

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaques: Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco ou o MME:

Folha de S. Paulo

[Título: Preço do diesel hoje se equipara a o valor na crise de 2008](#) 36

O Estado de S. Paulo

[Título: Erro de cálculo eleitoral e economia sem rumo](#) 59

Correio Braziliense

[Título: A reação da ANP](#) 72

Valor Econômico

[Título: Senadores pedem saída de Parente](#) 107

[Título: Desmobilização ameaça PL da Eletrobrás](#) 110

[Título: Governo já considera esvaziar decreto](#) 113

[Título: Greve dos transportes põe em xeque governo Temer](#) 115

[Título: Custo de liquidação da estatal pode alcançar R\\$ 25 bi, calcula consultoria](#) 111

Sumário

VEÍCULO:	O Globo	4
	Título: A tarefa do Congresso.....	4
	Título: Efeitos imediatos	5
	Título: O governo piscou	7
	Título: A regra não era clara.....	8

Título: Impostos são um dos problemas nos combustíveis	9
Título: Sem amortecedores :	11
Título: Presidenciáveis criticam atuação do governo na crise	12
Título: Tudo por uma trégua	14
Título: Movimento teve apoio de políticos e empresários para cortar imposto	17
Título: Governo insiste na necessidade de reonerar folha	18
Título: Reoneração ameaça retomada da economia, diz CNC.....	21
Título: Combustível de aviação acaba em seis aeroportos	22
Título: Exportadores correm risco de ter contratos cancelados.....	23
Título: Petrobras perde R\$ 47 bi em um único dia	24
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	26
Título: Os reis estão nus	26
Título: Petrobras "mergulha", e venda do pré-sal "só atrai um lance"	29
Título: Em SP, efeito da paralisação se agravaria nesta sexta-feira (25)	29
Título: Perguntas para pensar a greve	30
Título: Desabastecimento leva governo a subsidiar diesel para caminhões	32
Título: Preço do diesel hoje se equipara a o valor na crise de 2008.....	36
Título: Grandes produtores têm reduzido subsídios	38
Título: Ações caem 14%, e Petrobras perde R\$ 47 bilhões em valor de mercado	40
Título: Monopólio da estatal indica porque reação não é igual à alta do pãozinho.....	42
Título: Desabastecimento atinge de mercado a posto de combustível.....	43
Título: Hospitais cancelam cirurgias, e SP teme falta de oxigênio.....	45
Título: SP reduz frota de ônibus, cancela rodízio e obtém liminar para serviços essenciais ..	46
Título: Para economizar combustível, PM reduz rondas nas ruas de São Paulo	47
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	48
Título: Temer reage à pressão para demitir Parente	48
Título: Caos.....	49
Título: Chassis de impostos.....	51
Título: Desânimo na Petrobrás.....	52
Título: Temor pertinente?.....	54
Título: O caos como arma	55
Título: Após crise se agravar, governo cede e anuncia trégua com caminhoneiros.....	56
Título: Óleo diesel passará a ter preço subsidiado	57
Título: Erro de cálculo eleitoral e economia sem rumo	59

Título: Crise expõe fragilidade do governo Temer e articulações para eleição	59
Título: São Paulo teve corte de 15% nos ônibus	61
Título: ANP muda normas para combustíveis.....	62
Título: Petrobrás perde R\$ 47,2 bilhões em valor de mercado	63
Autor: Renata Agostini	64
Título: Em meio à crise, Parente busca tempo para a BRF	64
Título: Sem peças, montadoras suspendem produção.....	66
Título: Município gaúcho 'confisca' gasolina.....	67
Título: Liminar suspende entrega de propostas pela Eletropaulo	67
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	68
Título: Acordo por uma trégua de 15 dias	68
Título: Petrobras derrete na Bolsa	71
Título: A reação da ANP	72
Título: Abastecimento deficiente nas cidades	74
Título: Perdas atingem R\$ 1,7 bi em quatro setores.....	76
Título: Coisa estranha.....	78
Título: 220 postos sem gasolina	80
Título: Não deu para quem quis.....	81
Título: Procons autuam	82
Título: Dia de transtornos no DF	82
Título: Racionamento no aeroporto de Brasília	85
Título: Onde passa um boi, passa uma boiada.....	86
Título: Apostar no bom senso	87
VEÍCULO: Valor Econômico	89
Título: Acordo abre trégua de 15 dias na greve.....	89
Título: Não é pelos 0,79%.....	91
Título: Base maior, WhatsApp recessão e governo fraco amplificaram o alcance	92
Título: Entre empresas de transporte, tom foi de apoio ao movimento	94
Título: Economia mais fraca acelera estrago da greve	96
Título: Paralisação afeta serviços públicos e compromete transporte de passageiros	98
Título: Exportação de açúcar e etanol foi prejudicada	100
Título: Falta de ração ameaça criação de aves e suínos; produtor perde leite	101
Título: Diesel está abaixo da média e subiu menos	103
Título: Arrecadação de ICMS aumenta com combustível mais caro.....	105

Título: Senadores pedem saída de Parente	107
Título: Para interferir na Petrobras, seria preciso buscar outra diretoria, diz presidente....	109
Título: Desmobilização ameaça PL da Eletrobrás.....	110
Título: Custo de liquidação da estatal pode alcançar R\$ 25 bi, calcula consultoria	111
Título: Governo já considera esvaziar decreto.....	113
Título: Greve dos transportes põe em xeque governo Temer	115
Título: Destaques	117
Título: Liminar adia decisão sobre Eletropaulo.....	117
Título: Líder Maersk cria sobretaxa de combustível marítimo	119
Título: Especialista vê petróleo a US\$ 90 neste ano	121
Título: Presidente da Termomecânica prevê expansão de 10% na receita em 2018	122
Título: Grupo Interalli investe R\$ 200 milhões em novo terminal no PR.....	124
Título: Risco de ingerência transforma Petrobras em via de saída da bolsa	125
Título: Ações caem em NY com petróleo e geopolítica	127

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Lydia Medeiros

Título: A tarefa do Congresso

Poder em jogo

Depois de ter viajado ao Ceará para fazer campanha eleitoral em meio à crise dos caminhoneiros, e voltar às pressas para Brasília sob críticas, o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB), reclamou de pagar a fatura sozinho. Há pouca vontade entre os colegas em reduzir os impostos sobre os combustíveis, que têm receitas repartidas com os estados. Pelo menos 11 senadores têm disposição de disputar governos estaduais, e os impactos da decisão de cortar impostos serão, certamente, um tema da eleição.

À noite, o governo anunciou uma solução paliativa e pouco sustentável para estancar a crise, com subsídios à Petrobras para segurar os preços. O Congresso, mesmo em clima pré-eleitoral, terá de tratar do assunto e rever a estrutura da

tributação dos combustíveis. A Câmara votou uma proposta emergencial e mal formulada, com cálculos subestimados sobre as perdas com a isenção de PIS/Cofins para o diesel até o fim do ano. Ontem, os parlamentares agiram como se não houvesse crise e voltaram para os estados. Agora, o Senado terá de trabalhar.

Vácuo de poder

Políticos de vários partidos repetiram ontem que o governo estava acéfalo. O deputado Miro Teixeira desde a quarta-feira vinha alertando para a natureza do movimento dos caminhoneiros e a ausência da ação rápida do governo na solução da crise. “O país está acéfalo, e o governo, no chão. Esse não é um movimento de trabalhadores, é um locaute. E o governo pediu trégua a patrões do setor de transporte, numa confissão de fraqueza”, atacou.

Exército na rua

O prefeito de Manaus, Arthur Virgílio, foi um dos que defenderam ontem o uso de força militar pelo governo para deter a greve dos caminhoneiros. Sem combustível até para o transporte coletivo, a prefeitura de Manaus decretou ponto facultativo hoje. Segundo o prefeito, a intervenção é necessária para que as cidades mais afastadas dos grandes centros e sem saídas rodoviárias não fiquem totalmente isoladas. “Isso não é greve democrática, isso não é direito de ninguém, isso é banditismo, é locaute, é procurar estabelecer o caos para obter dividendos peculiares ou políticos”, disse

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Miriam Leitão

Título: Efeitos imediatos

COM ALVARO GRIBEL (DE SÃO PAULO)

O acordo que o governo fechou com o setor de transporte de carga significa o seguinte: será tirado dinheiro do Orçamento para compensar a Petrobras pelo subsídio dado ao diesel. O governo cedeu no quarto dia da greve dos caminhoneiros e das empresas de transporte. Será criada uma câmara de compensação que vai ressarcir a Petrobras por reajustar apenas uma vez por mês o preço do combustível.

Que a greve era também dos empresários ficou claro em um dos itens do acordo repetido pelo ministro Eliseu Padilha de não reonerar o setor. Quem paga o imposto sobre a folha é quem tem funcionário. Um autônomo, por

definição, não tem. A propósito, greve de empresário, locaute, é proibido por lei. O governo sabe que eles estavam ferindo a lei, mas não teve forças para enfrentá-los. Preferiu tratar o espinhoso tema, diplomaticamente. O governo sabe que está fraco e que o risco que o país corria com essa chantagem era alta demais. O país viveu ontem um dia de Venezuela, com supermercados racionando a compra de produtos e mercadorias faltando, crianças sem aula, e avisos como a que fez a Cedae no Rio, de que poderia haver falta de água. Essa não foi a primeira greve do setor de transporte de carga no país, mas a economia mudou muito e os efeitos agora são mais imediatos.

Durante o dia inteiro o governo negociou com os representantes dos caminhoneiros e da indústria de transporte de carga. Depois que o governo anunciou suas concessões, o Rio anunciou a queda do ICMS. O Rio é que tem a maior alíquota de ICMS sobre combustíveis e tem tido, por outro lado, um grande ganho com o aumento de 70% do pagamento de royalties e participação especial. Há 19 anos, em 1999, o governo enfrentou uma greve muito parecida com a que está ocorrendo agora. Até o negociador era o mesmo: o ministro Eliseu Padilha. O governo chegou a ameaçar usar o Exército para desbloquear as estradas, mas no quarto dia cedeu e recuou dos reajustes de diesel e dos pedágios. É sempre no quarto dia. A diferença entre as outras greves do setor e a atual é que a difusão da tecnologia permitiu que a economia aprofundasse o sistema just in time, ou seja, trabalha-se com pouco estoque e dependendo da entrega diária de produtos.

Com isso, em pouco tempo a economia fica desorganizada. O just in time não é apenas na indústria, é em toda a economia. Outra mudança é que naquela época os caminhoneiros tinham uma liderança clara. Hoje há uma dispersão de líderes, e eles não necessariamente refletem as bases que se organiza por WhatsApp. O que não mudou é que naquela época como agora o apoio das grandes empresas de transporte garantiu o sucesso da greve. Os caminhoneiros decretam a paralisação e realizam os bloqueios nas estradas, mas as empresas que os contratam dão seu aval. O produtor perde sua produção, o consumidor é explorado ao ter que pagar mais caro pelo que encontra, mas o transportador acaba lucrando com as concessões feitas pelo governo, como a que está sendo apresentada agora, de redução de impostos e preços fixos por um tempo.

Há excesso de oferta de transporte de carga, o que deveria dar às grandes empresas do setor poder de barganha para parar o movimento grevista. O governo passado deu um enorme subsídio para a compra de caminhões, mas logo depois o país entrou em recessão e o setor ficou então com capacidade ociosa. Se a economia estivesse funcionando normalmente, seria difícil fazer greve. Os efeitos se espalharam da feira do bairro às grandes negociações em bolsa. A Petrobras foi ontem a empresa que teve a maior queda de ação na bolsa americana, com uma perda de US\$ 12 bilhões, segundo a Economática. O

que a indústria de transporte quer, de fato, como resultado final da greve dos caminhoneiros, é a volta da política de preços que vigorou no governo Dilma, quando o governo controlava os preços de combustíveis, a Petrobras ficava com o prejuízo, os maiores beneficiários do subsídio ao diesel eram os donos das empresas de transporte. Ontem encontrou-se uma fórmula de controle disfarçado. O que acontece a partir de agora é que dinheiro diretamente do Orçamento vai subsidiar um combustível fóssil.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Merval Pereira

Título: O governo piscou

O governo piscou ao, pela boca do próprio presidente Michel Temer, pedir “uma trégua” aos grevistas. E a Petrobras piscou também ao aceitar reduzir em 10% o preço do diesel e congelá-lo por 15 dias. Acabou cedendo sem que os bloqueios tivessem sido levantados, e o acordo, que trará prejuízos ao Tesouro, quebra os limites de gastos impostos pelo próprio governo. As greves de caminhoneiros são frequentes num país que depende de sua malha rodoviária, cada vez em situação mais precária, para o abastecimento das cidades.

Mas, mesmo as que demoraram mais tempo, não provocaram tantos estragos quanto a atual. O governo está nas mãos dos caminhoneiros, sem capacidade de reação. Não é razoável imaginar que não tivesse informações sobre a movimentação dos grevistas, o mais provável é que tenha menosprezado a capacidade de mobilização da classe.

Esquecendo-se de que em diversos governos anteriores, como o de JK, e mais recentemente, desde Fernando Henrique, passando por Lula e Dilma, houve paralisações como essas, em menor escala graças à ação firme e a capacidade de negociação dos governos naqueles momentos.

“O governo tomou a decisão de manter a livre circulação das estradas e, se preciso, com o uso da força militar”, dizia comunicado divulgado do Palácio do Planalto na greve de 1999. Bastaram três dias da paralisação para a greve terminar. Mas os grevistas tiveram ganhos expressivos: congelamento do preço do diesel e das tarifas de pedágio e desativação das balanças que multavam quem estivesse acima do limite de carga.

Ninguém faz um movimento desses, de caráter nacional, sem que lideranças do movimento grevista se reúnam e mantenham contatos entre si. Além do mais, o governo perdeu o controle do Congresso, o episódio da aprovação do fim do PIS/Confins não é trágico, apenas é risível, porque dá para consertar no Senado,

mas o presidente da Câmara, o pré-candidato à presidência Rodrigo Maia, na ânsia de distanciar-se do governo e agradar aos grevistas, cometeu alegadamente um erro de cálculo de nada menos que R\$ 9 bilhões.

O senador Eunício de Oliveira, presidente do Senado, teve que voltar às pressas de Fortaleza para apagar esse incêndio, mas a decisão de se ausentar de Brasília num momento como esse dá bem a mostra de como as principais lideranças políticas do país estão desconectadas da realidade. Uma prova também de que o governo Temer perdeu o poder de negociação, que gastou para se livrar das duas tentativas da Procuradoria-Geral da República de processá-lo.

Na reta final da eleição, um governo impopular, cuja economia não respondeu às expectativas, tende a ver uma debandada de seguidores, especialmente daqueles que se candidatarão em outubro. Cada vez mais se assemelha ao final do governo Sarney em 1989, quando ser da oposição era um trunfo. Como em outras greves do tipo, os caminhoneiros também têm reivindicações políticas.

Mas desta vez se superaram. A União Nacional dos Transportadores Rodoviários e Autônomos de Carga colocou como primeira reivindicação “cumprimento integral da lei do voto impresso em urnas eletrônicas ou adoção do voto impresso em urnas de lona, com apuração a cargo das Forças Armadas”. E arremataram pateticamente: “em caso de descumprimento, nos somaremos ao clamor popular por intervenção militar”.

Na verdade, o clamor popular seria atendido quando as Forças Armadas fossem utilizadas não para apurar votos, mas para desbloquear as estradas do país e permitir não apenas o direito de ir e vir dos cidadãos, mas garantir o abastecimento das cidades, que já estão sofrendo com quatro dias de paralisações.

Nem mesmo o pré-candidato Jair Bolsonaro apoiou a reivindicação, que parecia cair como uma luva para sua campanha. Disse que apoiava a greve, mas não o bloqueio das estradas. E calou-se sobre a intervenção militar.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: A regra não era clara

Arnaldo Cezar Coelho, o ex-árbitro e comentarista de TV, foi reconhecido, ontem, por um grupo de caminhoneiros, na Via Dutra, em Resende (RJ). Um deles usou o bordão do comentarista para criticar a gangorra quase diária de preços da Petrobras: — É preciso que a regra seja clara. Que haja previsibilidade

para que a gente se planeje. Como eu posso fixar o valor do frete com antecedência se eu não sei quanto vai me custar o diesel quando for receber o pagamento?

Tudo tem um lado bom

Da série “A alegria de uns é a tristeza de outros”. O barril de petróleo ao preço de US\$ 80, que levou indiretamente a essa greve dos caminhoneiros, deu um novo gás à rodada do pré-sal, no dia 7 de junho. — Aposto que será a primeira com todos os blocos contratados e com forte competição — diz Décio Oddone, diretor-geral da ANP.

Segue...

Rodolfo Landim, ex-presidente da BR e diretor da Maré Investimentos, lembra que o barril a US\$ 80 reforçou o caixa das empresas de petróleo do mundo todo e, portanto, agora há mais dinheiro para investir: — Além disso, a demanda internacional cresce e reforça a convicção no setor de que é hora de investir.

A segurança tucana

Se a greve dos caminhoneiros deixar, Geraldo Alckmin vem ao Rio na segunda. Lançará, na Casa da Vila da Feira, na Tijuca, seu programa de governo para a área de segurança.

Dilma Rousseff bike é vida

Em novembro de 2015, caminhoneiros bloquearam oito estados pedindo a saída de Dilma. Ontem, a ex-presidente, no meio dessa nova greve, publicou um vídeo no Instagram com a legenda: “Bike é vida”. Moral da história: o caminhão que atropela Xico atropela Francisco.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Impostos são um dos problemas nos combustíveis

A greve de caminhoneiros, capaz de emparedar Executivo e Legislativo, ao ameaçar paralisar setores vitais — abastecimento em geral, transportes, inclusive aéreo — expõe diversas mazelas brasileiras. Uma das mais evidentes é a enorme e histórica dependência do transporte rodoviário, em detrimento de outros modais, como o ferroviário, o que torna possível o país ficar refém de uma categoria.

