se reunir com a Confederação Nacional, em Brasília, para decidir se aceitam ou não a redução temporária de 10% no preço do diesel. Às 14h, os sindicalistas têm reunião na Casa Civil, com o ministro Eliseu Padilha.

Ontem à tarde, representantes de 10 associações de caminhoneiros já tinham se reunido com o governo para discutir o assunto. Mas não houve acordo. O Planalto não apresentou proposta que fosse além de zerar a cobrança da Cide (tarifa que incide sobre os combustíveis), já anunciada na terça-feira.

“O governo veio mais justificar a impossibilidade de atender às reivindicações da categoria”, disse após a reunião o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diomar Bueno. “Ele sentiu o peso do movimento, que está tomando conta do País.”

Saída.

Parente deixou claro que o governo precisa negociar uma solução definitiva para a questão. “A solução definitiva tem de ser gerada pelo governo. É importante que as partes tenham boa vontade. Essa não é uma solução definitiva.” Para a empresa, o impacto estimado no caixa é de cerca de R\$ 350 milhões, dinheiro que não será recuperado.

Mas um cálculo da empresa mostrava que, se os protestos continuarem e, no limite, as refinarias tiverem de ser paralisadas, as perdas chegariam a R\$ 90 milhões por dia. Para Adriano Pires, do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), o presidente da Petrobrás agiu de forma correta. “Isso mostra que o Pedro Parente entende muito de mercado e é um excelente estrategista. Ao congelar os preços por tempo determinado, não abre mão da independência da Petrobrás”, disse.

Mas, segundo Helder Queiroz, ex-diretor da ANP, a decisão foi política. “Por mais que a Petrobrás diga que não perdeu autonomia, de fato, houve um problema político, principalmente provocado pelo risco de falta de combustível, que levou a uma decisão no plano absolutamente da política.” Na Bolsa de Nova York, a reação foi negativa: os ADRs (recibos de ações) da estatal fecharam em queda de 6,82% nas negociações após o fechamento do mercado.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Bruno Ribeiro Felipe Cordeiro

Título: Protestos afetam circulação de ônibus em São Paulo

Sem combustível, previsão das empresas é de que 40% da frota deixe de circular hoje; Zona Leste deve ser região mais afetada

A paralisação promovida pelos caminhoneiros suspendeu a chegada de óleo diesel para garagens de ônibus de São Paulo e a Prefeitura prevê que 40% da frota, de cerca de 14 mil veículos, não terá combustível para circular hoje, comprometendo o transporte de cerca de 2,4 milhões de pessoas.

O rodízio municipal de veículos foi suspenso. Caso o abastecimento não se normalize, o percentual de coletivos parados deverá aumentar amanhã. O transporte aéreo também pode ser afetado: a Infraero informou que vem monitorando a situação dos aeroportos, mas a orientação para os passageiros, por ora, é buscar a confirmação de seus voos diretamente com as companhias aéreas, segundo a estatal.

Em São Paulo, a Prefeitura informou que deve ingressar com uma ação judicial para pedir “a suspensão dos bloqueios aos centros de distribuição de combustível” e que as equipes de agentes de trânsito serão reforçadas, sem dar números. O Metrô, por sua vez, informou que já opera com 100% da frota nos horários de pico.

A avaliação dos técnicos da empresa, baseada em dias de greves de motoristas de ônibus, é que o número de passageiros nas linhas poderá ser até menor hoje, uma vez que muitos não conseguirão chegar às estações. Entretanto, uma avaliação a ser feita hoje decidirá se haverá necessidade colocar mais trens em circulação ao longo do dia, especialmente após as 9 horas.

O Estado procurou empresas de aplicativos de transporte, como a Uber, que informaram não prever nenhuma operação especial nesta quinta.

Regiões.

Ao todo, 12 das 28 empresas de ônibus que operam na capital devem enfrentar problemas hoje. A zona leste é a região mais afetada, onde seis companhias, que atendem a alguns dos bairros mais populosos da cidade, serão afetadas.

A zona norte e a zona oeste terão paralisações em uma empresa cada uma. São viagens que atendem a bairros como Morumbi, Butantã, Pirituba, Vila Nova Cachoeirinha e Perus. Na zona sul, são quatro empresas.

O Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), havia solicitado, na manhã de ontem, que a Prefeitura buscasse medidas judiciais para garantir o abastecimento. Em ofício enviado ao prefeito Bruno Covas (PSDB), a entidade afirma que os estoques de diesel duram só até amanhã.

Aeroportos.

A Infraero negou a informação, que chegou a circular nas redes sociais ontem, de que aeroportos já estariam sendo afetados pela falta de distribuição de querosene de aviação. A empresa informou que um relatório interno, produzido ontem de manhã, que monitora hora a hora a situação nos aeroportos, havia sido vazado. O material apontava problemas em seis aeroportos que, segundo a empresa, foram sendo resolvidos ao longo do dia. Entretanto, em nota, a empresa informou que “está em contato com órgãos públicos relacionados ao setor aéreo para garantir a chegada dos caminhões” e que “alertou aos operadores de aeronaves que avaliem seus planejamentos de voos para que cada um possa definir sua melhor estratégia de abastecimento”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva Gabriel Roca

Título: Desabastecidos, postos de gasolina fecham

A greve dos caminhoneiros, que completou três dias ontem, resultou em paralisação total ou parcial da produção de pelo menos 18 fábricas de automóveis no País e outras podem suspender os trabalhos por causa da falta de peças. Além disso, postos de combustíveis começaram a ficar desabastecidos.

Ontem, não houve produção nas quatro fábricas da Volkswagen, nas três da Ford e da General Motors, em duas da Toyota e parcialmente nas unidades da Fiat, Honda, PSA e Volvo, segundo as empresas ou os sindicatos dos municípios. Hoje, além dessas, anunciaram a suspensão de atividades a MAN Latin America e a Scania.

“A situação é preocupante. Muitas fábricas já pararam e, se a greve dos caminhoneiros continuar até o fim de semana, é certo que todas as fábricas vão parar”, diz o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale. Segundo ele, haverá queda na produção, nas vendas e nas exportações, “tendo como consequência impacto direto na balança comercial brasileira e na arrecadação de tributos”.

Sem combustível.

O presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo (Sincopetro), José Alberto Paiva Gouveia, afirmou que os postos normalmente têm estoques para dois a três dias. “Como ninguém conseguiu reabastecer hoje (ontem) e se não houver corrida aos postos, é possível que tenha combustível até amanhã (hoje)”, afirma.

“Se o movimento continuar, a partir de sexta-feira vai faltar combustível”. Em alguns estabelecimentos, porém, o estoque já acabou. O posto do Carrefour, na zona norte, que costuma fechar às 22h, encerrou as atividades ontem às 17h. Em Ourinhos (SP), o posto de Paulo Machado ficou o dia todo sem etanol e o diesel e a gasolina podem acabar hoje.

“Nosso caminhão foi buscar combustível na base da BR em Bauru, mas ficou retido na estrada.” Com a corrida dos motoristas aos postos na região metropolitana do Recife, a gasolina chegou a ser comercializada a R\$ 9 e o álcool a R\$ 7.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: ROBERTA JANSEN

Título: 70% dos ônibus no Rio podem parar

Se os caminhões de combustível não chegarem às garagens das empresas de ônibus do Rio nas próximas 24 horas, a previsão é de paralisação total do transporte público amanhã. Ontem, 40% da frota (de 23 mil veículos) não circulou na região metropolitana. A previsão para hoje é de que 70% dos ônibus não circulem se os estoques não forem repostos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Márcia De Chiara, Renata Batista E Dayanne Sousa

Título: Com distribuição comprometida, preço de alimentos sobe

Batata estava até 400% mais cara no atacado; sem animais para abate, frigoríficos fecharam unidades ontem

O efeito dominó da greve dos caminhoneiros já havia chegado ao abastecimento, ontem, especialmente de produtos hortifrutigranjeiros, no atacado e nos supermercados, provocando alta nos preços desses itens. Na Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp), houve redução, em média, de 15% a 20% na oferta de hortifrutigranjeiros por causa da greve, segundo o economista da empresa Flávio Godas.

O caso mais crítico era o da batata, que vem do Paraná e do sul de Minas. Em uma semana, o preço do saco de batata subiu mais de 150% no atacado da Ceagesp. Só entre segunda-feira e ontem, a alta foi 35,5%. Luis de Souza, da Catarinense, revenda de batata e cebola, disse que as entradas desses produtos no entreposto caíram 95% nos últimos dias.

Com isso, ele só tinha batata para vender até o meio dia de hoje. “Sou permissionário há 30 anos e nunca vi nada parecido.” Na Central de Abastecimento do Rio de Janeiro (Ceasa), principal polo de distribuição de alimentos do Estado, couve e batata, entre outros produtos, começaram a faltar e os preços dispararam. O saco de 50 quilos de batata, que custava R\$ 60, passou a ser negociado a R\$ 300, alta de 400%.

A distribuidora Estrela Real, uma das que funcionam na Ceasa do Rio, estava desde segunda sem receber batata, alho, ovos e cebola. Segundo o gerente Antonio Carlos Vieira, é a pior paralisação desde 1994, quando começou a trabalhar lá. Além da batata, Godas, da Ceagesp, explicou que os gargalos na entrada de hortifrutigranjeiros já estavam ocorrendo com outros produtos vindos de fora de São Paulo, como mamão e manga da Bahia, melão do Rio Grande do Norte e abacaxi do Tocantins, por exemplo. Supermercados admitem dificuldade de abastecimento por causa da greve.

“Mesmo com o esforço do setor de supermercados para garantir o perfeito abastecimento da população brasileira, identificamos que alguns Estados já começaram a sofrer com o desabastecimento de alimentos e que isso poderá se estender para todo o Brasil nos próximos dias, se algo não for feito”, afirmou em nota a Associação Brasileira de Supermercados.

Indústria.

Ontem aumentou a lista de frigoríficos que paralisaram a produção por falta de insumos, de animais para abate e de caminhões para escoar produtos acabados. De manhã, a BRF parou a produção de quatro unidades de abate de frangos e suínos – a empresa informou que outras nove unidades teriam atividades parcial ou totalmente paralisadas até o fim do dia.

A Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes e a Associação Brasileira de Proteína Animal informaram que 129 unidades produtivas de associados de bovinos, suínos e aves estavam paradas ontem. Com isso, 25 mil toneladas de carnes deixarão de ser exportadas e o prejuízo é de US\$ 60 milhões.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Igor Gadelha

Título: Reoneração para 28 setores é aprovada

Projeto, que ainda vai ao Senado, prevê zerar PIS/Cofins para o diesel até o fim do ano

A Câmara dos Deputados aprovou ontem, em votação simbólica, o projeto que acaba com a desoneração da folha de pagamento para 28 setores da economia. Outros 28 grupos continuam com o benefício até o fim de 2020, quando a política se encerra. A proposta aprovada também prevê zerar, até o fim deste ano, o PIS/Cofins que incide sobre o óleo diesel.

A medida foi incluída no texto como um aceno aos caminhoneiros, que paralisaram as atividades em todo o País em protesto contra a alta no preço dos combustíveis. Desde 2014, 56 setores da economia tinham desoneração de alguns impostos na folha. O texto aprovado na Câmara prevê que a metade desses setores perderá o benefício logo após a sanção do projeto.

A outra metade manterá a desoneração pelos próximos três anos, só perdendo o benefício a partir de janeiro de 2021. Entre esses setores estão empresas de

transporte rodoviário, ferroviário e metroviário de passageiros; construção civil; confecção/ vestuário; telemarketing e varejo de calçados (ver quadro).

O texto ainda terá de ser apreciado no Senado. A política de desoneração da folha começou em 2011 e foi lançada pelo governo Dilma Rousseff com o objetivo de estimular a geração de empregos no País e melhorar a competitividade das empresas. O benefício se dá por meio da substituição da cobrança de uma contribuição previdenciária de 20% sobre a folha de pagamento por um percentual sobre o faturamento da empresa.

Inicialmente, a alíquota variou entre 1% e 2%. Hoje, varia entre 1% e 4,5%, dependendo do setor. O projeto original do governo revertia a desoneração da folha de pagamentos para 50 setores da economia, com o objetivo de reaver cerca de R\$ 785 milhões por mês em arrecadação. A arrecadação adicional em 2018 seria de R\$ 5,5 bilhões entre junho e dezembro.

O texto, porém, vinha encontrando resistência no Congresso. O quadro mudou esta semana, após acordo entre os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB), com o governo para tentar pôr fim à paralisação dos caminhoneiros. O acerto era o governo zerar a Cide sobre o óleo diesel em troca da aprovação do projeto de reoneração.

A Câmara, porém, acabou aprovando um projeto que traz mais prejuízo aos cofres do governo. Segundo o ministro da Secretaria do Governo, Carlos Marun, o impacto de se zerar a cobrança de PIS/Cofins sobre o óleo diesel trará uma perda de R\$ 12 bilhões este ano.

“Quero saber de onde sairá esse dinheiro”, disse o ministro, que foi à Câmara para tentar negociar a retirada do PIS/Cofins do projeto da reoneração. Agora, segundo ele, o plano do governo é tentar derrubar esse item no Senado. Os cálculos apresentados por Rodrigo Maia preveem uma perda menor, de R\$ 3,5 bilhões este ano.

Compensação.

Relator do projeto, o deputado Orlando Silva (PCdoB-SP), que é da oposição, afirmou que os recursos obtidos com a reoneração imediata de 28 setores vão compensar a frustração de recursos com a redução a zero da alíquota do PIS/Cofins sobre o diesel. “A reoneração compensa o PIS/Cofins”, disse o deputado.

A declaração, porém, contraria tese da equipe econômica, para quem o fim da desoneração da folha de pagamento compensaria apenas a decisão anunciada pelo governo de zerar a Cide sobre o diesel. O relator, no entanto, não quis se

comprometer com valores dos impactos financeiros de zerar a alíquota do PIS/Cofins sobre o óleo diesel.

Para o parlamentar, o cálculo desse impacto cabe ao Ministério da Fazenda, que tem “margem” para localizar no Orçamento de onde tirar esses recursos. “Os relatórios bimestrais sinalizam receitas acima do esperado que poderão ser usadas”, disse Silva.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes Anne Warth

Título: Temer abre mão de redução no ICMS dos combustíveis

Presidente vai se reunir com secretários da Fazenda para discutir como os Estados podem ajudar a controlar preços

O coordenador de secretários de Fazenda dos Estados no Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), André Horta, recebeu a informação do Ministério da Fazenda de que o presidente Michel Temer não vai propor redução do ICMS, tributo estadual, sobre os combustíveis aos Estados. O recado foi transmitido ontem à noite pela secretária executiva do Ministério da Fazenda, Ana Paula Vescovi.

“Ela disse que o presidente Temer deve abrir a reunião, que vai ser mesmo na sexta-feira, e que o governo federal não vai propor redução de tributos estaduais”, informou Horta. O presidente marcou uma reunião na sexta-feira com representantes dos Estados em Brasília para discutir como os governos estaduais podem contribuir para a redução do preço dos combustíveis.

Os Estados reagiram negativamente à proposta do líder do governo, Romero Jucá (MDBRR), de reduzir o tributo. O senador disse que apresentou projeto para fixar a alíquota máxima do ICMS em 18% para gasolina e álcool e de 7% para o óleo diesel. A alíquota média, hoje, é de 28% para a gasolina e de 14% para o diesel.

Horta, que é secretário da Tributação do Rio Grande do Norte, disse que os governadores não têm condições de abrir mão de receitas do ICMS. “Não dá para fazer uma minirreforma no atropelo”, criticou.

Novo método.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, o governo deve discutir questões relativas à metodologia de cálculo do ICMS.

Hoje, as alíquotas são definidas por cada Estado e incidem sobre o preço médio ponderado ao consumidor final (PMPF) dos combustíveis, indicador atualizado quinzenalmente pelos governos. A ideia é impor um teto a esse indicador, algo que é politicamente mais fácil do que estipular uma alíquota máxima de ICMS para os Estados.

O Executivo também quer negociar com os governadores a modificação da forma de tributação do ICMS, que hoje é “ad valorem” (porcentual no preço), para “ad rem” (valor fixo por volume), como já é feito na cobrança dos tributos federais. Se o preço internacional do petróleo subir ou descer, o imposto continua a ter um valor determinado. A medida eliminaria a oscilação dos valores e os Estados passariam a ter uma receita certa, com maior estabilidade.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Denise Luna

Título: Ações da Eletrobrás têm queda de 11,4%

Papéis recuaram por conta da decisão da Câmara de arquivar a medida provisória 814, que trata da privatização das distribuidoras

O presidente da Eletrobrás, Wilson Ferreira Jr., se disse ontem preocupado com o arquivamento da MP 814 (que trata do leilão das distribuidoras da Eletrobrás no Norte e Nordeste), mas afirmou acreditar que uma solução será encontrada a tempo de se vender as seis distribuidoras deficitárias.

O deputado Rodrigo Maia anunciou na terça-feira que o conteúdo da MP 814 poderá ser incorporado no projeto de lei da privatização da Eletrobrás, cujo relator é o deputado José Carlos Aleluia. Ontem, as ações da Eletrobrás fecharam em queda de 11,47% (ON) e 9,42% (PNB).

“As colocações que me foram feitas é de que se colocarem em urgência dará tempo”, afirmou Ferreira Jr., lembrando que a venda das distribuidoras é prioridade do governo, assim como a privatização da Eletrobrás.

Sobre a possibilidade de liquidação das distribuidoras, Ferreira Jr. afirmou que seria “a pior alternativa”. “Eu tenho até 31 de julho para operá-las conforme deliberações da última assembleia.

Estou indo para Brasília discutir as alternativas, a liquidação é a pior alternativa”, afirmou. Ele informou ainda que se precisar operar as distribuidoras por mais tempo terá de ser autorizado por uma assembleia. “O que atende melhor ao consumidor é a privatização”, completou.

Dívidas.

Ele descartou a possibilidade de antecipar o pagamento das dívidas das distribuidoras e informou que a Eletrobrás já incorporou as perdas de cerca de R\$ 14 bilhões que já foi realizado com essas companhias.

“Foi com base nessas perdas que nós propusemos lá atrás assumir dívidas de R\$ 11 bilhões e com base da perspectiva da MP 814, o controlador votou para assumir dívidas de R\$ 8,5 bilhões porque tinha a contrapartida de créditos, e é desses créditos que eu estou falando”, disse.

Ferreira informou também que na reunião de amanhã do Conselho de Administração da Eletrobrás será votada a venda das 70 SPEs da estatal por meio de leilão.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: LyondellBasell volta a rondar a Braskem

Após várias conversas com a Odebrecht com o objetivo de comprar a Braskem, a companhia holandesa LyondellBasell prepara uma nova oferta pela petroquímica, segundo fontes com conhecimento do assunto. Terceira maior produtora global de resinas, a empresa passaria a ser líder global do setor com a aquisição da companhia brasileira, que tem a Odebrecht e a Petrobrás como controladoras.

A holandesa já teve conversas com o grupo brasileiro em outubro e em dezembro do ano passado, apurou o Estado. Como a Petrobrás já anunciou sua intenção de se desfazer da Braskem, o desafio da LyondellBasell seria a negociação com a Odebrecht. O grupo, em dificuldades financeiras após o envolvimento na Operação Lava Jato, cogitaria manter uma parte das ações, para virar sócio, ainda que minoritário, de uma companhia bem maior, segundo fonte próxima ao tema.

A holandesa voltaria a ter ativos no Brasil com o negócio – no passado, atuou no País em parceria com a Suzano. A Odebrecht negou ter recebido proposta. A

Braskem não comentou. A Petrobrás não respondeu o contato. A Lyondell Basell não foi encontrada.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa e Hamilton Ferrari

Título: Petrobras recua e reduz diesel em 10%

Depois de uma quarta-feira marcada pelo desabastecimento de produtos básicos em supermercados, como carnes, frutas, legumes e verduras, e com a falta de combustível para abastecer aviões em pelo menos cinco aeroportos, o governo federal apelou para a Petrobras na tentativa de resolver o impasse com os caminhoneiros. Sem garantias de trégua por até três dias, pedida pelo presidente Michel Temer em buscar uma solução “satisfatória” para encerrar a paralisação iniciada na segunda-feira, a estatal anunciou ontem à noite a redução de 10% do preço do óleo diesel nas refinarias por um período de 15 dias. Caso seja repassada pelos donos dos postos, a diminuição poderá chegar a R\$ 0,23 por litro já que o valor cobrado pela empresa cai de R\$ 2,3351 para R\$ 2,1016.

Para defender a medida que havia descartado na terça-feira, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, afirmou que, em situações de crise, como a atual, em que caminhoneiros em greve bloqueiam estradas, o melhor a fazer é “seguir em frente na posição” e não é possível “falar em entrega de cargo”. Em coletiva de imprensa para anunciar o congelamento dos preços por 15 dias, Parente disse ainda que essa não foi uma decisão fácil de ser tomada pela diretoria, mas que era unânime. “Não vejo nenhum arranhão na liberdade da empresa em praticar seus preços. Não vejo que a independência e a autonomia tenham sido arranhadas. A Lei do Petróleo exige a liberdade de preços e temos que operar com o quadro legal do país e suas regulamentações”, acrescentou.

A decisão da Petrobras foi anunciada depois de um dia de longas reuniões no Palácio do Planalto. O ministro dos Transportes, Valter Casimiro, e os titulares da Secretaria de Governo, Carlos Marun, e da Casa Civil, Eliseu Padilha, receberam, às 14h, uma comitiva de representantes de 10 entidades ligadas aos caminhoneiros. O comitê ministerial ainda se reuniu com Temer às 17h20 para discutir uma saída. O impacto da redução do preço do diesel nas refinarias, no entanto, ainda é uma incógnita. Caso seja repassado integralmente, isso representaria, em média, uma redução de cerca de R\$ 0,23 no preço do litro. No entanto, ainda que os agentes da Agência Nacional de Petróleo (ANP) fiscalizem os postos de combustíveis, os empresários têm liberdade para definir o preço final cobrado nas bombas. Dessa forma, os caminhoneiros ainda não têm muitas garantias de que o valor será efetivamente reduzido. Por esse motivo, há quem

garanta que o movimento grevista continuará. “Não vamos aceitar uma redução por 15 dias. E também não basta 10%”, disse um representante. Para a Petrobras, o impacto estimado no caixa é de cerca de R\$ 350 milhões, dinheiro que não será recuperado. Mas um cálculo da empresa mostrava que, se os protestos continuarem e, no limite, as refinarias tiverem de ser paralisadas, as perdas chegariam a R\$ 90 milhões por dia.

