

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

Sumário

VEÍCULO: Valor Econômico.....	2
Título: Programa vai tornar venda de gás de cozinha mais flexível	2
Título: Falta estrutura para trocar diesel por GNV	4
Título: Lideranças alertam que o debate está no limite	6
Título: Governo aposta em ministro para brecar greve de caminhoneiros.....	8
Título: A busca de nova missão para o BNDES.....	9
Título: Privatização da BR Distribuidora põe R\$ 8,56 bi no caixa da Petrobras	11
Título: Destaques	14
Título: Vale coloca à venda ativos de manganês	14
Título: Minério de ferro cai mais e sinais de sobreoferta de aço preocupam	17
Título: Carf mantém cobrança fiscal de R\$ 5,22 bilhões da Petrobras	18
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	20
Título: Programa deve reduzir preço de gás em até 40%.....	20
Título: Governo quer liberar compra de botijão parcialmente cheio	22
Título: Petrobras vende controle da rede de postos BR na Bolsa por R\$ 9,6 bilhões.....	22
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	24
Título: Bolsonaro cria comitê para encerrar monopólio no gás e fazer preço cair 40%	24
Título: Boom de negócios virá quando preço do gás cair pela metade	25
Título: Combustíveis caem, e prévia da inflação fecha julho em 0,09%	27
Título: Parecer	28
VEÍCULO: O Globo.....	29
Título: ANP estuda venda fracionada de gás de cozinha	29
Título: Petrobras levanta mais de R\$ 9 bi com ações da BR	31

Título: Empresários pressionam por nova tabela de frete rodoviário	32
Título: GÁS NO FIM DO TÚNEL	33
Título: Mais uma inútil tentativa de tabelar o frete.....	33
Título: Lobão vira réu por corrupção e lavagem de dinheiro em Belo Monte.....	35
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	35
Título: Caminhoneiros: busca de acordo.....	35
Título: "Greve depende do governo"	37
Título: Gás dará chance à indústria	38
Título: Gasolina volta a subir no DF.....	39
Título: Oferta precária.....	41

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 24/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Rafael Bitencourt e Ana Krüger | De Brasília

Título: Programa vai tornar venda de gás de cozinha mais flexível

O presidente Jair Bolsonaro lançou, ontem, o Programa do Novo Mercado de Gás (NMG) ao assinar o decreto que institui o comitê de monitoramento das ações de estímulo à competição no setor. Na cerimônia, no Palácio do Planalto, o governo apresentou as propostas de flexibilizar a comercialização do gás de cozinha e reduzir o volume de produto reinjetado nas plataformas.

Como medida para estimular a redução do preço do gás de cozinha, o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Décio Oddone, disse que poderá ser aprovada a liberação do botijão sem marca. Além disso, a agência deverá permitir a venda fracionada do gás para que os consumidores possam levar o botijão aos pontos de enchimento do mesmo ou receber representantes da distribuidora na própria casa.

Oddone lembrou que os consumidores perdem uma porção residual de gás que costuma ficar no botijão devolvido à distribuidora. Para ele, a competição

poderá provocar a queda do preço do botijão, que hoje custa cerca de R\$ 75, sendo que apenas R\$ 26 do preço final está relacionado ao produto em si - o restante é incidência de impostos e margens dos comercializadores.

Após o lançamento do programa, **o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, informou que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) deve aprovar uma resolução com as medidas para flexibilizar a comercialização do gás de cozinha em reunião marcada para o fim de agosto.

Ele ponderou que "é difícil dizer" quanto os preços irão cair. "Não temos nenhuma simulação neste sentido", disse. O governo espera que as medidas contidas na resolução do CNPE sejam implantadas pela ANP ainda neste ano.

Oddone afirmou que a ANP prepara medidas para impedir que um terço da atual produção continue sendo reinjetado nos campos exploratórios. Ele disse que, no passado, a agência expediu norma que limitou a queima de gás natural nas plataformas por uma questão ambiental.

O diretor da ANP disse que agora está sendo estudada uma medida regulatória para garantir a utilização máxima do gás natural nas plataformas, para inibir a reinjeção do produto nos campos. Segundo ele, a agência trabalha com o argumento de assegurar "o melhor aproveitamento possível de um recurso da União", conforme são considerados pela legislação o petróleo e o gás extraídos em território nacional.

As petroleiras que reinjetam o gás poderão, a partir da abertura do mercado, contratar empresas que constroem gasodutos, possuem unidades de tratamento ou embarcam o gás em navios como gás natural liquefeito (GNL), explicou o diretor da ANP.

"Estamos vendo, agora, a substituição de um monopólio, em que uma única empresa [a Petrobras] era responsável por tudo, por uma indústria bem mais ampla de gás natural", disse Oddone.

Ontem, o ministro da Economia, Paulo Guedes, aproveitou a solenidade para apresentar o programa como mais uma agenda de abertura econômica. O Ministério da Economia projeta queda de 40% a 50% do preço do gás natural em dois anos. Guedes criticou o estatismo percebido em administrações anteriores e citou a situação da vizinha Venezuela como exemplo de consequência da escolha dessa estratégia. "O estatismo destrói a capacidade produtiva de um povo, e nós provamos um pouco disso aqui [no Brasil] também."

O diretor-geral da ANP afirmou que 22 anos depois da abertura do mercado os setores de produção e abastecimento permanecem concentrados. "Pela

primeira vez existe um conjunto de ações estruturantes para mudar essa realidade", afirmou.

Oddone citou que, ao final das próximas décadas, o Brasil será um dos cinco maiores produtores de petróleo do mundo. Segundo ele, não existe "maldição do petróleo", como os governos petistas costumavam se referir à dificuldade de administrar a renda na exploração de grandes reservas, "mas sim má gestão".

(Colaboraram Carla Araújo e Fabio Murakawa)

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 24/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Marli Olmos | São Paulo

Título: Falta estrutura para trocar diesel por GNV

A ideia do governo de estimular o uso do gás em caminhões esbarra num problema: não há, hoje, no país, produção de motores a gás para caminhões. À primeira vista, essa seria uma questão fácil de resolver com a importação. Mas a cadeia que envolve a produção e o uso dos veículos de carga é condicionada a uma série de fatores e funciona como um quebra-cabeças. Qualquer peça fora do lugar muda o cenário e resulta em impacto no custo do transporte. A proposta foi feita pelo ministro da Infraestrutura, **Bento Albuquerque**, em entrevista à "Folha de S.Paulo".

As montadoras têm capacidade de produzir caminhões movidos a gás (GNV) porque já utilizam essa tecnologia em outros países. Mas, no Brasil, uma série de obstáculos dificulta a troca do diesel pelo gás. Para começar, se tivessem que começar a produzir veículos movidos a gás hoje no país as seis principais montadoras de caminhões com fábricas no país, todas de origem europeia, teriam que trazer o componente daquele continente. Se não houver nenhum incentivo fiscal, essa importação acrescentará ao custo 18% de imposto.

Uma saída seria tentar incluir o componente na lista de itens livres de Imposto de Importação por não haver similar produzido no país. Essa alternativa seria amparada no programa automotivo Rota 2030. Mas esbarraria, por outro lado, no chamado índice de conteúdo local. Produzir caminhões com pelo menos 50% de peças nacionais é condição para obtenção do Finame, linha de financiamento do BNDES que, às vezes oferece taxas de juros mais baixas que os bancos. Dependendo do modelo do veículo, o motor tem peso de pelo menos 25% no cálculo do índice de conteúdo.

Com índice de peças locais menor o Brasil enfrentaria problemas também com os acordos internacionais. O intercâmbio de veículos e peças com a Argentina exige que os veículos tenham 60% de peças produzidas no Mercosul.

Se a intenção do governo é elaborar um plano de mudança de fonte de energia a longo prazo haveria tempo para a indústria desenvolver produção local de motores. Nesse caso, porém, surge outro problema: escala. Em geral, os fabricantes de veículos e de componentes reagem conforme a demanda. Se não houver volume de vendas que justifique a produção local, nenhuma empresa investirá numa nova linha.

Vale lembrar que neste ano essa indústria começou a se recuperar de uma crise profunda. Entre 2011 e 2016 as vendas de caminhões no Brasil caíram mais de 70%. Embora nos últimos meses as vendas tenham aumentado além do previsto pela própria indústria, nenhum fabricante espera, para 2019, um mercado superior a 80 mil veículos, o que significa voltar ao nível de 2004.

Também não é possível oferecer, para veículos em circulação, kits de conversão de motores como os disponíveis para automóveis. Para reduzir custos, muitos motoristas de carros - principalmente taxistas - instalam cilindros de gás como alternativa ao uso de gasolina ou etanol.

Mas no caso dos caminhões há dois problemas. Primeiro, diferentemente dos carros, não é possível simplesmente trocar, por meio de uma chave, o uso de combustível líquido por gás no mesmo motor. O caminhoneiro teria que escolher um dos dois. A opção pelo gás tornaria uma aventura incerta qualquer viagem pelo país, principalmente para regiões mais distantes.

Outro problema é achar um local no caminhão para instalar os cilindros. Uma coisa é um motorista de táxi que circula pela cidade abrir mão de parte do espaço do porta-malas. Outra é uma improvisação desse tipo num veículo de carga. Segundo uma fonte do setor que prefere não ser identificada, na Europa, é comum o uso de caminhões a gás. Nesse caso, porém, o veículo é desenhado especialmente para abrigar o cilindro.

Alguns fabricantes já estão preparados para mudanças radicais. A nova linha de caminhões da Scania no Brasil permite o uso de qualquer tipo de energia, incluindo gás, biodiesel ou eletricidade, até em veículos autônomos. Como a fábrica de São Bernardo do Campo (SP) exporta a maior parte do que produz, os novos modelos foram desenvolvidos para atender o que cada país definir como principal matriz energética para sua frota.

Como a novidade foi anunciada pelo governo sem muitos detalhes, os dirigentes da indústria automobilística preferiram não se pronunciar ontem. Como disse

um executivo que pediu anonimato, "hoje é uma coisa; amanhã é outra... No Brasil é assim".

Antes de discutir qual é a melhor matriz energética para o transporte da carga brasileira, talvez valesse a pena refletir sobre a necessidade de tirar das estradas a frota envelhecida, que gasta mais combustível, solta muito mais gases nocivos e provoca mais acidentes.

Do total de 1,98 milhão de caminhões que rodam no Brasil, hoje, 46,8% têm mais de 11 anos. Desses, 10,3% passam dos 20 anos. As discussões em torno de planos de inspeção veicular e de renovação da frota se arrastam há pelo menos 30 anos. Desde então, nenhum governo teve coragem de abraçar a causa.

Tirar caminhão velho das ruas significa mexer com o ganha-pão do caminhoneiro autônomo, que, diante das dificuldades para obter financiamento bancário para adquirir um veículo novo, compra um já usado por algum frotista.

A renovação da frota exige, paralelamente, a criação de centros de reciclagem e descarte. Já houve tentativas de inspeção veicular. Nenhuma, porém, com força suficiente para tirar o ferro-velho que ainda circula nas estradas do país.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 24/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Leila Souza Lima e Fernanda Pressinott | De São Paulo

Título: Lideranças alertam que o debate está no limite

Lideranças de caminhoneiros avaliam que não há sinalização para paralisação nacional imediata, mas condicionam a manutenção desse clima à costura de acordo definitivo pelo governo que atenda a interesses da categoria.