Chega a ser caso de segurança nacional, a exigir estudos e planejamento para, enfim, atenuar esta distorção que vem da década de 50, mas nunca enfrentada como deveria. Há, ainda, a questão econômica, em que se destaca uma característica nacional desde a redemocratização, que é a carga elevada de impostos, para sustentar o custo crescente do Estado, impulsionado por enormes despesas engessadas e indexadas.

No caso dos combustíveis, União e estados estão juntos na grande avidez por impostos. Há o PIS/Cofins federal, zerado na emergência sobre o diesel, na noite de quarta, pela Câmara, decisão enviada ao Senado, e o enorme peso do ICMS cobrado nos estados. Nestes, as alíquotas giram em torno dos 30%. No caso da gasolina, somado o ICMS com o imposto federal, a carga fica na faixa próxima aos 45%.

É oportuno chamar a atenção que os governos estaduais, assim como a União, se limitam a transferir para o contribuinte seus aumentos reais de despesas em custeio, basicamente salários do funcionalismo, aposentadorias e pensões. Os estados têm nos combustíveis uma das fontes preferenciais de receita, por ser de fácil e barato recolhimento. É por isso que o ICMS sobre energia elétrica e serviços de telecomunicação também é escorchante.

A greve dos caminhoneiros serve ao menos para jogar luz neste achaque tributário que estados cometem contra a população. Com margem estreita de manobra, o governo federal aceita a revisão de desonerações da folha de salários, também feita na Câmara e remetida ao Senado, a fim de compensar a não taxaço do diesel. Configura-se uma solução por meio de remendos.

E ainda há a questão da Petrobras, que não pode voltar a subsidiar combustível. Num gesto de boa vontade, a empresa reduziu o preço do diesel em 10% por 15 dias, tempo em que se deveria encontrar uma saída. Importante é a empresa não voltar ao populismo de arcar com aumento de custos no lugar do consumidor. O ponto é sensível, tanto que títulos da empresa em Nova York (ADR) caíram.

O sinal é claro: se voltar o passado da ingerência descabida do Estado no setor, esqueçam-se dos projetos de modernização da Petrobras, que passam pela entrada de capitais privados no refino e na BR Distribuidora. Os que fecham estradas receberão má prestação de serviços amanhã. E mais uma vez o contribuinte pagará a conta, mesmo já sobrecarregado de impostos.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Opinião****Autor: José Paulo Kupfer****Título: Sem amortecedores :**

São assustadoras a rapidez e a extensão da crise provocada pela paralisação no setor de transporte rodoviário. Em apenas 72 horas, o bloqueio do fornecimento de combustível pelos caminhoneiros, com apoio explícito das associações de transportadores, resultou em colapso parcial dos serviços de transportes urbanos, das operações em aeroportos e do fornecimento de alimentos no varejo.

Os efeitos do movimento em reação à política de reajustes de preços dos combustíveis adotada pela Petrobras também resultaram em desestabilização da diretoria da empresa e jogaram as cotações de suas ações nos mercados num redemoinho. Não fosse o suficiente, ainda causaram tumulto no governo, bateção de cabeça no Congresso e confusão nos postos de gasolina, com filas para encher o tanque e elevações absurdas de preços, diante do temor de desabastecimento.

Buscar culpados no pico da crise aguda é a atitude menos produtiva. É possível acusar o governo de não ter se preparado para esse tipo de situação, vendo-se agora obrigado a agir no atropelo e no improviso. Pode-se também criticar a política de preços da Petrobras, que, no limite, igualou o ultrassensível mercado de petróleo/ energia ao, por exemplo, segmento de padarias, que também é afetado pelas cotações internacionais do trigo, mas está longe de configurar, diferentemente daquele em que a Petrobras opera, um oligopólio ou mesmo monopólio natural.

Mas nada disso colabora com a urgência da busca de uma solução, mesmo que emergencial, para o impasse. O momento atual, combinando alta nas cotações internacionais de petróleo e valorização do dólar, configurou uma tempestade perfeita para a política de preços da Petrobras. Não foi previsto nada capaz de compensar os impactos dessa combinação tão explosiva quanto passível de ocorrer.

Está em marcha um retorno a uma certa normalidade instável no ambiente global, com o preço do barril de óleo saindo de níveis muito baixos para uma posição intermediária, e o dólar, depois do longo período de afrouxamento monetário, em resposta à grande crise de 2008, voltando de mínimos históricos para patamares mais condizentes com seu peso econômico. Mais cedo ou mais tarde, era inevitável.

Tudo fica ainda mais complicado e difícil de administrar quando, ao petróleo mais caro e ao dólar mais valorizado, se adiciona, no caldeirão do problema, a concentração da logística no modal rodoviário, o dramático desequilíbrio fiscal e a crise de crescimento em que a economia doméstica está enredada. Numa cadeia de distribuição em que 65% do volume transportado são feitos por caminhões, a briga por margens, atizada pela fraqueza da demanda, conduz a um colapso se o preço do frete sobe frequente e rapidamente, sem possibilidade de repasse no mesmo nível e ritmo.

O lado fiscal não é menos problemático. No caso do óleo diesel, a margem da Petrobras na formação do preço nem chega a 15%. O grosso é formado pela parte de transportadores, distribuidores e, sobretudo, por tributos federais e estaduais, que respondem por 40% do preço. Para piorar, em meio à escassez de receitas para fazer frente a seus imensos déficits, União e estados têm forçado, crescentemente, novos aumentos de impostos.

De meados do ano passado ao início de 2018, enquanto a margem da Petrobras caía 17%, a parcela dos impostos federais elevou-se em 85% e a dos estaduais, em 15%. Cortar tributos para reduzir os preços cobrados nas bombas, a solução emergencial aventada, talvez seja o caminho viável nas atuais circunstâncias, mas tem custos econômicos e políticos fáceis de identificar.

Além da incoerência ambiental e fiscal que embute, enfrenta resistências nos estados e deixa a equipe econômica do governo, responsável e fiadora do ajuste das contas públicas, falando sozinha. Na verdade, se há um culpado nessa história muitíssima complicada, é a ideia de que a aplicação de ideologias econômicas, com suas derivadas nas políticas públicas, tem a capacidade de resolver de maneira ótima conflitos em sociedades complexas e de alguma forma expostas, como coadjuvantes, aos choques internacionais.

Imaginar que uma política rígida de preços — voltada para o objetivo único de preservar margens de comercialização, geração de caixa e lucro, esquecendo-se, portanto, de prever amortecedores para situações e momentos extraordinários — poderia ser praticada indefinidamente sem restrições, em setor tão estratégico da economia, só revela alta dose de insensibilidade política.

José Paulo Kupfer é jornalista

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Miguel Caballero E Dimitrius Dantas

Título: Presidenciáveis criticam atuação do governo na crise

Pré-candidatos atacam alta de preços e reação à greve dos caminhoneiros

-SÃO PAULO E RIO- A maior crise enfrentada pelo governo Temer neste ano eleitoral virou alvo de críticas dos pré-candidatos a presidente. Seja pela má gestão de preços da Petrobras ou pela demora em reagir à paralisação, a atuação do Palácio do Planalto na busca de soluções para a greve dos caminhoneiros foi atacada pelos pretendentes a suceder Temer.

Com diferenças de tom, Jair Bolsonaro (PSL), Marina Silva (Rede), Ciro Gomes (PDT) e Geraldo Alckmin (PSDB) coincidiram no viés crítico. O ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles, pré-candidato pelo MDB, partido de Temer, preferiu defender apenas a redução de impostos. Todos comentaram antes de o governo anunciar acordo cedendo às principais reivindicações dos grevistas. Bolsonaro declarou apoiar as reclamações dos caminhoneiros, mas discordou do fechamento de estradas como forma de protesto.

— Os caminhoneiros sofrem com preço alto dos combustíveis, roubo de cargas, a indústria das multas, as condições das estradas... Eu concordo com quem para o caminhão em casa. Agora, fechar rodovia é extrapolar. Com isso, não dá para negociar — disse Bolsonaro, sem opinar sobre qual seria a solução para o preço do combustível.

— Quem tem de dar a solução é o governo, não sou eu. Já Marina Silva criticou a forma como a Petrobras reagiu ao movimento. Na quarta-feira, a empresa anunciou a redução de 10% no valor do diesel. Para a pré-candidata da Rede, foi um sinal de pressão política na gestão de preços, passando um sinal ruim ao mercado.

— Fazendo no olho do furacão, com a pressão política, a mensagem que passou externamente é que a Petrobras não está se comportando de acordo com as regras do mercado. E aí vai uma desvalorização das ações da Petrobras na ordem de 11% — opinou Marina, ao participar de sabatina feita pelo SBT, pelo portal Uol e pela “Folha de S.Paulo”.

Para ela, o governo Temer não soube reagir na crise. — Não pode agir só quando as coisas estão praticamente fora de controle. Mas esse governo não tem condição de se antecipar a nada, porque vive o tempo todo na berlinda: na berlinda da falta de credibilidade, de falta de popularidade, e compromisso com a sociedade brasileira. No Twitter, o pedetista Ciro Gomes considerou “uma aberração” a política de preços dos combustíveis praticadas pela Petrobras.

“A alta dos combustíveis é uma aberração que praticamente nega a razão de ser da própria existência institucional da Petrobras. A política de preços adotada está equivocada e desrespeita a sua estrutura de custos. Toda a eficiência da

Petrobras deve ser transferida para o interesse público brasileiro e é isso que nós vamos fazer”, escreveu.

Num tom mais ameno, mas ainda de crítica, o tucano Geraldo Alckmin avaliou que faltou diálogo do governo na condução da crise. Ele defendeu a manutenção de Pedro Parente como presidente da Petrobras, apesar do pedido de seu correligionário, o senador Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), para que Parente pedisse demissão da estatal.

— Diálogo. É o que disse hoje cedo o líder dos caminhoneiros: ele vem desde abril tentando o diálogo — comentou, ontem, em São Paulo. Lançado esta semana como pré-candidato do MDB pelo presidente Temer, Meirelles não comentou o aspecto político da crise.

Ele procurou focar o discurso na defesa da redução de impostos sobre combustíveis. — Nós vamos ter que fazer a reforma tributária e aprovar as reformas de corte de despesa que permitam a diminuição da carga tributária sobre combustíveis. Agora, uma coisa é o deficit público elevado, despesa crescente de despesas, temos que diminuir as despesas e diminuir os impostos.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bárbara Nascimento, Manoel Ventura, Eliane Oliveira, Maria Lima E Rennan Setti Cristiane Jungblut,

Título: Tudo por uma trégua

Governo cede a todos os pedidos dos caminhoneiros em troca da suspensão, por 15 dias, da greve

BRASÍLIA, RIO E BELO HORIZONTE - No quarto dia de protestos com graves transtornos à população e que deixaram o país refém dos caminhoneiros, o governo anunciou um acordo no qual fez concessões aos pedidos da categoria em troca de uma trégua de apenas 15 dias. Mesmo assim, nem todos os representantes do movimento assinaram o documento. A principal porta-voz dos grevistas nos últimos dias, a Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), não concordou com os termos propostos. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, minimizou a falta de consenso e disse que o governo se reunirá novamente com os representantes da categoria dentro de 15 dias. Ao longo do dia, houve sinais de caos, com desabastecimento, disparada de preços de produtos, falta de combustível em aeroportos e escassez de remédios em várias cidades do país. — Nós hoje cedemos em tudo que foi solicitado — resumiu Padilha, que estimou a normalização do abastecimento no país até o fim da semana. O acordo, fechado após reunião que se estendeu até a noite de ontem

entre governo e caminhoneiros, prevê que a alíquota da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) sobre o diesel este ano seja zerada. A principal mudança, porém, é que a redução de 10% nos preços do diesel, anunciada na quarta-feira pela Petrobras, será mantida por 30 dias.

SUBSÍDIO AO DIESEL CUSTARÁ ATÉ R\$ 4,9 BI

Na prática, a Petrobras arca com a queda de preço nos primeiros 15 dias, o que tem um impacto de R\$ 350 milhões em receita para a companhia. Nos 15 dias restantes, a despesa será da União, que vai ressarcir a estatal ao fim deste período. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, reiterou que a política de preços da Petrobras, que prevê repasses das flutuações nas cotações do dólar e do petróleo para o preço dos produtos, está mantida. A solução busca evitar mais danos à empresa, que viu seu valor na Bolsa despencar após reduzir preços na quarta-feira, com os temores de ingerência política. O governo vai criar um programa de subsídio ao preço do diesel. Após os primeiros 30 dias, a cada mês será feito um acerto de contas entre União e a estatal.

Para o caminhoneiro, nada muda: o preço segue congelado. Para a Petrobras, será levado em conta no ajuste o valor do produto na refinaria. O montante a ser pago será definido de acordo com a evolução do petróleo e do dólar. Ou seja, caso a cotação da commodity dispare, a União pode ter um rombo ainda maior para cobrir. Segundo o ministro da Fazenda, do ponto de vista fiscal, o acerto de contas vai requerer crédito extraordinário no Orçamento, com um custo estimado em R\$ 4,9 bilhões até o fim do ano. — Ao fim do mês, vamos apurar o preço final. Qual foi o preço apurado pela Petrobras e qual é o ressarcimento. Estamos mitigando o impacto do preço ao consumidor final. A cada mês temos que fazer a conta. Quanto vai custar? Depende do preço do petróleo, da taxa de câmbio, do preço que será praticado. Sabemos que nos próximos dias o preço de referência será de R\$ 2,10. No fim do mês, teremos que fazer a conta — disse Guardia.

Em nota, a Petrobras afirmou que considera o acordo altamente positivo. “Do ponto de vista da empresa, o ressarcimento proposto pela União preserva integralmente a política de preços da companhia, ao mesmo tempo em que viabiliza maior previsibilidade para os consumidores”, disse a estatal. — Para a Petrobras, o acordo é positivo. Mas para o governo vai complicar a parte fiscal cedo ou tarde. Não ficou claro de onde sai esse dinheiro — avaliou Raphael Figueredo, analista da Eleven Financial Research. A reunião foi tensa, segundo fontes envolvidas nas negociações. Apesar do acordo, o presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes, saiu antes do fim, reiterando que os mais de 600 mil caminhoneiros representados pela entidade não vão deixar as rodovias enquanto o projeto de lei que reduz o PIS/ Cofins sobre o diesel não for

sancionado. Ele foi duramente criticado por Padilha, que disse que ele “abandonou seus companheiros”.

Após o anúncio do acordo, Lopes não voltou a comentar o assunto. O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, disse que há indícios de locaute, ou seja, de greve de empresários, e que eles serão investigados. Um dos signatários do acordo, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, afirmou acreditar que a categoria começará a se desmobilizar na manhã de hoje. Segundo ele, o resultado da negociação ainda será apresentado aos caminhoneiros. — Os caminhoneiros vão poder retornar para suas casas, encontrar suas famílias. Vamos apresentar à categoria o presente termo, para a suspensão do movimento por 15 dias, quando será realizada uma nova reunião do governo federal — disse Bueno, que evitou falar em quanto tempo os caminhões deixarão de bloquear as estradas. Outra demanda dos caminhoneiros contemplada no acordo é a reedição da tabela de referência do frete do serviço de transporte remunerado de cargas por terceiros. Ela será atualizada a cada trimestre pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Além disso, o governo vai dialogar com os estados para implementar o fim da cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso em caminhões vazios. Se o diálogo não for bem-sucedido, a União adotará medidas judiciais para garantir a isenção da tarifa.

O setor de transportes ficará de fora da lista de segmentos que passarão a pagar mais imposto sobre a folha ainda este ano, a chamada reoneração. Além disso, o governo vai pedir para extinguir ações judiciais contra o movimento. Serão feitas reuniões periódicas com as organizações para acompanhar os termos do acordo, com prazo definido de 15 dias. Um movimento que começou com um protesto contra a alta do diesel e contra a variação no preço do produto por causa da política da Petrobras passou a exigir reduções de impostos, suspensão de cobrança de pedágio sobre o terceiro eixo e até a aprovação de uma lei que faz mudanças no frete. O quadro de fragilidade do Palácio do Planalto foi tão grande que os caminhoneiros chegaram a dizer que só suspenderiam o movimento caso a redução de tributos fosse publicada no Diário Oficial. Em Belo Horizonte, o presidente Michel Temer indicou que ainda está disposto a mexer em outros tributos, como o ICMS, de âmbito estadual: — Queremos que amanhã (hoje) possamos retirar uma parcela do ICMS porque isso reduz o tributo (que incide sobre o preço do combustível) — em referência à reunião do Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária)

GRUPO NO WHATSAPP

Enfraquecido politicamente, o governo criou um grupo no WhatsApp para manter as autoridades informadas sobre a situação nos aeroportos, rodovias, portos, em todos setores onde poderia haver um estrangulamento no

abastecimento. O diagnóstico foi que o quadro era preocupante, “com tudo funcionando no limite”, nas palavras de um interlocutor. Para evitar o fechamento de aeroportos por falta de combustível, foi deflagrada uma articulação de emergência com a Polícia Rodoviária Federal para patrulhar os caminhões carregados de querosene de aviação (QAV) até os terminais, na madrugada.