Congresso

A tendência é que a paralisação permaneça pelo menos até as 14h de hoje, quando líderes das entidades voltarão a se reunir no Palácio do Planalto com o comitê ministerial. A ideia dos caminhoneiros é aguardar os efeitos práticos da medida anunciada pela Petrobras antes de tomar qualquer decisão. Boa parte dos líderes do movimento ainda prega sobriedade antes de desmobilizar a categoria e pedir a retirada dos caminhões das estradas. Até porque o primeiro dia de negociações não foi animador.

Os caminhoneiros ouviram do governo o compromisso de zerar a alíquota da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (Cide), de 1,12%. Mas a resposta não agradou. “Se for repassado integralmente para as bombas, garantiria uma redução de apenas R\$ 0,05 no litro do diesel. A outra promessa é de que não haverá oneração para o setor de transportes. Mas isso já estava previsto dentro do prazo estabelecido. É insuficiente”, criticou o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno.

Além da pequena redução com a eliminação da Cide, a redução nas bombas só se materializará após a aprovação do projeto de desoneração da folha de pagamento no Congresso. O projeto passou ontem à noite na Câmara e, ainda, depende de aprovação no Senado para, só então, ser sancionado por Temer. O argumento do governo é que não se pode abdicar da receita de um tributo sem apresentar uma forma de compensação. Por esse motivo, o Planalto não pode simplesmente editar um decreto acabando com o imposto, sob risco de incorrer em crime de responsabilidade fiscal, o mesmo pelo qual respondeu a ex-presidente Dilma Rousseff e culminou no processo de impeachment.

Temer pediu ainda que o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, convoque para amanhã uma reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para pedir a participação dos estados no processo de negociação. Uma das possibilidades é discutir uma redução do ICMS sobre o diesel, que representa 13,91% do custo do litro.

Memória

Protestos e morte

Durante dois dias, caminhoneiros autônomos bloquearam 46 pontos rodovias de 13 estados em protesto contra a alta dos combustíveis em novembro de 2015, durante o governo da ex-presidente Dilma Rousseff. O preço do diesel chegou a R\$ 2,75. Antes, entre fevereiro e março, dezenas de cidades ficaram sem abastecimento de combustível e até alimentos por conta de uma série de protestos. Os bloqueios foram em sua maioria parciais, com a ocupação de apenas uma pista. Os carros de passeio puderam transitar normalmente.

Naquela época, entidades como a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e a União Nacional dos Caminhoneiros engrossaram os protestos que tinha como pauta a redução do preço do óleo diesel. Um caminhoneiro foi atropelado e morreu na paralisação em São Sepé (RS). Ele tentava impedir a passagem de um caminhão. O motorista não parou e atingiu a vítima, que morreu no local. Diante das paralisações, o Ministério da Justiça orientou a Polícia Rodoviária Federal a multar os caminhoneiros que impediam o fluxo de veículos pelas rodovias federais. A multa era de R\$ 1,9 mil. À época, o fornecimento de medicamentos e comida, entre outros itens, ficou comprometido.

O que está em jogo

Confira as reivindicações dos caminhoneiros

» Mudança na política de reajuste do preço do óleo diesel com um escalonamento de três meses

Reação: o governo interveio na Petrobras e congelou o preço do litro do combustível por 15 dias. A estatal anunciou uma redução de 10% (R\$ 0,23/litro)

» Redução do PIS-Cofins sobre o diesel

Reação: o relator do projeto de reoneração da folha de pagamento, deputado Orlando Silva (PCdoB-SP), incluiu no texto um artigo em que vai zerar ou cortar à metade a alíquota do combustível. O governo tem resistência à proposta porque o prejuízo fiscal pode ser grande.

» Fim da cobrança de pedágio dos caminhões que trafegam sem mercadoria e com os eixos suspensos em rodovias federais sob concessão

Reação: o governo não tomou medidas sobre esse tema, mas o ministro da Casa

Civil, Eliseu Padilha, garantiu que o Executivo seguirá em negociações com a categoria.

» Alíquotas da Cide sobre os combustíveis

Diesel: R\$ 0,05

Gasolina: R\$ 0,1

» Alíquotas do PIS-Cofins sobre os combustíveis

Diesel: R\$ 0,4615

Gasolina: R\$ 0,7925

» Tributação dos combustíveis

Gasolina

Cide: 2%

PIS-Cofins: 14%

ICMS: 28%

Total: 44%

Diesel

Cide: 1%

PIS-Cofins: 12%

ICMS: 13,91%

Total: 27%

Fonte: Fecombustíveis

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Luiz Carlos Azedo

Título: Quando o mercado não resolve

Nas entrelinhas

A greve dos caminhoneiros — na verdade, um grande locaute das empresas de transportes e distribuidoras, muito mais do que apenas dos avulsos — pegou o governo de calça curta. Em três dias, pôs em colapso o abastecimento de combustível, com grande especulação de preços nos postos de gasolina, e parte

da frota de ônibus de transporte urbano nas garagens das principais cidades do país. Particularmente grave, ontem, foi o desabastecimento dos aeroportos, sem querosene para os aviões em alguns estados e no Distrito Federal. No começo da noite, o presidente de Petrobras, Pedro Parente, anunciou a redução de 10% no preço do diesel, por 15 dias, para que possa haver uma negociação entre as partes envolvidas.

Parente é apontado como o grande pivô da crise, por causa da política de preços da Petrobras, que acompanha o mercado internacional, dolarizado. Na entrevista coletiva de ontem, afirmou que a iniciativa de reduzir o preço do diesel foi da diretoria da empresa, diante do caos no sistema de transportes do país, mas garantiu que a política de preços da estatal não será alterada. O fato é que o mercado não foi capaz de se regular no setor; o impacto na política de preços gerou uma crise grave, que tensiona as relações da Petrobras com o governo e não terá uma solução técnica desvinculada de ampla negociação política. Um fator de desestabilização do governo às vésperas do processo eleitoral.

O presidente da Petrobras, porém, é um experiente executivo do setor público e sabe como a banda toca nessas horas. O recuo tático dele foi providencial, porque a primeira cabeça a rolar na crise seria a dele; e, com isso, todo o esforço para pôr a Petrobras nos eixos poderia ir por água abaixo. A paralisação é nacional, a própria Petrobras foi duramente atingida, pois o bloqueio das estradas e da saída de caminhões-tanque das refinarias já ameaçam a própria produção da empresa, que será interrompida se a greve continuar. Segundo a Petrobras, o preço do diesel deve cair 1,54% nas refinarias. A Agência Nacional do Petróleo, do Gás Natural e dos Biocombustíveis (ANP) avalia que o preço médio do diesel nas bombas já acumula alta de cerca de 8% no ano, ou seja, muito acima da inflação acumulada no período, de 0,92%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Nas negociações com os caminhoneiros, conduzidas pelo ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, não se chegou a uma solução razoável. As medidas adotadas pelo governo, inicialmente para reduzir o preço do diesel, no qual os impostos representam 50%, não foram suficientes para baixar os valores na bomba. O governo precisa de contrapartidas no Orçamento da União para deixar de coletar os tributos federais; a parte do leão dos impostos cobrados, porém, corresponde aos governos estaduais, por causa do ICMS. É preciso um acordo com os governadores, o que toma tempo.

Apesar de enfraquecido, o governo negocia com um porrete na mão, pois o juiz Marcelo Pinheiro, da 16ª Vara Federal do Distrito Federal, concedeu reintegração de posse de seis rodovias federais (BR-040, BR-050, BR-060, BR-070, BR-080 e BR-251) bloqueadas pelos caminhoneiros. Determinou a imediata

liberação do tráfego, autorizando “medidas indispensáveis ao resguardo da ordem e, principalmente, para segurança das pessoas afetadas com o movimento paredista”. Pinheiro autorizou o uso de força policial “para assegurar que, durante a intimação dos requeridos e desobstrução das rodovias, não sejam praticados atos ilícitos ou depredatórios”. A ação foi impetrada pela União contra a Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam).

Sem apoio

Conciliador, o presidente Michel Temer pediu “trégua” de dois ou três dias aos caminhoneiros para encontrar uma “solução satisfatória” sobre o preço dos combustíveis, segundo ele próprio anunciou numa solenidade no Palácio do Planalto, ao mesmo tempo em que Padilha negociava com os grevistas. “Desde domingo, estamos trabalhando nesse tema para dar tranquilidade não só ao brasileiro, que não quer ver paralisado o abastecimento, e tentando encontrar uma solução que facilite a vida dos caminhoneiros”, afirmou. O problema é que o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), não está nem aí para as dificuldades do governo. Em entrevista, desmentiu que a reoneração da folha de pagamento, aprovada pela Casa, venha a ser utilizada na composição do acordo com os caminhoneiros. De quebra, retirou de pauta a privatização da Eletrobrás, provocando forte queda na Bolsa de Valores de São Paulo. Maia é pré-candidato a presidente da República.

A crise tem um componente externo, a alta do dólar e seu impacto nos preços do petróleo, e outro interno, a crise política e ética, que fragilizou muito o governo e gera insegurança por causa da imprevisibilidade dos resultados eleitorais. Há um conflito distributivo que o governo não tem força para gerenciar sem apoio do Congresso que, por sua vez, está agindo irresponsavelmente. Na noite de ontem, por exemplo, no Senado, por muito pouco uma emenda jabuti na medida provisória que permite a venda direta de petróleo do pré-sal (MPV 811/2017) não comprometeu os leilões do pré-sal que estão marcados. Antes da MP, a lei de criação da Pré-Sal Petróleo S/A (PPSA — Lei 12.304/2010) permitia apenas a contratação de agentes de comercialização para vender o petróleo da União. Com a MP, fica permitido à PPSA realizar diretamente a venda da parte de óleo devida à União na exploração de campos da bacia do pré-sal com base no regime de partilha.

*Estagiário sob a supervisão de Cida Barbosa

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Leonardo Cavalcanti (interino)

Título: A crise do diesel e o vácuo no Executivo

Brasília-DF

A ação do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM), em mediar as reivindicações dos caminhoneiros foi pensada estrategicamente. Na cabeça dele, há um vácuo no governo Michel Temer — que teria demorado a perceber o tamanho da encrenca —, e um dos chefes dos poderes teria de assumir o papel de conciliador. Por mais arriscado que fosse o plano, afinal, a categoria não está para muita conversa, o demista conseguiria passar a imagem de alguém decidido a encarar a confusão, que, no início da noite de ontem, parecia impossível de se resolver de imediato, pelo menos até o anúncio feito pela Petrobras de reduzir o preço do diesel nas refinarias por 15 dias. A estratégia de Maia fez até mesmo o Congresso trabalhar, algo que não se via há muito tempo. A ideia foi incluir no projeto de reoneração da folha de pagamento uma redução “transitória” do PIS/Cofins até dezembro. Na marcha dos prefeitos, ontem, em Brasília, o presidente da Câmara disse que essa seria a contribuição “nessa crise do diesel”. O parlamentar ainda falou em medidas compensatórias para a gasolina e o gás de cozinha. A greve dos caminhoneiros atinge 24 estados e já ameaça até o abastecimento de alimentos.

Vida real

Por essa, nem nos piores pesadelos o presidente Michel Temer contava. A população começa a se preocupar em estocar combustível e gás de cozinha. Território livre para ataques ao governo federal e para muita fake news, nos grupos de redes sociais pipocam alertas sobre a necessidade de abastecer os carros. Há uma crise em curso, que, caso não seja debelada, só deve piorar a imagem do Palácio do Planalto.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Brasil****Autor: Alessandra Azevedo****Título: Justiça determina desbloqueio de rodovias**

Enquanto a greve dos caminhoneiros se espalha por 23 estados e pelo Distrito Federal, a Advocacia-Geral da União (AGU) mobiliza 100 advogados públicos para tentar desarticular o bloqueio nas rodovias e impedir novas paralisações. Ontem, o juiz Marcelo Rebello Pinheiro, da 16ª Vara Federal do DF, acolheu uma das 24 ações ajuizadas pela AGU e determinou a desocupação de trechos de seis rodovias federais que cortam o DF. A decisão foi uma das nove liminares concedidas desde segunda-feira pela Justiça Federal para liberação de estradas, a pedido da AGU. Juízes federais também determinaram o fim dos bloqueios

nos estados do Paraná, Minas Gerais, Goiás, Santa Catarina, Pernambuco, Paraíba, Rondônia e Rio Grande do Sul.

Outras 15 ações ajuizadas pelas procuradorias ainda aguardam decisões no Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Goiás, Sergipe, Pará, Rio Grande do Norte e São Paulo. As decisões têm sido proferidas desde segunda-feira, quando os caminhoneiros entraram em greve contra o aumento no preço do diesel. Caso descumpram a decisão, os grevistas terão de pagar multas que podem chegar a R\$ 200 mil por hora, como a estipulada para bloqueios nas rodovias da Paraíba. Os valores variam. No Paraná, por exemplo, a multa chega a R\$ 100 mil por hora, enquanto em Santa Catarina não passa de R\$ 1 mil por hora.

A AGU também conseguiu ontem uma liminar para garantir o fornecimento de combustível ao Aeroporto dos Guararapes (PE), interrompido por um bloqueio na via que dá acesso ao terminal. Na decisão, a juíza ressaltou que o abastecimento de combustível estaria garantido apenas até ontem, o que poderia prejudicar a regularidade de cerca de 70 voos programados. O caso de Pernambuco é peculiar por se tratar de uma rodovia estadual, mas a determinação do desbloqueio foi necessária para evitar riscos ao funcionamento de serviço federal, segundo a AGU. “Tivemos a notícia de que a estratégia agora é essa, de se bloquear rodovias estaduais para que elas não viabilizem acesso a aeroportos e toquem políticas que são importantes”, disse ontem a advogada-geral da União, ministra Grace Mendonça, após sessão de julgamento no Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Grace garantiu que a AGU está atuando “intensamente” para desobstruir as rodovias. “Estamos em regime de plantão, monitorando passo a passo os desdobramentos dessa movimentação, na certeza de que a liberdade de expressão deve respeitar a liberdade do outro também de ir e vir”, disse. A paralisação, segundo ela, tem dois direitos constitucionais envolvidos: o de manifestação, “que tem amparo constitucional e merece respeito”, e a liberdade de locomoção, “que merece ser respeitada”.

A ministra não descartou a possibilidade de que a atuação da AGU passe para os tribunais superiores, mas afirmou que, por enquanto, manterá as ações em primeiro grau.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Brasil

Autor:

Título: Protesto de caminhoneiros em todo o país

O terceiro dia da greve dos caminhoneiros foi marcado pelo endurecimento do movimento em todo o Brasil. Além dos impactos no abastecimento de combustível, alimentos e de outros itens, os bloqueios em rodovias paralisaram o país. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) contabilizou 283 trechos e 94 rodovias interditados em 22 estados e no DF. Ontem, a unidade da Federação mais atingida foi o Paraná, com 40 impedimentos em sete rodovias. Apesar da determinação da Justiça, em vários estados, para que os bloqueios fossem desfeitos, o movimento grevista não recuou.

Caminhoneiros fecharam cinco rodovias federais na capital federal. As BRs 020, 060, 070 e 080 ficaram com o tráfego comprometido, inclusive de carros de passeio. Os grevistas também protestaram durante a manhã na DF-150. Em Goiás, 18 rodovias foram bloqueadas. A BR 060, que liga Brasília a Goiânia, ficou interditada na altura de Alexânia. A circulação na GO 010 ficou interrompido no trecho de Luziânia. Diferente dos dois primeiros dias da greve, ontem houve rodovias totalmente interditadas.

Dezenas de caminhões paralisaram o tráfego ao longo do dia em dois quilômetros na Rodovia Washington Luís, na altura da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc). Eles impediram a saída de caminhões-tanques da unidade da Petrobras e com faixas estendidas na rodovia alertaram para o desabastecimento de combustível no Rio de Janeiro a partir de amanhã.

O mesmo aconteceu em Brasília.

Em São Paulo, caminhoneiros bloquearam totalmente os dois sentidos da rodovia Régis Bittencourt, que liga as cidades de São Paulo e Curitiba. O congestionamento se estendeu por seis quilômetros no sentido da capital paulista. A rodovia Fernão Dias, que faz a ligação com Belo Horizonte, também foi bloqueada e passou a maior parte do dia com trânsito parado.

As manifestações impedem que caminhões-tanques da BR-Distribuidora, subsidiária da Petrobras, trafeguem para realizar entrega de combustível, o que está causando falta do produto em postos de todo o país. “Autorizo, desde logo, o uso de força policial para assegurar que, durante a intimação dos requeridos e desobstrução das rodovias, não sejam praticados atos ilícitos ou depredatórios”, determinou o juiz federal Marcelo Rebello, do DF.

Bloqueio no SIA

Cerca de 30 caminhoneiros bloquearam o acesso ao terminal base da Petrobras, no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA). Eles estenderam uma faixa com as palavras “Aviso aos tanqueiros: se sair para entregar, vamos quebrar”. O local armazena e distribui combustível para os postos do Distrito Federal e do Entorno. Com isso, caminhões-tanques não puderam ser abastecidos. “Estamos

em um movimento pacífico, mas nenhum caminhão pode sair abastecido daqui. Vamos apedrejar se isso acontecer, e a responsabilidade será do motorista”, afirmou Kleiber Gomes, 40 anos, organizador do movimento. Não houve registro de violência. (Murilo Fagundes)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Alessandra Azevedo e Flávia Maia

Título: Desabastecimento e aumento de preços

Enquanto o governo se desdobra para encontrar uma solução para o problema da greve dos caminhoneiros, os brasileiros enfrentam uma crise de desabastecimento. O cenário inclui bombas zeradas nos postos de gasolina, linhas de ônibus reduzidas, ameaças de cancelamento de voos por falta de combustível, prateleiras vazias em supermercados e, até, restrições nos cardápios de lanchonetes.

Os prejuízos são percebidos, principalmente, nos setores de transportes e de alimentação. Ontem, consumidores de pelo menos 10 estados sentiram falta de itens perecíveis, como frutas, legumes e verduras, segundo a Associação Brasileira de Supermercados (Abras). A consequência é de que os preços de produtos com alta demanda, como a batata, subiram em alguns pontos de venda. A situação “é uma verdadeira bola de neve”, nas palavras do presidente da Federação da Agricultura de São Paulo (Faesp), Fábio Meirelles: o aumento nos custos da produção gera a necessidade de reajuste. Tanto a escassez de opções quanto a elevação nos preços poderão “se estender por todo o Brasil nos próximos dias, se algo não for feito”, alertou a Abras, em nota.

Carnes

Além disso, caso a greve continue, os consumidores também poderão ter dificuldade para encontrar carnes suínas, bovinas e de aves nos próximos dias. Até ontem, 129 frigoríficos haviam parado a produção devido à greve, número que pode chegar a 208 amanhã, pelas estimativas de associações que representam os setores. Nesse caso, o resultado será a paralisação de cerca de 90% da produção nacional de carne. A BRF, dona da Sadia e da Perdigão, já suspendeu as atividades em quatro unidades de abate de frangos e suínos e relatou uma falta “considerável” de abastecimento de ração para cerca de 1 milhão de animais.

Em Brasília, as consequências chegaram até redes de fast food. Na tarde de ontem, o McDonald’s do Sudoeste não estava vendendo Big Mac porque o

caminhão não havia chegado com o carregamento. Segundo um atendente, várias lojas da rede estavam com o mesmo problema.

O desabastecimento de gás também é uma realidade na capital. O Sindicato das Empresas Transportadoras e Revendedoras de Gás LP do Distrito Federal (Sindivargas) emitiu um alerta de desabastecimento do combustível na capital. A previsão é de que o estoque nas revendedoras seja suficiente até amanhã. De acordo com nota assinada pelo presidente da instituição, Sérgio Costa, o sindicato “comunga com as reivindicações dos caminhoneiros no protesto”, entretanto, ressalta que, com os bloqueios, as companhias estão “sem possibilidades de logística em fornecer o gás de cozinha residencial e industrial”.

A greve dos caminhoneiros também tem reflexos diretos na prestação de serviços como transporte público. Pelo menos cinco estados já relatam problemas para manter as linhas funcionando normalmente. No Rio de Janeiro, a previsão é de que 70% dos ônibus não circulem hoje se os estoques não forem repostos. O quadro pode chegar a paralisação total do transporte público na sexta-feira, caso os caminhões de combustível não cheguem às garagens ainda hoje. As empresas de ônibus abastecem os veículos nas garagens, onde mantêm um estoque de combustível suficiente para, no máximo, três dias.

Transporte público

Em São Paulo, com a perspectiva de que 40% dos ônibus fiquem fora de circulação hoje, a prefeitura suspendeu o rodízio municipal de veículos e afirmou, em comunicado, que vai pedir à Justiça “a suspensão dos bloqueios aos centros de distribuição de combustível”. A frota de caminhões de lixo na capital paulista ainda não foi afetada, “mas se persistir a greve, o serviço pode ficar comprometido a partir da sexta-feira”, diz o documento. Em Santos, no litoral paulista, 450 toneladas de lixo se acumularam pelas ruas ontem. O acesso dos caminhões de coleta é o mesmo do Porto de Santos, bloqueado pelos caminhoneiros.

Outro serviço afetado pela greve foi o dos Correios, que suspenderam temporariamente as postagens das encomendas com dia e hora marcados (Sedex 10, 12 e Hoje) e afirmaram que a paralisação tem causado atrasos nas operações da empresa no país. (Colaborou Adriana Bernardes)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Alessandra Azevedo

Título: Indústria reduz atividade

A paralisação dos caminhoneiros preocupa entidades representativas da indústria. Até ontem, 18 fábricas de automóveis no país tiveram que suspender ou reduzir as atividades — entre elas, quatro da Volkswagen, três da Ford, três da General Motors e duas da Toyota. Se a greve continuar até o fim de semana, “é certo que todas as fábricas vão parar”, alertou Antônio Megale, presidente da Anfavea, entidade que representa as montadoras. O resultado, segundo ele, será queda na produção, nas vendas e nas exportações, “tendo como consequência impacto direto na balança comercial brasileira e na arrecadação de tributos”.

O presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), Glauco José Côrte, afirmou, em nota, que os bloqueios podem “rapidamente trazer implicações para indústria, varejo e para toda a sociedade”. “Esperamos que governo e caminhoneiros cheguem a uma rápida solução para o impasse, a fim de evitar vultosos prejuízos à indústria e ao país”, disse.

De acordo com a Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul (Fiems), mais de 3,7 mil indústrias do estado paralisaram a produção nos últimos três dias. O número equivale a 60% dos 6.201 estabelecimentos industriais do estado. O presidente da entidade, Sérgio Longen, disse que haverá atraso no pagamento dos salários de mais de 120 mil trabalhadores. **(AA)**

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Anna Russi

Título: Aeroportos sob risco de parar

Devido à greve dos caminhoneiros, pelo menos 11 aeroportos do país tiveram problemas de abastecimento devido às paralisações. De acordo com a estatal Infraero, quatro só tinham combustível para operar até ontem e outros sete só conseguirão manter as atividades até amanhã. A lista não leva em conta aeroportos gerenciados por empresas privadas, como o de Brasília, que precisou restringir o recebimento de aeronaves com pouco combustível no terminal.