Representantes da categoria têm reunião hoje, às 11h, com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, que suspendeu a tabela do frete publicada na quinta-feira (18).

A ideia de conversão dos caminhões para abastecimento com gás veicular a fim de baratear o frete - levantada pelo **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque** - é dúvida para os transportadores autônomos. O maior senão é se o uso do gás é mecanicamente viável e manteria o desempenho dos motores.

Para Wanderlei Alves, o Dedéco, de Curitiba (PR), o maior problema hoje, porém, não é o governo, mas a crise de representatividade da categoria. "Não

somos nós que temos que ter iniciativa. São as entidades a quem pagamos e que nos representam", disse ele, que vai à reunião.

Dedéco afirmou que a tabela não faz menção a outros custos, o deveria ser mostrado. Ele enumera gastos pouco mencionados nos debates sobre frete. Um deles é a Autorização Especial de Trânsito (AET) para veículo ou combinação de veículos de transporte de carga que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões do Conselho Nacional de Trânsito (CNT). Segundo um canal do governo, a Taxa de Emissão Regular custa R\$ 1.654. Dedéco diz que as transportadoras com grandes frotas, que também pagam a tarifa, acabam repassando o impacto aos caminhoneiros.

Ele cita ainda o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que custa R\$ 170 por placa e é um serviço feito por intermediação de sindicatos e federações. Segundo Dedéco, cobra-se taxas diferenciadas, também onerando o caminhoneiro.

Sobre a conversão de caminhões para gás natural veicular, ele acha que dificilmente funcionaria. "A manutenção é complicada, e o gás reduz a potência do motor, diminuindo sua vida útil. As estradas no Brasil são ruins."

André Limeira, caminhoneiro de Limeira (SP), também acredita que o uso de gás não faz sentido. "Teríamos duas frotas rodando, dificuldade de abastecer e um mercado de usados que ficaria maluco. Além disso, demoraria anos para mudar toda a frota."

Carlos Alberto Litti Dahmer, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), disse esperar que o governo costure um consenso envolvendo a categoria, as entidades representativas e as empresas transportadoras. Para ele, caminhão a gás é apenas "plano para o futuro". "Alguém vai ganhar e alguém vai ter que ceder. Colegas chegaram a encostar na segunda-feira, há um clima de insatisfação."

A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) informou ao **Valor**, em nota, que "fez uma revisão técnica da Resolução Nº 5849 e identificou alguns pontos que causaram estranheza, como o fato de equipamentos e condições operacionais diferentes - como granel sólido, containerizada, granel líquido e neogranel - apresentarem o mesmo valor para cálculo". A CNTA "aguarda a reunião com o ministro da Infraestrutura para a próxima quarta-feira [hoje] e pede a revisão adequada dos valores".

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 24/07/2019****Seção: Brasil****Autor: Carla Araújo, Fabio Murakawa, Estevão Taiar e Lu Aiko Otta | De Brasília****Título: Governo aposta em ministro para brecar greve de caminhoneiros**

O governo aposta que o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, conseguirá evitar novas ameaças de paralisação de caminhoneiros. Ele se reunirá hoje com representantes da categoria, depois de ontem ter recebido embarcadores.

Na avaliação de autoridades do Palácio do Planalto, diferentemente do ano passado, quando o governo foi "encostado na parede", atualmente o Executivo é o condutor do processo - não a categoria. Um auxiliar do presidente Jair Bolsonaro afirmou que a expectativa é que o ministro explique mais do que negocie. "É claro que tem margem de manobra, mas a ideia é investir mais na comunicação para que os caminhoneiros entendam o que está sendo feito", disse.

De acordo com o diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Ferreira, as discussões sobre a tabela do frete serão divididas por setor. "Vamos abrir um diálogo com os caminhoneiros", disse. "Continuamos discordando do tabelamento. Mas não tem outra solução, a não ser achar um número que dê condição para os dois lados trabalharem", acrescentou ontem, após participar da reunião do ministro com embarcadores.

Ele disse que vai analisar o custo de cada uma das rotas mais utilizadas pelo agronegócio em seu Estado e dialogar com os empresários, para ver o quanto estão dispostos a ceder e melhorar o ganho dos caminhoneiros autônomos.

Entre as medidas que devem ser colocadas na mesa de negociação está a tentativa de criar acordos com bancos, já que caminhoneiros estão reclamando de dificuldade para pagamentos de dívidas. Segundo um interlocutor do Planalto, é possível que o governo tente oferecer negociar formas de aumento de prazo.

Na semana passada, o governo divulgou uma nova tabela de pisos mínimos do frete rodoviário, calculado com a metodologia desenvolvida pela Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo. Como os caminhoneiros reagiram, o governo revogou-a e retomou a tabela anterior.

A tabela da Esalq, no entanto, é a "tecnicamente mais adequada", na opinião da diretora de Relações Institucionais da Confederação Nacional da Indústria,

Mônica Messenberg. Também presente na reunião, a representante da Confederação Nacional da Indústria (CNI) destacou que ela serve apenas como referência, uma vez que a entidade continua contra o tabelamento.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 24/07/2019

Seção: Opinião

Autor: Nilson Teixeira

Título: A busca de nova missão para o BNDES

A inclusão do termo social em 1982 ao atual nome do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foi o prenúncio da importância de uma ação mais direta da instituição para a redução da pobreza e da desigualdade no país. Nesse sentido, é correto o discurso do seu presidente de que o BNDES precisa ser menos banco e mais desenvolvimento.

Essa atuação é condizente com a minha defesa por um maior foco da instituição na educação, principal motor para a alta do crescimento potencial. Minha proposta é de a instituição atuar na melhoria da qualidade do ensino básico e na implementação de projetos na área. A incapacidade do BNDES de monitorar ações nos municípios não é um problema. A instituição não tem estrutura própria para acompanhar todos os seus financiamentos, mas nem por isso deixa de monitorá-los com o auxílio de seus agentes financeiros. O acompanhamento do ensino seria efetuado, por exemplo, com a interveniência das secretarias de educação.

As ações do BNDES incluiriam o desenho de incentivos para os profissionais de ensino, bem como o monitoramento de metas e a elaboração de projetos em conjunto com o Ministério da Educação e as secretarias regionais. As atribuições do BNDES complementariam o papel desses órgãos, que continuariam responsáveis pela atualização do Plano Nacional de Educação, definição curricular e pedagógica, determinação das metas de desempenho e de qualidade, realização de exames e qualificação de profissionais.

Banco deveria atuar na melhoria da qualidade do ensino básico e na implementação de projetos na área

A transformação do BNDES passa pela conclusão de que não há mais espaço para o papel de simples provedor de empréstimos subsidiados. O declínio da participação da indústria na composição do PIB, a baixa competitividade da

maioria dos seus segmentos e a sua reduzida inserção nas cadeias globais de produção atestam que os enormes e contínuos subsídios não elevaram o crescimento potencial nas últimas décadas.

A implementação da TLP, a maior capitalização dos bancos privados, as novas fontes de crédito e a estabilidade da inflação contribuirão para o alongamento dos prazos dos recursos alocados pelo setor privado. Nesse contexto, o BNDES poderia atuar na concessão de garantias aos provedores de crédito para investimentos. Em contrapartida, receberia remuneração atrelada à variação do valor da empresa. Isso estimularia a expansão do mercado de crédito de longo prazo.

O correto seria o BNDES elevar sua alocação em atividades (e.g., infraestrutura) que geram maior eficiência econômica e retorno social, além de criar mecanismos para eliminar o acesso continuado dos tomadores dos seus financiamentos. Ao mesmo tempo, a instituição precisa interromper a oferta de crédito para capital de giro, pois esse não é o seu papel.

A desmobilização da carteira de ações do BNDES é necessária. Não é sua função manter participação em empresas por período prolongado, pois isso limita o crédito e desestimula o desenvolvimento do mercado de capitais. A carteira do BNDES totaliza mais de R\$ 100 bilhões, sendo que as maiores participações são Petrobras (R\$ 53 bilhões), Vale (R\$ 16 bilhões), Eletrobrás (R\$ 9 bilhões), JBS (R\$ 9 bilhões), Suzano (R\$ 7 bilhões) e Copel (R\$ 2 bilhões). Em uma situação normal, o processo teria de ser gradual para não ter impacto significativo nos preços de mercado. Assumindo uma venda diária de 5% do volume médio negociado por dia de cada papel, a desmobilização dessas posições demoraria: Petrobras (2,5 anos), Vale (1,2 ano), Eletrobrás (3 anos), JBS (2,9), Suzano (2,6) e Copel (3,5). Há participações que demandariam uma estratégia diferente, pois a liquidez é baixa e a posição é expressiva, como na Marfrig (34% do capital).

O volume recente de emissões primárias e secundárias sugere que há espaço para que essa desmobilização seja bem mais rápida. A redução dos juros e a percepção de maior estabilidade econômica podem estimular o aumento da participação em renda variável de investidores locais - com a redução da rentabilidade de instrumentos de renda fixa - e de estrangeiros - cuja participação no mercado local tende a crescer, após o recuo dos últimos anos.

O governo pode resgatar a atuação do BNDES na desestatização da década de 90, estabelecendo-o novamente como coordenador e agente operacional da

privatização e da concessão de serviços públicos no âmbito federal e subnacional, bem como da venda de ativos e de empresas controladas por estatais. A instituição também precisa expandir seus serviços para incluir a prestação de consultoria de projetos para Estados e municípios, ainda mais quando o recuo dos seus empréstimos elevou a sua ociosidade. A média anual dos seus financiamentos diminuiu de R\$ 162,3 bilhões entre 2010 e 2015 para R\$ 76,1 bilhões entre 2016 e 2018. Isso agilizaria o processo de modernização do Estado.

A alocação dos recursos públicos melhoraria com a absorção pela instituição de outros órgãos, como partes do BNB e do BASA que operam como banco de fomento. A incorporação da Finep também contribuiria para a elevação da eficiência na concessão de crédito para pesquisa e desenvolvimento. A transferência para o BNDES da gestão do fundo de investimentos FI-FGTS melhoraria igualmente essa eficiência, caso não seja tomada a decisão mais coerente de devolução imediata dos recursos aos correntistas.

Uma outra mudança seria a autorização para movimentação do eventual excedente de funcionários do BNDES para áreas carentes de pessoal no governo. Isso melhoraria o serviço da administração pública e contribuiria para o ajuste do corpo funcional do banco, no contexto da acertada aceleração na devolução de recursos para o Tesouro - R\$ 126 bilhões em 2019.

Não será fácil para o BNDES sair da posição confortável de ser o único provedor de crédito de longo prazo. Todavia, caso a estabilidade econômica seja sustentável nos próximos anos, não haverá alternativa senão buscar uma nova missão para a instituição. Sem essa transformação, o BNDES continuará falhando no papel de fomentar o desenvolvimento e será, mais cedo ou mais tarde, desnecessário.