Mesmo assim, alguns parlamentares demoraram a mostrar sensibilidade. Enquanto a Câmara conseguiu se articular na véspera para aprovar às pressas o projeto de lei que reonera a folha de pagamento das empresas, onde foi incluída a redução a zero da alíquota do PIS/Cofins para o diesel, o Senado se desmobilizou. O presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), simplesmente deixou Brasília na quinta-feira e foi para seu estado, o Ceará. Foi duramente criticado e teve de voltar à capital às pressas, onde convocou uma reunião extraordinária de líderes para debater a crise. Após o anúncio do acordo, a apreciação do tema, prevista para hoje, foi adiada.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Geralda Doca E Bruno Rosa

Título: Movimento teve apoio de políticos e empresários para cortar imposto

Líderes reconhecem não ter controle total da ação dos caminhoneiros

BRASÍLIA E RIO - A falta de uma liderança nacional dos caminhoneiros — que promoveram uma paralisação nacional desde segunda-feira — dificultou uma solução rápida para o problema. O movimento teve apoio de empresários do setor do transporte e de alguns parlamentares, mas está fragmentado entre diversas associações. O perfil de transporte feito quase que totalmente por rodovias no país é o que dá força à movimentação, disse um representante do setor. Segundo os dirigentes das entidades, o movimento não tem ligações políticas, mas eles mantêm interlocuções no Congresso, com os deputados como Nelson Marquezelli (PTB-SP) — que foi relator da Lei dos Caminhoneiros —, Valdir Colatto (MDB-SC) e Assis Couto (PDT-RS). Na quarta-feira, depois da reunião no Planalto, alguns líderes da paralisação fizeram uma investida no Congresso e conseguiram emplacar o fim do PIS/Cofins no projeto da reoneração da folha de salários, votado pela Câmara, apesar dos apelos do governo. Dez entidades representativas participaram da reunião na quarta-feira no Palácio do Planalto para discutir soluções para a crise.

O movimento ganhou a adesão dos empresários do setor de transporte e da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que representa cerca de 200 mil empresas e dois milhões de caminhoneiros autônomos e taxistas, que estão

reunidos em 37 federações, cinco sindicatos nacionais e 19 associações, como a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam). O presidente da CNT, Bruno Batista, disse, antes de o acordo ter sido anunciado pelo governo na noite de ontem, que o que a estatal fez até o momento, de congelar o preço por 15 dias, ainda é muito pouco: — O que foi feito é pouco. É preciso um equilíbrio por parte da Petrobras. A estatal precisa de um compromisso maior com o crescimento do país. O anúncio da Petrobras foi intempestivo. Estamos acompanhando o movimento de greve, mas não estamos participando. Agora, o foco maior do debate está na necessidade de redução de impostos federais, como PIS/Cofins e Cide, e o ICMS, no nível estadual. Os impostos têm um peso grande no preço do diesel.

SINDICALISTAS ADMITEM EXCESSOS

Os líderes que estão respondendo pela paralisação, da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diomar Bueno, e da Abcam, José da Fonseca Lopes, admitiram não ter o controle dos filiados. Por isso, alguns excessos foram cometidos, como bloqueio de alguns pontos nas estradas, impedimento de passagem de caminhões com produtos perecíveis e carga viva. A ordem da direção é que os protestos sejam pacíficos. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos diz somar cerca de um milhão de caminhoneiros autônomos, que seriam 70% do total. Ela representa 120 entidades entre associações, federações e sindicatos em todo o país. Já a Abcam representa um grupo de cerca de 600 mil. Muitos caminhoneiros autônomos, no entanto, agem por conta própria e por isso, há dificuldades de acabar com greve.

O setor de transportes tem duas categorias de caminhoneiros: os autônomos e os que são funcionários de empresas. Indústrias, cooperativas, rede de supermercados e diversos outros setores da produção têm motoristas próprios, contratados com carteira assinada, ou então contratam empresas de transporte de carga, que, por sua vez, contratam os motoristas autônomos. Em geral, segundo fontes do setor, os autônomos respondem por cerca de 40% da frota das empresas de transporte de carga, dependendo do setor. De acordo com redes de varejo, as empresas de transporte fazem o carregamento de produtos de matérias-primas até as centrais de distribuição. Depois, o trajeto até as lojas é feito ou pela própria rede ou por outras distribuidoras

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bárbara Nascimento, Maria Lima, Bruno Rosa, Geralda Doca, Manoel Ventura E Bruno Dalvi

Título: Governo insiste na necessidade de reonerar folha

Medida compensaria renúncia de R\$ 1 bi com Cide; Planalto também quer reverter perda com PIS/Cofins

BRASÍLIA, RIO E VITÓRIA - Refém do movimento dos caminhoneiros que provocou uma crise de desabastecimento no país, o governo reforçou ontem a defesa de que o Congresso precisa aprovar o projeto de lei que reonera a folha de pagamento das empresas. Depois de um dia inteiro de negociações com a categoria, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou que a proposta é necessária para que possa ser editado um decreto que reduz a zero a alíquota da Cide sobre o óleo diesel para ajudar na redução do preço do combustível. O benefício tem custo de R\$ 1 bilhão e precisa ser compensado com alguma receita. A reoneração dará aos cofres públicos um reforço adicional de R\$ 1,5 bilhão só este ano. A proposta foi aprovada na noite de quarta-feira pela Câmara dos Deputados, mas como ainda não havia acordo com os caminhoneiros, parlamentares incluíram no texto um artigo que também zera o PIS/Cofins sobre o combustível. O governo reagiu imediatamente, alertando para o risco de um desequilíbrio das contas públicas, uma vez que o fim dos dois tributos significaria uma perda de R\$ 12 bilhões. Os deputados chegaram a dizer que a conta estava inflada e que seria, na verdade, de R\$ 3,5 bilhões.

No dia seguinte, no entanto, eles admitiram que o número da equipe econômica era o correto. — Os cálculos foram refeitos e a nossa posição é a correta. A decisão foi baseada em cálculos equivocados — disse o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun. Antes do fechamento do acordo, diante da pressão dos caminhoneiros, o Senado chegou a marcar a votação do projeto da reoneração para hoje. No entanto, depois do acordo com a categoria, o presidente da Casa, senador Eunício Oliveira (MDB-CE), disse que não havia mais a urgência. O governo também admitiu que vai trabalhar para que a alíquota do PIS/Cofins não seja mais zerada. — A sessão prevista para amanhã (hoje) perdeu o objeto. Vamos discutir melhor o projeto do PIS/Cofins. Meu único compromisso foi pautar o PLC 121, que trata do preço do frete, desde que o líder do governo, (senador) Romero Jucá (MDB-RR), apresente um requerimento de urgência — disse Eunício, após a reunião no Palácio do Planalto. Após o início da greve dos caminhoneiros, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que é candidato à Presidência da República, antecipou-se ao governo e anunciou na terça- feira que o Planalto tinha a intenção de zerar a Cide sobre o diesel para acalmar o movimento.

O governo, que foi pego de surpresa pelo anúncio, acabou confirmando a intenção no fim do dia. Mas negociou com o presidente da Câmara a votação da reoneração da folha de pagamentos em troca. Na quarta-feira, no entanto, Maia passou a defender a redução também do PIS/Cofins sobre o diesel. O presidente da Câmara incluiu o item no projeto da reoneração, que foi aprovado no mesmo dia. A líder do MDB no Senado, Simone Tebet (MS), disse

que os senadores foram pegos de surpresa pelo movimento de Maia e consideram ter sido colocados em um beco sem saída. Os caminhoneiros deixaram claro que não estavam dispostos a aceitar apenas uma redução da Cide, que seria equivalente a apenas R\$ 0,05 no preço do litro do diesel. Hoje, cerca de um terço do preço do combustível é composto por outros tributos. Em âmbito federal, o maior peso vem do PIS/Cofins (de R\$ 0,4615 por litro), que representa aproximadamente 12% do preço nos postos. A Cide, por sua vez, responde por pouco mais de 1% do preço do diesel cobrado ao consumidor.

PEZÃO PROMETE REDUZIR ICMS

Além dos tributos federais, o ICMS, de âmbito estadual, também pesa na composição do preço do combustível. Embora a alíquota média seja de 16% no país, cada estado tem sua própria alíquota. A maior cobrança ocorre no Amapá, onde 25% do preço cobrado corresponde ao ICMS. No Rio, a alíquota é de 16%. São Paulo e Espírito Santo tem a menor taxa do país, de 12%. No Distrito Federal, a alíquota é de 15%. Em relação ao ICMS, o governo federal convocou uma reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para hoje. O encontro será aberto pelo presidente Michel Temer, na tentativa de apelar aos estados a darem suas contrapartidas para reduzir o preço dos combustíveis, mexendo no tributo. Ontem, o governador do Rio, Luiz Fernando Pezão, disse que vai reduzir em 4% a alíquota de ICMS sobre o diesel no estado, equiparando a alíquota à praticada em São Paulo. O governo estadual também estuda mudar o recolhimento do ICMS do setor de transportes de cargas, que passaria a ser cobrado dos clientes em vez das transportadoras.

O anúncio foi realizado ontem, durante reunião entre o governador do Rio, o Secretário de Estado de Fazenda e representantes dos sindicatos dos caminhoneiros e das empresas. O encontro foi intermediado pelo presidente da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj). Os caminhoneiros concordaram em interromper a greve por 48 horas e aguardar as negociações em Brasília. Segundo fontes do governo federal, a ideia é iniciar uma discussão com os governadores para modificar a forma de tributação do ICMS, que hoje é um percentual no preço, para um valor fixo por volume, como já é feito na cobrança dos tributos federais. Se o preço do petróleo subir ou descer, o imposto continua a ter um valor determinado, absorvendo assim, as oscilações da cotação internacional. A medida é complexa, diante da variação das alíquotas e os estados não admitem perda de receitas, diante da gravidade das contas dos governos regionais. — Qualquer medida que comprometa receitas tem dificuldade de ser aprovada no Confaz por causa situação fiscal dos estados — disse o secretário-executivo do conselho, André Horta.

HARTUNG DEFENDE REDUÇÃO DE IMPOSTOS

Ontem, o governador do Espírito Santo, Paulo Hartung (PMDB), defendeu o movimento dos caminhoneiros. Para ele, já passou da hora de estados e União reduzirem a carga tributária sobre o diesel. — Vejo fundamento nesse movimento dos caminhoneiros porque desde 2015 a carga tributária sobre o diesel foi pesando a mão, com movimentos fortes do governo federal e de alguns estados — disse Paulo Hartung, que apelou aos caminhoneiros para preservarem, pelo menos, o abastecimento dos setores essenciais da sociedade. Para Álvaro Bandeira, economista-chefe da ModalMais, é preciso que o governo reavalie uma cobrança tão elevada de tributos tanto no âmbito federal quanto estadual. — Apesar de a Petrobras ter congelado o preço do diesel por 15 dias, é o governo que precisa resolver essa questão com uma reavaliação da carga tributária — disse ele. O consultor Adriano Pires, sócio do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), destacou que os estados também precisam fazer sua parte e reduzir a cobrança do ICMS — Em períodos como o atual, de alta nos preços do petróleo, todos têm que fazer sua parte — afirmou o especialista.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Reoneração ameaça retomada da economia, diz CNC

Segundo a Firjan, 400 mil postos de trabalho ficam em risco com aumento da tributação da folha

RIO E BRASÍLIA - A reoneração da folha de pagamento de 28 setores produtivos no país — aprovada na noite de quarta-feira pela Câmara dos Deputados, para compensar a redução de PIS/Cofins sobre combustíveis — pode colaborar para elevar a inflação, impulsionando também demissões, avalia Fabio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio (CNC). Estimativas da Firjan mostram que a medida pode colocar 400 mil empregos em risco. — A reforma trabalhista veio para reduzir o peso da folha de pagamentos. Está se espalhando agora o efeito do combustível para toda a economia. Ao atingir setores como o varejo de combustíveis e alimentos, terá efeito na inflação já nos próximos meses — diz Bentes. — É um movimento que sacrifica o ciclo de crescimento atual. Pode antecipar o fim de um tímido ciclo de crescimento do país. Segundo o economista, alimentos e transporte, setores intensivos em pessoal, representam 25% e 7%, respectivamente, do orçamento das famílias.

56 SETORES PERDEM BENEFÍCIO

A reoneração da folha foi aprovada pela Câmara depois de um movimento do presidente da Casa e pré-candidato à Presidência, Rodrigo Maia. Ele negociou com o governo uma redução de impostos sobre combustíveis em troca da

votação do projeto. A proposta reonera 28 setores, entre eles varejo (menos calçados), hotéis, medicamentos, pães e massas, pedras e rochas comerciais, brinquedos, bicicletas, pneus, vidros e tintas. Em compensação, permitiu que outros 28 setores continuassem a ter o benefício até o fim de 2020. A partir daí, todos os segmentos da economia serão reonerados, um pedido da equipe econômica após a lista de exceções ser aumentada pelo relator, deputado Orlando Silva (PC do B-SP). Inicialmente, o governo queria que essa lista de exceções tivesse só seis segmentos, mas o relator incluiu outros 22. O governo afirmou ontem que o setor de transporte rodoviário não será reonerado.

A expectativa é que a medida gere entre R\$ 5 bilhões e R\$ 6 bilhões por ano em arrecadação. Como a volta da cobrança do imposto tem de obedecer a um prazo de 90 dias, a previsão é que, neste ano, a entrada seja bem menor, de R\$ 1,5 bilhão. O texto aprovado na Câmara precisa ser votado pelo Senado, o que pode acontecer hoje. Pelos cálculos da Firjan, a indústria brasileira voltaria a pagar R\$ 8,9 bilhões em impostos anualmente, valor equivalente aos salários de cerca de 400 mil trabalhadores das atividades hoje desoneradas. “A reoneração será uma pá de cal no atual processo de recuperação da economia”, diz a federação. Segundo a Firjan, as indústrias mais atingidas seriam as de carne, produtos farmacêuticos, materiais plásticos e autopeças. Juntas, elas somam quase 40% da força de trabalho da indústria do país. (Glauce Cavalcanti e Barbara Nascimento)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura Geralda Doca

Título: Combustível de aviação acaba em seis aeroportos

Azul cancelou 17 voos; terminais menores são mais prejudicados

BRASÍLIA- A greve dos caminhoneiros afetou ontem voos e a operação em diversos aeroportos do país por causa da falta de combustível para abastecer as aeronaves. A Azul anunciou o cancelamento de 17 voos. A empresa foi a mais atingida porque atua nos terminais de menor porte. As outras companhias informaram que os voos não foram afetados. Elas, no entanto, adotaram planos de contingência para amenizar os impactos da paralisação e não estão cobrando taxas dos consumidores para remarcar os bilhetes. Um relatório da Infraero sobre a situação dos aeroportos, divulgado às 18h de ontem, mostrou que o combustível (querosene de aviação) tinha acabado em seis aeroportos administrados pela estatal: Carajás (PA), São José dos Campos (SP,) Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Palmas (TO) e Juazeiro do Norte (CE).

Em outros cinco, o combustível só era suficiente para mais 12 horas (Recife, Goiânia, Maceió, Londrina e Navegantes). Segundo o balanço, a reserva do produto garante as operações do aeroporto de Vitória por até 18 horas. Nos 29 restantes, a situação é pouco mais tranquila, e o combustível é suficiente por um período superior. Estão nesta lista Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ). Em relação aos aeroportos concedidos, a situação é mais crítica em Brasília, Confins (Belo Horizonte) e Porto Alegre. Eles já estão com racionamento de combustível. Nos demais terminais privatizados, como os de Guarulhos e Galeão, o quadro está sob controle, segundo autoridades do setor aéreo.

ANAC: 10% DOS VOOS CANCELADOS

Segundo a concessionária Inframérica, que administra o aeroporto de Brasília, o fornecimento de combustível continua racionado, mas a reserva era suficiente para atender à demanda. Com a falta de querosene, somente pousarão aeronaves com capacidade para decolar sem a necessidade de abastecimento na capital federal. Ontem um caminhão de combustível chegou ao prédio com 60 mil litros de querosene. Diariamente, o terminal recebe uma média de 20 desses veículos. Nos últimos dias, apenas dez caminhões chegaram ao aeroporto, todos sob escolta policial. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informou que acompanha em tempo real o abastecimento dos aeroportos e os possíveis impactos às operações.

“Mesmo com a escassez de combustível nos aeroportos, todos os voos que estão em operação seguem abastecidos dentro do estabelecido pelos regulamentos da Agência”, informou o órgão. Segundo balanço da agência, o índice de voos cancelados até as 18h era de 10% — considerado dentro dos padrões de normalidade. Tanto a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) quanto a Anac recomendam que os passageiros com voos marcados para os próximos dias consultem as empresas aéreas antes de se deslocarem para os aeroportos, até que a situação se normalize. Associação que reúne as principais empresas responsáveis pelo abastecimento nos aeroportos, a Plural informou que acionou um comitê de gerenciamento de crises, e que pediu, desde o início da semana, apoio a órgãos do governo para que seja assegurada a livre circulação dos caminhões de distribuição de combustíveis e lubrificantes.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Glauce Cavalcanti E Bruno Rosa

Título: Exportadores correm risco de ter contratos cancelados

Empresas já relatam queda em embarques e estão sujeitas a multas por atraso

A greve dos caminhoneiros deve afetar as exportações do país, afirma José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), embora ainda não seja possível contabilizar esse impacto. Com as rodovias bloqueadas, contratos de exportação podem ser alvo de multas, redução de preço ou cancelamento, dependendo do insumo envolvido na operação. Para ele, o principal risco está nas transações com a Argentina. — Se o produto não sai do Brasil, ele não é registrado como exportação. E há contratos de fornecimento que estabelecem multa em caso de descumprimento de prazo ou mesmo cancelamento. As exportações para a Argentina, que responde sozinha por 25% das nossas vendas de manufaturados ao exterior, são ainda mais preocupantes.

Do que enviamos ao país vizinho, 45% seguem por via rodoviária. Outros 54% vão por via marítima, mas as mercadorias precisam chegar aos portos — diz Castro. A Limppano, fabricante de produtos de limpeza, suspendeu a operação em sua fábrica de Queimados, na Baixada Fluminense, por não conseguir receber matéria-prima. E já deixou de embarcar 15 toneladas de produtos para República Dominicana e Bolívia. — Respeitamos o direito à manifestação, mas a expectativa é de que a situação se normalize em breve porque o impacto é muito grande para a economia — diz o diretor-geral Alex Buchheim. Maior exportador de café do mundo, o Brasil pode ter os embarques do grão para o exterior reduzidos na próxima semana, se não houver solução. A informação é do Cecafé, que reúne exportadores que respondem por 96% das vendas internacionais.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Rennan Setti, Maria Lima E Luis Lima

Título: Petrobras perde R\$ 47 bi em um único dia

Ações caem até 14,55%, levando valor de mercado a R\$ 285 bi. Estatal volta a ser ultrapassada pela Ambev

RIO, BRASÍLIA E SÃO PAULO - Se o governo quiser alterar a política de preços da Petrobras terá de mudar a diretoria da empresa, afirmou ontem o presidente da estatal, Pedro Parente. Ele ressaltou, porém, que o governo assegurou não ter essa intenção e que, portanto, não há razão para deixar o cargo. Parente falou com analistas de bancos em teleconferência à tarde, enquanto as ações da Petrobras despencavam na B3 (antiga Bovespa). Mas seu discurso não conseguiu mudar a percepção dos investidores: o papel ordinário (ON, com direito a voto) da Petrobras desabou 14,55%, levando a uma perda de R\$ 47,2 bilhões em valor de mercado à empresa. A ação preferencial (PN, sem voto) da estatal caiu 13,71%. — O governo teria que colocar um novo management para

alinhar uma mudança na política de preços (da Petrobras). Mas não vejo o governo fazendo isso.