Após a Inframerica, concessionária do Aeroporto de Brasília, ter anunciado pela manhã que só haveria querosene de aviação até o fim da tarde, cinco caminhões, cada um com 45 mil litros do produto, chegaram ao terminal. O combustível saiu de Betim (MG) e veio escoltado pela Polícia Rodoviária Federal. O volume, entretanto, não foi suficiente. Como o terminal gasta, em média, 20

caminhões por dia, o estado ainda é de alerta.

O contingenciamento continua em vigor, com caminhões de querosene ainda retidos no entorno do Distrito Federal. Até ontem à noite, só podiam pousar no terminal aeronaves com capacidade para decolar sem a necessidade de reabastecimento, “a fim de minimizar o impacto para os passageiros”, informou a assessoria da Inframerica. Os aviões sem combustível suficiente estão sendo orientados a voltar ou a mudar a rota.

Diante da incerteza sobre a duração da greve, a recomendação da Infraero, que administra aeroportos como Santos Dumont (Rio de Janeiro) e Congonhas (São Paulo), e da Inframerica é de que os passageiros consultem as companhias aéreas sobre a situação dos voos.

O comerciante Felipe Bornier, 39 anos, comprou nova passagem para antecipar seu voo, que originalmente era hoje às 15h30, para a noite de ontem, por acreditar que, hoje, o movimento nos aeroportos será prejudicado pela falta de combustível. “Já vi que em três estados a situação estava mais complicada e eu tenho compromissos importantes amanhã (hoje) no Rio de Janeiro. Não queria correr o risco de o voo atrasar ou ser cancelado”, disse.

Para minimizar os impactos para os passageiros, a Latam anunciou que deixará de cobrar a taxa de remarcação de passagens e oferecerá a opção de reembolso integral do bilhete, sem multas, até que a situação se normalize. **(Colaborou Anna Russi)**

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Andressa Paulino e Anna Russi

Título: Filas e gasolina por até R\$ 9

O consumidor brasileiro enfrenta uma situação difícil. Apesar de a Petrobras ter anunciado a redução nos valores dos combustíveis desde ontem, postos de revenda estão aproveitando a greve dos caminhoneiros para aumentar o preço da gasolina. Em um posto de bandeira Petrobras em Planaltina, na BR 020, o litro do produto chegou a ser vendido por R\$ 9 — uma diferença gritante em relação ao preço cobrado pela estatal nas refinarias, de R\$ 2,03, e também na comparação com os valores encontrados na maior parte dos estabelecimentos. Os preços abusivos são reflexo da falta de estoques de combustível nas bombas, que dá margem à especulação.

No Distrito Federal, de acordo com levantamento feito pelo Correio, o

consumidor que quiser abastecer por preço mais em conta tem que se deslocar até a Estrada Parque Taguatinga (EPTG), onde o combustível pode ser encontrado por R\$ 4,39. Na terça-feira, era possível comprar gasolina por R\$ 4,29 o litro — R\$ 0,10 a menos que no dia anterior.

Em alguns estabelecimentos, porém, o derivado de petróleo já está em falta. É o caso do posto Smaff, na 916 Norte. E para quem pretende abastecer com etanol, a notícia é desanimadora: em diversos revendedores também não há mais estoques de álcool.

Com preços variando de R\$ 3,27 a R\$ 3,50 por litro, o etanol tornou-se a forma mais econômica de abastecimento, já que o produto, dependendo do posto de revenda, passou a custar até 70% do valor da gasolina. Nessas condições, rodar com o biocombustível é opção mais vantajosa para os motoristas.

Com medo da falta de combustível, o brasileiro está enfrentando filas enormes para abastecer o carro. Foi o que fez a administradora Lídia Trindade, 29 anos. Para se prevenir contra a falta de combustível, ela encheu o tanque do carro ontem à noite para garantir o uso do veículo nos próximos dias. “Está todo mundo com medo de que o combustível acabe. Quem depende do carro tem que encher o tanque”, disse.

Segundo Lídia, os postos estão se aproveitando do momento de crise para exagerar nos preços. Contudo, ela apoia o movimento dos caminhoneiros, devido aos preços elevados dos combustíveis. “Alguém tem que fazer alguma coisa. É complicado, porque a greve afeta toda a população, mas o preço alto, também. Dou todo o apoio e, se pudesse, estava lá protestando junto”, disse.

Divergências

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) afirmou, em nota, que discorda da política de preços da Petrobras, que acompanha a alta das cotações internacionais do petróleo. “É uma medida desproporcional, pois ela (Petrobras) tem custos internos, e não internacionais”. Segundo a CNT, países autossuficientes na produção de petróleo praticam preços do óleo diesel mais baratos.

Para o presidente da Shell Brasil, André Araújo, no entanto, a política é correta. “O aumento do combustível é uma circunstância do momento, pois o dólar e o barril do petróleo sofrem oscilações”, afirmou. “Isso faz parte da atividade normal e ocorre em qualquer lugar do mundo. Não é só no Brasil que esse efeito sobre os combustíveis têm impacto na bomba”, acrescentou.

*** Estagiárias sob supervisão de Odail Figueiredo**

- **Ações da Petrobras desabam**

As ADRs da Petrobras caíram fortemente, ontem à noite, nas negociações realizadas após o fechamento do mercado regular, na Bolsa de Nova York, refletindo a decisão da companhia de congelar temporariamente os preços do diesel. As ADRs são títulos representativos de ações. Às 19h58, horário de Brasília, os papéis cediam 5,69%, negociados a US\$ 14,25. Na sessão normal, já havia sido registrado recuo de 3,76%. Na Bolsa de São Paulo, que fechou em baixa de 2,26%, as ações preferenciais da estatal tiveram queda de 5,83%.

Dia sem imposto, hoje

Em meio à greve dos caminhoneiros, que provocou escassez de combustíveis nos postos e desabastecimento em supermercados pelo país, foi mantido o Dia da Liberdade de Impostos, que ocorre hoje em 16 estados e no Distrito Federal. Promovida pela Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), o objetivo é chamar a atenção da população para a alta carga tributária brasileira. As lojas que participam da ação oferecem produtos a preços mais baixos, sem a cobrança de impostos.

Apesar das filas nos postos de combustível e da alta no preço da gasolina, o presidente da CDL, Raphael Paganini, garantiu que a greve não afetará a campanha e a população poderá abastecer normalmente, pagando menos. “Temos 10 mil litros de gasolina em cada posto, garantidos para a venda sem imposto, a R\$ 2,98. A campanha acontecerá normalmente.”

A ação acontece em três unidades da rede de postos JarJour: Asa Norte, Asa Sul e Taguatinga. Cada motorista poderá abastecer até 20 litros e a única forma de pagamento aceita é dinheiro. Com o litro chegando a R\$ 5 em alguns pontos da cidade, a promoção promete ser concorrida e as filas devem ser ainda maiores do que as registradas ontem.

No Distrito Federal, os shoppings Brasília, JK, Terraço e Taguatinga também aderiram à campanha. Algumas lojas oferecerão desconto em apenas um produto, enquanto outras anunciaram que todas as mercadorias farão parte da ação. Os preços terão redução de 15% a 70%, dependendo da quantidade de impostos que incide sobre cada item. “São diversos segmentos do varejo aderindo à campanha, e não vão faltar opções para os consumidores”, afirmou Paganini. Mais de 100 lojas participam da promoção.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Economia**Autor:** Vicente Nunes**Título:** Carga pesada

Correio Econômico

A dimensão tomada pela greve dos caminhoneiros escancara as fragilidades do governo para conter crises. Há pelo menos uma semana, o Palácio do Planalto foi alertado sobre o movimento preparado pela categoria, mas não deu a devida importância. Acreditou que a convocação que circulava pelas redes sociais seria pífia, repetindo o fracasso das manifestações anteriores. O governo esqueceu, porém, de levar em consideração em suas análises a disparada dos preços do diesel desde o início de maio, que começou a inviabilizar o mais importante meio de transporte de mercadorias do país.

Justamente por não dar o peso real ao movimento dos caminhoneiros, o governo se mostrou frágil desde o início das negociações. Em vez de se antecipar aos fatos e chamar os representantes da categoria para uma ampla negociação, preferiu fazer uma proposta pífia, de zerar a Cide que incide sobre o diesel, o que daria uma economia de R\$ 0,05 por litro. Percebendo o governo totalmente perdido, os caminhoneiros cresceram e o resultado está aí para desespero do país: desabastecimento de combustíveis, de alimentos e de remédios, estradas bloqueadas e aeroportos e hospitais ameaçados de fecharem.

Diante da decisão da Petrobras de reduzir em 10% o preço do diesel e de congelá-lo por 15 dias, pode ser que o governo consiga a trégua pedida pelo presidente Michel Temer. Mas os estragos estão feitos. A população está em pânico, pois teve a certeza de que está desprotegida. Bastou uma ação coordenada de caminhoneiros para que se deparasse com falta de mercadorias e com especulação de preços. Não é só. A inflação, que vinha se mantendo nos menores níveis em mais de duas décadas, voltará a subir, pois absorverá toda a escassez de mercadorias. Para junho, já se fala em índice superior a 0,7%.

Tombo na credibilidade

O governo também perdeu o discurso de que a política de preços da Petrobras é intocável. Com o caos instalado no país, o presidente da empresa, Pedro Parente, teve que reunir toda a sua diretoria e fechar um acordo para a redução dos 10% no preço do diesel. Ao anunciar a medida, ele tentou reforçar que não se tratava de uma intervenção do Palácio do Planalto na estatal, mas, sim, uma

contribuição ao momento turbulento pelo qual passa o país. Não convenceu. Assim que os investidores tomaram conhecimento da decisão, as ações da companhia desabaram 6% na Bolsa de Nova York.

Uma das razões para a quebra da Petrobras durante o governo de Dilma Rousseff foi o congelamento de preços dos combustíveis para tentar conter a escalada na inflação. As perdas acumuladas pela estatal passaram de US\$ 40 bilhões. Parente diz que a política de reajustes diários voltará após os 15 dias de congelamento. Mas, dentro do governo, o que se diz é que esse prazo será maior. Os caminhoneiros pedem escalonamento dos ajustes dos preços para cima ou para baixo. Defendem que isso ocorra a cada três meses. Hoje, eles estão em posição muito melhor que a Petrobras para vencer a queda de braço.

Uma coisa é certa: se o governo não debelar rapidamente a crise provocada pelos caminhoneiros, será enterrado sem dó nem piedade. A popularidade de Temer, que é baixíssima, vai praticamente zerar. Ganhos importantes para a economia, como a inflação sob controle e os menores juros da história, serão perdidos. Se o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) caminhar rapidamente para o centro da meta, de 4,5%, o Banco Central terá que voltar a subir os juros. É o pior quadro para se chegar às eleições previstas para outubro. O Brasil, realmente, não é um país para amadores.

- *Em dezembro de 2016, o presidente da Petrobras deu uma longa entrevista ao Correio. Fez questão, em vários momentos, de frisar que a empresa teria autonomia para fixar os preços dos combustíveis. Foi o que se viu até ontem. Veja um trecho de suas declarações.*

Há possibilidade de o presidente da República ligar e dizer “não aumentem o preço da gasolina agora”?

Não há essa possibilidade. Não vai acontecer. Quando o presidente Temer me convidou, nós conversamos longamente sobre como eu penso que deveria ser gerida a Petrobras e como ele pensa. Houve uma convergência muito grande sobre a necessidade de a empresa ter liberdade de lidar com uma variável que é fundamental para reduzir a dívida e fazer a virada. E, além disso, em condições normais, operar como qualquer empresa. Como houve essa coincidência de pontos de vista, estou muito tranquilo de que não haverá uma ligação como essa vinda do presidente Michel Temer. No contexto dessa conversa, ele assegurou algumas condições para a gestão da Petrobras: a composição da direção e do conselho só com pessoas com perfil correto, com experiência e integridade; e a outra, de que ele não vai tomar qualquer decisão que não seja baseada na racionalidade econômica. Essas condições que o

presidente Temer assegurou nenhum outro presidente da Petrobras, em um passado recente, teve. E elas permitem que a gente faça o que precisa ser feito. E nós vamos fazer.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Graner, Rafael Bitencourt, Cláudia Schüffner e André Ramalho
| De Brasília e do Rio

Título: Governo estuda plano B, mas mercado já não crê na venda da Eletrobrás

No fim do dia, o presidente da Eletrobrás, Wilson Ferreira Jr. ainda tentou insistir na tecla de que uma alternativa à Medida Provisória 814, que viabilizava a privatização da companhia e perderá a validade sem ser votada. Mas o silêncio do governo durante o dia parece ter contribuído para que os investidores reiterassem a crença de que a operação pode não se concretizar. Os papéis da Eletrobrás caíram 11,47% só ontem, após o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, dizer que a MP não será votada. No mês, a perda é de 16,26%, embora em 12 meses a ação ainda registre valorização (*ver gráfico*). No setor de energia reunido ontem em um evento no Rio, o clima também era de preocupação com a MP, que também previa em uma das emendas, uma solução para a questão do risco hidrológico.

Em Brasília, o governo ainda estuda incorporar os trechos relativos à venda das distribuidoras de energia da Eletrobrás que constam da MP 814 no substitutivo do projeto de privatização da estatal, que está sendo relatado pelo deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), segundo uma fonte informou ao **Valor**. O governo também vai repetir o texto da MP em um novo projeto de lei a ser enviado ao Congresso nos próximos dias.

A orientação passada aos técnicos do governo envolvidos na privatização das seis distribuidoras da Eletrobrás e da própria holding estatal este ano, no entanto, é fazer contas sobre prejuízos bilionários para as empresas e construir novos cenários a partir da decisão tomada terça-feira pela Câmara dos Deputados e pelo Senado de deixar a Medida Provisória nº 814, de 2017, perder seu efeito em 1º de junho, ao fim do prazo de tramitação.

Já se sabe que entre a situação deve forçar a empresa a provisionar ao menos R\$ 5 bilhões em seu balanço, segundo uma fonte. A necessidade se refere à cobertura de custos de fornecimento de energia a sistemas isolados da região Norte - que a empresa, aproveitando-se da MP, havia registrado como ativo de R\$ 3,5 bilhões em seu balanço - e a outras questões relacionadas, por exemplo, a fornecimento de gás.

Além disso, a decisão acertada pelo Congresso retira todas as chances de venda de ao menos quatro distribuidoras da empresa: Eletroacre, Ceron, Boa Vista Energia e Amazônia Energia. A não efetivação dessas vendas impede a Eletrobrás de estancar uma despesa anual de ao menos R\$ 1 bilhão.

Uma fonte lembra que, sem a venda das distribuidoras, a alternativa que se coloca à frente é a liquidação dessas empresas, com demissões e pagamento de dívidas, o que pode custar, conforme dados do próprio balanço da companhia, cerca de R\$ 21,5 bilhões.

Interlocutores do governo ainda não são taxativos quanto à inviabilidade da venda do controle das empresas, mas enxergam um "efeito devastador" da decisão do Congresso sobre os planos do governo. "O vento mudou de direção abruptamente e nós temos que ajustar as nossas velas", lamentou uma autoridade do setor elétrico.

De qualquer forma, é necessário que a questão das distribuidoras seja equacionada até julho, dado que essas empresas estão operando com uma autorização "precária". Se nenhuma das opções avançar no Legislativo, um outro caminho é a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) fazer nova renovação "precária" dessas concessões, mas com prazo ligado à realização de um leilão no qual as operações serão concedidas a outras empresas. Embora essa alternativa possa até levar a um ganho fiscal para o governo, ela não é a preferida porque forçosamente terminará com a liquidação das distribuidoras, cenário complicado para governo e Eletrobrás, que terão que lidar com questões como demissões em massa nessas empresas.

A mudança proposta na MP que vai caducar também permitiria a postergação do prazo de suprimento de gás natural pelo gasoduto Urucu-Coari-Manaus à Termelétrica Mauá 3. A usina, que pertence à subsidiária da Eletrobrás, receberia gás para garantir o fornecimento de energia no Amazonas e também teria acesso a recursos do setor.

Sem a MP 814, as distribuidoras vão acumular dívidas ainda maiores. Tal situação certamente será considerada pelos investidores que avaliam a compra do controle em leilão programado para o próximo mês. Além da aprovação da MP, era aguardado apenas o aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

Sem garantia de receita futura para a termelétrica Mauá 3, a Eletrobrás corre o risco de ter sua subsidiária Amazonas Geração e Transmissão (Ame GT) com patrimônio líquido negativo. É a mesma situação já prevista para a Eletronuclear se a tarifa da usina nuclear Angra 3 não for atualizada. A situação da Ame GT seria outro efeito indesejado da perda de prazo da MP, com consequências diretas sobre o ânimo dos investidores interessados na privatização da

Eletrobrás. O mesmo desânimo também surge entre interlocutores do governo quando considerada a opção de envio de outra MP com conteúdo idêntico, mas prazos renovados. "Quem vai acreditar que o Congresso reagirá diferente com uma nova medida provisória?", questionou fonte do governo.

Apesar de resolver questões importantes do setor elétrico, o texto final da MP 814 virou um "balaio de gatos", já que o projeto original que retirava entraves regulatórios que emperravam a privatização das distribuidoras, recebeu 158 emendas durante a tramitação do projeto. O fato foi lembrado ontem por executivos do setor que participaram do 15º Encontro Nacional dos Agentes do Setor Elétrico (Enase), no Rio.

As emendas, muitas consideradas "jabutis" por fontes do setor, elevariam em muito o custo para o consumidor. O diretor-geral da Aneel, Romeu Rufino, lembrou que a MP tinha vários dispositivos que elevam o custo da energia para o consumidor.

A estimativa da Aneel é de a solução para religar as térmicas do Programa Prioritário de Termoeletricidade (PPT), por exemplo, traria um custo anual de R\$ 2,1 bilhão. A solução para essas usinas voltassem a operar, estão paradas porque a Petrobras parou de entregar gás subsidiado, era uma das medidas incluídas na 814. A Aneel também calcula que aumento da tarifa de Angra 3 traria impacto de R\$ 1 bilhão por ano, mesmo custo do aumento do subsídio para a população de baixa renda, previsto inicialmente em R\$ 50 e que foi aumentado para R\$ 80 no Congresso.

Ontem o presidente da Eletrobrás passou o dia com técnicos da empresa analisando impactos para a estatal. No fim da tarde, quando questionado se já tinha desistido da privatização das distribuidoras, Ferreira Jr. disse confiar que o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, encontrará alternativa, já que ele conhece a importância do tema para a Eletrobrás.

Segundo Ferreira Jr., a liquidação seria a "pior alternativa" para as distribuidoras de energia e que se tenta evitar desde o início. "Acredito que a gente deve trabalhar no sentido de viabilizar o processo de privatização. É o que atende melhor o interesse do consumidor", disse. À noite, o presidente da Eletrobrás foi para Brasília para se encontrar **com o ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**.

Sobre os efeitos de uma não privatização sobre o balanço da Eletrobrás, ele lembra que a estatal já incorpora perdas próximas de R\$ 14 bilhões, que já estão provisionados. Ferreira Jr também disse não acreditar que a retirada da 814 ameace o acordo de R\$ 20 bilhões firmado entre a Eletrobrás e Petrobras, que tem a receber pelo fornecimento de gás para geração

termelétrica no Amazonas. Com o acordo, a Petrobras aceitou garantias que permitem à Eletrobrás transferir contratos da Amazonas Distribuidora para a Amazonas Geração e Transmissão. A operação é necessária para a desverticalização e separação das atividades de distribuição da geração e transmissão no Amazonas e posterior privatização.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fernando Torres, Andre Ramalho e Francisco Góes | De São Paulo e do Rio

Título: Petrobras cede e reduz preço do diesel em 10%

Diante dos riscos de desabastecimento causados pela paralisação de caminhoneiros em diversos Estados, a Petrobras decidiu ontem à noite abrir uma exceção em sua política de preços, em que os combustíveis acompanham quase que diariamente as variações na cotação internacional, e anunciou uma redução de 10% no preço do diesel vendido nas refinarias, o equivalente a R\$ 0,23 por litro. A medida, diz a estatal, valerá por 15 dias, sem chance de prorrogação.

Passado esse prazo, período em que a diretoria da empresa espera que governo e manifestantes cheguem a um acordo que passe por redução de tributos, o preço do diesel voltaria a convergir gradativamente para o do mercado internacional, disse o presidente da companhia, Pedro Parente.

Se a cadeia repassar integralmente a redução promovida pela Petrobras, o preço do litro do diesel na bomba deve cair R\$ 0,25, o que, somado à zeragem da Cide, colocará o combustível usado nos caminhões em um nível próximo aos R\$ 3,30 por litro que era praticado em novembro. A magnitude do corte de ontem também supera o aumento de R\$ 0,21 por litro na alíquota de PIS e Cofins feito pelo governo federal no ano passado.

Parente disse que essa foi a contribuição que a estatal pôde dar para que se construa um clima favorável para as negociações.

Consciente do efeito que a medida pode e deve ter sobre o preços das ações da companhia - diante da percepção do risco de controle político dos preços -, o presidente da Petrobras procurou enfatizar, durante o anúncio feito em entrevista coletiva convocada às pressas, que a decisão foi tomada pela diretoria da empresa, sem negociação prévia com o governo, que é o acionista controlador.

Na última semana, em que cresceram as especulações sobre pressão de membros do governo para a estatal mudar sua política de preços, a Petrobras perdeu 15% de seu valor de mercado, ou R\$ 56 bilhões. Na noite de ontem, os recibos de ações da empresa negociados na bolsa de Nova York recuavam mais 6% no pregão noturno, o que equivaleria a uma perda extra de R\$ 20 bilhões em valor de mercado, se for confirmada hoje.

Se o discurso de Parente se provar verdadeiro e a política de preços for retomada daqui a 15 dias, o efeito financeiro para a Petrobras será menor. A diretoria estima perda de R\$ 350 milhões em receita com a redução de preço e de R\$ 100 milhões em fluxo de caixa.

Ao ponderar sobre a decisão, a estatal considerou que, caso tivesse que desligar todas suas refinarias por falta de produção - uma situação limite em caso de extensão da greve -, teria uma perda diária de R\$ 90 milhões.

Parente disse que não vê "nenhum arranhão" na liberdade da diretoria executiva da companhia para decidir sobre a política de preços, mas admitiu, como transparecia seu semblante, que não estava confortável. "Não foi uma decisão uma fácil. Não foi decisão simples. Se estou confortável? De maneira nenhuma. Mas tenho horror a dogmas. E, diante do momento que o Brasil vive, vou dormir bem essa noite, porque a decisão foi sim acertada."