Nilson Teixeira, Ph.D. em economia pela Universidade da Pensilvânia, escreve quinzenalmente neste espaço

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 24/07/2019

Seção: Empresas

Autor: Maria Luíza Filgueiras e Ana Paula Ragazzi | De São Paulo

Título: Privatização da BR Distribuidora põe R\$ 8,56 bi no caixa da Petrobras

A privatização da BR Distribuidora vai colocar no caixa da Petrobras pelo menos R\$ 8,56 bilhões e deve duplicar a liquidez em bolsa da líder do mercado de

combustíveis e lubrificantes. É a maior oferta de ações desde abril de 2015 e a maior operação do processo de desinvestimentos estatais do novo governo via mercado de capitais.

A ação da BR foi precificada ontem a R\$ 24,50 na oferta subsequente de ações (follow-on), conforme antecipado pelo **Valor PRO**, serviço de notícias em tempo real do **Valor**. Com alta demanda de investidores, o lote adicional também foi exercido, chegando aos R\$ 8,56 bilhões. Se exercido também o lote suplementar - o que fica a critério dos bancos coordenadores da oferta e eles têm 30 dias para decidir fazê-lo -, o volume total da operação sobe a R\$ 9,63 bilhões.

Excluídos 1,65% de custos sobre o valor da oferta, esse montante vai direto para o caixa da Petrobras, que era a acionista vendedora. Com essa operação, o volume de vendas de participações acionárias detidas por estatais em bolsa desde outubro já atinge R\$ 32 bilhões.

A Petrobras tinha 71,25% da distribuidora e, com lote adicional e suplementar, pode ficar com 37,5%. Assim, a BR Distribuidora deixa de ser uma empresa de controle estatal e passa a ser uma companhia de capital pulverizado em bolsa. A operação terá um efeito imediato na liquidez das ações - já que, até agora, somente 28,75% das ações estavam em circulação. Com a oferta, o percentual de ações em circulação duplica.

O conselho de administração da BR Distribuidora, que era majoritariamente indicado pela Petrobras, uma indicação pelo Ministério da Economia e outra por funcionários, será modificado pelos novos acionistas e a expectativa é de melhora de governança.

É a maior oferta de ações do ano, seguida da operação recém-concluída do IRB Brasil Re, em julho, e da operação da Petrobras em junho. A tese dos bancos para atrair investidores para a BR é que a saída da Petrobras do controle da companhia dará a ela ganhos de eficiência por deixar de funcionar sob os parâmetros de uma estatal. Hoje, a BR tem que fazer licitações para a distribuição de seus produtos por trechos e sempre faz as contratações de empresas pelo menor preço oferecido. A partir de agora, ela pode se desamarrar desse modelo e pensar em contratos, por exemplo, regionais em que negocia com uma empresa condições mais vantajosas e eficientes.

Outro aspecto é em relação à equipe, destacou uma fonte. A BR será capaz de oferecer planos de remuneração que atraiam profissionais que julgar mais qualificados e preparados para as funções e para esse novo momento de melhora de eficiência. A empresa teria relatado, no ano passado, dificuldades de contratar um diretor financeiro, por exemplo. As informações que circularam

era que, nas concorrentes, executivos de primeira linha recebem cerca de 30% a mais do que a BR pode pagar. Espera-se também um plano de demissão voluntária, para que a empresa enxugue o quadro ou consiga realizar as substituições que julgar necessárias.

A companhia prometia ajustes semelhantes quando fez sua oferta inicial de ações (IPO), mas o argumento para não ter entregado esses ganhos antes, segundo gestores, foi o fato de a Petrobras ter seguido no controle. Como agora a petroleira sai do comando, o mercado resolveu refazer a aposta. "Apesar de o risco ser alto, nenhum outro ativo hoje no mercado oferece um potencial de valorização tão alto quanto a BR", disse um gestor. Ele observa que nesse sentido também a Petrobras foi inteligente ao manter 37,5% da empresa. "Se o plano da BR der certo, daqui a dois ou três anos a Petrobras fará um novo follow-on e captará toda valorização esperada para BR", afirma.

Para uma fonte próxima à distribuidora, a operação pode colocar pressão maior sobre as concorrentes em bolsa - Ipiranga, do Grupo Ultra, e a Raízen. Isso porque, se confirmadas a melhora de liquidez e especialmente de governança, essas companhias se tornam mais comparáveis. O mesmo não acontece quando há controle estatal e os investidores automaticamente atribuem um desconto ao papel. "Assim, a BR Distribuidora pode disputar atenção de investidores que estavam concentrados nas concorrentes privadas", diz essa fonte.

Apesar da melhora de liquidez e de governança esperadas, alguns analistas ainda veem riscos para a operação, uma vez que a distribuidora continua tendo um vínculo relevante com a Petrobras. "O setor de distribuição de combustível ainda é bastante dependente da política de preços da Petrobras", diz a analista Diana Stuhlberger, da Eleven Financial, em relatório.

Grandes gestoras brasileiras independentes e ligadas a bancos entraram com força na oferta, segundo as fontes. Entre elas, a SPX Capital, a Truxt, a XP Asset e os bancos Itaú e Safra, apurou o **Valor**. Também houve participação, em menor medida, de investidores estrangeiros.

Ontem pela manhã, os bancos coordenadores tinham contabilizado uma demanda três vezes maior que a oferta para a ação ao preço de R\$ 24, conforme duas fontes. A demanda a R\$ 25 era um pouco inferior ao livro, mas como interesse dos investidores na operação e a valorização da ação no dia, os bancos conseguiram subir um pouco o preço para o meio do caminho. A ação da BR subiu 2,04% em sessão de queda do Ibovespa.

Os bancos coordenadores da oferta são J.P. Morgan, Citi, Bank of America, Credit Suisse, Itaú BBA e Santander. **(Colaborou André Ramalho, do Rio)**

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 24/07/2019****Seção: Empresas****Autor:****Título: Destaques**

Vale volta a operar mina

A Agência Nacional de Mineração (ANM) autorizou o retorno parcial das operações a seco do Complexo de Vargem Grande, da Vale. Em fato relevante, a Vale informa que a autorização possibilitará o retorno parcial e progressivo das operações a seco do complexo, totalizando em torno de 5 milhões de produção adicional em 2019 e incrementando, como consequência, a oferta do minério de ferro chamado "Brazilian Blend Fines (BRBF)". A Vale reafirmou a projeção de vendas de minério de ferro e pelotas em 2019 de 307 a 332 milhões de toneladas, já anteriormente divulgada, e acrescentou que a expectativa atual é que as vendas fiquem ao redor do centro da faixa. As operações de todo o complexo de Vargem Grande foram interditadas em 20 de fevereiro deste ano por determinação da própria ANM, visando prevenir eventuais gatilhos que pudessem comprometer a estabilidade das barragens, em decorrência de atividades desenvolvidas no local.

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 24/07/2019****Seção: Empresas****Autor: Ana Paula Machado e Francisco Góes | De São Paulo e do Rio****Título: Vale coloca à venda ativos de manganês**

A Vale, pela terceira vez, colocou à venda ativos de sua operação de manganês no Brasil. Segundo apurou o **Valor**, a empresa pretende se desfazer de três unidades de ferro-ligas, sendo duas em Minas Gerais (Barbacena e Ouro Preto) e uma na Bahia (Simões Filho), e de uma mina cativa, Morro da Mina, que atende as unidades de MG. Fonte de mercado com conhecimento da operação disse que o preço dos ativos de manganês da Vale estaria próximo dos US\$ 200 milhões.

As minas de ferro manganês do Azul, em Carajás (PA), e de Urucum (MS) não fazem parte do pacote de ativos de manganês e ferro-ligas à venda, apurou o

Valor. O conselho de administração da Vale deve apreciar o tema da venda da área de manganês e ferro-ligas na reunião do dia 31 de julho.

A brasileira Burityrama e a suíça Glencore estariam interessadas nesses ativos, segundo fontes. Procurada, a Glencore negou que estaria olhando o negócio. A Burityrama não retornou até o fechamento desta edição.

O mandato para esse negócio seria do Barclays, apurou a reportagem. Procurado, o banco informou que não comentaria a informação. A Vale também disse que não fala sobre o assunto.

Na última vez que a companhia colocou os ativos à venda, há cerca de seis anos, a Vale pediu US\$ 300 milhões pelo negócio. Mas, como haviam pendências ambientais em Simões Filho, os interessados ofereciam um preço bem menor que o estimado pela mineradora. "O desconto era muito grande. Assim, ela [Vale] desistiu da venda", disse uma fonte com conhecimento do assunto. Além disso, as minas estariam exauridas e a Vale completaria com a compra de terceiros a sua demanda por manganês nas usinas de ferro-ligas. Esses seriam os entraves para a conclusão da venda na época, o **Valor** apurou.

As minas que estarão fora do negócio, a do Azul, no Pará, e a de Urucum, no Mato Grosso do Sul, estão dentro de complexos onde a Vale produz minério de ferro. Azul está encravada na reserva mineral de Carajás, estratégica para a Vale, e encontra-se em fase próxima da exaustão. Urucum está em complexo em que a empresa também explora minério de ferro.

Em 2012, a mineradora vendeu as operações de ferro-ligas da Europa para subsidiárias da Glencore por US\$ 160 milhões. O negócio envolveu as operações situadas na França e na Noruega.

A nova tentativa de venda dos ativos no Brasil reforça a intenção da companhia de voltar as atenções para seus negócios principais, minério de ferro, metais e carvão. Segundo uma fonte, a Vale quer evitar "distrações".

Ao mesmo tempo, a área de manganês e ferro-ligas representa uma fatia pequena do negócio da Vale. Em 2018, essa área contribuiu com um lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) de US\$ 160 milhões, cerca de 1% do Ebitda total da mineradora no ano passado, de US\$ 16,6 bilhões.

No primeiro trimestre deste ano, o Ebitda da área de manganês e ferro-ligas foi de US\$ 27 milhões. Se o valor for extrapolado para o ano, o negócio de manganês da Vale faria um Ebitda acima de US\$ 100 milhões este ano.

Outro aspecto a ser considerado pelo mercado é o maior interesse no uso do manganês como uma das ligas para a produção de baterias de carros elétricos, assim como o lítio, níquel, cobalto e cobre. Estudos mostram que em 2025 entre 10% a 15% da frota mundial serão de veículos elétricos, e essa alta será puxada principalmente pela China e Europa. Com isso, a corrida por minerais com concentração grau bateria está cada vez maior ao redor do mundo. Países como a Austrália perceberam essa tendência e os australianos despontam como um dos grandes produtores dessa nova mineração.

No Brasil, de acordo com dados da Agência Nacional de Mineração (ANM), as reservas de manganês com teor médio de 32,5% chegavam a 587 milhões de toneladas em 2008, o último dado disponível no órgão. As principais reservas nacionais, segundo o levantamento, estão localizadas nos estados de Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Bahia e Pará. Minas Gerais é o que possui as maiores reservas, 511 milhões de toneladas de manganês. Cabe lembrar que, tradicionalmente, o manganês sempre foi considerado como o "patinho feio" da mineração.

O minério de manganês é processado nas planas de ferro-ligas e se transforma em uma liga metálica usada na produção de aço. No caso da Vale, o ferro-ligas de manganês é utilizado como matéria-prima para a produção de aço carbono e aço inoxidável.

O mercado de ferro-ligas de manganês é caracterizado por um grande número de participantes que competem principalmente com base no preço. Os principais fatores competitivos desse mercado são os custos do minério de manganês, da eletricidade, da logística e dos redutores, tais como coque, carvão e carvão vegetal.