O anúncio (sobre o diesel) foi uma iniciativa tomada pela diretoria pensando no melhor interesse da companhia — afirmou Parente na teleconferência, feita em inglês. O executivo disse que ele e sua equipe deixariam a Petrobras se fossem obrigados a fazer algo “em que não acreditamos”: — Mas, repito, o governo não acha que a Petrobras deva ser usada de uma maneira social. Não é o caso. E, portanto, não tem qualquer discussão sobre isso agora (sua saída). A perda de valor de mercado ontem da Petrobras, de R\$ 47,26 bilhões, equivale a mais que uma Cielo. Foi a maior perda já registrada pela estatal em apenas um pregão em sua história. Assim, a Petrobras terminou valendo R\$ 285,1 bilhões, perdendo o posto de companhia mais valiosa da América Latina, que havia recuperado no último dia 10 após seis anos. A Ambev reassumiu o posto, com capitalização de R\$ 319,6 bilhões.

ANALISTA: ‘VOLTA AO PASSADO’

Parente disse ainda ter participado de uma reunião ontem com o governo federal. Na ocasião, explicou, o governo assegurou que não planeja fazer qualquer alteração na política de preços da estatal. — Foi assegurado à companhia que, de nenhuma maneira, o governo apoiaria qualquer iniciativa que reduzisse nossa liberdade. E que, se o governo decidir proporcionar qualquer forma de subsídio de preços, isso teria de ser feito de acordo com a lei. Segundo a legislação do petróleo, somos livres para determinar nosso preço. Segundo a Lei das Estatais, se o governo decidir praticar subsídios, teríamos de ter uma autorização legal e um contrato, enquanto o custo teria de ser transparente e compensado previamente pelo governo — explicou o presidente da Petrobras. Ele reforçou que a decisão sobre o diesel foi tomada de “maneira consciente”, para tirar a Petrobras de uma posição defensiva em relação à sociedade. Parente afirmou que a estatal não planeja, em qualquer hipótese, tomar medida semelhante no futuro ou alterar sua política de preços.

— Foi uma iniciativa excepcional, que não vai se repetir. Foi uma situação excepcional, que exigia uma medida excepcional — disse Parente, acrescentando que agora a Petrobras “não está mais sob fogo”. — Vamos continuar com a política de preços que estabelecemos para a empresa. Se o governo quiser ter subsídios, terá de prever compensações em contrato para a companhia. Segundo o presidente da Petrobras, a medida, que terá um custo estimado de R\$ 350 milhões para a estatal, levou em consideração a gravidade da situação e a velocidade com que a crise atingiu o país. Outro aspecto foi o dano à reputação da empresa, disse. — A Petrobras começou a ser apontada como a única responsável pela situação. Vimos que começou a entrar em discussão a liberdade da Petrobras para praticar seus preços. Estávamos, então,

em uma posição defensiva. Por isso, a diretoria decidiu fazer um movimento, que deveria ser ousado e temporário, e não criar nenhuma situação que poderia mudar nossa política de preços — afirmou.

— A Petrobras não poderá mais ser culpabilizada. Oferecemos nossa parte para solucionar o problema. Poderíamos sofrer perdas maiores do que teremos com a medida nesses 15 dias. Parente esquivou-se de falar sobre o que o governo poderia fazer para encerrar a greve. Após a teleconferência, Daniel Cobucci, analista do Banco do Brasil, afirmou, em relatório, que a Petrobras realmente poderia sofrer uma perda maior se não congelasse o preço do diesel. Mas ponderou que os investidores estão olhando para o futuro da política de preços da estatal. Segundo Cobucci, “a mudança, embora temporária, estabelece um precedente para uma volta ao passado.”

PAPÉIS DA BRF SALTAM 6,40%

Pela manhã, o primeiro vice-presidente do Senado, Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), havia feito pesadas críticas à atuação do presidente Michel Temer na crise provocada pela greve dos caminhoneiros, que estão mirando a política de reajustes dos combustíveis da Petrobras: — O governo está derretendo, e vivemos uma crise sem precedentes. Ou o senhor Pedro Parente aceita rever a política de reajustes dos combustíveis, ou pede demissão, ou é demitido. E isso tem que ser para ontem. A Petrobras não é maior que o Brasil. O senador ainda classificou de insustentável a política de fazer reajustes diários: — Não há como ter previsibilidade, sobretudo em um país continental como o Brasil. A queda das ações da Petrobras pressionou o Ibovespa, principal índice do mercado local, que perdeu 0,92%, aos 80.122 pontos. O dólar comercial teve alta de 0,63%, a R\$ 3,649. Já a BRF subiu 6,40%, a maior alta da Bolsa. Segundo analistas, os investidores especulam que Parente poderia deixar a Petrobras e assumir o comando da BRF. Ele foi nomeado presidente do Conselho de Administração da processadora em abril

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daniela Lima

Título: Os reis estão nus

Painel

As reações do governo e do Congresso ao levante dos caminhoneiros surpreenderam analistas do mercado, que viram alguns de seus principais interlocutores se mostrarem incapazes de administrar a crise. O Planalto, avaliam, evidenciou seu esfacelamento político e arrastou a Petrobras para

perto do cadafalso. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), virou meme em grupos de investidores após errar em cerca de R\$ 9 bilhões o valor do impacto de projeto que aprovou a toque de caixa.

Frangalhos

O erro de Maia foi alvo de críticas até entre correligionários da Câmara e do Senado. Entre investidores, o democrata, que passou meses percorrendo bancos e corretoras pregando austeridade e agenda liberal, foi chamado de “vereador federal”, numa menção ao seu apequenamento no episódio.

Barril de pólvora

Dois ministros do Supremo manifestaram preocupação com a escalada da crise e as consequências do alargamento da paralisação. Ambos avaliaram que os episódios recentes explicitaram ainda mais a debilidade do governo.

Barril de pólvora 2

Os dois ministros também criticaram a “falta de sensibilidade” de Pedro Parente, avaliado como um técnico competente que perdeu a mão e tornou-se excessivamente liberal.

Barril de pólvora 3

Um dos magistrados observou ainda que o Judiciário tem uma parcela de contribuição no encolhimento do governo: esvaziou-se tanto sua autoridade que ele perdeu “bala na agulha” para retribuir a pressão dos grevistas.

Minha onda

Mensagens de apoio à greve dos caminhoneiros circularam na quinta (24) em grupos de WhatsApp que reúnem apoiadores do pré-candidato à Presidência Jair Bolsonaro (PSL).

Quem ganha

“Se puderem, mudem a foto de perfil de vocês por 24 horas”, diziam diferentes apoiadores, que compartilharam um desenho de um caminhão azul com #SomosTodosCaminhoneiros.

Quem ganha 2

Publicitários que trabalham para campanhas de rivais do deputado na corrida pelo Planalto admitem que, neste momento, só ele ganha com a escalada das paralisações pelo país.

Em mutação

Publicitários que acompanham a campanha eleitoral notaram que, ao longo desta quinta (24), as mensagens relacionadas à paralisação dos caminhoneiros e das transportadoras foram ganhando conotações diversas, inclusive de protesto contra a corrupção.

Chega mais

Produtores rurais decidiram apoiar a greve. Com exceção dos produtores de animais vivos, outros setores teriam incentivado os protestos. Os ruralistas viram a oportunidade de arrancar outros benefícios do governo.

Os novos R\$ 0,20

Em um dos áudios que circulou entre caminhoneiros e produtores rurais, um motorista pediu o apoio de toda a sociedade. “A gente precisa da ajuda de todo mundo. (...) Essa causa não é só nossa. Não é só pelo óleo diesel. (...) É o Brasil, chega de corrupção”, dizia a mensagem.

Pare...

No comando da Comissão de Transportes, uma das mais importantes da Assembleia Legislativa de São Paulo, desde o início do ano, o PT protocolou na quinta (24) a convocação de presidentes de concessionárias de rodovias paulistas.

...na pista

Os deputados querem ouvir os empresários sobre a investigação em que o Ministério Público ouviu de executivos da CCR que a empresa pagou cerca de R\$ 5 milhões para o caixa dois do PSDB em 2010.

Em silêncio e oração

Organizadores do evento que vai marcar o centenário da Assembleia de Deus no RN informam que Henrique Meirelles, pré-candidato ao Planalto pelo MDB, irá ao ato, mas não poderá discursar. O acontecimento marcaria a estreia do ex-ministro como presidenciável. A equipe dele foi pega de surpresa pela informação.

Tiroteio

A chegada ao PSDB reforça a ideia de que a Justiça não tem partido, mas ainda tem muito tucano culpado voando livre

Do senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), sobre a prisão de Eduardo Azeredo, ex-governador de Minas e ex-presidente do PSDB

com Thais Arbex e Gabriela Sá

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Nelson de Sá

Título: Petrobras "mergulha", e venda do pré-sal "só atrai um lance"

Toda Mídia :

Fechando o dia, surgiu nos sites de New York Times e outros o despacho “Brasil só recebe oferta da Shell por seu petróleo do pré-sal”, da Reuters, citando “fonte”. O leilão da Petrobras, com áreas de campos como Lula, será na quarta e “só atraiu um lance”.

Financial Times e Wall Street Journal seguiram na cobertura diária da crise na estatal, com títulos como “Ações da Petrobras mergulham” ou “levam tiro”. Na chinesa Xinhua, “greve geral dos caminhoneiros afeta a produção e a vida”.

Por outro lado, FT e WSJ destacaram, de São Petersburgo, que o ministro do petróleo da Rússia anunciou que vai discutir com seu colega da Arábia Saudita “uma gradual recuperação da produção”.

Foi o acordo de ambos em janeiro de 2017, para cortar produção, que iniciou a recuperação nos preços — acelerada agora com a retirada dos EUA do acordo com o Irã.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: Em SP, efeito da paralisação se agravaria nesta sexta-feira (25)

Mercado Aberto

Os efeitos das paralisações no abastecimento de gasolina, álcool e diesel deveriam atingir seu ápice em São Paulo nesta sexta-feira (25), segundo um executivo de uma distribuidora de combustíveis.

O Rio de Janeiro teve seu pior dia na quinta (24), afirma.

As empresas do setor conseguiram negociar para atravessar os bloqueios, e os postos que ficam mais próximos às refinarias serão os primeiros beneficiados, diz.

Essas são as duas cidades que mais sofreriam com uma eventual continuidade da greve dos caminhoneiros.

As distribuidoras são aparte intermediária da cadeia: elas compram das refinarias e vendem aos postos.

Zerar PIS e Cofins do diesel é a solução imediata para a crise, mas, no futuro, será preciso uniformizar a cobrança do ICMS e criar um mecanismo para que a alíquota baixe se o preço do combustível subir, afirma o executivo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Vinicius Torres Freire

Título: Perguntas para pensar a greve

Quem vai pagar a conta do diesel caro? O que está por trás da paralisia nas estradas?

Imagine-se que empresas clientes de fretes de caminhão, transportadoras e caminhoneiros autônomos conseguissem repassar o aumento de seus custos com o diesel para os preços que cobram. Então haveria greve?

Por que tantas associações empresariais que não estão no ramo dos transportes apoiam a greve? Reflitam sobre a questão anterior.

Por que as empresas não conseguem repassar facilmente aumento de custos para os preços? A recessão pode ser uma resposta. No caso das transportadoras

e caminhoneiros, um excesso de oferta do serviço também ajuda a explicar. Em suma, estaria sobrando caminhão. Alguma outra hipótese?

Vários candidatos a presidente da República criticam a política de aumento de preços da Petrobras. Deve-se então entender que, no governo, vão interferir nos preços da estatal petroleira?

O controle de preços da Petrobras pode diminuir o faturamento da estatal. Além disso, ingerência pesada do governo pode fazer com que a petroleira tenha de pagar mais pelos empréstimos que toma. A empresa então teria menos capacidade de investir em pesquisa e exploração de petróleo. O que os candidatos a presidente favoráveis à intervenção na empresa têm a dizer a esse respeito?

Os candidatos acreditam que a baixa do preço dos combustíveis da Petrobras por meio de interferência do governo compensa a redução do investimento e da rentabilidade da Petrobras? Têm dados a respeito?

Caso o aumento de custos do diesel seja um fator da redução de margens de lucro de empresas, é razoável passar esse problema, esse custo, para o governo (isto é, para público em geral)?

Fazer com que o governo banque o aumento de custo do diesel implica uma combinação de: 1) aumento da dívida pública e do gasto com juros; 2) corte de gastos em outra área (qual?); 3) aumento de impostos para alguém (quem?). Qual a opção preferida?

Vários políticos, da oposição ao governismo, acreditam que o Orçamento do governo federal tem uma "sobra" neste ano, o que permitiria bancar a queda do preço do diesel e, talvez, até de outros combustíveis. É, por exemplo, mais um argumento equivocado do presidente da Câmara, Rodrigo Maia, pré-candidato a presidente da República pelo DEM.

Onde está a sobra, se o governo tem déficit, se gasta mais do que arrecada, mesmo se descontada a despesa com o pagamento de juros da dívida pública?

No último ano, o investimento em obras do governo (PAC) caiu ainda mais, outros 17%. A despesa com saúde caiu 2,6%. Com educação, queda de 3,2%. O governo teve de cortar para que o déficit não fosse ainda maior. Onde está a sobra?

Alguém sabe se existe conluio entre as empresas que contratam serviços de transporte, acordo para não aceitar aumento de preços?

O fim do imposto sindical, que afeta federações de sindicatos de trabalhadores e empresas, tem a ver com os ânimos sindicais exaltados do setor de transportes nesta greve, talvez locaute?

Por que a inflação do etanol, desde junho do ano passado, é igual à inflação da gasolina (medida pelo IPCA. Em junho de 2017, a Petrobras começou sua política de reajustes frequentes de preços)?

Alguns grupos de caminhoneiros avisaram o governo, por carta, de que poderiam fazer greve, no começo da semana passada. Por que o governo deixou a crise explodir? Onde estava o pessoal de informações e do Gabinete de Segurança Institucional? Jogando peteca?

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Desabastecimento leva governo a subsidiar diesel para caminhões

União vai bancar perdas da Petrobras por 15 dias
Supermercados fazem racionamento de produtos
Assustada, população esgota combustível nos postos

O país começou a sentir de maneira mais enérgica os efeitos da paralisação dos caminhoneiros nesta quinta-feira (24), quarto dia de mobilização. Postos com longas filas já ficaram sem combustível, supermercados começaram a racionar alimentos, vacinas não chegaram à população. O transporte público operou com frota reduzida.

Com bloqueios em 496 pontos de estradas de 25 estados e no Distrito Federal, o governo Michel Temer fechou um acordo com um grupo de entidades do setor de transporte. Na mesa de negociação, porém, já não estavam os representantes da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros) que tomou a frente do movimento desde o seu início.

Pelos termos acertados, a redução no preço do diesel será mantida por 30 dias. Nos primeiros 15, o desconto será bancado pela Petrobras. A partir do 16º, a União vai pagar à Petrobras pela diferença no preço do diesel.

É preciso esperar a reação dos caminhoneiros nesta sexta-feira (25) para medir o nível de adesão ao acordo e ver se a desmobilização será tão ágil quanto foi a organização.

A rapidez com que a mobilização se alastrou pelo país desperta suspeitas de que as transportadoras, que também sofrem com o aumento do preço do diesel, participam da mobilização, o que é proibido por lei.

Seria o chamado locaute, paralisação organizada pelo setor empresarial. A legislação brasileira só garante o direito à greve aos trabalhadores.

O setor de transporte de carga —que responde pela movimentação de 60% de tudo que o país produz e consome— é hoje muito mais profissionalizado. Da frota regularizada de 1,76 milhão de veículos de carga que circulam no país, o caminhoneiro autônomo responde por pouco mais de um terço — 37% do total, conforme dados da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre). Transportadoras privadas e cooperativas respondem por 62% do setor.

A maioria das transportadoras são pequenas e médias empresas. Possuem cerca de sete caminhões. Mas existem também grandes companhias no setor, com mais de 1.500 veículos. As transportadoras trabalham não apenas com motoristas próprios mas também contratando caminhoneiros autônomos.

Procuradas pela Folha, as transportadoras privadas contaram que pararam de enviar os veículos para as estradas. No entanto, negam que tenham aderido à mobilização.

Dizem que estão preocupadas com a segurança.

“Há transportadoras com centenas de caminhões parados nos piquetes nas estradas, colocando em risco os motoristas e as cargas. Foi por isso que deixamos de enviar veículos a partir de terça-feira (22), mas tudo que queremos é a situação se normalize”, disse à Folha José Hélio Fernandes, presidente da NTC & Logística

ANTC & Logística é a maior associação nacional de transportadoras de carga do país, reunindo 3.500 grandes empresas associadas diretamente e cerca de 50 entidades patronais do setor. No total, representa cerca de 10,5 mil transportadoras.

Apesar de estar provocando a paralisação generalizada da produção e do abastecimento, o movimento passou a angariar apoio, dentro e fora do setor de logística.