O executivo deixou claro, contudo, que concorda com a medida em caráter emergencial. Fontes já disseram ao Valor que haveria uma debandada da diretoria e do conselho que resgatou a empresa caso o governo volte a interferir nos preços. E é isso que os investidores temem.

A medida da Petrobras foi tomada um dia depois de o governo zerar a Cide sobre o diesel, com a expectativa de que o movimento dos caminhoneiros perdesse fôlego. Segundo a Fecombustíveis, a alíquota zero da Cide sobre diesel, na bomba tem impacto de apenas R\$ 0,05 por litro.

Se a ideia é alterar os tributos sobre combustíveis para reduzir a pressão nos preços do diesel, o alvo ideal, segundo analistas, é mexer no ICMS cobrado pelos Estados, que é o tributo com maior peso.

Segundo a Petrobras, os tributos representam 29% do preço do diesel para o consumidor: 16% de ICMS e 13% de PIS, Cofins e Cide. O preço praticado pela Petrobras nas refinarias é 55% do preço na bomba.

Além da maior representatividade do ICMS na composição do preço do diesel, o valor do imposto devido aumenta conforme aumentam os preços dos combustíveis. Isso porque a alíquota do ICMS é aplicada em percentual. Já o valor recolhido em Cide e PIS/Cofins são fixos em centavos de reais por litro. A

alíquota somada dos três tributos chegou a R\$ 0,46 no ano passado, depois de um aumento de R\$ 0,21 no PIS/Cofins por motivo de ajuste fiscal.

A elevação mais recente do preços do diesel é resultado da disparada do preço do petróleo no mercado internacional, que chegou perto de US\$ 80 por barril, ao lado da desvalorização do real. Esses componentes são imediatamente repassados ao preço do diesel e da gasolina desde julho de 2017, quando a Petrobras mudou sua política de preços.

Em 12 meses até abril, o preço da gasolina apurado no IPCA aumentou 18%, com contribuição de 0,8 ponto percentual para a inflação de 2,8% do período. Já o diesel, com peso menor no índice, teve alta de 12,5% em 12 meses, fazendo o IPCA subir 0,02 ponto percentual.

Na entrevista de ontem, Parente chamou atenção para o impacto arrecadatário que a alta do petróleo tem sobre outros tributos, como Imposto de Renda e CSLL, além de royalties e participações especiais. Ele sugeriu que o governo federal e também os estaduais considerem esse efeito positivo na receita, que contrabalançaria o impacto de redução de alíquota tributária agora. **(Colaborou Juliana Machado)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Raphael Di Cunto, Fabio Graner, Cristiano Zaia, Marcelo Ribeiro e Fabio Murakawa | De Brasília

Título: Após resistência de grevistas, Câmara aprova reoneração, mas zera PIS/Cofins

Estimulada pela tentativa do presidente da Câmara dos Deputados e pré-candidato à Presidência da República, Rodrigo Maia (DEM-RJ), de diminuir o custo do óleo diesel diante dos protestos de caminhoneiros, a base do governo fechou acordo com a oposição e aprovou ontem, após às 22h, no plenário da Casa, o texto base do projeto da reoneração da folha de pagamentos das empresas e, junto, zeraria a alíquota do PIS/Cofins sobre o diesel até dezembro. No fechamento desta edição restava ainda votar algumas emendas.

Apesar de protestos da equipe econômica e do ministro de Governo, Carlos Marun, de que a conta não fecharia, o próprio MDB do presidente Michel Temer apoiou o acordo, junto com PSDB e outros partidos que defendem o ajuste fiscal. O impacto anual, disse Marun, é de R\$ 12 bilhões por ano, com redução de R\$ 0,46 por litro no valor do diesel.

Na equipe econômica, já se falava que o projeto era inconstitucional e que o artigo que faz a redução da alíquota do PIS/Cofins poderia ser vetado. A

proposta do Ministério da Fazenda era usar a reoneração para zerar a Cide, que tem impacto menor, de R\$ 0,05 no valor do litro do combustível e de R\$ 2,5 bilhões por ano na arrecadação do governo.

Pela proposta, que ainda terá que passar pelo Senado Federal, a política de desoneração da folha instituída pelo governo Dilma, que permite as empresas pagarem as contribuições previdenciárias com base em um percentual do faturamento, será reduzida a metade dos setores hoje beneficiados, de 56 para 28, e acabará a partir de janeiro de 2021. O relator do projeto, deputado Orlando Silva (PCdoB-SP), não mexeu nas alíquotas atuais.

Quem expressou preocupação com o impacto nas contas públicas foram Psol e Rede. "Nós do Psol sempre fomos contra, mas há estimativa de valor?", questionou o líder do Psol, deputado Chico Alencar (RJ). Orlando Silva respondeu que o parecer anterior garantia arrecadação de R\$ 3 bilhões por ano, mas "evidentemente que um ajuste ou outro pode manter o impacto". Como há noventena entre a sanção e a aplicação das novas alíquotas, a cobrança só começará, no melhor dos cenários, em setembro.

Ao vincular a votação da reoneração da folha ao PIS/Cofins do diesel, o projeto contraria o que foi dito anteontem pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Ele afirmou que a negociação com a Câmara envolvia zerar a Cide.

O anúncio de que iria zerar a Cide sobre o diesel em troca da reoneração da folha de pagamentos, no entanto, não foi o suficiente para que o governo conseguisse por um ponto final na crise envolvendo a escalada de preços dos combustíveis. Enquanto o Palácio do Planalto tenta desmobilizar o movimento de caminhoneiros, que mantém paralisações em 22 Estados e no Distrito Federal. Desde cedo, o Ministério da Fazenda já lidava com fortes pressões para reduzir também o PIS/Cofins sobre combustíveis, que foi elevado no ano passado e tem sido importante reforço de caixa.

Essa era a principal reivindicação dos caminhoneiros, que ontem à noite receberam da Petrobras a notícia de que o preço do diesel será reduzido por 15 dias. A Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) prometia seguir com as greves, caso o governo não editasse decreto reduzindo essa carga tributária, embora o ministro-chefe da Casa Civil tenha conseguido, após uma reunião que ele mesmo classificou de "tensa", obter um acordo provisório para liberar alimentos perecíveis, cargas vivas e remédios.

Após a reunião, Padilha afirmou que a categoria solicitou a redução dos preços do óleo diesel e a previsibilidade do movimento dos preços do combustível. Além disso, durante o encontro, os caminhoneiros solicitaram a possibilidade de não se cobrar pedágio pelo terceiro eixo de caminhões vazios. "Tivemos reunião

tensa, como era de se esperar, mas de muito respeito de parte a parte. Deixamos claro que iríamos suprimir a Cide, e teríamos a compensação por meio da receita que vai haver a partir da reoneração da folha de pagamento", avaliou Padilha.

Um novo encontro foi marcado para hoje, às 14h, que, diante da decisão da estatal, pode ficar menos tenso. Questionado sobre o impacto que as paralisações vêm causando sobre o abastecimento do comércio, aeroportos e rodovias em geral, o presidente da Abcam respondeu que "infelizmente é o preço que vamos ter que pagar diante dessa crise".

Enquanto negociava com os caminhoneiros, o governo já lidava também com a postura ativa do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que desde terça-feira assumiu o protagonismo nas discussões tributárias envolvendo os combustíveis.

"O que o governo precisa entender é que se não começar a usar o excesso de arrecadação, algumas receitas extras, para compensar a crise que os brasileiros vivem, vamos ter crises muito piores que essas que estamos vivendo hoje", disse mais cedo Maia, que é pré-candidato ao Palácio do Planalto e disputa o mesmo eleitorado do ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles, anunciado como candidato de Temer.

O ministro Padilha afirmou que não haveria plano B para compensar a eliminação da Cide sobre os preços do diesel caso o Congresso não aprovasse o projeto de reoneração.

Outro capítulo da controvérsia envolvia os governadores. De um lado, autoridades estaduais já se posicionavam contra o fim da Cide, porque o tributo é partilhado entre União e Estados. "Zerar a Cide é mais uma fraude à Constituição. Reduz a receita compartilhada e aumenta a não compartilhada. Na prática mais uma manobra para ficar com tudo, ficar com a parte que pela Constituição pertence aos Estados e municípios, como já faz com a DRU [Desvinculação das Receitas da União] e com fundo de participações", disse o governador do Piauí, Wellington Dias.

De outro lado, o próprio líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR) apresentou proposta para estabelecer um teto para a cobrança do ICMS sobre os combustíveis. A medida, elaborada em conjunto com o senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), visa baixar o preço da gasolina e do diesel na bomba, mas pode fazer um estrago no caixa dos Estados, que também passam por crise fiscal.

O projeto prevê que os Estados fixem alíquota máxima de 18% para a gasolina e o álcool e de 7% para o diesel. "Essa será uma redução estrutural na composição do preço dos combustíveis, fazendo com que haja uma redução real no preço", disse Jucá. Para ele, embora o governo pretenda zerar a Cide incidente sobre os combustíveis, o ICMS tem maior peso sobre os preços na bomba.

Em meio às negociações entre o governo e os caminhoneiros, o juiz federal Marcelo Rebello Pinheiro, da 16ª Vara de Brasília, determinou que o movimento faça a imediata liberação do tráfego nas rodovias BR-040, BR-050, BR-060, BR-070, BR-080 e BR-251, bloqueados em razão dos protestos dos transportadores. A medida atende a pedido da União de reintegração de posse contra a Abcam.

(Colaboraram Luísa Martins e Eduardo Campos)

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho | Do Rio

Título: Vigente desde julho, política da estatal começou a dar resultados no 1º trimestre

A política de preços de combustíveis da Petrobras passa por seu maior teste de fogo no momento em que começa a dar seus resultados mais concretos desde que foi lançada. A estatal passou a praticar reajustes diários em julho do ano passado, na tentativa de conter o crescimento das importações por terceiros, mas tem colhido avanços no market share apenas nos últimos meses.

A política de preços, atrelada à cotação internacional, foi criada como forma de responder rapidamente às volatilidades e recuperar mercado. Na prática, ao reajustar diariamente preços, importadoras têm menos tempo de reagir à precificação da estatal nas suas estratégias de encomendas de cargas.

Os resultados, contudo, não vieram de imediato. Logo no terceiro trimestre de 2017, a importação de diesel por terceiros subiu 20%, frente ao trimestre anterior. Em seguida, no quarto trimestre, houve um novo crescimento, de mais 16%, para um patamar de 4,17 bilhões de litros no período. Os números só começaram a ceder nos três primeiros meses deste ano, quando as importações recuaram 30%, para 2,907 bilhões de litros.

A participação da Petrobras no suprimento ao mercado interno tem subido mês a mês desde fevereiro. Em abril, segundo dados preliminares apresentados pela estatal, o market share da empresa, no diesel, era de 86%, frente uma média de 83% no ano passado.

No caso da gasolina, em abril, a participação da empresa no fornecimento ao mercado brasileiro atingiu os 79%, ante a média de 74% no ano passado. O

recuo se deve, em parte, à retração do mercado interno. Mais cara que o etanol, o consumo de gasolina caiu 9,5% no primeiro trimestre, ante igual período de 2017, segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP).

A gasolina - junto com a nafta - é a principal razão por trás da queda de 6,1% das importações brasileiras de derivados no primeiro trimestre, na comparação com igual período do ano passado. Ao todo, foram comprados, do exterior, em média, 650 mil barris/dia nos três primeiros meses do ano. A queda dos volumes, contudo, não impediu o aumento de 14% nas despesas do país com a compra de combustível estrangeiro, para US\$ 3,878 bilhões (FOB) no período, devido à valorização do petróleo no mercado internacional.

Antes de a Petrobras anunciar ontem uma redução de 10% no preço do diesel, a companhia e o presidente Pedro Parente ainda viviam uma lua de mel duradoura com o mercado, que confiava na capacidade do executivo de conter as pressões, melhorar a gestão e equilibrar as contas da estatal. No entanto, os primeiros comentários ontem à noite, logo após o anúncio, mostravam que a fase poderá ser posta em xeque. As ações da empresa caíram ontem durante o dia e no after market, também em Nova York.

O Santander, em relatório recente, anterior ao congelamento temporário dos preços, anunciado ontem, afirmava que a Petrobras vinha acompanhando de forma eficiente e "pragmática" as flutuações do petróleo e do câmbio.

"Acreditamos que quaisquer mudanças significativas na política de preços da Petrobras podem ser negativamente recebidas pelo mercado, já que reduziriam a visibilidade da capacidade da empresa de gerar resultados positivos em seus principais negócios de refino", afirmaram os analistas Christian Audi e Gustavo Allevato. Eles defendem a política de preços é peça-chave para o sucesso do plano da Petrobras de vender quatro de suas refinarias.

Ontem Parente afirmou que a política de preços da companhia está mantida, mas que o congelamento dos preços do diesel, por 15 dias, representa perdas de R\$ 350 milhões em receitas que não serão recuperadas.

Na visão de uma fonte, ao optar por assumir esses custos, a Petrobras pode estar pondo em xeque o seu estatuto social, que a blinda de eventuais interferências. O estatuto diz que qualquer mudança na política de preços, sob orientação da União, teria que passar pela avaliação do Comitê Financeiro e o Comitê de Minoritários, no conselho de administração, caso a empresa assuma responsabilidades "diversas às de qualquer outra sociedade do setor privado que atue no mesmo mercado". Nesse caso, o estatuto também prevê que a União compense a Petrobras pela diferença entre as condições de mercado e o resultado operacional com a obrigação assumida.

Parente argumentou, por sua vez, que a decisão de reduzir os preços do diesel não foi tomada por orientação do governo. Ele classificou a redução como um gesto de "trégua" para permitir que o governo e caminhoneiros cheguem a um entendimento e que não vê que a independência da companhia esteja sendo arranhada.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por De São Paulo e do Rio

Título: Greve afeta abastecimento de combustível e sinaliza caos

A greve dos caminhoneiros entrou ontem no terceiro dia, comprometeu o abastecimento de combustíveis e já ameaça provocar a paralisação completa da infraestrutura de transportes dos grandes centros urbanos.

No Rio de Janeiro, o consórcio que administra o sistema de BRT, ônibus articulados que circulam por vias exclusivas na cidade, informou que apenas 50% da frota vai circular hoje.

Em São Paulo, a prefeitura do município informou que cerca de 40% da frota de ônibus não irá circular hoje por falta de combustível. Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), das 14 empresas concessionárias associadas, oito estão com reservas de diesel suficientes para operação parcial hoje. As outras seis empresas informaram que o óleo diesel em estoque é suficiente para manter a operação só até amanhã.

A SPTrans, autarquia responsável pela administração do transporte público em São Paulo, informou em nota que acionou a Polícia Militar para garantir o abastecimento de combustíveis das empresas de ônibus da cidade.

Desde a manhã de ontem os postos do Estado de São Paulo não recebem nenhum tipo de combustível, de acordo com o presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo (Sincopetro), José Alberto Paiva Gouveia. "Os postos de combustíveis têm, em média, estoque para operar por dois ou três dias. Hoje (ontem) não recebemos combustível."

No Rio, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado (Fetranspor) divulgou nota na qual afirma que o desabastecimento de óleo diesel atingiu "um ponto extremamente crítico para a operação das empresas de transporte público, provocando impactos diretos na circulação dos ônibus em todo o Estado".

No comunicado, a Fetranspor estima em até 40% o percentual da frota que não deve ir para as ruas por indisponibilidade de combustível na manhã de hoje, "comprometendo o transporte de passageiros, especialmente na Região Metropolitana".

Segundo a Federação, as empresas estão buscando alternativas para superar o desabastecimento provocado pela greve dos caminhoneiros, que impede a reposição dos estoques de combustíveis nas garagens.

A Infraero informou em nota que está monitorando o abastecimento de querosene por conta de problemas relacionados à greve dos caminhoneiros. A estatal diz que alertou os operadores de aeronaves que "avaliem seus planejamentos de voos para que cada um possa definir sua melhor estratégia de abastecimento de acordo com o estoque disponível na origem e destino do voo".

A empresa diz ainda que está em contato com órgãos públicos para garantir a chegada dos caminhões com combustível aos aeroportos sob sua administração.

De acordo com levantamento diário feito pela Infraero disponível por volta de 11h de ontem, os aeroportos de Congonhas, em São Paulo, e os de Palmas, Recife, Maceió e Aracaju teriam combustível suficiente para abastecer as aeronaves somente até ontem.

Outros sete aeroportos têm combustível para no máximo até amanhã: Santos Dumont-RJ, Goiânia-GO, Teresina-PI, Campo Grande-MS, Ilhéus-BA, Foz do Iguaçu-PR e Londrina-PR.

O aeroporto de Brasília tem orientado as companhias aéreas para que as aeronaves destinadas à capital federal pousem com combustível suficiente para retornarem ao seu destino. Às 17h30, cinco caminhões com 45 mil litros de querosene de aviação cada chegaram ao aeroporto. Mesmo assim, o terminal manteve a orientação para as aéreas.

A greve dos caminhoneiros paralisou os acessos ao porto de Santos e está levando os agentes marítimos a estenderem a data-limite para o exportador entregar a carga nos terminais do porto.

"Os caminhões não conseguem chegar a Santos, não temos outra saída se não adiar o dia da entrega", disse José Roque, diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar).

O diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, disse que se a greve se prolongar por

mais tempo "provavelmente não será mais possível receber navios". Segundo Roque, contudo, até agora não houve cancelamento de escalas de navios em Santos. O porto escoou o equivalente a quase 30% da balança comercial brasileira.

À medida que as cargas não são retiradas dos terminais devido ao bloqueio dos caminhoneiros, os pátios tendem a ficar lotados. Consequentemente, não haverá espaço para descarregar as importações que vêm nos navios. O mesmo raciocínio vale para a exportação.

O Sindigás, sindicato das empresas distribuidoras de GLP, informou em nota que os protestos de caminhoneiros "já começam a ameaçar o abastecimento de GLP pelo país".

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) afirmou que "estão se agravando" os reflexos, sobre a indústria fluminense, da paralisação dos caminhoneiros. Em nota, a federação disse que no Estado do Rio há casos críticos, como na indústria de alimentos.

"No Sul Fluminense, por exemplo, fornecedores da indústria de laticínios estão descartando a produção de leite devido aos bloqueios nos transportes de carga. No Centro-Sul, frigoríficos de aves também não estão conseguindo escoar a produção", diz o comunicado.

Ontem, as interdições atingiram 23 Estados, incluindo São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Paraná. Ao todo, foram 253 focos de protesto. A greve é organizada pela Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), que representa motoristas autônomos. A paralisação não envolve veículos fretados. **(Rafael Rosas, Edna Simão, Alexandre Melo, Fernanda Pires, João José Oliveira, Silvia Rosa, Luiz Henrique Mendes, Kauanna Navarro, Marli Olmos, Ana Conceição, Rodrigo Rocha, com agências de notícias**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor:

Título: Greve desafia a política de preços livres de combustíveis

Um governo fraco e impopular, mas com ambições de fazer um sucessor e a proximidade de eleições favoreceram a insatisfação do setor de transportes de cargas com o reajuste dos preços dos combustíveis e nutriram uma crise séria. Os primeiros sinais de que a fórmula de correções quase diárias dos preços poderia estar provocando mal-estar e trazendo prejuízos políticos ao governo partiu do presidente Michel Temer, que encomendou estudos ao **ministro de**

Minas, Moreira Franco, sobre possíveis medidas pra barateá-los (**Valor**, 10 de maio). Manifestações dos caminhoneiros se iniciaram 12 dias depois, com bloqueio de estradas, e tornaram a questão "urgente", com riscos de desabastecimento graves caso os bloqueios de estradas perdurem.

Outro político com pretensões de chegar ao Planalto, Rodrigo Maia (DEM-RJ), presidente da Câmara, correu para fechar um acordo para reduzir a Cide, imposto sobre combustíveis. O Ministério da Fazenda resistiu e aceitou a ideia a partir do momento em que a Câmara aprovar o projeto de reoneração de vários setores da economia. A discussão assim chegou perto de onde não deveria: redução de impostos para um grupo, sob pressão, em troca do fim da desoneração para outros.

Como o governo é presa da pressão de grupos, há espaço para decisões demagógicas. Uma das primeiras ideias foi a de mudar o sistema de reajustes diários da Petrobras, algo que, se fosse adiante ao sabor do acaso, de sopetão, levaria a estatal de volta ao inferno nos mercados. A intervenção traria o fantasma recente do controle feito no governo de Dilma Rousseff, que trouxe perda na distribuição de combustíveis à Petrobras de R\$ 80 bilhões em um par de anos e contribuiu para arruinar mais a empresa, superendividada e vítima da maior roubalheira de sua história.

Procura-se uma fórmula mágica para um problema: a alta internacional dos preços combustíveis. A Petrobras os repassa ao mercado doméstico, onde o diesel subiu 21% desde julho de 2017. A tendência no mercado externo ainda é de aumento das cotações.

A Cide existe para suavizar as oscilações de preços e deveria ter sido zerada. Para um governo na penúria, porém, a Cide tornou-se um imposto arrecadatário e não regulatório. Sem crise fiscal, já teria sido zerada antes de qualquer manifestação de protesto.

No sistema de preços livres, a questão se resolve com o repasse desses aumentos aos custos do frete e das mercadorias em geral. A redução da Cide dará pouco alívio ao preço final e líderes do movimento dos caminhoneiros agora pedem isenção de PIS-Cofins, enquanto seguem bloqueando estradas, o que é ilegal, para obter algo que outros setores produtivos, que utilizam o diesel como insumo, não têm.

Grandes transportadoras não teriam tanta dificuldade em repassar o aumento do diesel para seus serviços, mas enfrentam o obstáculo do crescimento raquítico da economia. Por isso elas e empresas de outros setores refreiam a transferência de custos tentada por caminhoneiros independentes, o elo fraco da corrente e que compõem a linha de frente dos protestos. Diante de um

impasse na cadeia de preços, busca-se concessões da União, o caminho mais lógico em ano de eleições. A União não tem como ceder muito - o maior naco da grande carga tributária sobre combustíveis fica com os Estados, via ICMS.

A mesma política que os caminhoneiros consideram prejudicial, a de preços livres da Petrobras, sustenta aumento direto da arrecadação da União, Estados e municípios, na forma de royalties, e indireto, na forma de maiores ágios nos leilões de petróleo. Ontem, o governo liberou mais R\$ 2 bilhões do Orçamento com base no salto dessas receitas. Uma interferência do Estado na formação de preço definida pela Petrobras teria efeitos muito negativos, com repercussões econômicas que suplantariam em muito ganhos ou perdas de um ou outro setor com reajuste de preços.