Os concorrentes da Vale no mercado brasileiro são cerca de uma dúzia de fundições, a maioria não integradas e algumas sendo clientes da própria mineradora na compra de minérios de manganês. **(Colaborou Maria Luíza Filgueiras)**

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 24/07/2019****Seção: Empresas****Autor: Stella Fontes | De São Paulo****Título: Minério de ferro cai mais e sinais de sobreoferta de aço preocupam**

Os preços do minério de ferro caíram pelo segundo dia consecutivo no mercado transoceânico, diante das restrições do governo à produção de aço no Norte da China e dos sinais de que a oferta de produtos siderúrgicos pode ter superado a demanda naquele mercado. Nesse ambiente, que impõe mais riscos de desvalorização do que de alta, o banco suíço Julius Baer mudou de neutra para cautelosa a expectativa para o minério.

Com quedas entre 4,5% e 6,5% desde as máximas da semana passada, a commodity vinha em um rali que começa a enfrentar resistências, escreveu o chefe de pesquisa do banco, Carsten Menke. Para 12 meses, o Julius Baer tem preço-alvo de US\$ 75 por tonelada da matéria-prima siderúrgica, refletindo a expectativa de recuperação da produção no Brasil e de arrefecimento da demanda na China. Em três meses, a projeção do fim de junho era de preço-alvo de US\$ 95 por tonelada.

Após a baixa de quase 3% de anteontem no mercado à vista, a tonelada do minério com pureza média de 62% entregue no porto de Qingdao caiu 0,4% ontem, ou US\$ 0,51, para US\$ 117,82, de acordo com a publicação especializada "Fastmarkets MB". Já os contratos mais líquidos com entrega em setembro registraram perda de 5 yuans na Bolsa de Commodity de Dalian, para 880 yuans a tonelada.

Além de limitar as operações nas siderúrgicas do Norte da China por alguns dias em julho, especialmente no processo de sinterização do minério fino, o governo impôs a redução da movimentação de caminhões nos portos de Jingtang e Caofeidian entre 22 e 29 de julho, de acordo com fontes da indústria ouvidas pela Fastmarkets MB.

Do lado da oferta, a Vale anunciou que a produção de finos de minério recuou 34% no 2º trimestre, para 64 milhões de toneladas, em linha com o esperado pelo mercado. Por outro lado, a mineradora brasileira comercializou 4,5% mais pelotas e finos, seu principal produto, no intervalo, frente aos três primeiros meses do ano (70,8 milhões de toneladas). Os números indicam que a produção pode ter se estabilizado após o desastre em Brumadinho (MG), em 25 de janeiro, com reflexos na oferta global.

Para Menke, o cenário de aperto na relação entre oferta e demanda de minério está se suavizando, com a menor ocorrência de interrupções de operações, o aumento dos estoques de produtos siderúrgicos e a produção de aço deixando para trás o pico sazonal. Do lado da oferta, no Brasil, as exportações de minério começaram a se recuperar com a retomada de operações da Vale e, na Austrália, os embarques no maior porto local para a commodity atingiram novo recorde em junho.

Já a demanda de matéria-prima pelas siderúrgicas chinesas, acrescenta Menke, deve se enfraquecer nos próximos meses, acompanhando a menor produção de aço do país e, uma vez que essas usinas operaram em ritmo acelerado em boa parte do ano, "sinais de excesso de oferta estão se materializando".

Segundo o especialista, os estoques de aço detidos por traders na China começaram a subir no início de junho, embora tipicamente mostrem um declínio gradual ao longo do verão no Hemisfério Norte. "Vemos mais risco de desvalorização do que de alta para os preços [do minério], mesmo no curto prazo. Enquanto isso, para o aço, acreditamos que os preços devam permanecer limitados. No longo prazo, a transição da China do crescimento impulsionado pelo investimento para o consumo se tornará um obstáculo à demanda de aço e a maior oferta de sucata reduzirá a dependência das siderúrgicas do minério de ferro", escreveu.

Na sexta-feira, a Fastmarkets MB informou que os estoques de minério nos 45 principais portos chineses totalizaram 116,82 milhões de toneladas, com alta de 2,69 milhões de toneladas frente à semana passada. Esse foi o primeiro aumento desde maio.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 24/07/2019

Seção: Legislação e Tributos

Autor: Beatriz Olivon | De Brasília

Título: Carf mantém cobrança fiscal de R\$ 5,22 bilhões da Petrobras

A Petrobras sofreu ontem, no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), nova derrota na disputa bilionária travada com a Receita Federal sobre aluguel de plataformas petrolíferas. O placar, por enquanto, é desfavorável na esfera administrativa. Porém, na Justiça, a empresa obteve uma vitória parcial, que já foi levada à segunda instância.

A companhia tem vários processos sobre o tema. São nove em tramitação no Carf. Venceu em três e perdeu em quatro - incluindo uma derrota na Câmara

Superior, última instância do tribunal administrativo. E dois julgamentos ainda não foram concluídos.

O valor total da tese é estimado pela empresa em R\$ 45,45 bilhões, de acordo com seu Formulário de Referência. As autuações, referentes ao período de 2009 a 2013, incluem Cide, PIS e Cofins-Importação e Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF). Não foram mais lavrados autos de infração a partir de 2014, segundo o advogado da empresa, Tiago Lemos de Oliveira, por causa de uma mudança em lei.

A discussão central é a mesma: a divisão de contratos de aluguel (afretamento) e de prestação de serviços em plataformas. A empresa costuma fazer dois contratos, deixando a maior parte do valor para o de afretamento, que não é tributado. A Receita Federal, porém, não aceita essa separação - normalmente quando a diferença é grande - e tributa toda a operação como importação de serviços.

Ontem, a derrota foi no valor de R\$ 5,22 bilhões. O processo, que cobra PIS e Cofins do ano de 2013, foi julgado pela 2ª Turma da 3ª Câmara da 3ª Seção, no período da manhã. À tarde, outra turma julgou cobrança do mesmo ano, referente à Cide. Nesse caso, só foi proferido voto do relator, favorável à Petrobras. O julgamento foi suspenso por pedido de vista.

Pela manhã, em sustentação oral, o advogado Tiago Lemos de Oliveira afirmou que a fiscalização não provou a acusação de que a partição seria simulada. "A execução simultânea dos contratos é característica da operação", afirmou. Ele acrescentou que o objetivo da Petrobras não foi o de reduzir a tributação. "É um procedimento usado por toda a indústria."

Já o procurador Fabrício Sarmanho de Albuquerque, da Fazenda Nacional, destacou que a Receita Federal não autua todos os contratos que analisa, só os que demonstram "artificialidade". "É lícito repartir os contratos, mas isso não significa que toda bipartição é blindada", disse em sustentação oral.

O julgamento foi definido por cinco votos a três. Prevaleceu o entendimento do relator, conselheiro Gilson Macedo Rosenburg Filho, representante da Fazenda. Ele considerou tratar-se de uma só contratação, artificialmente bipartida (processo nº 16682.722011/2017-17).

Esse não foi o mesmo entendimento do relator do processo que começou a ser julgado na tarde de ontem pela 1ª Turma da 2ª Câmara da 3ª Seção (nº 16682.722012/2017-53). Representante da Fazenda, o conselheiro Charles Mayer de Castro Souza, entendeu que a Receita deveria comprovar que o planejamento tributário foi abusivo.

Hoje, a 1ª Turma da 3ª Câmara da 3ª Seção retoma julgamento de outro processo sobre o tema, no valor de R\$ 2,68 bilhões (nº 16682.720836/2014-46). A sessão está suspensa desde junho. Por enquanto, três conselheiros votaram para manter a cobrança e dois para cancelar. Outros três ainda irão votar.

No Judiciário, a Petrobras obteve um interessante precedente. O juiz Eduardo Rocha Penteado, da 14ª Vara Federal do Distrito Federal, considerou que a autuação não poderia ter como base o valor total contratado, sem indicação da quantia considerada abusiva no contrato de afretamento.

"Nem o contribuinte está certo em superfaturar o contrato de afretamento nem a Receita está com a razão em considerar o valor total dos contratos", afirma o juiz. Na sentença, ela anula a cobrança. Porém, determina que a Receita refaça a autuação fiscal. Após recurso da Fazenda Nacional, o caso aguarda julgamento no Tribunal Regional Federal (TRF) da 1ª Região.

No TRF da 2ª Região, há precedente contrário à Petrobras. O caso foi levado à Justiça por uma prestadora de serviços. Em decisão monocrática, o juiz federal convocado Eugenio Rosa de Araujo afirma que a construção contratual usada pela Petrobras só encontrou amparo na legislação a partir de 2014, com a edição da Lei nº 13.043. O caso transitou em julgado em 2017.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: Anne Warth Julia Lindner

Título: Programa deve reduzir preço de gás em até 40%

Projeção para os próximos dois anos foi feita no anúncio do Novo Mercado de Gás, plano do governo para incentivar investimentos

Principal aposta para reindustrializar o País, o governo lançou ontem o Novo Mercado de Gás, programa que visa a reduzir o preço do insumo em até 40% nos próximos dois anos. Com o plano, a União quer incentivar o aumento de investimentos, enfrentar monopólios e diversificar o número de empresas que atuam no segmento. A ideia é criar um ambiente de mercado e aproveitar o aumento da oferta do gás oriundo das áreas do pré-sal. Entre as medidas anunciadas ontem, o presidente assinou um decreto para criar o Comitê de Monitoramento da Abertura do Gás Natural. O colegiado terá como função avaliar o cumprimento das ações que já foram anunciadas nas últimas semanas.

Além disso, há iniciativas para serem desenvolvidas a partir deste ano e até 2023. As linhas gerais do programa já haviam sido anunciadas há um mês, no dia 24 de junho, em reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

O colegiado é formado pelos ministros do governo, entre eles o ministro da Economia, Paulo Guedes, e presidido pelo **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**. Para cumprir a promessa de reduzir o custo do gás, a gestão Bolsonaro aposta em medidas infralegais, que não precisam ser aprovadas por parlamentares, adotadas pelo CNPE, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) e Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Nas últimas semanas, a Petrobrás assinou dois acordos com o Cade para cessar condutas anticompetitivas e sair dos segmentos de gasodutos de transporte e de distribuidoras de gás. Essa é uma das medidas cujo cumprimento será acompanhado pelo comitê criado ontem. Fundamental para o sucesso do plano, a adesão dos Estados será incentivada. A União promete transferir por ano de R\$ 5 bilhões a R\$ 6 bilhões do fundo social do pré-sal ao conjunto dos Estados que privatizarem suas empresas de distribuição de gás e adotarem medidas para abrir o mercado – como a criação de agências reguladoras estaduais e da figura do consumidor livre (que pode adquirir gás de qualquer empresa).

Os Estados que adotarem o maior número de medidas receberão mais dinheiro e também poderão obter autorização para tomar financiamentos com garantia da União. Preço. O ministro da Economia, Paulo Guedes, prevê que o preço do gás natural vai cair nos próximos dois anos “com certeza”. Segundo ele, porém, não é possível estimar o percentual da redução. Citando como referência preços praticados na Europa, EUA e Japão, ele disse que, no Brasil, o preço da molécula de gás precisa chegar a, pelo menos, US\$ 7 ou US\$ 8 por milhão de BTU (unidade térmica britânica, na sigla em inglês). Hoje, o preço do gás varia entre US\$ 12 e US\$ 14 por milhão de BTU.