Entre os que entendem a necessidade desse tipo de manifestação está a Abad (Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores), que representa as empresas que comercializam produtos alimentícios industrializados, bebidas, higiene pessoal, produtos farmacêuticos e perfumaria, entre outros.

“Com certeza [apoia a greve dos caminhoneiros]. Sofremos no dia a dia com essa situação de falta de previsibilidade”, afirmou, Emerson Luiz Destro, presidente da entidade.

De acordo com ele, todos, sem exceção, perdem com a paralisação, mas o confronto se faz necessário quando o diálogo não resolve o problema.

“Se essa medida se faz necessária para que governo se sensibilize com a necessidade de rever sua política de preço e forma que gere os aumentos, não tem outro jeito, então assim seja.”

Na tarde desta quinta-feira (24), A Aprosoja de Mato Grosso, que representa produtores rurais, um dos segmentos mais penalizados pelos custos do transporte de carga, divulgou carta aberta em apoio aos caminhoneiros.

O texto assinado por Antonio Galvan, presidente da entidade, conclama a sociedade, em especial os produtores rurais a levar suas máquinas para os locais de bloqueio.

Associações comerciais de Mato Grosso também começaram a apoiar os manifestantes. No início da noite desta quinta, foi divulgado que 17 municípios iriam interromper atividades do comércio e serviço em sinal de apoio aos caminhoneiros.

Advogados ouvidos pela Folha, avaliam que seria necessário uma investigação mais detalhada para identificar se a mobilização a essa altura seria de trabalhadores ou de empresários. Mas há especialistas cravando que a paralisação já não poderia ser chamada greve.

Para o economista José Pastore, especialista em relações do trabalho, o setor de transporte de carga está praticando um locaute. “O locaute não pode ser feito por donos de caminhões, sejam pessoas físicas ou jurídicas”, afirmou.

O governo já vinha com a mesma linha de avaliação. O ministro Raul Jungmann (Segurança) chegou a utilizar o termo locaute em uma postagem em rede social nesta quinta-feira.

Mas o Planalto não minimizou as nuances colocadas, que foram levadas em conta nas negociações até aqui e afastaram uma ação mais agressiva, como a ameaça de usar as Forças Armadas para reabrir estradas.

O pano de fundo de toda a insatisfação é a alta no preço num momento financeiramente ruim para todos. As margens de lucro do setor — incluindo

autônomos, empresas, cooperativas — vem sendo espremidas pela mudança da política de preço da Petrobras, que passou a seguir as variações do mercado internacional. Com a explosão da cotação do petróleo que bateu US\$ 80 por barril, a situação se agravou. Na semana anterior à greve, a estatal havia promovido aumentos quase diários do óleo diesel e da gasolina. A recessão, seguida de uma retomada lenta, dificulta reajustes.

A característica dos líderes dos caminhoneiros chama a atenção.

No centro do noticiário desde o fim de semana, Diumar Deléo Cunha Bueno, 57, se notabilizou por liderar o movimento que parou pistas Brasil afora para forçar o governo a reduzir o preço dos combustíveis. Nos círculos privados, ele é mais conhecido por acelerar e buscar apoio na Fórmula-Truck.

Bueno é um dos três sindicalistas profissionais que articularam a greve e participam diretamente das negociações no Palácio do Planalto. Preside a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), um dos representantes de uma categoria que dirige 37% do 1,7 milhão de caminhões do país.

Paranaense de Ponta Grossa, ele é caminhoneiro desde jovem, profissão que herdou do pai. Em 1987, fundou o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens no Estado do Paraná e não deixou mais a condição de representante de classe.

Em 2004, recebeu do governo do PT a carta da Fenacam (Federação dos Caminhoneiros Autônomos) e, em 2012, criou a poderosa CNTA, cujo guarda-chuva abriga cinco federações do setor em Minas, São Paulo, Espírito Santo e estados do Nordeste.

Bueno também integrou o Conselho Nacional do Senat (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), entidade do Sistema S, bancada com contribuições de trabalhadores e de empresas, quando foi alvo de auditores do TCU (Tribunal de Contas da União). A corte viu conflito de interesse e reprovou o uso de verbas da entidade para patrocinar a equipe de corridas do sindicalista.

Como corredor, Bueno encerrou sua carreira em 2013.

Chegou ao Planalto às 14h11 desta quinta (24) e foi um dos últimos a deixar o local na tentativa de costurar um acordo.

José Fonseca Lopes, 76, jogou a toalha mais cedo, inconformado com a falta de propostas concretas do governo. Ele fundou a Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros) há 30 anos, entidade que preside desde então. É também vice da

CNT (Confederação Nacional dos Transportes), comandada pelo político Clésio Andrade desde 1994.

Lopes deixou o Planalto atirando: reclamou do governo Temer e atacou o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB), que viajou ao Ceará nesta quinta. O sindicalista disse que o senador foi “tomar um uísquesinho” em meio à crise de desabastecimento. Com o agravamento da situação, o congressista voltou às pressas para Brasília.

É filiado ao PSDB e já foi candidato a deputado federal.

Em 1998, tentou vaga na Câmara Federal. Não se elegeu.

O PSDB disse que “as atividades de José da Fonseca Lopes como líder de entidade de classe não se confundem com sua filiação partidária”. Raquel Landim, Walter Nunes, Mariana Carneiro, Fábio Fabrini, Marcelo Toledo e Igor Gielow.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Lucas Vettorazzo, Guilherme Garcia e Nicola Pamplona

Título: Preço do diesel hoje se equipara a o valor na crise de 2008

Preço atual do combustível para os consumidores, R\$ 3,51, é o segundo mais alto dos últimos nove anos

O preço do diesel que é atualmente cobrado dos consumidores no país, em torno de R\$ 3,518, remonta valores da crise econômica de 2008.

Em agosto daquele ano, o petróleo batia o recorde de US\$ 140 o barril e o diesel chegava a R\$ 3,68s, em valores corrigidos pela inflação.

Levantamento da Folha mostra que o preço do diesel de abril passado é o segundo mais alto dos últimos nove anos da série histórica da Agência Nacional de Petróleo.

Enquanto nesse período o preço do petróleo caiu (hoje está em torno de US\$ 80 por barril), a carga tributária federal disparou, ganhando peso maior dentro do preço final de venda para o consumidor e abocanhando parte do ganho que deveria ser repassado ao consumidor.

De acordo com relatório mensal sobre o preço dos combustíveis do **Ministério de Minas e Energia (MME)**, a parcela referente aos tributos federais cresceu 56,6% entre agosto de 2008 e abril de 2018.

A tributação sobre o consumo de combustível é uma importante fonte de renda governamental. Em média, o Brasil arrecada em torno de R\$ 20 bilhões por ano com os tributos federais sobre derivados de petróleo. Em crises financeiras, os governos tendem a aumentar as alíquotas, como fizeram Temer, em 2017, e Dilma, em 2015.

Entre agosto de 2008 e abril de 2018, a parcela no preço final correspondente ao valor do óleo diesel nas refinarias caiu 24,6%, segundo os dados do MME. Assim, a fatia de responsabilidade da Petrobras no preço caiu de 59% para 51% no período. Já a fatia do governo federal subiu de 8% para 14%.

A escalada atual é também impactada pela desvalorização do real frente ao dólar. A cotação mais alta registrada em agosto de 2008 foi de R\$2,84, em valores corrigidos. Hoje, o dólar está em torno de R\$ 3,624. Desde julho de 2017, a Petrobras vem promovendo reajustes diários com base na variação das cotações do petróleo e do câmbio.

Ao longo dos governos do PT, prevalecia apolítica de represamento de altas como forma de controle de inflação. A falta da paridade internacional entre o que é cobrado internamente pela Petrobras e o que é vendido pelo mercado externo gerou um rombo no caixa da petroleira brasileira.

Quando o atual presidente da Petrobras, Pedro Parente, assumiu, em maio de 2016, nomeado pelo recém-empossado presidente Michel Temer, o governo anunciou que a estatal teria autonomia para conduzir sua política de preços.

A partir daí, a empresa passou a fazer avaliações diárias do barril e a reajustar de acordo com a oscilação do mercado. O novo comportamento gerou desgastes da sociedade com a Petrobras.

Apesar das diferenças, o preço do diesel cobrado em maio passado nas refinarias brasileiras era 2,8% maior do que o praticado no golfo do México, nos Estados Unidos, segundo dados do CBIE (Centro Brasileiro de Infraestrutura). Em agosto de 2008, o preço brasileiro era 7,8% menor.

Especialistas ouvidos pela Folha defendem o atual modelo da Petrobras e dizem que a saída para uma queda consistente dos combustíveis passa pela redução dos impostos.

Para o analista Adriano Pires, do CBIE, o país vive uma “tempestade perfeita”.

A nova política da Petrobras, de paridade com preços internacionais, chega no momento em que o país passa por uma série de complicações, segundo ele.

Vive crise fiscal, sem que o governo tenha margem para cortar tributos; o preço do barril de petróleo volta a subir, com chance de novas altas diante do cenário externo; o dólar se valoriza ante o real; e as eleições se aproximam.

Pires se disse surpreso com o impacto do protesto dos caminhoneiros. Segundo ele, que acompanha o setor energético brasileiro há cerca de 30 anos, o país nunca observou uma greve com essa força.

“O governo está numa posição de pouca margem de manobra para negociar sem abrir mão de imposto”, afirma Pires. “Com mais dois ou três dias nessa situação, o país para e as pessoas não vão sair de casa”.

O analista da corretora Mirae, Pedro Galdi, especialista em setor energético, reforça a sensação de cobertor curto do governo federal.

Ele lembra ainda que a pauta dos caminhoneiros vai além do preço dos combustíveis, o que deixa a negociação ainda mais incerta.

Segundo Galdi, mudanças importantes na Petrobras, como a saída de Pedro Parente da presidência, jogariam uma pá de cal sobre o prestígio recente que a estatal adquiriu junto aos investidores.

Nesse sentido, ele diz que o corte de 10% do preço do diesel praticado pela estatal pegou mal junto ao mercado.

Ainda de acordo com Galdi, o movimento da empresa gerou incerteza já que poucos acreditam que a medida não tenha sido forçada por ingerência política.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Estelita Hass Carazzai e Nicola Pamplona

Título: Grandes produtores têm reduzido subsídios

Não é (ainda) o caso da Venezuela, Kuait ou Nigéria, onde abastecer o tanque pode custar menos do que um cafezinho.

Mas grandes países produtores de petróleo, como Rússia, Arábia Saudita e México, vêm reduzindo os subsídios e elevando o preço do combustível no

mercado interno nos últimos anos, afim de equilibrar as contas públicas e estimular a competitividade do setor de óleo e gás.

A Arábia Saudita, por exemplo, um dos maiores produtores do mundo e onde o custo do combustível ainda é bastante baixo, vem cortando os seus subsídios gradualmente. O objetivo do país é reduzir seu déficit fiscal e incentivar o uso de energias renováveis.

O mesmo fez a Indonésia, que reduziu seus subsídios em 90% desde 2015; e o Irã, que aumentou em até 500% o preço do combustível em 2010.

Na América Latina, o presidente da Argentina, Mauricio Macri, tenta eliminar os subsídios da era Kirchner, e o México abriu o mercado antes monopolizado em 2013.

As decisões geraram protestos e, em alguns casos, alimentaram a inflação após o aumento dos preços do barril do petróleo no mercado global. Não é à toa que, no México, o candidato à Presidência favorito nas pesquisas, Andrés Manuel López Obrador, prometeu congelar os preços da gasolina por três anos.

Mas a decisão, apesar de impopular, é quase consenso entre economistas.

“As pessoas precisam entender que o preço do petróleo não é decidido por um capitalista sentado em algum gabinete, fumando um charuto”, diz à Folha o especialista em globalização Marian Tupy, do Cato Institute. “Isso depende do mercado global.”

Ele afirma que existe uma tendência mundial, já há alguns anos, de retirar subsídios do combustível em prol de outros investimentos ou políticas de transferência de renda, que seriam mais efetivas.

O FMI (Fundo Monetário Internacional) e o Banco Mundial são grandes críticos do subsídio estatal no setor e usaram a queda dos preços do petróleo durante a crise global de 2008 como um estímulo aos países para rever suas políticas.

Foi quando Rússia e China, por exemplo, alteraram suas práticas de regulação de preços. Ambos ainda determinam o preço do combustível no varejo, mas os valores flutuam em níveis muito próximos do mercado global.

“Isso é o normal agora”, diz o professor David Victor, especialista em energia do Brookings Institute, em Washington. “O que está havendo no Brasil foi o que aconteceu na Rússia e na China há alguns anos. Eles aproveitaram as baixas cotações do petróleo para tirar subsídios. Mas agora, com a alta do barril, alguém tem que pagar o preço.”

Nos EUA, o preço flutua de acordo com o mercado e a carga tributária é baixa (18%, em média, para gasolina e diesel, contra 44% e 28% no Brasil, respectivamente), enquanto em alguns países da Europa, como a Noruega e o Reino Unido, a gasolina é taxada com impostos elevadíssimos, para inibir o seu uso em favor de fontes alternativas de energia.

Segundo pesquisa feita pelo site Global Prices Petrol, o Brasil se situa em uma posição intermediária em comparação aos preços do combustível no mundo. Com o litro do diesel a US\$ 0,99, o país ocupa a 76a posição em uma lista de 176 países.

No caso da gasolina, o preço nacional (US\$ 1,18 por litro) também se situa na zona intermediária: é o 91o mais caro do mundo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Anais Fernandes e Nicola Pamplona

Título: Ações caem 14%, e Petrobras perde R\$ 47 bilhões em valor de mercado

Os esforços do presidente da Petrobras, Pedro Parente, para acalmar investidores insatisfeitos com o corte nos preços do diesel não surtiram efeito, e as ações da Petrobras despencaram 14% nesta quinta (24).

Em teleconferência em inglês convocada às pressas para o início da tarde, Parente disse que a decisão foi excepcional e não representa interferência na política da estatal —o maior temor dos investidores. “Não vai acontecer de novo”, afirmou.

Apesar disso, as ações preferenciais da petroleira caíram 13,7%, a R\$ 20,08. As ordinárias, com direito a voto, recuaram 14,5%, para R\$ 23,20.

Pela manhã, o mercado era tomado por rumores de que Parente poderia deixar o cargo. Ele negou e frisou que, caso o governo queira retomar o controle de preços, terá de encontrar “uma diretoria alinhada a essa decisão”. Segundo Parente, porém, essa estratégia não deve ser adotada.

Com o tombo nas ações, a Petrobras perdeu R\$ 47,3 bilhões em valor de mercado e foi ultrapassada pela Ambev como empresa mais valiosa da Bolsa. As ADRs (recibos de ação negociados nos Estados Unidos) perderam 15,4%, para US\$ 12,78.

Os investidores temem que a iniciativa da Petrobras abra precedentes para novas interferências na política de preços da estatal, que desde julho de 2017 acompanha de perto as cotações internacionais.

Daniel Cobucci, do BB Investimentos, afirma que, no passado, a ausência de uma política assim resultou em elevadas perdas. “A mudança atual, embora temporária, abre um precedente para o retorno aos velhos tempos.”

A política de preços é a base da estratégia da empresa para atrair parceiros para o refino, levantando dinheiro para reduzir seu endividamento.

“A nova política de preços foi uma das principais vitórias de Parente. Isso vinha puxando a margem e impulsionando os últimos resultados da empresa”, diz Rafael Passos, da Guide Investimentos.

Parente defendeu a decisão como uma maneira de evitar maiores prejuízos com a paralisação de suas atividades.

“Nós vamos continuar a política de preços que estabelecemos para a companhia. Se o governo desejar conceder subsídios, isso terá que ser feito com o ressarcimento dos custos acordado antecipadamente.”

A possibilidade de controle de preços pode dificultar ainda o processo de venda de dois grandes poios de refino, anunciado em abril pela petroleira. Esse é um dos principais processos de seu plano de venda de ativos.

“É uma medida temporária, com um tempo limitado, então não achamos que isso possa prejudicar o plano de desinvestimento nas refinarias”, disse Parente, acrescentando que a venda pode ajudar a suportar apolítica de preços livres dos combustíveis.

Ele disse a analistas que espera assinar neste ano a venda das refinarias, mas que o negócio só deve ser fechado no ano que vem.

Com peso de quase 12% no Ibovespa, que reúne as ações de maior liquidez na Bolsa brasileira, a petroleira puxou o índice para baixo. Ele caiu 0,92%, mas conseguiu recuperar o patamar dos 80 mil pontos que havia perdido ao longo do dia.

O dólar também sentiu os impactos da paralisação. A moeda voltou a subir após três dias de queda, mesmo com intervenção do Banco Central. O comercial avançou 0,63% ante o real, para R\$ 3,649. O dólar à vista subiu 0,23% e fechou cotado a R\$ 3,637.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:** Luiz Carvalho**Título:** Monopólio da estatal indica porque reação não é igual à alta do pãozinho

ANALISE

Analista sênior de petróleo e gás do UBS para a América Latina

Desde sua fundação, a Petrobras tem sido responsável não só por suprir o país com diversos tipos de combustível mas também por definir os preços de grande parte deles.

No Brasil, é comum dizermos que “a Petrobras aumentou o combustível”, quando notamos um aumento no preço de determinado produto vendido pela companhia.

Entendemos que a Petrobras não é responsável pela movimentação nos preços, mas sim o ator que realiza tais ajustes, reagindo às condições externas. No entanto, quando o trigo, o café ou o açúcar aumentam, não notamos a mesma reação, “culpando o padeiro” pelo reajuste do pão. Acreditamos que isso ocorre em razão da posição monopolista da Petrobras no negócio de refino.

A política de preços de combustíveis da Petrobras tem sido assunto recorrente, aproximadamente desde 2010, quando passou a praticar preços abaixo da paridade de importação, com o fim de controlar a inflação naquele momento.

No período de 2010-2014, a Petrobras acumulou perdas em torno de US\$ 40 bilhões em razão dessa política, que levou a grau de ceticismo em relação à liberdade da companhia em reajustar seus preços, seguindo a variação das commodities e do câmbio, que são fatores fundamentais.