Por outro lado, a fórmula de reajuste de preços da Petrobras é um enigma e não se conhece o espaço que nela existe para dilatar ou não o período de reajustes sem ferir seu caixa e sem desvirtuar seu espírito. O sistema de preços livres é melhor, especialmente se considerado em relação ao passado recente, pois permite, como já ocorreu, que os preços caiam mais à frente.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Graziella Valenti e Stella Fontes | De São Paulo

Título: LyondellBasell avalia Braskem em R\$ 41,5 bi em oferta à Odebrecht

Há tempos interessada no negócio, a terceira maior produtora de resinas plásticas do mundo, a holandesa LyondellBasell, preparou sua proposta à Odebrecht na tentativa de comprar o controle da Braskem. A oferta será válida para a sócia Petrobras. O modelo para a transação, que prevê pagamento em dinheiro e em ações da LyondellBasell, avalia Braskem em R\$ 41,5 bilhões, ou US\$ 11,5 bilhões. Trata-se de um prêmio de 12% sobre o valor da petroquímica na B3, que fechou o dia em R\$ 37,1 bilhões, pouco mais de US\$ 10 bilhões.

Trocando em miúdos, a avaliação equivale a R\$ 52,00 por ação da Braskem, mas o pagamento não é todo em dinheiro. Listada na bolsa de Nova York (Nyse), a LyondellBasell encerrou a quarta-feira em US\$ 45,5 bilhões, com a ação cotada em US\$ 115,66.

A combinação dos dois negócios resultaria, sem considerar sinergias, na maior produtora mundial de resinas plásticas, avaliada em US\$ 57 bilhões, com receita líquida próxima de US\$ 50 bilhões - LyondellBasell com US\$ 34,5 bilhões e Braskem, US\$ 13,5 bilhões.

Odebrecht e Petrobras controlam a petroquímica brasileira com participações bastante próximas. O conglomerado criado por Noberto Odebrecht tem 50,1% das ações ordinárias (ON) e 38,3% do capital total, considerando a fatia em preferenciais classe A (PNA). A petroleira estatal tem pouco mais de 47% das ON e 36,1% do capital total.

A estrutura em discussão considera que a participação da Odebrecht seria paga em ações, o que daria ao grupo cerca de 10% no negócio resultante - equivalente a US\$ 5,7 bilhões, sem embutir sinergias (R\$ 21 bilhões). Nas conversas preliminares entre as partes já realizadas, o grupo deixou claro que busca ter atuação no conselho da empresa combinada.

Já a Petrobras receberia boa parte do pagamento em dinheiro e mais uma parcela em ações. O plano da holandesa é comprar também as ações de mercado da Braskem, pagando com uma cesta de dinheiro e ações. Consultada, a estatal não se manifestou até o fechamento desta edição.

Se concretizado, o interesse da Lyondell é que, do investimento total em Braskem, 60% seja quitado em ações e 40%, em dinheiro.

As conversas entre Odebrecht e LyondellBasell ganharam consistência durante o Carnaval e foram paralisadas no começo do mês, segundo fontes envolvidas com o tema. O diálogo sofreu interrupção diante do avanço na operação de financiamento que o grupo brasileiro está fechando com os cinco maiores bancos públicos e privados do Brasil, para obtenção de R\$ 2,6 bilhões em crédito novo e alongamento de R\$ 7 bilhões de dívidas já existentes. O acordo está na fase final de assinatura e envolve as ações da Braskem, dadas em garantia às instituições.

O objetivo dos envolvidos é retomar o diálogo após o fechamento da operação de financiamento. Qualquer negócio exige aval dos bancos credores. Essa é a realidade desde julho de 2016, quando foi feita a primeira reorganização de dívida da Odebrecht envolvendo a petroquímica como garantia.

Ao **Valor**, a Odebrecht "nega ter recebido proposta sobre a sua participação na Braskem" e afirma que "segue trabalhando em alternativas que agreguem valor à Braskem e a todos os seus acionistas". Além disso, "reafirma a intenção de manter a sua presença no setor petroquímico." Contudo, fontes próximas ao grupo confirmam a existência do diálogo.

Já a Braskem disse que não tem conhecimento do assunto, que é da alçada dos acionistas.

Além do envolvimento da alta cúpula das companhias, as conversas entre Odebrecht e LyondellBasell tem intermediários. O conglomerado brasileiro é

representado, fora do Brasil, pelo Lazard. Já a holandesa é assessorada pelo Morgan Stanley e pelo executivo de fusões e aquisições Gordon Dyal, ex-Goldman Sachs.

Apesar da disposição ao diálogo, as indicações de valores feitas pelo grupo holandês até o momento foram recebidas com muito ceticismo pela controladora da Braskem, segundo o **Valor** apurou com pessoas próximas ao assunto.

Para seguir adiante, as negociações tem condições da parte da Lyondell. As principais são um acordo de abastecimento de nafta pela Petrobras de longo prazo e que o preço de suas ações na Nyse fique entre US\$ 105 e US\$ 120.

Para seguir adiante, as negociações têm condições da parte da Lyondell, como o acordo de fornecimento de nafta

Há grande preocupação a respeito da receptividade da Petrobras. A estatal tem direito a "tag along" (venda conjunta) de 100%. Mas há temor de que o negócio enfrente entraves, além do acordo de nafta, relacionados às preocupações da Petrobras com o Tribunal de Contas da União (TCU), uma vez que a oferta não é fruto de um processo competitivo formal.

A LyondellBasell aposta que este é o momento ideal para uma união das companhias - "mais oportuno do que nunca" conforme fonte com conhecimento do tema. A avaliação é que os interesses convergiram: a Petrobras quer vender, a Lyondell continua querendo comprar e a Odebrecht precisa valorizar seu ativo petroquímico. A conjunção é coroada pelo ciclo de alta do setor, que alcançou o pico no ano passado e ainda tem gerado bons resultados.

No Brasil, a LyondellBasell tem pequena operação, com uma fábrica de compostos de polipropileno (PP) para a indústria automotiva no interior de São Paulo. Além disso, importa resina produzida em outras unidades para o país.

Não é nova a tentativa de aproximação da empresa holandesa, cujo principal acionista é o investidor bilionário Len Blavatnik, de 60 anos. Há tempos, o empresário soviético vê com grande interesse a combinação das companhias.

Da união dos negócios, nasceria a maior produtora de polietileno e polipropileno do mundo. O portfólio das duas companhias, que juntas dão origem a uma gigante no setor petroquímico, é complementar. Mais do que escala em resinas, interessa à Lyondell o portfólio de produtos químicos da Braskem usados como matéria-prima em outras indústrias, como butadieno, benzeno, solventes, entre outros.

Nascido na Ucrânia, Blavatnik foi criado na Rússia e se transferiu para os Estados Unidos em 1978. Em 2007, liderou a aquisição da Lyondell Chemical, em uma operação de US\$ 20 bilhões em assunção de dívidas, e deu origem à LyondellBasell após fundi-la com a Basell, da qual era dono.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Rocha | De São Paulo

Título: Futuro da Eletropaulo pode ser decidido hoje

A operação de troca de controle da Eletropaulo pode ter seu desfecho ainda hoje, dependendo dos movimentos que acontecerem a partir das 15h, na B3. Para que isso aconteça, nenhum novo interessado deverá surgir nos procedimentos previstos para hoje, concentrando a disputa entre a italiana Enel e Neoenergia, que tem como maior acionista o grupo espanhol Iberdrola.

A batalha pelo controle da distribuidora de energia se intensificou no mês passado, quando a Energisa apresentou uma oferta pública de aquisição (OPA), de R\$ 19,38 por papel, no momento que a Eletropaulo organizava uma oferta subsequente de ações (follow on) com ancoragem da Neoenergia.

Após essa proposta, começou uma disputa, com movimentações que envolveram Enel e Neoenergia elevando o preço da OPA. Isso levou a Eletropaulo a cancelar o follow on para atender às novas condições. Com preços por ação em R\$ 32,10 e R\$ 32,20 ofertados por Neoenergia e Enel, respectivamente, a Energisa decidiu revogar sua oferta, defendendo "prudência financeira".

O valor oferecido pelas duas empresas avalia a distribuidora paulista em R\$ 5,4 bilhões.

Com as ofertas na mesa, ficou marcado para 4 de junho, na B3, o leilão pelas ações. O procedimento de entrega de envelopes, entretanto, acontece hoje. Porém, sem a figura de um novo interessado, além dos dois que permaneceram no jogo, sairá vencedor o maior preço oferecido até o fim do dia.

O horário limite do anúncio de eventuais intenções de interferência está marcado para às 15h. Há a possibilidade de aditamento aos editais de OPA até 16h.

Entre 18h30 e 19h, Enel e Neoenergia poderão apresentar uma oferta final ou renunciar ao interesse em envelope lacrado. Os documentos serão abertos pelo

diretor de negociação eletrônica da B3 até às 19h05, na ordem em que forem entregues.

No caso de empate das ofertas, será permitido entregar um novo envelope com aumento de preço, até as 19h35. Na hipótese de novos empates, o mesmo procedimento será adotado, com intervalos de 30 minutos. Apenas a OPA com maior preço será registrada no leilão de 4 de junho.

Caso um grupo interferente se manifeste hoje na B3, a proposta deverá ser apresentada no leilão de 4 de junho, e terá de ser 5% superior ao valor da OPA registrada. Caso isso se confirme, Enel e Neenergia poderão apresentar novas propostas.

A italiana Enel e a Neoenergia - que tem com sócias Iberdrola, Previ e Banco do Brasil - têm discutido publicamente sobre o formato da operação.

Por parte dos italianos, as críticas foram direcionadas ao follow on ancorado pela rival, e cessaram assim que a operação foi cancelada. Já a Neenergia critica publicamente os rivais italianos, apontando o desequilíbrio na disputa entre uma empresa privada e uma estatal, caso da Enel. Quem vencer vai garantir a liderança na distribuição de energia no país.

Os trabalhadores do setor também demonstraram apreensão com a mudança de controlador da distribuidora paulista. "[Queremos] garantias aos trabalhadores para que não paguem o pato com esta supervalorização da negociação da empresa", afirmou ontem o Sindicato dos Eletricitários do Estado de São Paulo em um comunicado. **(Colaboraram Graziella Valenti e Paula Selmi)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

Concorrência no aço

Ao suspender a aplicação de direitos compensatórios às importações brasileiras de laminados planos da China, o Brasil passa para o resto do mundo a mensagem de que qualquer empresa de outro país pode exportar o produto que quiser, mesmo com práticas desleais de comércio, sem haver sanções, de acordo com opinião do Instituto Aço Brasil. Ontem, a Câmara de Comércio

Exterior (Camex) confirmou a existência de subsídios da China para trazer aço laminado ao Brasil, mas resolveu adiar por um ano a potencial aplicação de direito compensatório em resposta. "[Consideramos] contraditória e fora da realidade atual a recente decisão do governo", diz a nota do instituto.

Cade pede inquérito no gás

O plenário do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) pediu para que a Superintendência Geral (SG) do órgão abra um inquérito para investigar a atuação da Petrobras na venda de gás no setor energético. O despacho foi votado e aprovado ontem na sessão do conselho da autarquia. A decisão foi tomada porque, segundo o presidente do Cade, Alexandre Barreto, chegaram até o órgão informações de que a estatal estaria abusando da sua posição dominante no setor. "Há potencialidade de riscos relevantes que merece análise por essa autoridade antitruste", disse. Entre os indícios, a conselheira Cristiane Alkmin citou matéria do **Valor** sobre possível ilícito da Petrobras na venda do combustível para termelétricas do Nordeste. Os conselheiros explicitaram que a decisão não faz parte do caso Âmbor x Petrobras, já que o objetivo é olhar o setor como um todo.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por André Ramalho | Do Rio

Título: Barril em alta fortalece caixa da Petrobras

A previsão de que os preços internacionais do petróleo continuarão subindo em 2019 aponta um novo cenário para os negócios da Petrobras. Quanto mais o Brent sobe, mais a caixa da companhia se fortalece e mais a empresa ganha condições de intensificar seu plano de redução da dívida. E até mesmo aumentar, de forma cautelosa, os investimentos, conforme tem sinalizado o presidente, Pedro Parente.

A empresa discute uma meta de desalavancagem para 2019, ao mesmo tempo espera conseguir superar a meta definida para este ano. Hoje, a estatal tem como objetivo baixar a alavancagem, medida pela relação dívida líquida/Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização), de 3,5 vezes para 2,5 vezes ao fim de 2018. As projeções se baseiam em cotação do Brent a US\$ 53 - um barril quase US\$ 30 abaixo dos patamares atuais.

Segundo o plano de negócios da Petrobras, o barril a US\$ 70 para o ano, como prevê a Agência de Informações de Energia dos Estados Unidos (EIA, em inglês), permitiria a estatal reduzir sua alavancagem para cerca de 2 vezes a relação dívida líquida/Ebitda. Este mês, Parente já havia afirmado que, diante da

valorização dos preços do petróleo, a companhia pode chegar ao fim do ano com uma alavancagem "um pouco abaixo" da meta.

Na semana passada, o executivo antecipou ao **Valor** que a Petrobras espera divulgar ao mercado entre o fim de julho e início de agosto a meta de desalavancagem para o ano que vem. Parente já mencionou, recentemente, que a meta da companhia para os próximos anos "não é de 2,5 vezes". O presidente já divulgou a intenção da empresa é continuar a reduzir sua taxa de alavancagem e, até 2022, convergir o indicador para a média mundial das principais empresas de óleo e gás classificadas como investment grade.

O atual plano de negócios da empresa define como premissa um barril a US\$ 58 em 2019, US\$ 66 em 2020, US\$ 70 em 2021 e US\$ 73 em 2022. Relatório recente da consultoria Energy Aspects, no entanto, mostra que o lema "preços baixos por muito tempo", tão difundido na indústria petrolífera nos últimos anos, parece caminhar para o fim. Segundo os analistas da consultoria, os preços internacionais do Brent podem atingir os US\$ 100 já no ano que vem.

Essa valorização traria perspectivas não só de intensificação da desalavancagem, mas também de crescimento dos investimentos da estatal, ainda que a Parente mantenha um discurso cauteloso. O executivo tem afirmado que ainda não é possível acreditar que o petróleo atingiu seu "preço de sustentação mínimo".

O executivo disse ao **Valor**, na semana passada, que a versão 2019-2023 deve ser publicada até o fim do ano. O presidente vê espaço para que a empresa volte a aumentar os investimentos, ainda que de forma pontual, em relação ao plano atual, que prevê investimentos de US\$ 74,5 bilhões entre 2018 e 2022.

"O que a gente enxerga, neste momento, é que talvez possa haver algum incremento, mas não seria uma mudança estrutural no nível de investimentos. Depende um pouco dos resultados da companhia nos próximos leilões. Isso eventualmente pode ensejar uma atualização desses valores, mas não é nada estrutural", disse Parente ao **Valor**.

Nos últimos quatro leilões que a companhia participou, desde o ano passado, a estatal recompôs seu portfólio exploratório ao adicionar 17 novos blocos a sua carteira de ativos. A Petrobras também já manifestou o interesse de assumir a operação de três das quatro áreas a serem ofertadas na 4ª Rodada de partilha, em junho. Se confirmadas, as novas aquisições podem demandar maiores compromissos em exploração nos próximos anos.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Empresas**Autor:** Por André Ramalho | Do Rio**Título:** Áreas no NE estão à venda

A Petrobras colocou à venda parte de quatro concessões que opera na Bacia de Sergipe-Alagoas. As áreas concentram descobertas de óleo e gás na costa sergipana, região que despertou interesse das petroleiras nos últimos leilões.

A Petrobras busca não só reforçar seu caixa como também conseguir sócio com quem dividir os pesados investimentos esperados para viabilizar a produção das seis descobertas: Barra, Farfan, Muriú, Moita Bonita, Poço Verde e Cumbe. O plano de desenvolvimento dos ativos prevê a instalação de uma plataforma para cada módulo e a construção de gasodutos e unidades de tratamento de gás.

As americanas ExxonMobil e Murphy e a Queiroz Galvão Exploração e Produção (QGEP) despontam como potenciais candidatas aos ativos. O trio se associou no ano passado e detém, ao todo, cinco blocos exploratórios na região, em áreas próximas aos blocos oferecidos pela Petrobras.

Só a ExxonMobil, principal protagonista dos últimos leilões, pagou R\$ 107 milhões, desde o ano passado, para entrar na Bacia de Sergipe-Alagoas, a partir da aquisição de três concessões na 14ª Rodada (2017) e na 15ª Rodada (2018), em parceria com as duas sócias, e a partir da compra de uma fatia de 50% em outros dois blocos onde a QGEP operava sozinha até então.

O negócio marcou também a volta da Murphy ao mercado brasileiro, desde que a empresa saiu do país nos anos 2000. A petroleira americana detém uma fatia de 20% nos cinco ativos operados pela Exxon (50%), em sociedade com a QGEP - que por sua vez está capitalizada, com uma posição de caixa de R\$ 2,2 bilhões ao fim do primeiro trimestre, e mira oportunidades de aquisições.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Finanças**Autor:** Por Juliana Machado e Victor Aguiar | De São Paulo**Título:** Estatais derrubam Ibovespa para os níveis de janeiro

As preocupações com o ambiente político atingiram em cheio as estatais listadas na bolsa e colocaram o Ibovespa de volta na casa dos 80 mil pontos. Com o governo praticamente enterrando a privatização da Eletrobrás e as

dúvidas sobre como ele vai atuar sobre os preços dos combustíveis, o Ibovespa retrocedeu ao menor patamar desde 16 de janeiro deste ano.

A queda foi de 2,26%, aos 80.867 pontos, mínima do dia. O desempenho foi puxado pela baixa das ações dos bancos, que reverteram a alta da véspera, e das estatais, com Eletrobrás e Petrobras no destaque. E mais reflexos são esperados hoje, em especial sobre as ações da Petrobras, depois que ontem a estatal anunciou redução de 10% e congelamento, por 15 dias, no preço do diesel. No "after market" americano, o recibo da ação ordinária (ADR) da estatal chegou a cair 6% pouco antes das 20h (horário de Brasília).

"A expectativa de curto prazo ainda é negativa para a bolsa e devemos ver mais instabilidade", diz Fábio Carvalho, chefe da área de equities da CM Capital Markets.

As ações da Petrobras sofreram ontem só com o debate sobre como o governo lidaria com alta dos combustíveis: a ação ordinária (ON) caiu 4,47%, enquanto a preferencial (PN) cedeu 5,83%, antes do anúncio sobre a redução nos preços. Em ano eleitoral, movimentos como o da empresa representa um risco que o investidor não está disposto a tolerar.

As ações da Eletrobrás lideraram as perdas ontem: a ON caiu 11,47%, enquanto a preferencial classe B (PNB) cedeu 9,42%. O motivo foi a falta de perspectivas de que a privatização da Eletrobrás vá de fato ocorrer. Mais do isso, notam gestores, mesmo a venda das distribuidoras da empresa fica agora mais difícil, depois que o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse que a Medida Provisória (MP) 814 não será mais votada. A MP viabilizava a contratação de estudos para a privatização da Eletrobrás, além de tentar solucionar o problema de seis distribuidoras deficitárias da estatal.

Diversos gestores estavam posicionados nos papéis da Eletrobrás de olho na privatização e nas chances de venda das controladas. Agora, é preciso embutir maior prêmio pelo risco no papel - e os preços podem retroceder até os patamares anteriores ao anúncio da privatização.

Com o tombo de ontem, as ações PNB da Eletrobrás caminham para zerar a valorização que tiveram desde a primeira vez que o Ministério de Minas e Energia (MME) falou em privatizar a empresa. De 21 de agosto do ano passado, quando o MME fez o anúncio, até agora, a PNB acumula alta de apenas 5,1%; já a ON sobe, desde então, 12,4%. Na mínima do dia, a PNB chegou a custar R\$ 18,30 (contra R\$ 17,83 no dia do anúncio da privatização), enquanto a ON atingiu R\$ 15,87 (ante R\$ 14,20 anteriormente).

O giro da Eletrobrás também merece ênfase. A ON, que dá direito a voto ao acionista e chamava mais a atenção do investidor em um contexto de privatização, movimentou R\$ 133,6 milhões ontem. Já a PNB teve volume de R\$ 76,7 milhões. A última vez que registraram giro dessa magnitude foi no começo de abril, quando o então ministro de Minas e Energia, Fernando Coelho Filho, e o secretário Paulo Pedrosa deixaram a pasta. **Moreira Franco**, um nome político e que representava preocupação em relação à privatização, assumiu o ministério na sequência.

"Os papéis já voltaram para baixo dos R\$ 20 e podem cair ainda mais", diz Christian Laubenheimer, gestor da Platinum Investimentos. "Qualquer novidade positiva [sobre a privatização] pode gerar uma nova alta forte, mas, no atual momento político, o papel deve ficar por aí."

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor:

Título: Destaques

Crédito da Petrobras

A Petrobras avalia novas linhas de "revolving credit", como a fechada com o Banco do Brasil neste ano, de R\$ 2 bilhões. Nos planos, segundo o gerente geral de empréstimos e financiamentos, Larry Cardoso, a empresa pretende ainda realizar novas recompras de dívidas, tanto bancárias quanto no mercado de capitais. A empresa anunciou uma oferta para recomprar até US\$ 4 bilhões em bônus emitidos no exterior. O prazo para adesão dos investidores termina na primeira semana de junho. A recompra dos papéis será realizada com o caixa da empresa. **(Silvia Rosa e João José Oliveira)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Roberto Rockmann | Para o Valor, de São Paulo

Título: Questão de escolha

O mercado livre de energia iniciou 2018 com um ritmo de crescimento mais lento em relação ao patamar dos últimos três anos, quando foram registrados recordes. Mas a migração de clientes do ambiente regulado - atendido pelas distribuidoras - para o livre, em que se pode escolher o fornecedor, continua firme.

Atualmente, empresários e parlamentares discutem no Congresso o cronograma e a ampliação da abertura. Há incertezas quanto à aprovação do projeto de lei sobre o tema em 2018, mas a tendência é de que o mercado seja ampliado nos próximos anos, podendo chegar às residências na próxima década.

Para reduzir a conta de luz em média em 20%, milhares de empresas têm migrado para o mercado livre desde 2015, tendência que deverá se consolidar nos próximos anos num momento em que o governo e o setor discutem a ampliação do segmento.

Entre 2015 e abril deste ano, pouco mais de três mil empresas ganharam liberdade para escolher o fornecedor de energia. Estima-se, no mercado, que sob as regras atuais outras 20 mil empresas ainda podem se tornar livres. O segmento consome cerca de 30% da energia do país, total que poderá chegar perto de 35% sob as regras atuais, segundo análises de concessionárias.