“Tem gente que estima em até 40% em dois anos a queda do preço no Brasil. Temos certeza que o preço vai cair. Que o preço vai cair, vai. Se vai cair 20%, 30%, 40% ou mais, não sabemos”, disse. O ministro falou ainda que o novo programa vai quebrar monopólios e, com isso, “todo mundo quer se juntar ao barco”. “Vem gás da Bolívia, do fundo do oceano, do pré-sal, vem da Argentina, e isso vai derrubar o preço do gás.” O presidente executivo da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado, Augusto Salomon, elogiou as medidas, mas cobrou respeito aos contratos de concessão em vigor.

“Os governos estaduais possuem plena competência para desenvolverem o arcabouço regulatório que garanta agências reguladoras autônomas, independentes e com corpo técnico qualificado, atuando em benefício dos consumidores como um todo e, em paralelo, mantendo a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro das concessões.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 24/07/2019****Seção: Economia****Autor: A.W. e J.L.****Título: Governo quer liberar compra de botijão parcialmente cheio**

O governo quer mudar as regras para facilitar a compra de botijões de gás pela população. A proposta em estudo é permitir que os consumidores possam abastecer seus bujões em qualquer distribuidora e liberar a compra de bujões parcialmente cheios – a exemplo do permitido no abastecimento de veículos, que pode ser feito em postos de todas as bandeiras e em qualquer quantidade. De acordo com o diretor-geral da ANP, Décio Oddone, a regulação atual está repleta de proibições e restrições, especialmente para o gás de cozinha.

“Aumentar oferta e dar transparência aos preços não basta”, disse ele. Hoje, os bujões são vendidos, em média, a R\$ 70. Segundo ele, o custo do produto é de R\$ 26; tributos estaduais representam R\$ 10, e federais, R\$ 2.

A ideia em estudo é revogar a diferenciação nos preços do gás de cozinha. Hoje, o botijão residencial de R\$ 13 kg tem um subsídio, mas todos os demais envasamentos não contam com o mesmo benefício. Outra restrição em vigor – e que também deve ser revista – é a que impede que um botijão de uma determinada marca possa ser abastecido por uma empresa concorrente. A regulação deve ser revista em reunião programada para o fim de agosto, disse o **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**. A decisão será tomada pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e deve entrar em vigor ainda neste ano. Para Oddone, a permissão para que os consumidores possam encher seus botijões com o volume que quiserem pode beneficiar a população mais carente.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 24/07/2019****Seção: Economia****Autor: Mônica Scaramuzzo****Título: Petrobrás vende controle da rede de postos BR na Bolsa por R\$ 9,6 bilhões**

Novas prioridades. Com demanda alta por papéis, petroleira vende ações e sua participação na distribuidora cai de 70,3% para 37,5%; atual diretoria da estatal considera que ter o domínio da distribuição de combustíveis não faz parte de seu negócio principal

A BR Distribuidora não é mais controlada pela Petrobrás. A estatal brasileira concluiu ontem a venda de ações de sua rede de postos de combustíveis que tinha oferecido ao mercado e colocará em seu caixa R\$ 9,6 bilhões. Com isso, a fatia de 70,3% que a petroleira detinha na companhia caiu para 37,5% e ela abriu mão de seu controle. Em abril, o Estado antecipou que a Petrobrás planejava se desfazer do controle da maior rede de postos de combustíveis do País pelo mercado e não por meio da venda a um comprador individual. Assim, a estatal fez uma nova emissão de ações da BR, que abriu seu capital em 2017. Com esse movimento, atrairia os investidores globais. Segundo informações de mercado, a aquisição foi feita sobretudo por investidores estrangeiros.

Inicialmente, a Petrobrás venderia o equivalente a 30% de participação. Como a demanda pelos papéis da BR foi alta, porém, a estatal conseguiu vender um lote adicional de ações. Em comunicado divulgado na noite de ontem ao mercado, a estatal informou que o preço da ação para a oferta foi definido em R\$ 24,50. Com isso, a operação somou R\$ 8,5 bilhões, com a fatia da estatal caindo para 41,2%. Com o lote adicional, a participação caiu para 37,5% e a estatal obteve R\$ 9,6 bilhões. A transação foi conduzida pelos bancos JP Morgan, BofA (Bank of America Merrill Lynch), Credit Suisse, Citi, Itaú BBA e Santander. Dinheiro no caixa. Com a operação concluída ontem, a Petrobrás avança com passos rápidos em seus planos de venda de operações.

Roberto Castello Branco, presidente da estatal, anunciou que em sua gestão seria priorizada apenas a exploração de petróleo, mais rentável do que outras atividades nas quais a estatal investiu nos anos da gestão do PT. Entre outras vendas, a companhia levantou recentemente US\$ 8,5 bilhões quando a francesa Engie adquiriu a rede de gasodutos TAG. A petroleira pretende ainda levantar mais de US\$ 10 bilhões oferecendo oito refinarias ao mercado. A empresa também deverá vender suas distribuidoras de gás canalizado, processo que já está em andamento – empresas ouvidas pelo Estado dizem estar apenas esperando a petroleira formalizar a oferta. Ainda no governo de Michel Temer, em 2017, a Petrobrás já tinha se desfeito de parte das ações da distribuidora, mas manteve seu controle.

A companhia protagonizou uma das maiores operações do mercado, ao levantar R\$ 5 bilhões com a abertura de capital. Na época, optou por vender uma participação parcial para fortalecer o caixa e também estabelecer um modelo de governança na subsidiária, já que, ao fazer parte do grupo de companhias listadas no mercado financeiro, a empresa é obrigada a seguir uma série de regras de transparência. Desta vez, o objetivo é outro. A atual diretoria da petroleira considera que não faz sentido ter o domínio do segmento de distribuição de combustíveis porque este não é o seu negócio principal. Na noite de ontem, a estatal também divulgou que seu conselho aprovou uma emissão de papéis de dívida isentos de imposto de renda que podem chegar a R\$ 3,6

bilhões. Os recursos captados serão usados para exploração de cinco blocos que fazem parte do contrato de cessão onerosa da União. / COLABOROU FERNANDA NUNES

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 24/07/2019

Seção: Mercado

Autor: Julio Wiziack, Gustavo Uribe e Talita Fernandes

Título: Bolsonaro cria comitê para encerrar monopólio no gás e fazer preço cair 40%

Decreto estabelece órgão interministerial; para conseguirem empréstimos com União, estados serão estimulados a privatizar

Brasília- O presidente jair Bolsonaro assinou, nesta terça-feira (23), um decreto que cria um comitê interministerial para coordenar a implementação de uma série de medidas que levarão à abertura do mercado de gás, hoje concentrado pela Petrobras.

O plano prevê uma redução de pelo menos 40% no preço do gás nos primeiros dois anos e investimentos na construção da infraestrutura de transporte e distribuição de gás da ordem de R\$ 38,2 bilhões.

Como revelou a Folha, **o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, pretende incentivar o uso do gás para diminuir a participação do diesel. Haverá estímulo para conversão de caminhões como forma de reduzir o custo do frete.

Caberá ao CMGN (Comitê de Monitoramento da Abertura do Mercado de Gás Natural) acompanhar as diversas ações definidas pelo governo.

A diretrizes serão definidas pelo CNPE (Conselho Nacional de Política Energética), a fim de garantir a quebra do monopólio da Petrobras no gás (hoje ela detém 70% do mercado) e a livre competição, que será responsável pela queda do preço do combustível.

Farão parte do comitê representantes da Casa Civil, dos Ministérios da Economia e de Minas e Energia, do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), da ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis) e da EPE (Empresa de Pesquisa Energética).

Em discurso no Planalto, Bolsonaro ressaltou que a medida é uma forma de garantir mais produção de energia a preços mais baratos. "O Paulo Guedes [ministro da Economia] não pode falar em crescimento da economia se não tivermos energia", disse.

Bento afirmou que, "com o alvorecer do novo mercado, até 2029, a nossa produção passará dos atuais 124 milhões para 267 milhões de metros cúbicos de gás por dia".

Guedes disse que o plano é um "choque de oferta". "Agradeço ao presidente Jair Bolsonaro que permitiu esse alinhamento de astros para que isso acontecesse [quebra do monopólio da Petrobras no gás]

"No Brasil são poucos produtores, mercados cartelizados, preços a LOTS e ainda por cima uma chuva de impostos. Sobra o quê? Sobra pouco. Por isso, estamos despertando essas forças competitivas."

Pelos cálculos de Guedes, em dois anos, o preço do gás deve cair pelo menos 40%. "Aqui é US\$ 14 [por milhão de BTU], na Europa é US\$ 8, no Japão, US\$ 8, nos EUA, US\$ 3. Aqui, só com o choque de oferta, temos de chegar a US\$ 7 pelo menos."

Nas simulações mais otimistas do governo, o preço pode cair até 50% no primeiro ano. Segundo as estimativas da pasta da Economia, o impacto mais forte ocorrerá nos primeiros cinco anos.

Caso o preço do gás sofra uma redução de até 30% no primeiro ano, o impacto previsto no PIB da indústria será de 6,34%. Se a queda for de 50%, o PIB sobe 10,5%, e, se o preço cair somente 10%, o PIB se eleva em 2,1%.

A Petrobras aceitou trocar dois processos sancionatórios no Cade por práticas anti-competitivas pela implementação de seu plano de desinvestimento, tanto no gás, até 2021, quanto no ramo petroquímico, com a venda de 8 de suas 13 refinarias.

Para estimular a entrada de novos competidores nos estados, que controlam a distribuição, o governo quer incluir no PFE (Plano de Fortalecimento de Estados e municípios) e no PEF (Plano de Estabilização Fiscal) mecanismos que obriguem os governadores a privatizar suas companhias.

Em troca, estados terão autorização da União para novos empréstimos ou uma participação maior na distribuição de royalties do petróleo nos próximos leilões do pré-sal.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 24/07/2019

Seção: Mercado

Autor:

Título: Boom de negócios virá quando preço do gás cair pela metade

Opinião

Paulo Pedrosa

Presidente da Abrace (associação dos grandes consumidores de energia) e ex-secretário do MME

Brasília- O que o governo anuncia nesta semana com a abertura do mercado do gás é a melhor notícia para a economia brasileira. Os benefícios desse movimento não ficam só no segmento da energia e podem se expandir para vários setores da economia.

O que acontece é emblemático das escolhas que o Brasil fez nos últimos anos. Como na Previdência, o país precisa buscar o caminho da modernidade e olhar para a sua população, que quer emprego, renda e desenvolvimento.

Anova onda de oferta de gás natural que vai chegar com o pré-sal nos próximos anos pode mudar a paisagem da indústria brasileira, que viu o consumo desse insumo permanecer estagnado desde 2011.

As altas tarifas, maiores do que em países como Argentina, México, Estados Unidos e Reino Unido, explicam por que o setor produtivo nacional, para conseguir produzir, substitui o gás por insumos alternativos e mais poluentes, como óleo combustível ou carvão.