Ao fim de 2014, com a queda acentuada do petróleo no mercado internacional e a manutenção dos preços no mercado doméstico, a Petrobras passou a praticar preços acima dos externos para recuperar as perdas do período anteriormente mencionado.

Em junho de 2017, a Petrobras anunciou uma nova política de preços com possibilidade de ajustes diários. Desde então, o petróleo subiu 57% e o real se depreciou 12%, levando a um aumento acumulado de 48% para os preços do diesel no mercado doméstico.

O cenário monopolista começou a mudar de figura depois que a Petrobras passou a cobrar preços significativamente acima dos internacionais, abrindo uma janela para produtos importados.

Porém o “fardo” de movimentar os preços ainda se encontra sob a responsabilidade da companhia.

Apesar de alguns afirmarem que a Petrobras é responsável pelos altos valores dos combustíveis, a margem da companhia representa apenas 12% do preço na bomba, enquanto os impostos correspondem a 40% do total. De junho de 2017 a janeiro de 2018, a margem da Petrobras caiu 17%, enquanto os impostos dos Estados aumentaram 15%, e os impostos federais, 85%.

A alta recente dos preços levou a uma reação de partes de sociedade que culminou na atual greve dos caminhoneiros. Na quarta-feira (23), a Petrobras anunciou uma redução de 10% nos preços do diesel, com 15 dias de congelamento de seu preço.

Além das perdas financeiras, tal medida poderá levar a uma mudança na abordagem de sua atual política de preços, potencialmente prejudicando os resultados da companhia. Pela primeira vez desde que sua nova política de preços fora atualizada, a companhia se encontra novamente comercializando combustíveis abaixo da paridade de importação, gerando incertezas para seu futuro.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Desabastecimento atinge de mercado a posto de combustível

Sindicato afirma que SP pode amanhecer sem estoque de gasolina; supermercado chega a racionar venda a cliente

Em postos de combustível, longas filas, que chegavam a congestionar mas e avenidas, e motoristas dispostos a esperar horas para abastecer nos que dispunham de gasolina e de álcool —apesar de preços muitas vezes exorbitantes. Em alguns supermercados, faltaram produtos, e houve quem decidisse racionar a venda.

Esse cenário de desabastecimento foi sentido por moradores de grandes cidades, como São Paulo, no 40 dia de paralisação dos caminhoneiros.

A preocupação com a falta de produtos nos próximos dias se estendia até à disponibilidade de dinheiro, devido à dificuldade de transporte.

Em carta à Febraban (federação dos bancos), a associação brasileira das empresas de transporte de valores alertou nesta quinta (24) sobre os riscos de atrasos e cancelamentos de entrega de dinheiro.

Unidades de saúde também já eram afetadas por falta de entrega de insumos hospitalares —e havia preocupação com a chegada de oxigênio.

Na capital paulista, a previsão do Sincopetro (sindicato de postos de combustível) era que os estoques dos estabelecimentos poderiam amanhecer esgotados nesta sexta (25).

“Já é o quinto posto que venho porque os outros não tinham mais gasolina”, disse o representante comercial Francisco Assis, 56, após conseguir encher o tanque na zona leste.

“O primeiro produto que está acabando é o etanol, que é o primeiro que o motorista pede, porque está mais barato”, disse José Alberto Paiva Gouveia, presidente do Sincopetro. Segundo ele, “como o consumidor ficou desesperado”, houve aumento de consumo. No Rio, 90% dos postos relatavam escassez de combustível.

Houve reajuste de preço em postos pelo país —alguns cobraram mais de R\$ 5 pelo litro de gasolina. O Procon-SP afirma que a prática pode ser abusiva e deve ser denunciada.

Em supermercados paulistas, os itens mais afetados eram frutas, legumes e verduras, por serem perecíveis e de abastecimento diário —e que têm estragado nas estradas.

Segundo a Apas (associação dos supermercados), carnes, leite e derivados, panificação congelada e produtos industrializados que levam proteínas no processo de fabricação já estavam com as entregas comprometidas pelos atrasos no reabastecimento.

Alguns estabelecimentos passaram a limitar a quantidade de venda a cada cliente.

A rede Carrefour, por exemplo, chegou a limitar em algumas unidades cinco unidades de cada item por consumidor —para que “todos os clientes consigam preços e ofertas”.

No Vale do Paraíba, uma rede só permitia 15 kg de arroz, 5 kg de feijão, 5 unidades de óleo, 6 litros de leite e 15 kg de açúcar para cada consumidor.

“Vimos pessoas apavoradas, lotando carrinhos. Se continuasse assim, não teríamos nada”, disse Josaf Edson de Oliveira, gerente do supermercado Produtor, de Queluz.

Houve desabastecimento de frutas e legumes no Ceagesp, de São Paulo, Ceasa, do Rio de Janeiro e de Curitiba, e Feira de São Joaquim, em Salvador.

No Ceagesp, alimentos tiveram alta significativa de preços. A batata lavada subiu em média 95%, diz a companhia.

“Na segunda, eu vendi o saco de batata entre R\$ 70 e R\$ 100, dependendo da qualidade. Agora está entre R\$ 120 e R\$ 200. A gente precisa implorar para o transportador mandar, aí eles sobem o preço”, afirma Rita Barbosa, sócia de um box do local.

Associações de supermercados da região Sul também falaram em estoques comprometidos —exceto para itens de mercearia, higiene e limpeza, que costumam ser armazenados por até 15 dias.

No Mercado Central de Belo Horizonte, um dos símbolos da capital mineira, começou a faltar outro ícone do estado: o queijo canastra.

Na loja de Krisjulião, a bandeja de morango passou de R\$ 4 para R\$ 7. “E já acabou”, diz. O comerciante encomendou 20 caixas e veio metade.

Os produtos estavam viajando camuflados em veículos de menor porte para driblar bloqueios nas estradas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Hospitais cancelam cirurgias, e SP teme falta de oxigênio

Hospitais privados e filantrópicos de Santa Catarina cancelaram cirurgias eletivas. Segundo a associações de hospitais, alguns não recebiam com regularidade remédios, alimentos e materiais.

Yussif Ali Mere Júnior, presidente do Sindicato e da Federação dos Hospitais, Clínicas e Laboratórios do Estado de São Paulo, diz que o principal temor é os estoques de oxigênio a partir desta sexta (25). Os hospitais trabalham com reservas para até três dias.

“A situação é extremamente preocupante”, afirmou Ali Mere, que encaminhou email à Presidência da República e ao Congresso alertando para a emergência da situação.

“Todo hospital consome muito oxigênio. São cirurgias, doentes na UTI, pacientes fazendo inalação nos pronto-socorros”, afirma Francisco Balestrin, presidente da Anahp (Associação Nacional dos Hospitais Privados).

Em hospitais como Albert Einstein e Sírio Libanês, os planos de contingência já estão apostos. “Temos o nosso próprio transporte fretado para buscar funcionários. E a empresa tem postos de gasolina próprios”, disse Sidney Klajner, presidente do Einstein.

Em Santos, a prefeitura cancelou a vacinação contra a gripe que seria realizada na casa de pacientes acamados ou com restrição de mobilidade. A Baixada Santista inteira não recebeu o lote do estado com cerca de cem mil doses da vacina em razão dos bloqueios.

No Rio, a Cedae pediu que moradores economizem água em razão de possível redução na produção. O estoque de produtos químicos usados no tratamento estava caindo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Thiago Amâncio

Título: SP reduz frota de ônibus, cancela rodízio e obtém liminar para serviços essenciais

A restrição de ônibus na capital paulista deve se agravar ainda mais nesta sexta-feira (24), quando a prefeitura estima que metade da frota não tenha combustível para circular. E a tendência é que no final de semana não haja ônibus na cidade. Embora a gestão municipal previsse redução de 40% da frota nesta quinta, no horário mais crítico, às 13h, 79% dos veículos operavam.

Pelo menos duas empresas já anunciaram que não têm combustível, a Transkuba e a Express, que operam 51 linhas nas zonas sul e leste. Os 1.400 ônibus em circulação na cidade consomem, em média, 1,4 milhão de litros de diesel todos os dias. As empresas possuem tanques de combustíveis em suas garagens, onde os veículos são abastecidos quando param de circular, da 0h às 4h11.

Com os estoques em queda, algumas companhias recorreram a postos de gasolina, pagando um combustível pelo menos 11% mais caro, que é a margem de lucro desses estabelecimentos —com a escassez, o que resta de diesel

encareceu ainda mais. Houve empresas que abasteceram em outras garagens e priorizaram linhas mais importantes e com mais passageiros, segundo a SP Urbanuss, sindicato do setor. A Sambaíba, que opera 1.200 veículos na zona norte e que possui caminhões próprios para fazer o abastecimento conseguiu encher o estoque de diesel e deve operar com toda a frota nesta sexta. O rodízio municipal de veículos foi suspenso pelo segundo dia seguido nesta sexta. Metrô e CPTM vão operar com o mesmo número de trens que usam em horário de pico durante todo o dia. Motoristas da Uber relataram que ficaram até uma hora em filas para abastecer.

Não houve grandes discrepâncias entre o tempo de espera e o preço das corridas nesta quinta em relação aos demais dias. Apedido da prefeitura, a justiça concedeu liminar em que exige o fim dos protestos que impedem a entrega de combustível para serviços essenciais de SP, como transporte e limpeza urbana. Em caso de descumprimento, a multa é de R\$ 1 milhão. A polícia pode ser acionada para fazer cumprir a decisão, mas não se sabe com isso ocorrerá. No Rio, 40% dos ônibus da capital não circularam. Em Campinas e Ribeirão Preto, os veículos circulam na frequência de fim de semana. Em Curitiba, o abastecimento foi feito com escolta. Aeroportos entraram em alerta e adotaram medidas de restrição. Em Brasília, só pousam aeronaves que possam decolar sem necessidade de reabastecimento. Em situação normal, 20 caminhões atendem diariamente o local. Desde terça (22), apenas nove conseguiram chegar para abastecer.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Rogério Pagnan

Título: Para economizar combustível, PM reduz rondas nas ruas de São Paulo

Viaturas ficarão mais tempo paradas, e os serviços burocráticos permanecem suspensos até acabar a paralisação dos caminhoneiros

Um possível colapso de desabastecimento de combustível no estado de SP por causa do protesto dos caminhoneiros levou a Polícia Militar a implantar um esquema de racionamento que inclui a redução do patrulhamento pelas ruas. A cúpula da corporação decidiu que as viaturas ficarão agora mais tempo estacionadas em pontos de patrulhamento.

Normalmente, definido esse ponto de atuação, o veículo da PM fica 40 minutos rodando e outros 20 minutos estacionado. Agora, para economizar combustível, o tempo parado será ampliado em 50%, sendo 30 minutos em ronda e 30 minutos estacionado.

Como base nos dados do primeiro trimestre, o estado de São Paulo tem, neste ano, uma média diária de 1.456 furtos, 753 roubos, 279 furtos de veículos e 154 roubos de veículos. Também ocorrem diariamente uma média de 25 roubos de cargas, dez estupros e nove homicídios intencionais.

A Polícia Militar de São Paulo tem uma frota de 18.500 veículos espalhados pelo estado, incluindo os Bombeiros. A frota da PM consome 3,2 milhão de litros de combustível mensalmente, cerca de um terço disso só na capital. A maior quantidade de consumo é de álcool, 1,7 milhão de litros, seguido de gasolina (1,3 milhão de litros) e de diesel (202 mil litros).

O comando da PM autorizou a frota a abastecer com combustível aditivado quando não estiver disponível o comum. “Para fins de patrulhamento não altera em nada [a qualidade] o patrulhamento, mas representa no final uma

economia de combustível razoável para este momento de crise”, disse o secretário Máximo Alves Barbosa Filho (Segurança Pública). Se a crise se agravar, o secretário afirma que a polícia também poderá utilizar caminhões de combustível para abastecer carros de cidades menores, onde não há reservatórios estratégicos nos batalhões. Ainda segundo ele, nos municípios onde há o policiamento feito por policiais de folga, o chamado bico oficial, serão priorizados os serviços realizados por moto e a pé.

Os carros da Polícia Civil também serão utilizados apenas em circunstâncias emergenciais, em diligências inadiáveis. “Priorizar aquilo que for realmente imprescindível, por conta dessa necessidade transitória.” Outra medida é a suspensão, até segunda ordem, de todos os serviços burocráticos sem urgência, como entrega de documentos. A PM mantém esquema de escolta para entrega de combustível nos aeroportos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Andreza Matais

Título: Temer reage à pressão para demitir Parente

Coluna do Estadão

Os apelos de congressistas para que o governo demita Pedro Parente da Petrobrás irritaram o presidente Michel Temer. Em conversas reservadas pouco antes de participar de evento na cidade de Porto Real, no Rio, ontem, Temer se queixou dos ataques a Parente e se mostrou aborrecido por atingirem um “técnico dessa qualidade”. Ele descartou qualquer possibilidade de ceder à

pressão política. O primeiro a pedir a demissão de Parente foi o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB). Seguido ontem de Cássio Cunha Lima e Paulinho da Força.

» Me chama.

Relator do projeto aprovado na Câmara que zera o PIS/Cofins do combustível até 31 de dezembro, o deputado Orlando Silva (PCdoB-SP) faz coro. “Demitir o presidente da Petrobrás é uma proposta que iria unir o Brasil, governo e oposição”, alfineta.

» Ei, tô aqui.

Também defensor da demissão de Parente, o deputado Paulinho da Força não foi chamado pelo governo para ajudar nas negociações com os grevistas. Ficou sem entender. “Temer sabe que sou especialista nisso”, ressenete-se.

» Liga a TV.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM), diz que “a pauta era pública e o Jornal Nacional tratou do assunto” ao responder sobre a razão de não ter informado ao Senado da votação de projeto que zerou o PIS/Cofins.

» Só uma parte.

Antes da “votação-surpresa”, Maia havia procurado Eunício propondo pauta conjunta para redução dos preços dos combustíveis. Só não contou seu plano de zerar as alíquotas.

» Dedo-duro.

O Planalto aposta que os governadores ficarão constrangidos em não abrir mão de receita do ICMS para ajudar na redução do preço dos combustíveis. E dá uma forcinha nisso. Pediu aos seus aliados para distribuírem discretamente tabelas mostrando o quanto cada Estado cobra.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Eliane Cantanhêde

Título: Caos

O “Partido dos Caminhoneiros” conseguiu o que MST, MTST, CUT e partidos de oposição ao governo Temer ameaçaram e não tiveram força para fazer, nem mesmo com a prisão de Lula: paralisar o País. É uma nova força política que

pode ser qualquer coisa, menos um movimento de esquerda. Assim como em junho de 2013, o protesto dos caminhoneiros também teve combustão espontânea, sem partidos por trás ou líderes carismáticos e estridentes.

Ambos surgiram de repente, pegando todo mundo de surpresa e jogando o governo contra a parede. A motivação dos milhares de pessoas que foram às ruas em junho de 2013 foi o aumento das tarifas de transportes urbanos. A dos caminhoneiros neste maio de 2018 é o aumento diário dos combustíveis, principalmente do diesel. Os dois protestos encontraram ambiente propício, foram uma fagulha em palha seca e incendiaram os governos de Dilma, primeiro, e de Temer agora.

O Brasil nunca mais foi o mesmo depois daquele junho. E muita coisa pode mudar a partir deste maio. Em 2013, homens e mulheres, jovens e velhos, gente de esquerda e de direita lotaram as ruas, e o que menos contou foram partidos e ideologias. Em 2018, há um acordo tácito entre os patrões e caminhoneiros, que fecharam estradas, produziram um efeito cascata e ameaçam com o colapso.

Litros de leite jogados fora, montanhas de hortaliças murchas, prateleiras vazias nas farmácias, tanques secos nos postos de gasolina, falta de água mineral e de combustível de aviação nos aeroportos... E os preços disparando. O que começou como um protesto de um setor, de uma categoria, virou um movimento nacional. Produtores rurais, empresas privadas e serviços públicos foram atingidos em cheio.

E o que dizer do cidadão e da cidadã, já irados com a corrupção, desconfiados com as eleições, mal-humorados com o governo e estarecidos com o aumento da gasolina? A crise, latente, explodiu de cima a baixo. Como só iria acontecer, o governo Temer, já tão fraco e a caminho do fim, virou o principal alvo de várias frentes autônomas e conflitantes: caminhoneiros, confederações (como a dos Transportes e da Agricultura), Congresso, a própria Petrobrás e a mais poderosa de todas, a opinião pública.

O estopim da crise foi o aumento do preço internacional do petróleo, a disparada do dólar e o trauma da Petrobrás, que afundou com Lula e Dilma não só pela corrupção, mas também pela manipulação política (ou populista) dos preços. Só que faltou cuidado. Assim como aumento de impostos, o de combustíveis é coisa para governos fortes, o que, definitivamente, não é o caso.

Para piorar, a Petrobrás não apenas impôs o aumento, como impôs um aumento diário! Pode até fazer sentido empresarial, mas foi de uma audácia política incrível. E na hora errada. Temer ficou entre os protestos e a política de preços independente da Petrobrás. Parente ficou entre uma solução política e

uma sinalização perigosa para o mercado e para os investidores da companhia, que ontem caiu 14% na Bolsa. E o fim do mundo é (ou seria) ele ir embora.

Em ano eleitoral, o Congresso, à frente Rodrigo Maia e Eunício Oliveira, aproveitou para tirar uma casquinha na crise e espicaçar ainda mais o Planalto. E os governadores? Tiraram o corpo fora. O maior problema no fim deste governo (e no início do próximo) é a crise fiscal, o rombo das contas públicas. Como cortar impostos do diesel sem cobrir o buraco com alguma outra receita? Tira de um lado, tem de pôr do outro.