Neste ano, a média mensal de migração, embora inferior ao primeiro quadrimestre de 2017, ficou em 66 empresas - oito vezes superior à registrada há três anos, quando eram aprovadas oito empresas. O tíquete médio das novas migrações, porém, tem caído: hoje está em 0,05 MW na CPFL Energia. "Os negócios estão mais interiorizados, temos visto oportunidades maiores no Sul, por exemplo no Paraná, e em algumas cidades do Centro-Oeste", diz o sócio da Focus Energia, Alan Zelazo.

A perspectiva de redução de 20% no custo de energia é um grande atrativo e o movimento se fortaleceu após a alta das tarifas em 2015, quando as contas de luz subiram 50% em média, resultado do uso de térmicas e dos efeitos da MP 579, que trata da renovação das concessões de geradoras e transmissoras.

A expansão também é impulsionada por fatores regionais: no Paraná, por alguns anos, as tarifas de energia foram subsidiadas pelo governo estadual, o que não estimulava a migração para o mercado livre. Já na região Norte, no início de 2016, Manaus e a Zona Franca foram interligadas ao sistema nacional de transmissão, o que permitiu que as indústrias instaladas no polo industrial tivessem opção de migrar.

O preço no mercado cativo tende a se manter estável ou ter pequena alta nos próximos anos, segundo especialistas, o que pode continuar favorecendo a migração. Fruto da MP 579, o governo precisará indenizar as geradoras de energia, uma conta que pode superar R\$ 6 bilhões a ser repartida entre os consumidores.

A incerteza sobre a venda das distribuidoras da Eletrobrás e da própria capitalização da estatal traz dúvidas sobre o preço no mercado cativo. O acionamento crescente das térmicas é outro fator de pressão, assim como o custo marginal de expansão das hidrelétricas.

Para o crescimento sustentável do mercado livre, além de criar condições para a oferta de energia desse segmento, será essencial destravar a figura do comercializador varejista, criado pela regulação em 2015 para tornar mais simples a atuação de empresas de menor porte, que contratam uma gestora para administrar seus contratos na Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

A proposta de abertura feita pelo governo na Consulta Pública 33, divulgada ano passado, aponta que empresas com demanda inferior a 1 MW deverão obter a energia de comercializadores, para evitar pulverização muito grande dos contratos no mercado livre. Hoje cerca de dez empresas podem ser comercializadoras varejistas, mas o segmento ainda engatinha.

Um dos temores é a judicialização da inadimplência. Quando listadas na CCEE, onde o risco é compartilhado, as empresas inadimplentes recebem notificação para saldar o débito em 60 dias. Se não pagarem, são cortadas. No caso de uma empresa que esteja abaixo do comercializador varejista, o risco vai para essa empresa que presta serviços ao consumidor, que pode judicializar a inadimplência. "Estamos discutindo com a Aneel sobre como melhorar esse ponto", afirma a vice-presidente de Operações de Mercado da CPFL Energia, Karin Luchesi.

"A abertura deve ser gradual e ocorrer com a figura do comercializador varejista, senão será preciso pensar em outra estrutura", diz o presidente do Conselho de Administração da CCEE, Rui Altieri, que acredita que as empresas que oferecem o serviço precisarão ter uma análise mais rigorosa dos seus clientes.

Geração distribuída é outra vertente do mercado livre que deve crescer, seja para redes de serviços, seja para pequenas indústrias e residências. Segundo projeções do governo, a capacidade instalada do setor pode aumentar mais de dez vezes nos próximos dez anos, para 3 GW de potência instalada. Redes de farmácias, educação, hospitais e agências bancárias estão começando a analisar o setor, de olho na redução da conta de energia, já que essas empresas estão ligadas à baixa tensão e não podem se tornar consumidores livres.

A AES Tietê fechou seu primeiro grande contrato de geração distribuída em fevereiro com a rede mineira de farmácias Drogaria Araújo, pelo qual irá construir uma planta solar de 5 MW na divisa com São Paulo para abastecer as

145 lojas da rede de farmácias. Isso deve permitir uma redução de até 20% nos gastos de energia. "Temos mais de cinco outras negociações em curso em estágio avançado", diz Ítalo Freitas, presidente da geradora paulista.

Comercializadoras independentes estão também de olho nesse nicho. A Comerc prevê seu primeiro investimento em geração distribuída ainda no primeiro semestre, provavelmente no Rio de Janeiro, em um projeto que pode somar R\$ 5 milhões. "Esse segmento, eficiência e armazenamento poderão responder por 20% da receita em cinco anos", diz o sócio, Cristopher Vlavianos. A receita da empresa em 2018 deve beirar R\$ 2 bilhões.

A Ecom Energia, que pretende firmar seu primeiro contrato na área no segundo semestre, deverá investir em uma usina solar de 5 MW, que poderá ter sua capacidade ampliada dez vezes. O foco está em redes de supermercados e agências bancárias, diz Paulo Toledo, sócio diretor da empresa.

Com a expansão do segmento, as concessionárias podem ter perda relevante de receita no mercado regulado. Ganha relevância no debate a tarifa binômia, pela qual o consumidor residencial, por exemplo, tem de pagar pelo uso da estrutura de rede à distribuidora quando passa a gerar energia em casa.

A separação do lastro e da energia, que deverá ser discutido no projeto de lei sobre a abertura do setor, poderá permitir a criação de contratos financeiros de energia elétrica, que já existe em países como EUA e Reino Unido.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Roberto Rockmann | De São Paulo

Título: Para especialistas, abertura do setor deve ser gradual

O Projeto de Lei (PL) 1917, que trata da abertura do mercado livre de energia e incorpora alguns temas da Consulta Pública (CP) 33, aberta pelo governo federal ano passado com o objetivo de modernizar o setor elétrico, deve ter seu relatório divulgado no início do próximo mês, quando, teoricamente também poderá ser colocado em votação na Câmara e no Senado.

Essa é a expectativa do relator, deputado federal Fabio Garcia (DEM-MT), que prevê que sejam realizadas nas próximas duas semanas as audiências públicas sobre o tema com as associações e representantes do governo e da agência

reguladora. "A partir das discussões é que poderemos indicar qual será o cronograma da abertura do mercado livre, mas é um consenso de que a ampliação trará grandes benefícios e flexibilidade e competitividade para os consumidores", diz Garcia.

Entre os empresários sobram dúvidas sobre a possibilidade de o projeto ser votado neste ano, em que o calendário do Congresso está apertado pela Copa do Mundo e pelas eleições para presidente e governadores.

O cronograma de ampliação do mercado de energia livre é um tema ainda indefinido, mas especialistas acreditam que a abertura deve ser mais gradual do que a indicada pelo PL original. Nascido em 2015 com a ideia de incorporar ao setor elétrico a portabilidade da conta de luz, o projeto original sugere a abertura total do mercado livre já em 2022, incluindo a possibilidade de os consumidores residenciais também escolherem seus fornecedores de energia elétrica. Essa é a posição defendida pelas comercializadoras.

Já na CP 33, discutida com o mercado, o governo prevê uma abertura mais gradual, sugerindo a contratação de um estudo para avaliar a desregulação para os consumidores residenciais e estabelecendo a meta de reduzir, até 2028, o limite para 75 kW para consumidores de alta e média tensão (Grupo A). Posição que agrada às distribuidoras. Estima-se que 150 mil empresas poderiam aderir ao mercado livre em seis anos, de acordo com o cronograma da Consulta Pública aberta pelo governo federal ano passado.

Para a vice-presidente de operações de mercado da CPFL Energia, Karin Luchesi, a maior abertura é uma tendência no setor, mas é essencial avaliar os impactos, principalmente para os clientes de baixa tensão, os residenciais. "A abertura deve ser gradual e estruturada, mas não pode ser um fim em si mesma, até porque depende de conscientização do consumidor residencial, que nem medidor inteligente tem hoje, ou seja, a abertura trará benefícios para ele?"

"As audiências públicas irão balizar o cronograma de abertura e o relatório final", diz Reginaldo Medeiros, presidente da Associação Brasileira das Comercializadoras de Energia Elétrica (Abraceel), que tem passado os últimos dias no Congresso.

Hoje os medidores inteligentes de energia são realidade para grandes consumidores, mas ainda estão distantes de grande parte dos mais de 60 milhões de consumidores residenciais no país. Os projetos de medição inteligente estão ancorados nos projetos de pesquisa e desenvolvimento da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em que 0,5% da receita operacional das distribuidoras é direcionado a tecnologia. Falta sinal econômico

nas tarifas para que as redes inteligentes ganhem escala no Brasil, como já acontece em países como a China.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Roberto Rockmann | Para o Valor, de São Paulo

Título: Liberação para o gás natural ainda deverá demorar

A efetivação do mercado livre de gás natural ainda deve demorar. O projeto de lei 6407, que tramita no Congresso com base nas medidas discutidas no projeto Gás para Crescer, ainda enfrenta resistências para ser aprovado. A proposta reuniu diversos elos da cadeia com o objetivo de colocar em prática uma regulação que incentive a desverticalização do setor diante do plano de desinvestimento da Petrobras.

No Congresso, bancadas de Estados e distribuidoras de gás são contrárias à ideia de que seja criada uma regulação federal que determine critérios únicos para incentivar o mercado livre - como um consumo mínimo para se tornar consumidor livre. Eles entendem que isso seria competência dos próprios Estados e das empresas que distribuem o gás e têm mais conhecimento do mercado.

As distribuidoras apontam que o grande problema para os grandes consumidores está na ausência de ofertantes de gás natural e na falta de livre acesso à malha de transporte. Isso exigiria estabelecer regras para essa abertura. A Petrobras é a grande produtora do insumo no país e a principal carregadora, em um momento em que o setor discute a renegociação do acordo com a Bolívia, responsável por 30 milhões de m³ /dia.

"Alguns pontos poderiam ser resolvidos sem participação do Congresso, como as tarifas de entrada e saída dos gasodutos. Mas também seria preciso comando legal para o livre acesso a gasodutos de escoamento, unidades de processamento e gasodutos de transporte, o que foi excluído da redação final da Lei do Gás", diz Marcelo Mendonça, gerente de competitividade da Abegás, que reúne as distribuidoras de gás natural. Para ele, a abertura do mercado depende do aumento da oferta e dos fornecedores para que o crescimento do segmento seja sustentável.

Segundo os grandes consumidores, a falta de regulamentação do mercado livre é justamente o grande problema - atualmente apenas doze Estados têm uma regulação específica sobre o tema.

Não existem grandes consumidores industriais de gás livres, como ocorre no setor elétrico. Alguns Estados com forte consumo de gás, caso da Bahia, quarto maior consumo industrial do país, ainda não regulamentaram a figura do consumidor livre.

Os 14 Estados onde não há regulamentação também não criaram leis sobre o livre acesso aos agentes, nem sobre o pagamento de tarifas para utilização dos dutos, o que impede, por exemplo, o acesso de pequenos produtores ao mercado.

Mesmo nos Estados em que há regulação, existem indefinições. Em Pernambuco, por exemplo, o consumo mínimo exigido é 500 mil m³ /dia, mas o maior consumidor estadual utiliza pouco mais de 100 mil m³ /dia.

No Rio de Janeiro, a margem de distribuição é igual para o consumidor cativo e o livre, e este último ainda pode ter de lidar com quatro contratos diferentes para obter o insumo. Em São Paulo, o consumidor livre pode adquirir o gás apenas do comercializador, não sendo possível contratar de outros produtores ou importadores.

"Há várias zonas cinzentas que precisarão ser resolvidas", afirma o presidente da Associação Brasileira da Indústria do Vidro (Abividro), Lucien Belmonte. "O mercado livre não existe por causa da ausência de ofertantes, se não se destravar a oferta de gás não se chegará a ele", diz Mendonça, da Abegás.

Outra variável a ser considerada será o contrato do Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), que expira em 2019. Hoje o gasoduto responde pelo envio de cerca de 30 milhões de metros cúbicos diários, cujo principal comprador é a Petrobras. "As reservas bolivianas vêm em queda, será que eles terão capacidade para entregar no longo prazo? Que quantidade a Petrobras comprará?", questiona Paulo Toledo, sócio da Ecom Energia, que obteve autorização para comercializar gás da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Toledo viajou para a Bolívia algumas vezes nos últimos dois anos, com intenção de comercializar volumes pequenos de 100 mil m³ /dia, mas desistiu. "O mercado de gás natural tem muitas incógnitas ainda", aponta. Espera-se a abertura em breve de uma chamada pública da ANP sobre o tema. "Quem vai ser o carregador? Sem isso, a negociação com a Bolívia não avançará", afirma Mendonça, da Abegás.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Suplemento - Mercado livre de energia****Autor: Por Roberto Rockmann | De São Paulo****Título: Venda de malha de gasodutos inicia processo**

Apesar de obstáculos regulatórios para a completa abertura do mercado de gás natural, alguns agentes já começam a dar os primeiros passos rumo à desverticalização da indústria, seguindo o plano de desinvestimento da Petrobras, principal agente do setor, responsável pela produção, comercialização, transporte e distribuição de grande parte do insumo.

O movimento mais visível está na malha de gasodutos. A estatal vendeu por US\$ 5,2 bilhões sua malha de gasodutos do Sudeste para um consórcio liderado pelo fundo canadense Brookfield. A malha Nordeste e Norte, com pouco mais de quatro mil quilômetros de rede, está à venda.

Com receita anual de US\$ 4,7 bilhões, a rede estaria sendo negociada com exclusividade para a francesa Engie, que busca ampliar sua presença na área de gás no Brasil. A empresa, maior geradora de energia elétrica privada do país, busca diversificar sua atuação. A aquisição poderia ser feita com parceiros. A comercializadora Ecom Energia obteve autorização da Agência Nacional do Petróleo (ANP) para vender gás. A empresa já tentou, sem sucesso, comprar pequeno volume da Bolívia.

Diante das incógnitas, engavetou a ideia e partiu para outro projeto: um terminal de regaseificação de dois milhões de m³ /dia de gás natural a ser construído em Santa Catarina, que poderia ser ampliado em mais de um milhão de m³ /dia. A empresa está negociando com fornecedores de gás de Trinidad e Tobago, da África e de gás de xisto, dos EUA, e fabricantes de máquinas e equipamentos na Ásia e Europa. A assessoria financeira do projeto é da Rio Bravo.

A ideia é ter participação minoritária de 10% a 15% no projeto, cujo foco é atender à demanda de distribuidora da região Sul, onde existiria um déficit de pouco mais de dez milhões de m³ /dia. A intenção é concluir o projeto em 2019, informa o sócio diretor da Ecom Energia, Paulo Toledo.

Outros negócios com regaseificação poderão sair do papel. O Porto de Pecém (CE) tem um terminal de regaseificação de gás natural liquefeito, com capacidade para processamento de sete milhões de m³ /dia. Poderão ser construídos novos projetos de uso desse gás, como térmicas, o que pode elevar a importância de Pecém como centro energético do Nordeste, onde o potencial hidrelétrico está esgotado. Uma nova usina termoeletrica com cerca de mil

megawatts de potência também poderá ser erguida nos próximos anos no terminal portuário cearense. O terminal também estaria à venda pela Petrobras.

A construção de hidrelétricas sem grandes reservatórios e o avanço de fontes intermitentes como usinas eólicas e solares exigirão o uso de energia de base na matriz elétrica nos próximos anos, o que reforçará a presença do gás.

Nos últimos 15 anos, o insumo ganhou peso na geração de energia e tornou-se a principal fonte de base do sistema. Com uma participação inferior a 5% no início dos anos 2000, o combustível tem respondido por quase um terço da energia elétrica consumida no país nos últimos três anos, um volume recorde. Com o desenvolvimento do pré-sal e a nova regulação do setor, as térmicas deverão reforçar sua presença nos próximos anos, o que pode propiciar novos negócios.

A francesa Total assinou acordo com a Petrobras, que prevê compartilhamento do uso do terminal de regaseificação de GNL da Bahia. A compra pela Total de 50% de participação em duas térmicas localizadas na Bahia, assim como o uso da capacidade de transporte dos gasodutos, permitirão à empresa fornecer gás às duas plantas de cogeração, o que a bem posiciona no mercado térmico brasileiro.

Mas o acordo é contestado na Justiça. Em agosto, um juiz de vara federal em Sergipe suspendeu a negociação, mas em setembro decisão do TRF da 5ª Região suspendeu a liminar concedida que paralisava a aquisição.

Em Sergipe, em 2017, foi concedida a licença ambiental prévia para termelétrica em Barra dos Coqueiros, com 1,5 mil MW de capacidade e R\$ 5 bilhões de investimentos, feitos pela Eletricidade do Brasil e a Golar Power.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Roberto Rockmann | De São Paulo

Título: Disputa em torno do GFS soma R\$ 7 bi em liminares

Um dos principais imbróglis do mercado livre de energia envolve o Generation Scaling Factor (GFS), o custo de exposição das hidrelétricas à escassez de chuvas, uma briga que já soma mais de R\$ 7 bilhões em liminares que travam a liquidação de contratos no segmento.

Sempre que a geração das hidrelétricas, fator conhecido como GFS, não corresponde a 100% do volume previsto pelo sistema elétrico em determinado mês, as usinas ficam expostas, o que tem ocorrido com frequência desde 2013.

O impasse pode estar longe do fim: a MP 814, que propõe uma solução para este nó e tramita no Congresso, expira em 1º de junho e não deve ser votada, segundo sinalizou o presidente da Câmara, Rodrigo Maia. O assunto seria resolvido por meio de um projeto de lei. Mas, por conta da base fraca do governo no Congresso, dificilmente será aprovado neste ano.

Todo empreendimento no setor despacha energia segundo orientações do Operador Nacional do Sistema (ONS). O Mecanismo de Realocação de Energia (MRE) serve para que a energia seja realocada contabilmente, transferindo o excedente daqueles que geraram além de sua garantia física para aqueles que geraram abaixo, já que alguns fatores externos como chuvas e ventos podem reduzir a geração real do empreendimento. A meta é sempre buscar uma energia que seja mais barata.

Entre 2013 e 2017, faltou chuva, usinas térmicas mais caras foram acionadas, ou seja, usinas que não estavam na ordem do mérito, jargão do setor. A proposta do governo seria expurgar esse fator do cálculo e essas despesas não seriam mais rateadas pelos empreendedores que participam do MRE.

Já as usinas que sofreram com o GSF teriam seu prazo de contrato de concessão estendido por sete anos, para que não houvesse impacto nas tarifas. A princípio, a ideia poderia destravar as liquidações do mercado livre, hoje abarrotado de liminares. As geradoras que aceitassem a proposta teriam de abandonar as ações. "A solução negociada parece atender ao mercado", diz o presidente do Conselho de Administração da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), Rui Altieri.

Para ele, o temor de alguns especialistas - de que, se aprovada a medida, poderia haver inadimplência de alguns agentes que não teriam provisionado em seus balanços os valores devidos - não deve ocorrer. "Quando foram cassadas liminares no fim do ano passado de Pequenas Centrais Hidrelétricas, esses pequenos empreendimentos saldaram seus débitos sem problemas. Pode haver alguma negociação de parcelamento de dívida, mas fechado o acordo, o impasse deve ser desfeito."

Mas o GSF ainda poderá trazer disputas no futuro. "A proposta do governo estancaria a sangria atual, mas não é uma terapia para as causas do problema, que são a falência do Mecanismo de Realocação de Energia (MRE) e o excesso de garantia física das hidrelétricas que compõem o mecanismo", diz o presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace), Edvaldo Santana.

Segundo ele, não haverá solução para esse problema sem um grande acordo. "Hoje, é compulsória a participação de uma hidrelétrica no MRE, só que ela já

sabe que vai gastar muito dinheiro com isso - cerca de 20% da receita. Se for mantido dessa maneira, cada vez mais ficarão inviáveis as grandes hidrelétricas."

Quando as chuvas não vêm, as turbinas hidráulicas não funcionam a plena carga, enquanto as termelétricas têm de funcionar sem interrupção para poupar os reservatórios, o que eleva o preço da energia. Sem poder atender aos contratos firmados com seus compradores, os geradores têm de ir ao mercado comprar a energia.

Desde 2013, o nível dos reservatórios sofreu redução considerável, afetando a geração das hidrelétricas. A participação no MRE assegura que sejam apropriados aos seus participantes os níveis de geração em relação a suas garantias físicas, independentemente da geração real de cada uma das usinas. Desde 1998, o setor adia uma revisão dessas garantias.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Lívia Ferrari | Para o Valor, do Rio

Título: BNDES lança modelo para novos planos de geração

O BNDES está inaugurando uma nova forma de financiar projetos de geração elétrica, que contempla a previsão de receitas provenientes da comercialização de energia no mercado livre, onde os contratos de venda de eletricidade têm prazos mais curtos, na maioria de até quatro anos.

Para isso, o banco de fomento adotou critérios específicos com base em valores do PLD (Preço de Liquidação das Diferenças) para estruturar operações de financiamento que levem em conta o perfil e as características do ambiente livre. A medida é inovadora, pois os financiamentos do BNDES a grandes projetos de geração são, em geral, lastreados em contratos de longo prazo, de até 20 anos, firmados entre geradores e distribuidoras em leilões promovidos pelo governo, no chamado mercado regulado.

"Introduzimos um novo conceito, que é o de trabalhar com preços de PLD de energia elétrica. Fizemos análise do histórico do valor de PLD nos diferentes segmentos do setor e adotamos um PLD mínimo de R\$ 40,00/MW/hora, e um PLD de suporte de R\$ 90,00/MW/hora, em 2018, para alavancagem de projeto com Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) de 1,3", afirma a superintendente da área de energia do BNDES, Carla Primavera, explicando detalhes da estrutura de financiamento. O ICSD é um indicador que expressa a capacidade de pagamento do projeto.

Com esse nível de PLD, o BNDES atenderá a projetos de maior escala, de empresas que participam da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). O modelo permitirá financiar projetos combinando receitas vindas de todos os ambientes de comercialização de energia: do mercado livre, do mercado de curto prazo (onde a geração é vendida pelo preço spot) e do mercado regulado, de longo prazo. Mas não necessariamente as três combinações precisam estar presentes no mesmo projeto. "Podemos vir a estruturar uma operação de mercado de curto prazo, com a de mercado livre; ou uma operação de mercado regulado com mercado livre", diz Carla, disposta a contemplar todos os geradores que sejam potencialmente clientes do banco.

O montante do financiamento vai variar de acordo com o perfil e a estratégia de comercialização da energia e da receita gerada pelo projeto. Ou seja, cada projeto acomodará de modo diferente no modelo geral. "Um empreendedor, por exemplo, que feche contrato de venda de curto prazo com preço mais alto, poderá ter alavancagem mais elevada", explica ela, observando que o perfil dos contratos e dos clientes compradores da energia também fará parte da avaliação de risco de crédito.

A nova forma de estruturação de financiamento já está à disposição dos investidores. A superintendente do BNDES espera receber em breve os primeiros projetos. "Estamos conversando com alguns empreendedores. Como a proposta é nova, eles estão assimilando a ideia, fazendo contas e discutindo a melhor estratégia. Eu gostaria de enquadrar ainda em 2018 um projeto nesse novo modelo", afirma ela.