O custo competitivo pode gerar 4 milhões de empregos. O modelo que funcionou até hoje é baseado em uma lógica antiga, de país importador.

O gás é considerado uma alternativa aos combustíveis fósseis e tem uma regulação que estimula sua universalização por meio de subsídios cruzados, garantindo a remuneração dos ativos e aumentando custos aos consumidores.

Agora, com o olhar de modernidade, o Brasil passa a promover o crescimento do consumo pela lógica da competição, a partir do pré-sal, que dobrará a oferta disponível em território nacional.

O movimento do governo é decisivo para garantir que, em vez de ser reinjetado, ou liquefeito e exportado, o gás do pré-sal venha para o país, gerando riquezas e emprego.

Para mudar o atual quadro, é inegável a necessidade de aprimorar a regulação dos monopólios naturais e gerar competição para tomar o uso do insumo economicamente viável.

Em um país que, no setor de energia, houve muito desrespeito à racionalidade, a ação do governo para o mercado de gás se suporta na valorização da lógica econômica. Decisões voluntárias de produtores e consumidores precisarão ser tomadas e materializadas em contratos privados, de forma que façam sentido para vendedores e compradores.

De um lado, a opção dos produtores tem de ser segura e mais rentável do que a simples reinjeção ou exportação. De outro, o gás só será comprado pela indústria se garantir a produção a um preço que desloque o concorrente importado e permita que se olhe para o mercado internacional.

Da mesma forma, a produção de energia elétrica a partir de gás deve se mostrar competitiva diante das inovações do setor e da redução do custo das renováveis.

Hoje o MMBTU (unidade térmica usada como unidade de medida da energia para o gás) está em cerca de US\$ 14. Avaliações econômicas demonstram que os negócios se darão na faixa entre US\$3,50 e US\$ 8/MMBTU.

Para que isso aconteça, distribuição e transporte terão de evoluir da lógica atual, que promove a ociosidade dos ativos, para a de sua racionalização e ganhos de escala.

Será isso ou seremos condenados a repetir o passado, ter um crescimento marginal do mercado de gás e fazer do Brasil um país exportador de desenvolvimento.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 24/07/2019

Seção: Mercado

Autor:

Título: Combustíveis caem, e prévia da inflação fecha julho em 0,09%

Rio de Janeiro- A prévia da inflação ficou praticamente estável em julho, em 0,09%, em linha com a variação apresentada no mês anterior, de apenas 0,06%, divulgou nesta terça-feira (23) o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Com os preços comportados, a alta do IPCA-15 em 12 meses é de 3,27%, abaixo da meta do Banco Central para a inflação do país, que é de 4,25% neste ano.

O número reflete a fraqueza da economia brasileira e dá mais fundamentos ao discurso de investidores de que o BC deveria cortar a taxa Selic, atualmente em 6,5%, já na reunião da próxima semana.

O IPCA-15 é considerado uma prévia da inflação oficial (o IPCA) e registra a variação de preços entre a segunda quinzena do mês anterior e a do mês do indicador.

Para essa prévia, o IBGE coletou dados entre 13 de junho e 12 de julho de 2019.

Um dos principais componentes que ajudaram a manter a inflação controlada foi a queda registrada no setor de transporte, de 0,44% em julho, depois de ter subido 0,25% em junho.

O grupo foi influenciado pelo preço dos combustíveis, que tiveram queda de 3%. A gasolina, por exemplo, diminuiu 2,79%, apresentando o impacto negativo mais intenso do mês, informou o IBGE.

Óleo diesel (-1,59%) e gás veicular (-0,49%) também caíram depois de terem registrado alta em junho, respectivamente, de 0,86% e 1,93%.

As passagens aéreas, que já haviam subido 19,98% em junho, avançaram 18,10%, na esteira das férias escolares e da crise da Avianca. Os ônibus urbanos sofreram alta de 0,38%, ante 0,08% dos ônibus intermunicipais e 2,56% dos ônibus interestaduais.

Os números são explicados pelos reajustes em tarifas espalhadas pelo Brasil, como Belém (9,09%), Fortaleza (10%) e Porto Alegre (0,14%).

Já o preço dos alimentos, que havia dado espaço à desaceleração da inflação nos meses anteriores, apresentou leve alta (+0,03%), após registrar queda de 0,64% em junho.

Os alimentos foram impactados pela alta nos preços da batata-inglesa (+8,3%) e da cebola (+12,81%). Já as frutas (-1,22%) e o feijão-carioca (-12,47%) tiveram deflação.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 24/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Joana Cunha

Título: Parecer

PAINELS.A.

Durante a venda da estatal de energia Cteep para a ISA, em 2006, o então diretor do BBVA Reynaldo Passanezi Filho emitiu um laudo para a compradora.

Dizia que, se fechasse negócio, teria que pagar parte das aposentadorias da Fundação Cesp.

Vira virou

Hoje, Passanezi é presidente da ISA Cteep. E a empresa questiona no STF (Supremo Tribunal Federal) e no STJ (Superior Tribunal de Justiça) a obrigação de fazer os repasses. Quer ser reembolsada pelo governo estadual.

Boleto

Os repasses, de cerca de R\$ 15 milhões por mês para 4.800 aposentados, têm sido pagos pela ISA Cteep por decisão do ministro do STF Alexandre de Moraes. Para o advogado dos pensionistas da Fundação Cesp, Marco Antonio Inocente, a ISA tenta burlar uma obrigação. "É algo que consta inclusive no edital."

Outro lado

Procurado, o presidente da ISA Cteep se mani-festou por seu advogado Antonio Carlos de Almeida Castro, para quem o laudo "apenas retrata a situação vigente naquele momento (...). Não é instrumento de estabelecimento de obrigação da companhia objeto da OPA [Oferta Pública de Aquisição de Ações], muito menos de alteração da legislação".

Outro lado 2

A Procuradoria-Geral do Estado de São Paulo afirma, em nota, que o processo está em fase de recurso e aguarda decisão final dos tribunais superiores.

Retorno

Uma solução publicada pela Receita Federal pode ajudar a reduzir o custo do frete rodoviário. O órgão definiu que despesas com rastreadores e vale-pedágio, por serem exigidas por lei, são classificadas como insumo e geram crédito tributário.

com Igor Utsumi e Paula Soprana; colaborou Ivan Martínez-Vargas

VEÍCULO: O Globo

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: MANOEL VENTURA, JUSSARA SOARES E GUSTAVO MAIA

Título: ANP estuda venda fracionada de gás de cozinha

Segundo **ministro de Minas e Energia**, liberação do reabastecimento parcial de botijões e de vasilhames sem a marca de distribuidoras deve sair em agosto. Governo lança plano para reduzir preço do combustível

BRASÍLIA- O diretor-geral da Agência Nacional de Petróleo (ANP), Décio Oddone, afirmou ontem que o órgão deve permitir a venda fracionada de gás de cozinha aos consumidores. Além disso, deve ser liberada a venda de botijão sem marca de distribuidoras. Oddone afirmou que a intenção é que os consumidores tenham a possibilidade de abastecer botijões de gás sem precisar comprar um cheio, como é possível fazer, por exemplo, com o tanque de um carro num posto de gasolina.

O dirigente ressaltou que a proibição no Brasil da venda fracionada de gás de cozinha leva o consumidor a perder o gás residual que pode ter dentro do vasilhame. Oddone comparou essa proibição à hipótese de obrigar motoristas a sempre encherem o tanque do carro no posto de combustível.

— Isso impacta principalmente as famílias de baixa renda, que chegam ao fim do mês sem recursos para comprar um botijão completo. Assim, uma dona de casa pode ser levada a usar carvão, lenha, álcool, correndo riscos — disse.

Oddone afirmou ainda que, atualmente, uma distribuidora de gás não pode encher botijão de outra marca. Isso, de acordo com o diretor, encarece o produto por causa do custo no intercâmbio dos vasilhames de gás entre as empresas de distribuição: — A troca de botijões entre distribuidoras gera custo adicional de logística. Está em estudo a liberação de vasilhames sem marca e o enchimento de vasilhames de outras marcas.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse que a resolução com essas medidas será editada em agosto: — Acreditamos que não só a redução do preço do GLP deverá ocorrer a curto e médio prazo, mas também novos processos para esse mercado. Nós pretendemos que seja implementado em 2019.

QUEDA DE ATÉ 40% NO PREÇO

As declarações foram dadas durante a cerimônia de lançamento do programa Novo Mercado de Gás, que pretende reduzir o preço final do combustível no país com o aumento da competição no setor. Entre os principais pontos do projeto está a redução da participação da Petrobras no setor para alcançar o que o ministro da Economia, Paulo Guedes, tem chamado de "choque de energia barata".

— Isso vai derrubar o preço do gás. Tem gente muito boa que estima em até 40% em dois anos a queda do gás natural. Nós temos certeza de que o gás vai cair — disse Guedes, repetindo estimativas do governo já divulgadas.

Ontem, a Petrobras anunciou redução de 9,8% no preço médio do gás do tipo GLP industrial que é vendido nas refinarias em embalagens acima de 13 kg.

VEÍCULO: O Globo

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: RENNAN SETTI

Título: Petrobras levanta mais de R\$ 9 bi com ações da BR

Com venda de papéis, estatal reduz sua participação na distribuidora de combustíveis de 71,25% para 37,5%, estimam fontes a par da operação. Investidores antecipam melhora na governança e nos resultados da companhia

Os bancos que coordenam a venda de ações da BR Distribuidora detidas pela Petrobras definiram em R\$ 24,50 o preço final da oferta, disseram duas pessoas a par da operação encerrada ontem. Os detalhes finais ainda serão divulgados em fato relevante pela Petrobras, mas, segundo as fontes, a tendência é que a estatal reduza sua participação na empresa de 71,25% para 37,5%, levantando R\$ 9,63 bilhões.

A oferta é do tipo subsequente (follow-on), quando a companhia já tem ações na Bolsa. A rede de postos de combustíveis abriu seu capital no fim de 2017, quando a Petrobras levantou R\$ 5 bilhões com a venda de 29% das ações. Até então, 100% da companhia pertenciam à estatal.

A nova oferta, a maior desde 2015, confirma a demanda sólida por ações no Brasil. Nos últimos dois meses, bancos públicos levantaram R\$ 14,7 bilhões com a venda de participações na Petrobras e da resseguradora IRB na Bolsa.

Segundo as fontes, a Petrobras está vendendo na operação não só o lote inicial de ações previsto, mas também o adicional e o suplementar, elevando a fatia vendida de 25% para 33,75%. Segundo Fabiola Cavalcanti, sócia do Tozzini Freire, a procura foi alta porque agrada aos investidores a ideia de a BR passar a ter capital majoritariamente privado.

— Existe uma expectativa grande sobre os planos do governo para o setor de óleo e gás, e a BR é considerada uma espécie de joia da coroa, sobretudo com o Estado abrindo mão do controle (absoluto).

A procura foi alta porque investidores antecipam aprimoramento da governança e da gestão na companhia.

— Essa operação da BR é, na prática, uma privatização. E a aposta dos investidores é que isso signifique melhores governança e resultados — disse Giovani Loss, do sócio do Mattos Filho.