E isso não é uma “maldade liberal”, é um dado aritmético e uma realidade social: quando $2 + 2$ não somam 4 na contabilidade pública, quem quebra a cara é quem mais precisa do Estado brasileiro.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Ming

Título: Chassis de impostos

O resumo da ópera dos combustíveis tem dois lados convergentes: o econômico e o político. O lado econômico é o rombo brutal das contas públicas conjugado com a velha corrupção, que desemboca na voracidade fiscal tanto do governo central como dos Estados e dos municípios. Os preços cobrados sobre tanta coisa essencial se transformaram em alentados chassis de arrecadação. Quase imperceptivelmente, os preços dos combustíveis, da energia elétrica e dos serviços urbanos se transformaram em instrumentos de extorsão de impostos do contribuinte.

De cada litro de óleo diesel, 28% são impostos; e de cada litro de gasolina, 45% são impostos e taxas. Nos municípios, por exemplo, a cobrança de multas de trânsito deixou de ser meio de educação do motorista e do pedestre ou, até mesmo, deixou de ser instrumento de financiamento de melhorias do sistema viário. Resume-se quase inteiramente a máquina destinada a esfolar os proprietários de veículos e os desatentos de sempre, que não se dão conta do alcance dos olhos do grande irmão, que são todos esses radares encarapitados nos postes, ao longo das ruas e das rodovias.

Por trás de tudo está o Estado ineficiente, gastador, ultra-endividado, reduto do cupinchismo e do que já se sabe. Como não há o que chegue, tascam-se impostos a torto e a direito. E quando, nos momentos de estresse, como o de agora, é preciso providenciar uma folga nessa engrenagem predatória, não há onde cortar, não há como reduzir a carga tributária, como se viu nessa tentativa de acomodar interesses com a zeragem da Cide e com a redução do PIS/Cofins

sobre combustíveis. O outro lado desta crise é o político. Há uma conta enorme pairando sobre a sociedade.

Enquanto as vacas externas puderam ser ordenhadas e houve dólares abundantes e baratos, ainda foi possível ajeitar essa fatura. Mas as condições da economia internacional estão se estreitando, os grandes bancos centrais estão sendo obrigados a enxugar moeda nos mercados, alguns governos, como o dos Estados Unidos, estão se tornando crescentemente protecionistas e, assim, passaram a cobrar mais pedágio na entrada de produtos brasileiros no seu mercado. E há o forte crescimento das tensões geopolíticas.

O rompimento unilateral do acordo nuclear com o Irã pelo presidente Trump e a crescente desordem política e econômica da Venezuela foram suficientes para pressionar o mercado de petróleo e passaram a alavancar as cotações internacionais. Nessas condições, o frágil, e agora ainda mais enfraquecido, governo do presidente Temer perdeu as já precárias condições de arbitrar a distribuição das contas pela sociedade. É a situação em que o produto da pesca diminuiu e as poderosas corporações instaladas no Brasil passam a brigar por sua porção de sardinhas.

Bastaram quatro dias de locaute para que os caminhoneiros pudessem arrancar concessões da Petrobrás e do governo Temer. E a conquista do acordo de suspensão da paralisação não soluciona nada. Segue aí o buraco na cerca por onde a boiada começa a passar. Às incertezas eleitorais que vinham se acumulando ainda há as que provierem de mais esta crise cujo desfecho não há como prever. O governo foi surpreendido numa área estratégica, que é a do abastecimento, e está perdido, não sabe para onde correr. Enquanto isso, os oportunistas, que sempre aparecem nessas ocasiões, se puseram a sapatear sobre a cabeça do governo.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Fernando Dantas

Título: Desânimo na Petrobrás

Quando Pedro Parente adentrou anteontem à reunião do Conselho de Administração da Petrobrás, a primeira com sua nova formação, para anunciar a decisão de reduzir o preço do diesel, cedendo à pressão dos caminhoneiros, a reação foi de estupefação. Dos conselheiros presentes, apenas dois se manifestaram a favor da decisão de Parente, incluindo o representante dos funcionários. A maioria se disse claramente contrária.

Antes da decisão fatídica, um conselheiro chegou a dizer que a mudança da política de preços só seria feita "sobre o meu cadáver" (a decisão, na verdade, cabe à diretoria executiva, e Parente comunicou-a ao conselho por cortesia). Discutiram-se no conselho alternativas como, por exemplo, permitir que caminhoneiros antecipassem compras em momentos de preços baixos do diesel, só pagando à medida que fossem de fato consumindo o combustível – uma forma de fazer "hedge" contra as oscilações do preço que, de fato, podem trazer grandes prejuízos, já que os contratos de frete não têm como variar na mesma frequência.

A reação do staff gerencial e executivo da Petrobrás – fora do pequeno círculo no topo que tomou a decisão sobre o diesel – também foi péssima. O recuo na política de preços é visto como um dano incomensurável no planejamento estratégico da empresa. O prejuízo em si com a redução e o congelamento do preço do diesel por 15 dias, estimado em R\$ 350 milhões, e mesmo a enorme perda de valor de mercado com a queda do preço das ações, são vistos como problemas menores do que a perda de credibilidade e reputação.

A visão é de que a decisão sobre o diesel traz o risco de descarrilar o projeto "Poetas", de venda do controle (60%) das refinarias e infraestrutura no Sul, Norte e Nordeste (a Petrobrás seguiria como minoritária e, como o grosso do refino é na Região Sudeste, ainda ficaria com 70% do volume refinado). A ideia é criar um mercado privado de refinarias no Brasil, acabando com o monopólio da Petrobrás no setor, que é visto como um ônus para a estatal em termos de rentabilidade e de risco.

O típico exemplo de risco é a própria greve dos caminhoneiros, que sabem ser muito mais fácil pressionar uma estatal, sujeita à interferência direta do Executivo e indireta do Legislativo, do que empresas privadas. No passado recente, a Petrobrás chegou a vender combustíveis com prejuízo estimado em R\$ 40 bilhões. Adicionalmente, a Petrobrás gostaria de concentrar seus investimentos, restringidos pela necessidade de a empresa se desalavancar, na área de exploração e produção, muito mais lucrativa e na qual a estatal está na fronteira e é altamente competitiva.

Agora, porém, há a percepção de que o recuo no diesel coloca em sério risco o projeto das refinarias. Empresas multinacionais vão pensar duas vezes antes de comprar o controle de refinarias no Brasil, quando se sabe que o governo federal pode impor uma política de preços à Petrobrás que a qualquer momento pode desequilibrar todo o mercado. A venda das refinarias é uma das partes mais importantes do processo maior de realinhamento do portfólio e de desalavancagem contidos no atual plano estratégico da Petrobrás.

Agora, toda essa grande mudança para melhor da estatal pode ficar em xeque, segundo algumas análises. Outra preocupação é com o selo "Destaque Estatais" da B3 (empresa resultante da fusão da Bovespa, BM&F e Cetip), conquistado a duras penas no ano passado, num processo que envolveu várias mudanças no estatuto social. O impacto da perda desse selo seria péssimo, por exemplo, com os chamados fundos de investimento ESG (Environment, Sustainability and Governance), vários deles de países escandinavos e do norte europeu. Não há dúvida de que a reação inicial do grande grupo de apoiadores entusiásticos de Parente dentro da Petrobrás é de apreensão e desânimo.

COLUNISTA DO BROADCAST E CONSULTOR DO IBRE/FGV

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Temor pertinente?

Direto da Fonte

Tem gente da iniciativa privada paulista com medo. Temem que o movimento dos caminhoneiros possa se alastrar e se tornar gatilho de insatisfação popular semelhante à de 2013. O motivo dos protestos, à época, começou com contra o aumento de preço de tarifas de transporte público em Porto Alegre. Logo em seguida, as manifestações ganharam corpo em São Paulo e se espalharam pelo Brasil.

Temor 2

Com isso, nada menos que sete cidades tiveram que reverter a decisão de aumento de preços. E as razões dos protestos acabaram ultrapassando o "mote" inicial, impulsionando centenas de milhares de pessoas a saírem às ruas pelas mais diversas causas: corrupção, a PEC 37, cura gay, custos da Copa e outras.

Sobre rodas

Cármem Lúcia chegou ontem ao STF de veículo oficial. A ministra esqueceu de abastecer o próprio carro que costuma dirigir todos os dias para o trabalho.

Oportuno

O Senado vota hoje proposta que fixa teto de ICMS sobre combustíveis. O PL, de Randolfe Rodrigues, da Rede, conta com o apoio do... líder do governo, Romero

Jucá. Por ser um projeto de resolução, ele pode ser votado pela Casa – trancada por MPs. Já a apreciação de projetos de lei está vetada.

Na conversa ontem com o grupo Geração Brasil, Doria destacou o desemprego, “uma herança maldita deixada pelo desgoverno do PT.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: O caos como arma

O governo, a Petrobrás e o Congresso atenderam à principal reivindicação dos caminhoneiros em greve, a redução do preço do diesel, mas nem assim esses profissionais aceitaram encerrar o movimento que tem trazido inúmeros e substanciais transtornos a todos os brasileiros.

O nome disso é chantagem e irresponsabilidade. Não bastou que a Petrobrás, num gesto de inegável boa vontade, contrariasse brevemente sua política de preços, de livre mercado, e aliviasse o custo do diesel em 10% por 15 dias, tempo em que se poderia chegar a uma solução negociada.

Não bastou que o governo aceitasse zerar a alíquota da Cide, o imposto do combustível. Também não bastou que a Câmara aprovasse, a toque de caixa, a reoneração da folha de diversos setores em troca do fim da cobrança do PIS-Cofins sobre o diesel – uma forma de subsidiar o preço do combustível com o imposto cobrado de outros setores da economia.

Os caminhoneiros informaram que vão continuar sua greve até que o Senado aprove o projeto que zera o PIS-Cofins sobre o diesel e que o presidente Michel Temer o sancione – o que só deve acontecer na semana que vem. Enquanto isso, o caos se multiplica. Já se verifica desabastecimento de alimentos em diversas cidades do País. O transporte público está funcionando de maneira precária. Alguns importantes aeroportos informaram que em breve não terão mais combustível e terão de fechar.

O atendimento na área de saúde começou a ser afetado. O preço da gasolina disparou nos postos, que registram imensas filas de consumidores desesperados. A manutenção de tal estado de coisas, apesar das generosas concessões feitas aos caminhoneiros, demonstra inaceitável comportamento, que deve ser punido com rigor. Do contrário, a sociedade viverá sempre na dependência dos humores e da agenda de agitadores cujos interesses privados estão muito longe de coincidir com os do resto do País.

A atitude atrevida dos grevistas mostra que os caminhoneiros se julgam em posição de força para ditar as condições da negociação, já que bastaram três dias de bagunça para que o governo, a Petrobrás e o Congresso lhes cedessem dedos e anéis. Não parece haver dúvida a esta altura que, de carona com o movimento dos caminhoneiros autônomos, estão grandes empresas de transporte e associações de produtores e distribuidores, todas interessadas em alguma forma de subsídio ao preço do frete.

Mais uma vez, uma corporação organizada pretende obter vantagens econômicas à custa do conjunto dos contribuintes. Também nessas horas é que aflora o oportunismo de políticos que, ao contrário, deveriam estar colaborando para debelar a crise. Senadores da base aliada subiram à tribuna para cobrar a demissão do presidente da Petrobrás, Pedro Parente, responsável pela reorganização da estatal depois que esta foi arruinada pela corrupção e pela inépcia da gestão petista.

O alvo dos parlamentares é justamente a política de preços da Petrobrás, que promove reajustes de acordo com o mercado internacional, acabando com a interferência do governo para manter os preços dos combustíveis artificialmente baixos, gerando imenso prejuízo para a empresa. A demagogia da gasolina barata à custa do endividamento da Petrobrás foi um dos trágicos legados do mandarinato lulopetista, felizmente revertido no governo de Michel Temer.

No entanto, especialmente em ano eleitoral, a tentação do populismo é ameaça permanente ao bom senso. “Se o Pedro Parente não aceitar rever a política de reajuste, que ele saia da Petrobrás ou o presidente da República exerça o mínimo de autoridade. Um governo minimamente sólido já o teria demitido”, disse o senador Cássio Cunha Lima (PSDBPB). Na mesma linha, o senador José Maranhão (MDB-PB) declarou que, ou Parente “cede aos interesses do Brasil ou deixa o cargo para alguém que tenha mais patriotismo”.

Vê-se assim, mais uma vez, a mistificação triunfar sobre a razão. Ficou claro que, quando a situação aperta, o País carece de líderes políticos capazes de enxergar além do estreito horizonte das eleições e de impedir que grupelhos submetam todo o País às suas vontades.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Após crise se agravar, governo cede e anuncia trégua com caminhoneiros

Proposta aceita pelos grevistas prevê que preço do diesel fixo por 30 dias; depois, será criada uma câmara para subsidiar o produto

Após uma paralisação de quatro dias que provocou desabastecimento e caos em todo o País, os caminhoneiros decidiram suspender, por pelo menos 15 dias, seu movimento. O acordo foi anunciado ontem à noite pelo governo. Depois desses 15 dias, haverá uma nova reunião entre caminhoneiros e governo para avaliar se as promessas do Planalto estão sendo cumpridas.

A proposta acertada ontem prevê que o preço do óleo diesel ficará fixo em R\$ 2,10, na refinaria, por 30 dias. Depois disso, será criada uma câmara de compensação para permitir que o preço suba apenas uma vez por mês. E a variação não será repassada integralmente aos motoristas: será criada uma câmara de compensação, com orçamento de R\$ 4,9 bilhões, para subsidiar o produto e permitir que a Petrobrás mantenha sua política atual de aumento de preços.

Ou seja, em última instância, a conta será paga pelo contribuinte. A suspensão da greve evita o agravamento de um quadro que se configurava a cada dia mais caótico. O Brasil é um país extremamente dependente do transporte rodoviário. Sem os caminhões, começava-se a viver um grave desabastecimento. Postos de gasolina ficaram sem combustíveis, os alimentos não estavam chegando aos mercados, as fábricas estavam parando por falta de insumos. Mesmo com o acordo, a normalização desse quadro deve demorar.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: / Lu Aiko Otta, Fernando Nakagawa, Julia Linder, Tânia Monteiro, Adriana Fernandes E Anne Warth /BRASÍLIA

Título: Óleo diesel passará a ter preço subsidiado

Risco de caos no abastecimento obriga Planalto a ceder para garantir liberação de rodovias no País

Depois de sete horas de negociações, governo e caminhoneiros anunciaram ontem a suspensão, por 15 dias, da paralisação iniciada na segunda-feira. Pressionado pelo início de um apagão nos transportes, no abastecimento e na produção, o governo concordou em criar um novo gasto público, na forma de subsídio, para permitir que os preços do diesel sejam reajustados apenas a cada 30 dias. Para isso, solicitará ao Congresso um crédito extraordinário de R\$ 4,9 bilhões para este ano.

O dinheiro sairá do cancelamento de outras despesas, que não foram especificadas. Pelo acordo, o litro do diesel ficará congelado em R\$ 2,10 nos próximos 30 dias, sendo que nos primeiros 15 dias a diferença em relação à cotação no mercado internacional é bancada pela Petrobrás e, nos 15 dias seguintes, pelo governo, uma conta estimada em R\$ 350 milhões por quinzena. A Petrobrás manterá sua política atual de reajuste atrelada à variação do mercado internacional.

Mas, depois desses 30 dias, o governo criará uma câmara de compensação que permitirá que o reajuste seja repassado apenas mensalmente, e não de forma integral – ou seja, será subsidiado. Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, o abatimento dependerá do custo dessa política. "Não estamos dizendo que não haverá aumento. O que haverá é mais previsibilidade", disse.

O diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, disse porém que a medida é um retrocesso e remete à "conta petróleo", criada para cobrir a diferença com subsídios que garantiam preços mais baratos para os combustíveis e que vigorou entre 1997 e 2001. Agora, na avaliação dele, criou-se a "conta diesel". "O mercado vai interpretar que voltamos a ter controle de preços. É uma solução velha, igual ao governo."

Tributos. O governo reafirmou que reduzirá a zero a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) cobrada sobre o diesel, ao custo de R\$ 3 bilhões. Porém, informou Guardia, isso só será feito após a aprovação do projeto de lei que restabeleceu a tributação sobre a folha salarial em 28 setores. Esse projeto foi aprovado na noite de quarta-feira pela Câmara, que incluiu no texto a redução a zero da alíquota de PIS e Cofins do diesel. O custo dessa isenção, segundo o governo, pode chegar a R\$ 14 bilhões.

A eliminação do PIS/Cofins sobre o diesel, que era a principal bandeira de parte da categoria, não fez parte do acordo assinado ontem. O acordo foi fechado com 8 das 11 entidades que participaram da reunião com o governo. Depois da trégua de 15 dias, será realizado um novo encontro para verificar se o governo está cumprindo o que foi acertado. Apesar de otimistas com a suspensão da paralisação, líderes das entidades disseram que ainda teriam de levar a proposta às suas bases, que dariam a palavra final.

O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, afirmou também que não havia como saber quanto tempo será necessário para a normalização das atividades. Mas nem todo mundo ficou satisfeito. "São só promessas e não temos nada de concreto", criticou José Araújo, o "China", da União Nacional dos Caminhoneiros, um dos que declinaram do trato.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Adriana Fernandes****Título: Erro de cálculo eleitoral e economia sem rumo****ANÁLISE:**

Em apenas 48 horas, o governo e os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia, e do Senado, Eunício Oliveira, fizeram tudo o que podiam fazer de errado. E permitiram que a greve dos caminhoneiros colocasse o País em colapso de abastecimento. Rifaram de uma só vez a Petrobrás e o maltratado ajuste das contas públicas. A recém-conquistada credibilidade da companhia foi parar na lama.

De quebra, a crise política será ingrediente adicional a derrubar o PIB, que estava rodando bem mais devagarinho. Agora, já se fala numa aceleração da espiral negativa da economia, que paralisa os investimentos e pode deixar o próximo presidente sem condições de governo por conta da crise fiscal. Com a decisão de bancar o congelamento do preço do diesel, a conta vai parar no caixa do Tesouro.