Carla acredita que o novo desenho de financiamento contribuirá para o crescimento do mercado livre, que, em sua opinião, será a base da expansão do setor, ficando o mercado regulado com papel complementar. "A livre comercialização já responde por cerca de 30% do mercado e tem forte potencial de crescimento", destaca ela, com base em observações dos últimos leilões de geração de energia, que mostraram grande cadastramento de projetos, mas cuja contratação no mercado regulado fica restrita à demanda das distribuidoras.

A nova estrutura de financiamento atende a demandas do setor, que se via carente de um instrumento que contemplasse a comercialização de energia no ambiente livre, levando em conta o menor prazo dos contratos de venda, e a necessidade de financiamentos de longo prazo. Carla diz que a consulta pública número 33, do **Ministério das Minas e Energia**, de julho do ano passado, de aprimoramento do marco legal do setor elétrico, contribuiu para a elaboração da nova estrutura de apoio do banco.

Segundo a política operacional do BNDES, os financiamentos (todos em TLP) para o segmento da geração de energia solar têm spread básico de 0,9% ao ano, prazo de até 24 anos e participação do BNDES de até 80% do investimento do projeto, limitada ao valor dos itens financiáveis. Para as demais fontes de energia, o spread básico é de 1,3% ao ano. Soma-se a isso o spread de risco, que varia de acordo com o cliente.

A carteira ativa do BNDES soma 260 projetos no setor elétrico, com financiamentos de R\$ 135 bilhões. O banco prevê desembolsar ao setor, este ano, R\$ 13 bilhões, 3% abaixo do resultado do ano passado, mas acima dos R\$ 9,2 bilhões liberados em 2016.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Sergio Adeodato | Para o Valor, de São Paulo

Título: Com custo reduzido, eólica avança na comercialização

O aumento da demanda por energia renovável tem mobilizado comercializadores no mercado livre, fazendo o lado da oferta compor novos modelos de negócio e enxergar oportunidades na geração eólica, em consequência de um elemento-chave: a redução de custos, que a torna cada vez mais competitiva. "Além dos preços vantajosos, mudanças regulatórias, como o Projeto de Lei 1917/2015, deverão ampliar o acesso à essa fonte por consumidores de menor porte", prevê Leonardo Gomes, gerente comercial da Votorantim Energia, que planeja investir R\$ 3 bilhões nos próximos anos neste novo mercado.

A expectativa da companhia é de quase duplicar os atuais 564 MW contratados de eólica, entre os quais 359 MW do empreendimento Ventos do Piauí III, consolidado neste ano. "A indústria pede soluções de preço e sustentabilidade ambiental", afirma o executivo. Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), reforça: "Trata-se de uma fonte que, além de limpa, já é a mais barata da matriz, tem alto potencial pela produtividade dos ventos no Brasil e se apresenta como estratégia diante dos recentes sinais de insatisfação com os resultados no mercado regulado".

O país tem hoje mais de 13 GW de capacidade instalada, com 520 parques eólicos em 12 Estados, o que corresponde 8,3% da matriz energética. Em 2017, a geração cresceu 26,2% em relação a 2016, suficiente para abastecer cerca de 67 milhões de habitantes, segundo a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

Ao mesmo tempo, o preço da eólica atingiu R\$ 98,62 por MWh no primeiro leilão de 2017 e atingiu R\$ 67,60 por MWh no recente certame de 2018. A queda é tendência mundial por conta dos avanços tecnológicos e da maior escala de oferta - embora no Brasil, segundo analistas, o atual comportamento dos preços também tenha relação com a conjuntura econômica e com o represamento de projetos eólicos devido à inexistência de leilões entre novembro de 2015 e dezembro de 2017.

Além disso, os valores apresentados nos leilões de eólica são na prática balanceados pela receita adicional com a venda de parte da energia no mercado livre. A estimativa do setor é registrar flutuações até chegar a uma média de preços adequada para um cenário futuro de crescimento econômico e contratações de energia que atendam às necessidades de expansão da matriz elétrica brasileira. "Nunca vi oportunidade tão boa e real aos negócios no mercado livre, cujas receitas poderão ser decisivas para o sustento da cadeia produtiva de eólica, hoje 80% nacionalizada", reforça Gannoum. Segundo ela, a autonomia seria atingida com a venda total de 2 GW ao ano e como o mercado regulado tem proporcionado uma média anual de 1,5 GW, os restantes 500 MW poderiam ser cobertos pelo mercado livre.

As geradoras têm participado dos leilões para venda de 70% da energia no mercado regulado, o que já banca os investimentos, destinando 30% ao livre, com o objetivo de atingir novos perfis de consumidores. "Há margem para até dobrar os valores de comercialização neste mercado, atingindo clientes que querem reduzir a dependência das atuais fontes", diz Lucas Araripe, diretor de novos negócios da Casa dos Ventos. A empresa reservou 150 MW que entrarão em operação até 2020 para formatar novas modalidades de negócio capazes de otimizar projetos no mercado livre. "Temos sido muito procurados pelo mercado em busca de soluções viáveis de consumo energético", conta.

O potencial se comprova pelo crescimento dos certificados de energia renovável (RECs), vendidos a empresas que adotam políticas com metas para uso de fontes limpas. Em 2017, foram emitidos 230 mil RECs, o dobro do ano anterior, e a previsão para 2018 é alcançar a marca de 1 milhão - metade referente à energia dos ventos. "Empresas que reportam emissões de gases de efeito-estufa e a construção sustentável são os principais mercados", diz Fernando Lopes, diretor do Instituto Totum, organismo de certificação que segue os padrões da plataforma The International REC Standard. No Brasil há 36 usinas eólicas habilitadas a gerar RECs com perspectiva de melhorar preços, fidelizar clientes e abrir espaços no mercado livre de energia.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Suplemento - Mercado livre de energia****Autor: Por Andrea Vialli | Para o Valor, de São Paulo****Título: Questão ambiental pesa nas contratações**

Redução de gastos, autonomia na negociação dos contratos e maior previsibilidade no fornecimento e nos custos estão entre as principais razões que levam as empresas a aderir ao mercado livre de energia. Nos últimos anos, porém, a questão ambiental tornou-se mais um elemento nessa equação. Mais companhias procuram o mercado livre com o objetivo de buscar energias de fontes renováveis e, assim, reduzir suas emissões de gases de efeito-estufa. O movimento é reflexo da adoção de políticas de gestão do carbono nas companhias, que inclui a elaboração de inventários de emissões e medidas de ecoeficiência.

O Grupo Boticário, do setor de cosméticos e higiene pessoal, começou a mapear suas emissões em 2006 e há dez anos publica seus inventários de carbono. A partir de 2012, começou a estudar a entrada no mercado livre de energia como estratégia adicional para reduzir a pegada ambiental, além das medidas em fábrica e junto à cadeia de fornecedores. Os primeiros contratos no mercado livre de energia foram firmados há dois anos, para a fábrica localizada em São José dos Pinhais (PR) e também para o centro de distribuição em Registro (SP). Em 2017, a empresa firmou um novo contrato para suprir a demanda de outro CD, em São Gonçalo dos Campos (BA).

Nos contratos firmados no mercado livre, o Boticário optou por excluir a energia de fontes convencionais, de maior impacto ambiental, como hidrelétricas de grande porte e térmicas. "Temos a premissa de só comprar energia de quatro fontes: eólica, solar, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas", diz Malu Nunes, gerente de sustentabilidade do Boticário. As geradoras Brookfield Energia Renovável e Omega estão entre as principais fornecedoras. "Ter buscado o mercado livre nos livrou de usar geradores a gás nos horários de pico. Em uma das unidades, a redução nas emissões de gases de efeito estufa chegou a 53%", diz.

O Hospital Santa Paula, na zona sul de São Paulo, aderiu ao mercado livre em 2016 e hoje compra 400 mil KWh/mês, que suprem toda a demanda. A decisão fez parte de um programa de eficiência energética adotado nos últimos dois anos. "O que buscamos em um processo como esse, além da economia financeira, é a liberdade de compra de energia de empresas que comercializam de fontes renováveis", diz Walmor Brambilla, gerente de engenharia do hospital. Segundo ele, atualmente 40% de toda energia comprada é de base

eólica, 30% a 35% têm origem hidrelétrica e o residual de outros híbridos. Outro fator de peso para a escolha foi a previsibilidade dos custos.

"Esse movimento ainda está engatinhando no Brasil. As empresas buscam o mercado livre por razões como custo e previsibilidade, são poucas as que enumeram o fator ambiental como uma das prioridades", diz Fernando Umbria, diretor de operações da comercializadora Elektra Energy, uma das pioneiras nesse mercado que hoje conta com 5.192 clientes, a maioria do segmento de consumidores especiais (que comprem entre 500 KW/h e 3 MW/h por mês). A energia de fontes renováveis responde por mais da metade dos volumes comercializados pela empresa - fator que, segundo Umbria, acaba atendendo também aos critérios de sustentabilidade dos clientes.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por De São Paulo

Título: Solar ganha força no portfólio das empresas

Antes periférica no planejamento, a energia "alternativa" ganha espaço integrando-se ao portfólio de empresas geradoras de grande porte, como da estatal mineira Cemig, que anunciou para junho a realização de leilão pioneiro destinado à compra de energia solar e eólica, em contratos de 20 anos, com a intenção de revendê-la apenas no mercado livre. A estratégia da companhia, atraída pela tendência de preços mais competitivos, é compensar em parte a recente perda de quatro concessões no setor hidrelétrico para grupos da China, França e Itália.

"Em vez de restringir o tamanho do nosso mercado, vamos mantê-lo com a compra de energia de terceiros e perspectiva de boa margem de revenda, sem desembolso imediato de investimento, pois o pagamento se dá na entrega", informa Marcos Aurélio Alvarenga, superintendente de compra e venda de energia no atacado.

Em paralelo, a empresa investe R\$ 17,5 milhões, junto a mais R\$ 5,2 milhões da Alsol Energia Renováveis, na inauguração da primeira usina fotovoltaica do país com capacidade de armazenamento de 1 MW. Com 1.152 placas solares, a estrutura a ser instalada em Uberlândia (MG) terá potencial de gerar aproximadamente 480 mil kWh/ano. A inovação está no sistema de armazenadores, que permitirá abastecer a rede à noite, por três horas, no período de maior demanda - até hoje, as usinas solares em operação no Brasil só conseguem fornecer energia ao longo do dia com a presença do sol.

"O crescente ganho em competitividade dessa fonte possibilita ampliar a comercialização no mercado livre", afirma Rodrigo Sauaia, presidente da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). De 2014 ao último leilão do governo federal, em 2018, os preços de venda diminuíram de US\$ 88 por MWh para US\$ 35 por MWh e pela primeira vez o setor se tornou mais competitivo que o de biomassa e PCHs (pequenas usinas hidrelétricas), ficando atrás somente do eólico.

A geração solar, que há seis anos tinha capacidade instalada de apenas 7,2 MW no país, hoje representa 1.145 MW, voltados quase totalmente ao mercado regulado. Agora, segundo Sauaia, projeta-se grande expansão no ambiente livre - o mesmo que deu origem ao início da geração fotovoltaica no Brasil, em 2013, quando o governo de Pernambuco realizou o primeiro leilão da história para o setor, visando comercializar a energia das usinas Fontes Solar I e II, colocadas em operação em 2015, no total de 10 MW. Os objetivos: subsidiar o potencial solar e abastecer atividades de interesse ao desenvolvimento econômico regional.

"Hoje a fonte solar tem importância na combinação de fontes para uma geração mais estável, mas ainda esbarra na necessidade de novos modelos de contratação que viabilizem financiamentos de longo prazo", diz o executivo. Os atuais avanços decorrem da busca por índices de sustentabilidade e redução de dependência da força hidrelétrica, associada a riscos como de mudanças climáticas, que podem impactar a disponibilidade de água e aumentar conflitos de demanda. "Variabilidade e incertezas não são adequadas ao mundo dos negócios", diz Bernardo Sacic, diretor de desenvolvimento de novos negócios da AES Tietê, que tem 2,6 GW em hidrelétricas.

Há três anos a empresa decidiu diversificar fontes, adotando como estratégia adquirir empresas eólicas e solares já em funcionamento, participar de leilões para novos projetos e atingir clientes livres. Hoje possui mais de 300 MW de usinas solares em operação ou construção, entre as quais uma planta remota de 4,4 MW com 16 mil módulos fotovoltaicos.

"A geração distribuída por painéis solares teve grande impulso nos últimos dois anos e é uma importante solução complementar ao mercado livre, que pelas normas atinge grandes consumidores, criando alternativas de comercialização com redução de custos e acesso à geração sustentável", avalia Rodolfo Molinari, diretor geral da Órigo Energia. A empresa está investindo R\$ 250 milhões neste ano na construção de dez fazendas solares, no total de 50 MW, para locação da capacidade a pequenos e médios consumidores comerciais.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Suplemento - Mercado livre de energia****Autor: Por Marcus Lopes | Para o Valor, de São Paulo****Título: Uso de fontes alternativas deve aumentar**

Responsáveis por quase 20% do potencial energético instalado no país, as fontes renováveis têm papel importante no mercado livre de energia. De acordo com as regras do Ambiente de Contratação Livre (ACL), os consumidores especiais - com demanda entre 0,5 MW e 2,99 MW - devem comprar apenas a chamada energia incentivada, que é produzida por usinas eólicas, fotovoltaicas, biomassa ou pequenas centrais hidrelétricas.

"As fontes alternativas são uma tendência mundial e devem crescer ainda mais por causa das instabilidades do clima, que afetam diretamente as hidrelétricas", explica o engenheiro elétrico e professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie, José Roberto Soares. Ele destaca vantagens para a ampliação das fontes renováveis no Brasil: "Estamos em uma região tropical, com sol e vento o ano todo". Ele também destaca os custos mais baixos da produção de energia renovável. "Enquanto uma usina hidrelétrica leva dez anos para ser construída e provoca grande impacto ambiental, um parque eólico pode ser erguido em um ano e é muito mais barato."

Um dos desafios enfrentados pelas fontes renováveis refere-se à geração intermitente (sujeita a interrupções), já que os parques dependem de fatores naturais para produção, como sol e ventos. A solução, de acordo com especialistas, é a integração entre as matrizes e a substituição da fonte energética em caso de problemas operacionais, já que o armazenamento industrial das energias limpas, pelo menos por enquanto, ainda é muito caro. "A intermitência (das fontes renováveis) é um desafio não só no Brasil, mas no mundo todo. Nossa grande vantagem em relação aos outros países é o potencial dos nossos reservatórios hidrelétricos para o suprimento do consumo", diz Reginaldo Medeiros, presidente da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel).

A diversidade de matrizes e integração dos sistemas também são medidas apontadas pelo sócio-diretor da FDR Energia, Erick Azevedo, para evitar problemas de geração intermitente de energia. "Nenhum sistema consegue operar apenas com 100% de energia alternativa. Uma área que depende muito da energia eólica, por exemplo, deve estar ligada a outro sistema, como o térmico", explica. Com R\$ 140 milhões de faturamento e 120 MW médios comercializados por mês, a FDR atua nas áreas de comercialização de energia e estruturação de ativos.

Entre as fontes alternativas, a biomassa ganha destaque e responde por 9% da potência energética instalada no país. No ano passado, foram gerados 25.482 GWh de bioeletricidade no país, 6,8% a mais do que em 2017. Deste total, 69% foram destinados ao mercado livre de energia e o restante para o mercado regulado ou cativo. Os números são da União da Indústria da Cana de Açúcar (Unica), com base em dados da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) e Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Entre as vantagens apontadas para a biomassa está a proximidade dos grandes centros consumidores de energia, o que diminui os custos de transmissão e perdas. O bagaço da cana-de-açúcar utilizada na produção do etanol é a principal matéria-prima utilizada para a biomassa, com 84,1% do total. "A maior parte das usinas está na região centro-sul, onde fica o maior mercado consumidor de energia brasileiro", diz o gerente de bioeletricidade da Unica, Zilmar Souza.

Outra vantagem é a baixa intermitência da bioeletricidade. O pico de produção coincide com a seca nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, quando os reservatórios de hidrelétricas perdem volume. "Somos considerados um produto sazonal e não intermitente", diz.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Paulo Vasconcellos | Para o Valor, de São Paulo

Título: Migração permite redução de custos e ganho ambiental

A Adesi, fabricante de mil toneladas/mês de papel de embalagem de Araucária, no Paraná, sempre pagou caro pela energia. O insumo era o terceiro item dos custos de produção, maior até do que a mão-de-obra, e consumia 16% do orçamento. Depois de migrar para o mercado livre, há dois anos, a conta caiu à metade. Na ponta do lápis, a economia é de R\$ 40 mil por mês. Na negociação com usinas eólicas e solares e pequenas hidrelétricas, a empresa conseguiu preços menores. No horário de pico, em que o consumo é maior, a energia é até cinco vezes mais barata.

Foi o que permitiu que os três geradores a diesel de 360 quilowatts (KW) cada fossem desligados, com economia de R\$ 13 mil por mês. O turno da noite acabou, com redução das horas extras. Um mês pagou o investimento em capacitores e cabeamento. Em dois anos, a fábrica deixou de emitir 4,7 milhões de toneladas de CO₂. "Economizamos, reinvestimos, diminuimos a poluição. Estamos satisfeitos", diz Jacinto Cianfarano, diretor-superintendente da Adesi.

Antes de migrar para o mercado livre o usuário precisa realizar um investimento de R\$ 20 mil a R\$ 30 mil na adequação de medidores de fornecimento. Há ainda uma taxa de R\$ 6 mil de adesão à Câmara de Comercialização de Energia (CCEE). A mensalidade paga pelas comercializadoras e clientes com base no consumo varia de R\$ 200 a R\$ 500. Os fornecedores são pequenas hidrelétricas, termelétricas e usinas eólicas, solares e de biomassa. Além do preço menor, não existe bandeira tarifária.

A IndEco, especializada na gestão de recursos naturais, montou um modelo de venda de energia, o Ganho Garantido, por meio do qual o cliente migra para o mercado livre sem custo de implantação e com a garantia de proteção às operações financeiras contra o risco de grandes variações de preços. Uma das ferramentas é o Web Energy, software que permite monitorar o consumo de energia, água, gás e vapor, via internet. A comercializadora também projeta plantas próprias produtoras de gases industriais que reduzem o consumo em até 25%. "É uma economia vital para o fluxo de caixa que alavanca a competitividade das empresas", diz Otávio Santoro Júnior, presidente da IndEco.

"Além de bom negócio na redução das despesas com energia tem o ganho ambiental e a previsibilidade dos preços", afirma Angela Saraiva, diretora de gestão de clientes da Electra Energy, uma das maiores comercializadoras independentes de energia do país, com 263 empresas em carteira, mais de 35 mil gigawatts (GW) de energia comercializados no mercado livre e com média de 32% de economia na conta de luz das indústrias. "A empresa que já está no mercado livre tem a chance de buscar energia ainda mais barata nas negociações", afirma Raimundo Batista, diretor da Enecel Energia.

Para a Frescatto, da área de pescado, os ganhos com a migração foram duplos: a empresa poupou R\$ 1 milhão na conta de luz e evitou a emissão de 405,91 toneladas de CO₂. De um lado reduziu os gastos com energia em 32%, de outro não precisou plantar o equivalente a 2.841 árvores em um projeto de reflorestamento de 30 anos. A migração para o mercado livre gerou um programa de eficiência energética com substituição de iluminação por lâmpadas LED na planta industrial e troca dos compressores de refrigeração por equipamentos de alta eficiência. "O mercado livre nos abriu a possibilidade de uma ação ambiental com resultado financeiro", diz Cácio Rodrigues, gestor de meio ambiente da Frescatto.

"O principal é que a empresa consegue planejar melhor o custo de energia", diz Stefenson Soalheiro, diretor da Cacau Show, que migrou para o mercado livre em 2016 e investe a economia no crescimento do negócio.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia****Autor: Por Rosangela Capozoli | Para o Valor, de São Paulo****Título: Demanda em alta favorece atividade de ampla cadeia de fornecedores**

O número de interessados em migrar para o mercado livre de energia tem aumentado significativamente e a cadeia de negócios ganha corpo, segundo agentes do setor. "Nosso principal negócio está na compra e venda de contratos de energia no mercado livre, mas o segmento de geração deve crescer nos próximos anos" diz Daniel Rossi, sócio fundador da Capitale Energia. A comercializadora já opera uma central de geração hidrelétrica (CGH) e tem outras três micro hidrelétricas em desenvolvimento, projetos de geração de energia a partir de biogás e do processamento de resíduos sólidos e fotovoltaica. A meta, explica, é se posicionar para atender a demanda diante da liberação gradual do mercado.

Para Mathieu Piccin, diretor de serviços de energia e sustentabilidade da Schneider Electric para América do Sul, o mercado livre, como qualquer mercado de commodities, tem altos e baixos, portanto, a economia na conta de luz depende da localização do fornecedor da energia e do momento de compra. "Em média, os custos podem cair entre 10% e 25%, e isso é o que ocorre na maioria dos casos, podendo chegar até 50%, se o contrato for fechado em um momento muito oportuno. O retorno do investimento pode ocorrer em menos de um ano". Um dos projetos desenvolvidos pela Schneider destinou-se ao Grupo Fleury, de medicina diagnóstica, que ao migrar para o mercado livre economizou mais de R\$ 1,5 milhão em menos de um ano.

Líder global em gestão da energia elétrica e automação, a consultoria cresceu 300% em 2016 em relação ao ano anterior. "De lá para cá a demanda perdeu velocidade, porém continua avançando", diz. Do seu ponto de vista, as perspectivas de negócios se mantêm firmes.

Para Rogério Jorge, diretor de relacionamento com cliente da AES Tietê, com os indícios de recuperação da economia haverá crescimento na contratação de energia no mercado livre.

A consultoria Tymos Energia desenvolveu 20 projetos em 2017. "Em 2018 não será diferente. A maior parte dos projetos é voltada para o setor varejista e o nosso faturamento tem crescido cerca de 10% ao ano", diz João Carlos Mello, presidente da empresa. Entre os clientes está o Grupo Makro, que encomendou um projeto para as suas 80 lojas. "A redução no custo de energia, nesse caso, atingiu 15%", afirma o executivo.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia****Autor: Por Roseli Loturco | Para o Valor, de São Paulo****Título: Tendência de expansão atrai bancos**

A tendência de expansão do mercado livre de energia tem elevado o interesse pelo setor. Grandes empresas e bancos têm demonstrado maior apetite pelo tema. Tanto no que diz respeito a fusões e aquisições de comercializadoras quanto na estruturação de produtos financeiros que até então não tinham tanto apelo no mercado de capitais. No centro de interesses também aparecem executivos experientes deste setor. A expectativa é que o mercado livre, que no ano passado movimentou R\$ 110 bilhões, possa dar um salto de ao menos 10% a partir do ano que vem.