VEÍCULO: O Globo

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: MARCELLO CORREA

Título: Empresários pressionam por nova tabela de frete rodoviário

Indústria e agropecuária querem que preço mínimo seja base da negociação

BRASÍLIA- Representantes do setor produtivo se reuniram ontem com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, para negociar um consenso em torno da tabela do frete rodoviário, cuja revisão foi suspensa anteontem pelo governo após pressão dos caminhoneiros. Embora sejam contra o tabelamento do serviço, entidades empresariais defendem que o modelo de preços mínimos suspenso deve ser o ponto de partida da negociação com os motoristas, cujos líderes serão recebidos hoje pelo governo.

A nova tabela de frete que havia entrado em vigor na semana passada foi desenvolvida pela Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da USP, mas o cálculo desagradou a caminhoneiros com preços mais baixos que os da tabela anterior em algumas categorias de carga. Diante da ameaça de uma nova greve como a de maio de 2018, o governo cedeu e suspendeu a tabela. Agora, organizações ligadas a setores como indústria e agropecuária querem que a medida volte à mesa de negociação.

— Fomos assegurados pelo ministro de que ele terá uma reunião com os caminhoneiros, numa tentativa de verificar como se pode confluir para uma solução satisfatória para ambos os lados. E certamente, no curto prazo, a gente vai tentar resolver isso e retornar à tabela da Esalq, que é reconhecida como a mais adequada e que reflete os custos mínimos para o setor — disse Mônica Messenberg, diretora de Relações Institucionais da Confederação Nacional da Indústria (CNI), que falou em nome do grupo de mais de dez entidades.

A CNI é uma das entidades que questionam no Supremo Tribunal Federal (STF) a constitucionalidade do tabelamento do frete, introduzido pelo acordo que

encerrou a paralisação de 2018. A ação será julgada pela Corte no dia 4 de setembro.

VEÍCULO: O Globo

Data: 24/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Miriam Leitão

Título: GÁS NO FIM DO TÚNEL

O governo criou um comitê para fiscalizar a abertura do setor de gás e a quebra do monopólio da Petrobras. Entre especialistas, o clima é de otimismo, embora ninguém se arrisque a dizer com precisão quando os preços começarão a cair e em que magnitude. De início, o ministro Paulo Guedes falou em um choque de energia barata em 60 dias. Depois, prometeu preços à metade em dois anos. Ontem, falou em redução de 40% no mesmo período. No mercado, há quem aposte que o processo pode levar de seis a oito anos, por causados investimentos em infraestrutura que terão que ser feitos e para que não haja quebra de contratos. A certeza é que os ganhos não serão de curto prazo.

DESTAQUE DA BOLSA

As empresas que prestam serviços de energia, transporte e água são destaque na bolsa está no. O Índice de Utilidade Pública (Util), que reúne ações desses ramos, disparou mais de 30%, deixando para trás os setores imobiliário, de consumo e financeiro. O economista Felipe Viana, sócio da Valor Investimento, explica que esses papéis subiram na contramão da queda das projeções do PIB. "São empresas que têm receitas mais constantes e que não dependem tanto dos ciclos de crescimento. Quando o mercado entendeu que a economia não iria mais crescer 3%, esses papéis se valorizaram. A aprovação da Previdência também ajudou, porque vai permitir novos cortes da Selic", disse.

A colunista está de férias.

VEÍCULO: O Globo

Data: 24/07/2019

Seção: Editorial

Autor:

Título: Mais uma inútil tentativa de tabelar o frete

Não deveria haver dúvidas de que é impossível fixar preços em um mercado com milhares de agentes
A reunião marcada para ontem em Brasília entre governo e representantes de

caminhoneiros tinha desfecho previsível, como todas as outras em que se discutiu a tabela de fretes.

Mesmo que seja anunciada alguma alternativa que agrade aos proprietários autônomos de caminhões e a transportadoras, mantendo-se o tabelamento, não dará certo. Por ser impossível fixar um preço em um mercado em que existem milhares de agentes, em disputa por um produto escasso —carga, numa fase de estagnação econômica.

O drama dos caminhoneiros é uma aula prática dos estreitos limites do intervencionismo. O início da história remonta ao final do segundo mandato de Lula, com Dilma Rousseff chefe da Casa Civil, quando os reflexos da crise mundial deflagrada em 2008 em Wall Street tornaram preponderante o espírito intervencionista do PT.

Com ativo apoio de Dilma, que aprofundaria a política em seu governo, foi delegada ao BNDES a função de reativar a economia com um tsunami de crédito. Um dos segmentos beneficiados foi o de caminhões, por meio de generosos financiamentos subsidiados para a sua aquisição.

As montadoras podem ter ampliado sua força de trabalho, para atender à demanda, mas a geração de cargas depende de fatores mais amplos, como o próprio crescimento da economia. O que não aconteceu, e quase 3 milhões de veículos passaram a disputar um produto escasso, enquanto o preço do diesel subia.

O resultado foram caminhões ociosos e, por consequência, queda no valor do frete, como ensinam os manuais de economia. Como sempre acontece nessas crises, os prejudicados reivindicam tabelamento. Aproveitaram-se das debilidades políticas do governo Temer, aprovaram uma desastrosa greve — que paralisou parte da economia—, e arrancaram do Planalto uma fantasiosa tabela de preços mínimos para o transporte de cargas.

Como esperado, não funcionou, porque a economia está em virtual estagnação. Continua a não haver carga suficiente. Caminhoneiros acabam de forçar a suspensão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de uma tabela de que discordaram, e foram a Brasília em busca de um reajuste nos fretes entre 30% e 35%.

Se alguma revisão para cima for feita, primeiro, o reajuste não será praticado amplamente; depois, reforçará o incentivo a que grandes donos de cargas adquiram frota própria, ou aluguem caminhões, o mais frequente. No sábado, reportagem do GLOBO revelou que o faturamento da Vamos, empresa que atua neste mercado, aumentou 25% sobre o mesmo período do ano passado.

Pode ser que seja necessário esperar que o Supremo julgue ações diretas de inconstitucionalidade impetradas por entidades empresariais, para que a questão passe a ser tratada com o mínimo de racionalidade. A Carta define o regime econômico como de mercado, com livre concorrência.

VEÍCULO: O Globo

Data: 24/07/2019

Seção: O País

Autor:

Título: Lobão vira réu por corrupção e lavagem de dinheiro em Belo Monte

Ex-ministro de Minas e Energia, seu filho e nora são acusados pela Lava-Jato de Curitiba de receber pagamentos ilícitos que chegam a R\$ 2,8 milhões

O ex-ministro e ex-senador Edison Lobão (MDB-MA), o filho Márcio Lobão e a nora Marta Lobão viraram réus na Lava-Jato de Curitiba por corrupção passiva e lavagem de dinheiro. Eles são acusados de envolvimento em esquema de corrupção na construção da usina de Belo Monte. Segundo a denúncia da força-tarefa do Paraná, os pagamentos ilícitos chegam a R\$ 2,8 milhões, entre 2011 e 2014, por meio do Setor de Operações Estruturadas da Odebrecht. De acordo com os procuradores da Lava-Jato, nas planilhas de propina da empreiteira Lobão era conhecido como “esquálido”. Na época dos fatos, Lobão ocupava o cargo de ministro das Minas e Energia no governo Dilma Rousseff (PT).

A juíza substituta da 13ª Vara Federal Criminal, Gabriela Hardt, determinou o arresto e o sequestro de R\$ 7,8 milhões em bens e ativos financeiros em nome dos três réus. A defesa do ex-senador criticou a decisão e atacou os métodos da Lava-Jato. “A investigação que se deu sobre as obras da Usina Belo Monte é mais uma, dentre tantas, que se lastreia unicamente nas palavras dos delatores. Nada mais. Ao longo dos últimos meses esta estratégia está sendo desmoralizada pelos fatos que estão vindo à tona diuturnamente”, diz em nota o advogado Antônio Carlos de Almeida Castro, conhecido como Kakay.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 24/07/2019

Seção: Política

Autor: Luiz Calcagno/Rodolfo Costa

Título: Caminhoneiros: busca de acordo

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, terá pela frente, hoje, um dos maiores desafios desde que assumiu o posto. No final da manhã, ele terá uma reunião com líderes dos caminhoneiros, que ameaçam deflagrar uma nova paralisação caso não tenham atendidas as reivindicações por remuneração

maior pelo transporte de mercadorias. Os transportadores autônomos estão insatisfeitos, entre outros pontos, com a Resolução nº 5.849/2019 da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que estabeleceu preços mínimos para os fretes. A tabela foi temporariamente suspensa para evitar o acirramento de ânimos entre a categoria, enquanto o governo busca encontrar uma solução para o problema.

A decisão de suspender a planilha de custos, entretanto, obrigou Freitas a se engajar com o outro lado da moeda. Ontem, ele se reuniu com representantes da indústria e do agronegócio, que não abrem mão da resolução, por considerá-la tecnicamente adequada e suficiente para permitir a negociação de outros valores entre caminhoneiros e as empresas que contratam seus serviços. O argumento de entidades patronais é de que a tabela foi feita após uma série de audiências públicas em vários estados, e com base em estudo da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo.

Participaram da reunião de ontem representantes da Confederação Nacional da Indústria (CNI), da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e do Sindicato Nacional da Indústria de Cerveja (Sindcerv). Falando em nome do grupo, ao final do encontro, a diretora de Relações Institucionais da CNI, Mônica Messemberg, explicou que a intenção era questionar o governo sobre a suspensão da tabela de frete da ANTT.

“Ficou esclarecido que não houve revogação. Temos uma suspensão da tabela para permitir a criação de alguns consensos, evitando uma situação de greve”, disse Mônica. “O ministro informou que, amanhã (hoje), terá uma reunião com os caminhoneiros para buscar uma solução satisfatória para ambos os lados. Certamente, a curto prazo, vamos tentar resolver isso e retornar à tabela da Esalq, que é reconhecida tecnicamente como mais adequada, e que reflete os custos mínimos necessários para o setor”, afirmou.

Espaço

Ainda segundo Mônica Messemberg, a indústria é contra o tabelamento, mas aceita a resolução atual da ANTT. “Tabelamento, não. Somos contrários, por definição, e não abriremos mão desse ponto. A tabela reflete os custos mínimos, e acreditamos, tecnicamente, ser a mais razoável para se começar a construção de um preço de frete. Tanto que há espaço para uma série de outras implementações”, disse a executiva. “Tem abertura para pagamento de pedágio, de uma remuneração que seja um lucro ou outro adendo. O ministro está empenhado em um acordo e acredita, seriamente, que isso possa ocorrer. A expectativa é de que tudo termine da melhor forma possível”, afirmou.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Data: 24/07/2019****Seção: Política****Autor: Luiz Calcagno/Rodolfo Costa****Título: "Greve depende do governo"**

Líderes dos caminhoneiros dizem que a possibilidade de decretação de greve está nas mãos do governo. Dentro da categoria, porém, não há clima favorável a bloquear rodovias e cruzar os braços, como ocorreu em maio do ano passado. Apesar de poucos dirigentes acreditarem na possibilidade de o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, apresentar alguma proposta na reunião de hoje, isso não deve implicar o início de uma paralisação. A disposição é a de dar uma nova chance ao Executivo.