De olho nesses números, novos agentes estão abrindo comercializadoras ou tentando se associar às 92 já existentes, que transacionam 96% de toda a energia comercializada no mercado livre. Em 2016, eram 70 comercializadoras. Há sete anos, 42. E a movimentação esquentou ainda mais neste início de ano.

Reforçando a estratégia de se consolidar como uma empresa relevante também no setor de energia elétrica, a Raízen anunciou este mês sua entrada no segmento de comercialização, por meio de uma parceria com a comercializadora WX Energy. A Raízen é detentora de 70% do capital da joint venture. "A WX Energy vai ser o braço de trading para nós. O objetivo é fortalecer nossa atuação no mercado livre de energia, em linha com a estratégia de ampliação de negócios para nos consolidarmos como um player integrado de energia", afirma João Alberto Abreu, vice-presidente da área de etanol, açúcar e bioenergia da Raízen.

Na avaliação do executivo, o momento da criação da joint venture não poderia ser mais adequado em função das mudanças que estão ocorrendo para liberação das atividades do mercado e o amplo cronograma de concessões do setor. "Vamos ver cada vez mais o mercado brasileiro se descentralizando, sofisticando e aumentando participação no mercado livre. A regulação vem favorecendo a migração e cria oportunidades", avalia Abreu.

No longo prazo, há ainda a tendência de eletrificação, ou seja, maior participação no consumo de energia elétrica no Brasil e no mundo. "Na nossa visão, daqui a cinco anos a comercialização deve ficar meio a meio entre o mercado livre e o regular", afirma o executivo.

Já a Delta Energia deu um passo mais ousado ao lançar no fim do ano passado uma gestora de recursos independente, a Delta Energia Asset Management, e

estruturar um fundo atrelado ao setor. O CSHG Delta Energia é o primeiro fundo de investimentos do país a tratar energia elétrica como ativo financeiro. Lançado em agosto de 2017, o fundo captou R\$ 1 bilhão em sua primeira emissão de cotas, que durou apenas 42 dias. Para assumir a gestão da nova empresa, o grupo convidou Luiz Fernando Leone Vianna, experiente executivo de diferentes segmentos do setor elétrico - sua última experiência foi como diretor geral da parte brasileiro da Itaipu Binacional.

O fundo tem prazo de cinco anos, é lastreado em contratos de compra e venda de energia no mercado livre e amplia o portfólio de produtos e serviços do grupo Delta, além de inaugurar uma nova classe de ativos como opção para investidores de private banking da CSHG. "O fundo formado pelo CSHG passou para a gestão da Delta em 04 de abril deste ano. Pela expertise, o CSHG foi contratado para ser o coordenador até que a Delta assumisse a gestão", explica Vianna.

Devido à alta demanda pelas cotas do fundo, que está fechado para captação, o executivo planeja a estruturação de outros. "O fundo anterior era para investidores nacionais privados e bem específicos. Estamos estudando outros tipos de fundos que possam ter investidores estrangeiros. Nossa meta é, em cinco anos, ter R\$ 5 bilhões em fundos de energia bem diversificados", diz Vianna, que considera este um bom instrumento de financiamento do setor.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Suzana Liskauskas | Para o Valor, de São Paulo

Título: Modernização regulatória é essencial para smart grid

A adoção, em larga escala, de projetos de smart grid, baseados em tecnologia da informação (TI) e recursos de telecomunicações para tornar as redes elétricas inteligentes, e a ampliação do mercado livre de energia no Brasil ainda dependem de modernização regulatória. O tema está na agenda do governo. Um exemplo é a Consulta Pública 33 (CP33), realizada pelo **Ministério de Minas e Energia**, entre 5 de julho e 17 de agosto de 2017, sob o título "Aprimoramento do marco legal do setor elétrico".

Porém, os especialistas do setor de energia apontam um longo caminho para que o Brasil tenha em larga escala projetos de medição inteligente, fundamentais do ponto de vista tecnológico para levar o mercado livre de energia ao consumidor doméstico. Heron Fontana, superintendente de Redes Inteligentes (smart grids) da Neoenergia, diz que é impossível pensar em mercado livre de energia sem a medição inteligente.

"Sem o investimento em tecnologia, não é possível proporcionar benefícios como a redução da frequência de interrupções no fornecimento de energia e o aumento da eficiência energética. A tecnologia está madura, mas o mercado local não tem escala. Na Espanha, o mercado livre de energia é realidade para clientes residenciais com 11 milhões de medidores inteligentes", explica Fontana.

Em todo o Brasil, a Neoenergia tem três projetos de smart grid em distribuição de energia com medidores inteligentes em estágios diferenciados. O investimento total foi de R\$ 172 milhões, sendo 67% próprios. O mais antigo começou em 2012 no arquipélago de Fernando de Noronha (PE), onde estão instalados 900 medidores. Em 2014, o grupo iniciou o projeto de São Luiz do Paraitinga (SP), onde há 6 mil medidores inteligentes. O mais novo projeto do grupo começou em Atibaia (SP), em 2017, onde está prevista a instalação de 73 mil medidores inteligentes.

Charles Capdeville, diretor de Engenharia da AES Eletropaulo, diz que é necessário estabelecer políticas públicas de incentivos a empresas nacionais para a produção de equipamentos e sistemas. "Na maioria importados, os equipamentos oneram processos de implantação e expansão de redes inteligentes", diz.

Com investimento de R\$ 75 milhões, a AES Eletropaulo mantém em Barueri (SP) um projeto de smart grid de distribuição que funciona com um laboratório para testar e validar tecnologias. As experiências bem-sucedidas em Barueri, onde o projeto abrange cerca de 28 mil instalações e 9 mil medidores inteligentes, deverão ser replicadas em outras áreas de concessão da AES Eletropaulo.

Os projetos de smart grid exigem ainda reforço nas questões de segurança dos equipamentos. Andre Mattos, diretor comercial para mobile e IoT Brasil da Gemalto, afirma que a segurança é um ponto crítico. Ele explica que os medidores inteligentes de última geração já incluem dispositivos de segurança que garantem a atualização remotamente e aumentam os requisitos de segurança na gestão do ciclo de vida desses equipamentos.

De acordo com Rodrigo Salim, líder de soluções digitais da divisão de Grid Solutions da GE Power para a América Latina, a ampliação do mercado livre no Brasil depende da existência de projetos de smart grid tanto na geração de energia como na distribuição, além da redução dos patamares mínimos de carga, ou os limites de acesso (tema contemplado na CP 33). De acordo com Salim, a flexibilização necessária na geração precisa ser refletida na distribuição.

"O Brasil tem desafios em relação à mudança para a tarifa horária e à eficiência da distribuição. Hoje a maneira como as tarifas são precificadas não beneficia o

agente da distribuição que busca uma melhor eficiência. As geradoras acabam tendo uma flexibilidade maior", diz o executivo da GE Power.

Capdeville destaca também o desafio de estabelecer no país uma rede de telecomunicações estável e segura, por onde uma infinidade de informações dos medidores e equipamentos de rede de distribuição trafegam até os sistemas de controles. Luis Tsutomo I, sócio especialista do setor de energia da Deloitte, afirma que, além do avanço regulatório do setor de energia, é fundamental promover a convergência dos setores de energia e telecomunicações.

"Cada dispositivo de smart grid é um ponto IP, de internet. O avanço do país nesses projetos depende de um melhor compartilhamento dos recursos de telecomunicações. O alinhamento dos ministérios de Minas e Energia e Comunicações, assim como o trabalho das respectivas agências reguladoras, é fundamental para que a sociedade se beneficie de projetos como cidades inteligentes", explica Tsutomo I.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Carlos Vasconcellos | Para o Valor, do Rio

Título: Preço da energia tem viés de alta no segundo semestre

O Comitê de Monitoramento do Setor Energético (CSME) garantiu que o suprimento de energia do Sistema Interligado Nacional tem risco zero de déficit em 2018, nos subsistemas Nordeste e Sudeste/Centro-Oeste. Apesar disso, os preços subiram nas últimas semanas, especialmente no Sudeste/Centro-Oeste. O MW/h que custava entre R\$ 209,50 e R\$ 222,65 no fim de abril, chegou ao patamar de R\$ 313,62 a R\$ 333,78 na semana encerrada em 18 de maio.

E as projeções para o segundo semestre indicam que a pressão sobre os preços vai continuar. "O mercado está comprado em contratos futuros de energia", diz Sérgio Moraes, CEO da comercializadora Tesla Energia. "Isso significa que o viés é de alta."

Moraes explica que, apesar das revisões para baixo no crescimento do PIB, e do bom volume de chuvas na Região Norte, as grandes usinas hidrelétricas que funcionam a fio d'água não têm girado o suficiente sequer para atender as regiões Norte e Nordeste. "O que tem salvado o Nordeste é a geração de energia eólica, que cresceu muito", diz.

Como no segundo semestre a tendência é de um volume de chuvas menor, é mais provável que seja necessário que o Operador Nacional do Sistema (ONS)

despache maior volume de geração nas usinas termelétricas. "Por isso, a tendência de alta nos preços", afirma.

Reinaldo Ribas, superintendente de gestão de clientes do grupo Delta Energia, confirma o viés de alta da energia nos próximos meses. "Os preços vêm subindo mais do que o dólar nos últimos dias", afirma. Segundo ele, o estoque de água nas hidrelétricas brasileiras já esteve pior, mas ainda está longe de ser bom. O executivo lembra que a energia de fonte hídrica responde por cerca de 65% da matriz energética do país. Por isso, o volume dos reservatórios é fundamental para determinar a necessidade de acionamento das térmicas.

Para 2019, Moraes evita fazer projeções. "O horizonte é muito distante e qualquer previsão é muito imprecisa", justifica. Ribas, por sua vez, observa que os contratos para o começo de 2019 estão sendo negociados hoje entre R\$ 200 e R\$ 210 por MW/h. "São valores um pouco mais baixos do que os do segundo semestre, porque espera-se que o começo da temporada de chuvas no ano que vem encha mais os reservatórios e haja menor necessidade de energia térmica. Mas é claro que as chuvas podem não vir", observa.

Segundo Ribas, além das chuvas, há um fator que gera mais incerteza em relação aos preços da energia no mercado livre em 2019: a regulação. É que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) estuda mudanças nos critérios de bandeira tarifária e, também, no chamado PLD (Preço de Liquidação das Diferenças). Hoje, o PLD é calculado semanalmente pela CCEE. Ele serve para valorar transações no mercado de curto prazo, em que as empresas do setor quitam diferenças entre os valores registrados em contratos e a geração ou consumo efetivos de cada agente. Além disso o Preço de Liquidação também influencia a precificação do mercado livre.

Com o novo modelo, o PLD deixaria de ser calculado semanalmente, passando a ser divulgado todos os dias. Além disso, passaria a levar em conta as variações de demanda por horário. Os testes já começaram a ser realizados. Por enquanto, os novos PLD são usados apenas como informativo para o mercado. A previsão inicial é de que essas mudanças entrem em vigor em janeiro, o que pode mexer nas previsões.

"Tudo vai depender do modelo final adotado", diz Ribas. Ele acredita que o novo modelo regulatório pode estimular a adesão de novos clientes ao mercado livre. Mas, para isso, é preciso que a nova regra seja equilibrada e transparente, de modo que todos os players conheçam os riscos envolvidos no mercado. "Se a regra beneficiar demais um lado em detrimento do outro, ela será nociva no longo prazo", alerta o executivo.

Pelo sim, pelo não, o ritmo de entrada de novos clientes no mercado livre de energia continua alto. "Tem fila de empresas na CCEE para fazer adesão ao mercado livre, são dezenas de interessados toda semana", diz Moraes. Segundo ele, os reajustes de tarifas para os consumidores cativos estimulam essa migração. "O último reajuste foi bem acima da inflação, e quanto maior a tarifa, mais o mercado livre se torna atraente", afirma Moraes.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Gleise de Castro | Para o Valor, de São Paulo

Título: Mais empresas investem em geração distribuída

Um número crescente de empresas, redes de comércio e serviços, condomínios e residências vem aderindo à produção da própria energia elétrica que consome. O estímulo vem das novas normas da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que permitiram e facilitaram a geração em pequena escala, e também da alta dos preços da energia.

A chamada geração distribuída foi regulamentada em 2012, pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que autorizou o consumidor a produzir sua própria energia, de forma individual ou compartilhada, a partir de fontes renováveis. A energia excedente é transferida para a rede de distribuição e gera créditos para abatimento na conta de luz.

Existem hoje no Brasil 28.666 micro e mini usinas, que atendem 40.937 mil consumidores residenciais e comerciais, com potência total instalada de 338.583,42 kW. Até 2024, a previsão é de que o número de consumidores atendidos chegue a 887 mil, dos quais 808 mil residenciais, com potência total instalada de 3.208 MW.

Pioneira no país, a Centrais Elétricas de Santa Catarina (Celesc) lançou seu primeiro projeto em 2012, financiando a instalação de 1.250 sistemas de geração fotovoltaica para usuários residenciais da rede. Cada sistema de placas solares custou R\$ 17 mil. Com o subsídio de R\$ 11 mil bancado pela Celesc, o conjunto saiu por R\$ 6,6 mil para o consumidor. "O objetivo foi difundir a tecnologia e, com o ganho de escala, conseguir o barateamento do equipamento", diz Marco Aurélio Giancesini, chefe do departamento de engenharia e planejamento da Celesc. Lançado em 2017, em conjunto com a Weg, Engie e Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), o segundo programa da empresa visa incentivar a geração de energia solar pelas indústrias de Santa Catarina.

Com a criação desse mercado, começam a surgir empresas especializadas, como a NewSun, startup que desenvolve um projeto de usina solar compartilhada em Franca (SP), para um pool de empresas de pequeno e médio porte locais, mediante a venda de cotas, de R\$ 6.990. Segundo o CEO Fernando Berteli, a fazenda solar, prevista para ser concluída em agosto, deve proporcionar redução de até 90% na conta de luz.

Já a locadora de veículos Localiza iniciou, em março, um programa para abastecer suas lojas na modalidade autoconsumo remoto, que deve resultar em economia de 12% a 16% nos gastos com energia. Serão quatro usinas solares, instaladas em Minas Gerais, Rio de Janeiro, Goiás e Pernambuco, cuja produção será transformada em créditos para serem convertidos em consumo pelas lojas da empresa situadas em outras regiões, nas áreas de concessão das respectivas distribuidoras.

O modelo vai suprir 30% do consumo da rede. Na fase seguinte, serão instalados painéis solares nos telhados das lojas, para completar os 70% restantes. "Com as usinas dedicadas, vamos fugir das oscilações de preço de energia", diz João Ávila, diretor de operações da Localiza. Até 2019, todas as lojas serão abastecidas com geração própria, um total de 12,7 mil MWh/ano. O investimento, de R\$ 20 milhões, será realizado pela Axis Renováveis, com a qual a Localiza assinou um contrato de comodato de 20 anos para utilização da energia gerada.

A L'Oréal também investe em geração própria no país, como parte de seu programa global de sustentabilidade. Em junho, vai inaugurar um sistema de painéis solares na cobertura de seu centro de pesquisas e inovação na Ilha do Fundão, no Rio de Janeiro, com 2.400 m² e geração de 40.000 kWh/mês, o equivalente ao consumo de cerca de 270 casas por mês.

"Vamos consumir 100% de nossa geração", diz Gerald Vincent, diretor de propriedades, instalações EHS da L'Oréal Brasil. A empresa já utiliza energia de uma pequena central hidrelétrica por biomassa de cana e dentro de três anos passará a contar com a geração de um parque eólico no Piauí, que será construído por um parceiro do setor elétrico.

A partir de um plano agressivo, a Claro Brasil, que congrega as marcas Claro, Embratel e Net, pretende reduzir em 80% o custo de energia até o fim do ano. Com investimentos de R\$ 1,5 bilhão, a cargo de parceiros do setor elétrico, o programa já resultou em economia média de 30% nos gastos do grupo com energia. "O primeiro motivo foi o aumento do preço da energia acima da inflação", diz João Pedro Neves, diretor de suporte financeiro ao negócio autoconsumo da Claro Brasil.

São 56 plantas, incluindo quatro parques eólicos e 20 solares. Três desses parques, instalados em Minas Gerais, começaram a operar em 2017. No início de 2018, o grupo inaugurou sua primeira central geradora hidroelétrica (CGH), no Centro-Oeste. O programa da Claro inclui ainda três usinas de cogeração qualificada e seis por biogás.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Martha Funke | Para o Valor, de São Paulo

Título: Companhias reforçam investimento em TI

As comercializadoras de energia do mercado livre estão aproveitando o aparato tecnológico necessário para atuar no ramo para ampliar seus portfólios. O negócio depende de sistemas complexos para gerenciar desde contratos diferentes entre os agentes até preços baseados em cálculos como o Preço de Liquidação de Diferenças (PLD), cujo valor é determinado semanalmente. A perspectiva de adoção do PLD Diário, que já está sendo testado pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), reforça os investimentos em tecnologia da informação (TI) e lançamentos de produtos.

A Compass, por exemplo, apostou na tecnologia para acertar na precificação futura, já que os preços no mercado livre são determinados no fechamento da fatura, e não no momento da compra. A área de previsões conta com uma equipe de desenvolvedores para criar sistemas capazes de estimar os valores com ajuda de informações coletadas automaticamente. Entre as fontes estão o Diário Oficial, cotações mundiais de commodities, que indicam a necessidade de carga energética de clientes, e dados climáticos, para calcular a vazão de rios e reservatórios, já que o preço varia com a disponibilidade de água.

Para isso, é empregado um conjunto (cluster) com mais de 200 núcleos de processamento, equivalente a igual número de servidores atuando em conjunto. A intensidade computacional do setor favorece a manutenção de datacenters próprios. Mas na CCEE, as novas aplicações já são desenvolvidas com base em computação na nuvem, uma das alternativas para suportar picos na carga de trabalho e softwares pesados, como a nova plataforma de dados em tempo real que está em desenvolvimento.

"Nossas operações dependem de sistemas. Tecnologia é o coração batendo", compara o gerente executivo de arquitetura de sistemas da CCEE, Dario Almeida, que recorre a tecnologias como processamento de grandes volumes de dados (big data) e compressão (streaming) para garantir a agilidade e o crescimento da operação.

De 2015 para cá, o número de consumidores no mercado livre de energia passou de 1,8 mil para 5 mil. No mesmo período 50 novas comercializadoras entraram em atuação e somam 222, com 36 processos de abertura em curso.

Outro foco dos R\$ 30 milhões de investimentos em projetos de tecnologia este ano é facilitar a interação dos usuários com os sistemas da instituição. Uma nova plataforma de integração já conecta diretamente 42 agentes, representando 2,8 mil empresas no mercado livre, aos softwares da CCEE. Outro destaque é o aplicativo móvel com funcionalidades como boletins informativos, comunicados, calendário operacional, configuração de alertas e dados do PLD Horário Sombra, em formato de teste.

A BBCE, uma bolsa especializada em negociação eletrônica de energia, também apresentou novidades este ano e hoje atua com três plataformas. A empresa reúne agentes para livre comercialização e de janeiro a abril movimentou em média 6,1 MW mensais. A Boleta Eletrônica, lançada em janeiro, é uma ferramenta eletrônica para registro e formalização de contratos realizados fora do ambiente da BBCE. Em quatro meses alcançou média mensal de 8,1 MW registrados. A empresa investiu R\$ 2,5 milhões em TI do ano passado para cá, prevê mais R\$ 3 milhões para 2019 e registrou volume de negociação perto de R\$ 9 bilhões nos quatro primeiros meses do ano, contra os R\$ 7 bilhões faturados em 2017. "A tendência é triplicar os resultados em 2018", antecipa o presidente Victor Kodja.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Seção: Suplemento - Mercado livre de energia

Autor: Por Roberto Rockmann | Para o Valor, de São Paulo

Título: Soluções de armazenamento terão aumento de demanda

O avanço do sol e do vento, fontes intermitentes, na matriz elétrica nacional deverá representar o crescimento nos próximos anos de tecnologias de armazenamento de energia elétrica, um segmento ainda incipiente no Brasil.

A Engie, uma das maiores geradoras do país, trabalha para ampliar a receita no mercado não regulado. Anunciou recentemente em parceria com a Northern Power investimento de R\$ 25 milhões em um sistema de armazenamento na usina solar Cidade Azul, localizada em Tubarão (SC), que integra energias solar e eólica. O sistema terá sua instalação iniciada em julho. "A matriz elétrica está ficando mais intermitente e essas soluções deverão crescer", diz Leonardo Serpa, CEO da Engie Soluções.

Não é um exemplo isolado. A AES Tietê trabalha em um projeto piloto inovador na usina hidrelétrica de Bariri (SP), com aplicação de uma bateria de lítio para

armazenamento de 200 kW de energia. Primeiro do gênero no país, terá a bateria conectada ao gerador auxiliar, que trabalha com a iluminação da hidrelétrica e bombeamento de máquinas.

O Operador Nacional do Sistema (ONS) acompanhará o teste, cujo investimento é de R\$ 2,5 milhões. "Essa tecnologia pode ser usada como backup na transmissão ou na geração na ponta como alternativa para o consumidor reduzir a conta", diz Ítalo Freitas, presidente da empresa.

Grandes companhias estrangeiras que fabricam os equipamentos já sondam o mercado brasileiro buscando entender a regulação.

A CPFL Energia irá investir R\$ 60 milhões em três projetos de armazenamento ligados ao programa de pesquisa e desenvolvimento da Aneel. Um se refere a armazenamento em um parque eólico, outro está ligado à usina solar de Tanquinho e o terceiro à geração distribuída e aos impactos sobre a rede de distribuição. "As baterias podem ser usadas para melhorar a qualidade do abastecimento das redes de distribuição, para reduzir a oscilação de tensão", diz a vice-presidente de operações de mercado da CPFL Energia, Karin Luchesi.

A Enel também investe na área. Cerca de 300 residências de um condomínio próximo a Fortaleza (CE) terão sua estrutura elétrica interna transformada em microrrede autônoma, capaz de funcionar conectada ou não à rede elétrica da distribuidora. Quando ligada à distribuidora, a microrrede armazena energia para ser consumida em eventos de faltas ou para diminuir a demanda sobre o sistema que abastece a cidade.

A Comerc estuda o uso seja como sistema de backup, dando apoio para empresas cujo processo não pode ser interrompido pela falta de luz, seja como regulação de demanda máxima do cliente, com a bateria sendo carregada em momento de ociosidade da fábrica e usada quando a produção se acelera. "Esse é um nicho com um futuro bem promissor", diz Christopher Vlavianos, sócio da Comerc.

MME / ASCOM .