A expectativa das lideranças do movimento é que o governo peça mais prazo para elaborar uma nova tabela, alegando que precisa montar uma resolução que atenda às necessidades dos autônomos, embarcadoras e transportadoras. Chegar a um denominador comum que não crie distorções levaria tempo. É algo que a maioria poderia tolerar, prevê o caminhoneiro Ivar Schmidt, líder do Comando Nacional do Transporte.

Os caminhoneiros autônomos, porém, querem mudanças na tabela da ANTT. Eles acusam a Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), que subsidiou a elaboração da resolução da agência, de ser ligada ao agronegócio. O caminhoneiro Gustavo Ávila, que participará da reunião com Freitas hoje, afirma que a tabela apresenta anomalias na diferenciação dos valores pagos aos fretes aos pequenos e grandes transportadores. “É um desequilíbrio absurdo que penaliza os autônomos. Não podemos aceitar isso. Precisamos adequar os valores do eixo do caminhão por quilômetro percorrido”, ponderou.

A aposta de Ivar Schmidt é de que o governo peça prazo até uma data próxima a 4 de setembro, quando o Supremo Tribunal Federal (STF) deve julgar se o tabelamento dos fretes viola ou não a livre concorrência. “Talvez cheguemos a algum acordo. Diria que uma maioria de 80% dos líderes vão aceitar”, destacou. O restante, no entanto, tenderia a propor o início de uma paralisação amanhã ou na próxima segunda-feira.

Não seria a primeira tentativa de uma minoria de caminhoneiros incitarem uma greve em 2019. Além do fechamento e bloqueio de alguns trechos de rodovias entre a noite de domingo e segunda-feira, outros dois movimentos tentaram provocar uma greve ao longo do ano. Um, comandado pelo caminhoneiro

Wanderlei Alves, o Dedeco, e outro sem a participação de líderes, capitaneado sem liderança, pelo “baixo clero” dos transportadores. (RC e LC)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: Simone Kafruni/Ingrid Soares

Título: Gás dará chance à indústria

O programa Novo Mercado de Gás, lançado ontem no Palácio do Planalto, tem potencial para reduzir o custo do insumo à metade em dois ou três anos. Mais do que baratear o combustível, o plano pretende promover a reindustrialização do país, aumentando a competitividade e participação do setor no Produto Interno Bruto (PIB). Pelo menos foi isso que prometeram **os ministros de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, e da Economia, Paulo Guedes, após a cerimônia de assinatura do decreto que instituiu o Comitê de Monitoramento da Abertura do Mercado de Gás Natural (CMGN).

Antes de usar a caneta, o presidente Jair Bolsonaro disse que o Brasil começa a dar certo, porque ele teve a liberdade de escolher pessoas competentes e patriotas para estarem ao seu lado. Bolsonaro ressaltou a sinergia entre os órgãos que confeccionaram o programa com objetivo de promover a abertura do mercado de gás no país. “Eu tenho confiança em nós.”

Albuquerque ressaltou que, atualmente, o preço do gás natural do Brasil é o mais caro em relação ao G20 (grupo das 20 maiores economias do mundo). “Nos Estados Unidos, custa US\$ 3,13 por milhão de BTU (unidade internacional do produto). Aqui está acima de US\$ 10”, comparou. O titular do MME, no entanto, não soube precisar quando a redução vai ocorrer. “É muito difícil dizer em quanto tempo os preços vão cair. O que sabemos é que já estão caindo. Ao longo de dois, três, quatro anos, há expectativa de redução de até 50% da molécula do gás natural”, disse.

Segundo o ministro, uma das propostas é fazer uso do gás para o desenvolvimento do país. “Vai atender não só o transporte, com veicular (GNV), como a geração de energia a um custo mais barato. Hoje o GNV representa 2% a 3% (na matriz de combustíveis veiculares). Isso vai ser incrementado, mas, evidentemente, não é para hoje”, afirmou.

Albuquerque destacou que também está em estudo o fracionamento do gás de cozinha (GLP). “Faremos uma resolução na reunião prevista para o fim de agosto do CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) sobre isso”,

antecipou. Com o fracionamento, o consumidor poderá encher o seu botijão de gás como faz com o tanque do carro. “Hoje custa R\$ 75. A ideia é chegar no posto de abastecimento e pedir para abastecer com R\$ 20, R\$ 30”, disse, sem, contudo, falar sobre queda no preço do GLP.

O ministro Paulo Guedes ressaltou a importância do programa para o setor industrial “Nós vamos reindustrializar a economia brasileira. A indústria sofreu, nos últimos 15 anos, 20 anos, um encolhimento da sua participação no Produto Interno Bruto (PIB), de 21% para 10%. Isso por excesso de impostos e altos custos. Estamos atacando um componente básico que é a energia cara”, assinalou. Segundo ele, se o valor do gás cair 40%, o governo estima uma possível reindustrialização que pode chegar a até 8% do PIB em 10 anos.

“A garantia de que haverá oferta abundante e contínua e preços competitivos para o gás natural é crucial para os investimentos em diversos segmentos industriais”, avaliou o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI) em exercício, Glauro Côrte.

Para Rebecca Maduro, sócia do L.O. Baptista Advogados e especialista em gás, a abertura vai garantir competitividade às empresas eletrointensivas. “A ideia é fornecer a um custo menor para esse segmento e para o consumidor final e criar uma demanda para o gás, que hoje é muito pequena”, disse.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: Thaís Moura

Título: Gasolina volta a subir no DF

A alegria dos motoristas durou pouco, e os preços dos combustíveis no Distrito Federal (DF) voltaram a subir. A gasolina comum, que até sexta-feira era vendida em média por R\$ 3,98, agora é encontrada entre R\$ 4,20 e R\$ 4,35 na maioria dos postos. O presidente do Sindicombustíveis-DF, Paulo Tavares, explicou, em entrevista ao programa CB.Poder, uma parceria do Correio com a TV Brasília, que os preços salgados ocorrem para que o revendedor não perca a margem de lucro. Segundo ele, os impostos representam 43,8% do preço das bombas.

Tavares explicou que, hoje, o preço médio de custo da gasolina é de R\$ 1,80. No entanto, ao somar a carga tributária, os ganhos da distribuidora e o lucro dos revendedores, o valor sobe para mais de R\$ 4. “Juntando os custos da refinaria e os impostos, a gasolina custa R\$ 3,70, esse é o piso. Mas a distribuidora

precisa ter o seu ganho também, pois é ela que cria os aditivos, dá pontuações de programas de fidelidade, faz o marketing, cria postos com uma série de conveniências para o consumidor”, justificou. Para ele, se a gasolina estiver abaixo de R\$ 4, é preciso ter cuidado, pois a qualidade pode não ser boa.

A queda dos preços, quando não há uma redução significativa no cálculo do ICMS ou no repasse da Petrobras, pode ser prejudicial tanto para os donos de postos quanto para os consumidores. Paulo Tavares, que também é empresário, contou que fechou o posto dele por cinco dias, porque não conseguiu acompanhar os preços mais baixos desde a última semana, que chegaram a R\$ 3,86 o litro em algumas revendas do Plano Piloto. “Enquanto o distribuidor tem um lucro de R\$ 0,10 a cada litro vendido, os impostos representam R\$ 1,20”, criticou.

Pesquisa

Levantamento feito pelo Correio ontem, em 31 postos do DF, mostra onde encontrar a gasolina mais barata após o aumento dos preços (veja quadro ao lado). No Plano Piloto, a gasolina mais em conta é vendida pelos postos Shell da 115 Sul e Petrobras da 106 Sul, por R\$ 3,99 e Ipiranga da 204 Norte, por R\$ 4,14. Na EPTG, o combustível varia entre R\$ 3,99 e R\$ 4,19. Já no Centro de Taguatinga, os menores valores são encontrados no Petrolino (R\$ 4,15) e no Nenen’s (R\$ 4,19).

*** Estagiária sob supervisão de Rozane Oliveira**

- **Variação dos preços no DF (em reais)**

Postos 18/7/19 23/7/19

Petrobras – Posto da Lava Jato	3,949	4,189
Petrobras – Eixo W 106 Sul	3,959	3,999
Petrobras – Eixo W 109 Sul	3,989	4,299
Shell – Eixo W 115 Sul	3,899	3,999
Petrobras – Eixo L 214 Sul	3,970	4,300
Petrobras – Eixo L 212 Sul	4,199	4,389
JarJour – Eixo L 210 Sul	3,979	4,309
Petrobras – Eixo L 207 Sul	3,979	4,309
PB – Eixo L 206 Sul	3,978	4,309
Melhor – Eixo L 204 Sul	3,989	4,319
Petrobras – Eixo L 202 Sul	3,979	4,289
Ipiranga – Eixo L 204 Norte	3,999	4,141

JarJour – Eixo L 206 Norte 3,949 4,319
Petrobras – Eixo L 208 Norte 3,949 4,319
Ipiranga – Eixo L 210 Norte 3,939 4,319
Shell – Eixo L 212 Norte 3,939 4,319
Petrobras – Eixo L 214 Norte 4,189 4,359
Ipiranga – Eixo W 115 Norte 3,939 4,319
Petrobras – Eixo W 113 Norte 3,939 4,319
Ipiranga – Eixo W 112 Norte 3,939 4,319
Petrobras – Eixo W 107 Norte 3,939 4,319
Petrobras – Eixo W 103 Norte 3,989 4,299
Petrobras – SIG Quadra 3 3,949 4,359
Shell – SIG Quadra 3 3,949 4,359
Garantia – EPTG 3,969 3,999
Vtex – EPTG 3,897 4,197
Ipiranga – EPTG 3,899 4,199
Petrolino – Taguatinga Centro 3,879 4,159
Nenen's – Taguatinga Centro 3,969 4,190
Shell – Taguatinga Centro 3,969 4,199
Petrobras – SIA Trecho 1 3,899 4,199

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 24/07/2019

Seção: Economia

Autor: Rafaela Gonçalves

Título: Oferta precária

A proposta do governo de estimular a troca de carros a diesel por a gás esbarra na falta de infraestrutura para a mudança. Brasília conta com apenas dois postos de abastecimento de GNV e um deles está em reforma, com o serviço suspenso. Segundo o motorista Asael Gonçalves da Silva, 74 anos, não é incomum ser obrigado a abastecer com gasolina por não ter onde completar o tanque com gás. “A gente precisava ter mais oferta de GNV, que é muito mais econômico. Aqui, a gente enfrenta fila e, muitas vezes, nem todas as bombas estão disponíveis”, reclamou.

O taxista Firmino Moreira, 51, trocou a gasolina por GNV há quatro anos, e garante que compensa financeiramente sair de Valparaíso para abastecer aqui no DF. São 31 quilômetros da cidade ao posto. Ele lamenta, pois em Goiânia a situação é ainda pior. “O único posto que abastecia com gás lá está fechado. Bem diferente do Rio (de Janeiro), onde quase todos os postos têm bomba de

GNV e tem incentivo no IPVA para quem converte o carro”, disse.

O carioca José Edson de Oliveira, 38, sente a diferença de sua cidade natal. “A quantidade de postos e a organização de abastecimento não tem nem comparação. No Rio, é fácil abastecer com gás. Há vários postos disponíveis”, garantiu.

**** Estagiária sob supervisão de Rozane Oliveira***

MME / ASCOM .