O incômodo maior é que a origem do desgaste com o combustível nasceu nos gabinetes do Palácio do Planalto, com as bênçãos do **ministro Moreira Franco**. De olho em ganho eleitoral para o presidente Michel Temer, há meses Moreira estica a corda para interferir na política de preços da Petrobrás.

À frente do Ministério de Minas e Energia, depois da reforma ministerial, a pressão dele só aumentou. Moreira quis que Temer faturasse com a mudança. E Maia e Eunício pegaram carona no movimento dos caminhoneiros. O cálculo político de todos eles deu errado. Incendiaram o País. A pergunta que fica: a quem interessa piorar a economia em ano de eleições?

REPÓRTER ESPECIAL DO BROADCAST**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo****Seção: Economia****Autor: Vera Rosa Adriana Fernandes / BRASÍLIA****Título: Crise expõe fragilidade do governo Temer e articulações para eleição**

Pré-candidato à Presidência, Rodrigo Maia voltou a entrar em rota de colisão com o Planalto

A greve dos caminhoneiros expôs a fragilidade do governo Michel Temer, revelou movimentos políticos para as eleições de outubro e mostrou o distanciamento de antigos aliados no Congresso. Pré-candidato ao Palácio do Planalto, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), entrou em nova rota de colisão com Temer e com seu colega Eunício Oliveira (MDB-CE), que comanda o Senado.

A briga atravessou a Praça dos Três Poderes e provocou impasse. Dias após desistir de disputar novo mandato e anunciar a candidatura do ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles pelo MDB, Temer sofre as consequências do fim de um governo impopular. Além de enfrentar o racha no MDB, ele também perdeu apoio na Câmara e no Senado.

Em votação simbólica, Maia conseguiu aprovar na Câmara, na noite de anteontem, um projeto que acaba com a desoneração da folha de pagamento para 28 setores da economia, mas embutiu ali a proposta de zerar a alíquota do PIS/Cofins sobre o diesel até o fim do ano. Foi um gesto calculado para ganhar protagonismo, mas passou longe dos acertos com o Senado e com o Planalto, que já havia pedido uma trégua aos caminhoneiros.

De uma só tacada, porém, Maia contrariou Temer e irritou Eunício, que vai concorrer à reeleição e também tenta mostrar serviço. Os dois, no entanto, não deixaram dúvidas de que querem descolar suas imagens do desgaste do presidente. Pouco antes da aprovação do projeto pela Câmara, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, chamou o deputado Orlando Silva (PC do B-SP), relator da proposta, para uma conversa reservada no plenário.

Estava apreensivo com o impacto da perda de receita provocada pela isenção do PIS/Cofins. Havia sido alertado antes por um telefonema do secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, para quem a renúncia seria de R\$ 12 bilhões, e não de R\$ 3,5 bilhões, como sustentava Maia. "Eu disse a ele: "Marun, a base do governo está votando contra o governo"", contou Silva, que, apesar de ser da oposição, é aliado de Maia.

Por volta de 15 horas, naquele dia, Temer também já tinha telefonado para o presidente da Câmara. Queria saber o que seria votado. "Vou avaliar, presidente", respondeu Maia. Na manhã de ontem, Marun batia na tecla de que os cálculos feitos pela Câmara estavam equivocados. "Agora temos de enfrentar as consequências da medida aprovada", lamentava.

Maia previa que receitas extras com os royalties de petróleo compensariam a isenção do PIS/Cofins e apostou no risco. "Fiz aquilo que considero correto para o Brasil", afirmou ele, minimizando o erro dos números. Eunício, por sua vez,

viagrou ontem para o Ceará, sem pautar a votação do projeto no Senado. Teve de retornar a Brasília, após ligação nervosa do ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha.

"Temos apoio de 80% da população. Se autoridades querem pôr fogo nesse País, estão conseguindo", dizia o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes. Nos bastidores, Eunício culpou Maia pela crise. Para a líder do MDB no Senado, Simone Tebet (MS), a disputa deu o tom das articulações para pôr fim à greve. "O jogo eleitoral está por trás de tudo isso, mas o Senado não pode ser o bandido dessa história", argumentou Tebet. / COLABOROU IGOR GADELHA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Bruno Ribeiro Isabela Palhares Marco Antônio Carvalho

Título: São Paulo teve corte de 15% nos ônibus

Sem combustível suficiente para abastecer toda a frota, circulação foi reduzida no horário de pico; prefeitura liberou rodízio nesta sexta

O quarto dia da greve dos caminhoneiros afetou diretamente o transporte público na cidade de São Paulo. Ônibus de linhas municipais e intermunicipais circularam ontem mais cheias e com maior intervalo. No horário de pico, cerca de 15% da frota prevista não estava circulando, por conta da falta de combustível. Antes do anúncio da suspensão da greve, a Prefeitura previa que 50% da frota poderia ser afetada hoje.

Pegar ônibus foi tarefa difícil no início da noite de ontem. Quem trabalha na região central da capital viu pontos cheios e veículos igualmente lotados, impossibilitando o embarque. Aldeni Oliveira de Sousa, de 39 anos, estava havia mais de 30 minutos esperando por um ônibus na Avenida Rio Branco para ir a Pirituba. "Já passaram quatro ônibus, mas a gente não consegue entrar de tão cheio que estão", disse.

O marceneiro Celso Vidica, de 44 anos, também aguardava por mais de 20 minutos para a seguir até o Terminal Nova Cachoeirinha. "Não sei quanto tempo vou demorar para chegar em casa, os ônibus chegam lotados", disse. Em alguns locais, as pessoas estavam indo a pé até as estações de metrô. A costureira Adriana Mota, de 44 anos, disse ter esperado por 30 minutos por um ônibus no Bom Retiro.

"Como não passava nenhum, eu e minhas colegas decidimos vir a pé até a Barra Funda. Andamos por 25 minutos", contou. A costureira Iraci de Jures, de 41

anos, também fez o trajeto a pé. Segundo ela, o chefe da empresa propôs aos funcionários saírem mais cedo ontem ou chegar mais tarde hoje.

"Ele sabe que vai ser difícil chegar. Então, já liberou pra gente não ter de pegar o horário de pico, mas vamos ter de compensar depois." No terminal Barra Funda muitas linhas de ônibus estavam com frota reduzida no início da noite e era grande a quantidade de passageiros. A linha 9191-10 do Jardim Elisa Maria-Bom Retiro operava com apenas 50% da frota, que é de 40 carros nesse horário.

A linha 9784-Jardim dos Francos só estava operando com 12 dos 20 carros. A Prefeitura disse que, pela manhã, as empresas circularam com até 97% da frota programada. À tarde, o número caiu para 85%. A administração municipal disse ter entrado em contato com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e o Metrô para que, nesses serviços, sejam mantidos 100% das frotas mesmo fora do horário de pico, para compensar a ausência de parte dos ônibus.

Nesta sexta-feira, o rodízio de veículos está novamente suspenso. "A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes determinou que a SPTrans e a CET reforcem as equipes de rua para orientar os passageiros e motoristas sobre as mudanças", informou a Prefeitura. Aeroportos. O protesto dos caminhoneiros teve reflexos também nos aeroportos. Muitos tiveram de acionar planos de contingência para garantir o abastecimento dos aviões. Mesmo assim, voos tiveram de ser cancelados.

A Azul, por exemplo, suspendeu 13 voos que ocorreriam na tarde de ontem, tendo como partida ou destino os aeroportos de Recife, Fernando de Noronha, Belo Horizonte, Vitória, Natal, Juazeiro do Norte, Campina Grande, Belém, Campinas e Goiânia. A Gol enviou comunicado aos clientes recomendando que os passageiros verificassem a situação dos voos antes de se deslocarem aos aeroportos.

A empresa disse que está aplicando medidas de contingência em toda operação, "mantendo as ações necessárias para minimizar os impactos aos seus clientes". A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informa em seu site que está acompanhando em tempo real o abastecimento dos aeroportos e os possíveis impactos às operações da paralisação dos caminhoneiros iniciada na segunda-feira, e que causava "contratempos na malha aérea decorrentes da falta de abastecimento de querosene de aviação".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: ANP muda normas para combustíveis

Em meio à crise de abastecimento de combustíveis, por causa dos protestos de caminhoneiros, a Agência Nacional de Petróleo (ANP) anunciou uma série de medidas para garantir a distribuição e inibir preços abusivos. Entre elas, a permissão que os postos de marcas de distribuidoras, como BR, Shell ou Ipiranga, comprem combustíveis de qualquer fornecedor.

Além disso, foi autorizado que os distribuidores reduzam o percentual exigido de mistura de etanol anidro na gasolina dos atuais 27% para até 18%. Segundo a agência, as medidas foram tomadas em "caráter excepcional"

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes / RIO Mônica Scaramuzzo Renato Carvalho / SÃO PAULO

Título: Petrobrás perde R\$ 47,2 bilhões em valor de mercado

Queda reflete decisão da empresa de reduzir e congelar o preço do diesel; Parente diz que medida foi "extraordinária" e "não irá se repetir"

O presidente da Petrobrás, Pedro Parente, tentou convencer o mercado financeiro de que tomou uma decisão "tática" ao congelar e reduzir o preço do óleo diesel em 10%, em resposta ao protesto dos caminhoneiros. Mas não conseguiu e as ações da empresa fecharam ontem com recuo de 13,71% (PN) e 14,55% (ON).

A queda fez a petroleira perder R\$ 47,2 bilhões em valor de mercado em apenas um dia, além do posto de empresa mais valiosa da BM&FBovespa, ao ser ultrapassada pela Ambev. As ações já abriram em forte baixa, o que levou Parente a convocar uma teleconferência com analistas de mercado para tentar conter a queda livre do papel. Em uma hora de conversa, repetiu várias vezes que a medida foi "extraordinária" e que "não irá se repetir".

Questionado sobre as garantias de que, num cenário de emergência, não voltará a anunciar o descolamento dos preços dos combustíveis da paridade internacional, o presidente da Petrobrás falou em demissão. "Se por alguma razão não pudermos ter liberdade de preço, terei de sair (da empresa). O governo teria de encontrar novos gestores alinhados a essa visão", afirmou ele, acrescentando que não vê "o governo fazendo isso (interferindo na gestão e geração de receita da empresa)".

Desconforto. Na noite de anteontem, em coletiva de imprensa, o principal argumento de Parente para justificar a medida foi que não poderia ser insensível aos prejuízos que a greve causava à população. Aos investidores,

ontem, reiterou o discurso: "Ao longo do dia, a crise se intensificou rapidamente e a Petrobrás começou a se sentir desconfortável". Avançou, porém, em justificativas financeiras.

"Estamos hoje numa posição melhor do que a do dia anterior. Claramente, saímos de uma posição defensiva para a dianteira. Oferecemos nossa contribuição e assim pudemos reverter os prejuízos que poderiam ser maiores com a paralisação das nossas atividades. Agimos na defesa dos melhores interesses da companhia", disse. Em sua opinião, qualquer gestor em sua posição teria considerado a mesma medida. "Foi um movimento tático", defendeu.

Disse ainda que a diretoria teve autonomia e independência ao tomar a decisão. Nem mesmo o conselho de administração, indicado em sua maioria pelo governo federal, interferiu. "Informamos ao conselho. Não submetemos (a medida) ao conselho", afirmou ele. Fontes da companhia contaram que a proposta de redução e congelamento do preço do diesel, apresentada por Parente em nome de toda diretoria, causou surpresa e resistência entre os conselheiros, que já estavam com reunião marcada para anteontem, mas não contavam com o anúncio.

Uma das fontes disse entender "o ato de grandeza" de Parente, mas, para esse interlocutor, a estatal não deveria ter tomado partido. Principalmente os membros empossados no mês passado demonstraram desconforto com o que consideraram a desmoralização da política de preços adotada no ano passado, de reajustes diários. Alegaram que, ao se posicionar, a Petrobrás corre o risco de virar refém das reivindicações de consumidores.

A repetição do executivo de que a Petrobrás agiu por conta própria também não convenceu os analistas. "A empresa vinha sendo fiel e pragmática na implementação da política de preços. Basta ver o que aconteceu com o preço do diesel nos últimos 30 dias, quando houve uma depreciação do câmbio e alta do petróleo. A empresa repassou ao mercado doméstico. Acho que teve uma pressão política, por mais que o Pedro Parente negue", disse um analista de um grande banco, que pediu para não ser identificado.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Renata Agostini

Título: Em meio à crise, Parente busca tempo para a BRF

Presidente do conselho tem reservado os fins de semana para despachar assuntos relacionados à empresa de alimentos

Enquanto tenta blindar a Petrobrás de investidas políticas e novos prejuízos com a greve dos caminhoneiros, o presidente da estatal, Pedro Parente, se esforça para acompanhar a resposta à crise pela BRF, onde ocupa o comando do conselho de administração há um mês. Uma das maiores companhias de alimento do mundo, a dona de Sadia e Perdigão tem sido afetada pelas paralisações.

Ao menos 13 unidades de abate tiveram atividades suspensas ou reduzidas nos últimos dois dias. Envolvido em negociações com o governo em Brasília, Parente não compareceu ontem à reunião do Conselho de Administração da BRF, o que provocou críticas de alguns acionistas nos bastidores, receosos com os efeitos da greve para uma companhia já bastante combalida – a empresa vem de uma ruidosa disputa societária e enfrenta bloqueios à venda de seus produtos no exterior.

Segundo duas fontes ligadas ao conselho ouvidas pelo Estado, contudo, a ausência do presidente da Petrobrás não atrapalhou as deliberações e, por ora, não há clima ruim no colegiado. Parente vem mantendo contatos diários com o presidente interino, Lorival Nogueira Luz. Os dois executivos falam-se ao telefone ao fim de cada expediente. Conversaram ainda antes da reunião de ontem do conselho, da qual Luz participou, de acordo com fontes.

O presidente da Petrobrás, que chegou a tirar alguns dias de férias da estatal para se inteirar sobre a situação da BRF, tem reservado os fins de semana para despachar sobre assuntos relacionados à empresa. Mas vem refutando nos bastidores uma troca de função. Especulações sobre eventual saída de Parente da Petrobrás rumo à presidência da BRF movimentaram as ações da companhia.

Na contramão da petroleira, que registrou perda bilionária na Bolsa, as ações da BRF subiram 6%. A interlocutores, no entanto, Parente afirmou que nunca manifestou desejo de assumir a BRF. Ele lamentou "não poder conter especulações", segundo uma pessoa próxima.

Vaga aberta. Alguns acionistas começam a demonstrar inquietude em relação à demora na definição do novo presidente executivo da companhia. Há um mês, Luz passou a acumular o cargo de diretor financeiro com o comando da empresa, após a renúncia de José Aurélio Drummond.

Com relação à greve dos caminhoneiros, desde sábado há um comitê de crise instalado, com a função de monitorar pontos de bloqueio, estruturar ações emergenciais, como a compra de grãos em locais próximos às unidades e tentativa de acessar transporte alternativos, como cabotagem.

Em 2015, quando houve a última grande greve de caminhoneiros, um grupo foi montado com a participação do então presidente do conselho, Abilio Diniz, para pilotar a reação da empresa. Desta vez, o chefe do colegiado está atento, mas seu foco principal está em resguardar a Petrobrás.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva / SÃO PAULO Roberta Jansen / RIO

Título: Sem peças, montadoras suspendem produção

Paralisação afeta mais de 70% das fábricas no País; frigoríficos também falam em prejuízo como consequência da greve de caminhoneiros

Como efeito da greve dos caminhoneiros, até ontem mais de 70% das fábricas de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus e motores do País tinham interrompido sua produção. Sem peças, que ficaram paradas nos bloqueios das estradas, as empresas não tiveram como manter suas atividades e foram obrigadas a dispensar os funcionários.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale, disse que "a greve dos caminhoneiros afetará significativamente nossos resultados para as vendas, para a fabricação e exportação". Ele acrescentou que "a indústria automobilística gera de impostos mais de R\$ 250 milhões por dia e, por isso, essa paralisação terá forte impacto na arrecadação".

A entidade não informou quantos veículos deixarão de ser produzidos. Mantendo a média de abril seriam 12,6 mil por dia. Várias fábricas começaram a parar atividades na terça-feira. Entre as que já estavam com produção suspensa, estão General Motors, Volkswagen, Ford, Fiat, Honda, Toyota, Renault, Nissan, Caa/Hyundai, PSA, Chery, MAN, Scania e Volvo. Carne. O abastecimento de carne de frango e de porco também estava ameaçado.

Pelo menos 120 dos 180 frigoríficos do País estavam parados até ontem. Ao todo, 175 mil trabalhadores foram dispensados e o prejuízo estimado só com as exportações chega a US\$ 100 milhões, disse a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Até ontem, a Cooperativa Central Aurora Alimentos ameaçava parar as atividades das indústrias de processamento de aves e suínos em Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. A BRF suspendeu operações de quatro unidades e nove frigoríficos. Pelo menos 1 milhão de frangos e porcos estão ameaçados pela fome, alerta a World Animal Protection (WAP) por falta de suprimentos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor:****Título: Município gaúcho 'confisca' gasolina**

A prefeitura do pequeno município de Santa Vitória do Palmar, no interior do Rio Grande do Sul, declarou estado de calamidade pública por causa dos reflexos da greve dos caminhoneiros. Todo combustível disponível foi declarado de utilidade pública para fins de desapropriação. Ou seja, quem tiver gasolina ou diesel sobrando deverá entregar à administração pública.

Mas quase ninguém tem combustível na cidade, que fica a 240 quilômetros de Rio Grande e a 260 km de Pelotas. A situação só não está pior porque ontem um produtor rural cedeu 400 litros para a prefeitura, que anteontem só tinha 200 litros. "Toda semana recebemos 10 mil litros de combustível. Esta semana não recebemos nenhum", afirma o prefeito de Santa Vitória do Palmar, Wellington Bacelo. Com o baixo estoque, a prefeitura foi obrigada a suspender o transporte coletivo e as aulas.

A cidade, de 31 mil habitantes, é a quarta maior em extensão no Estado. Tem 24 escolas espalhadas pela zona rural e urbana e 15 linhas escolares. "São 800 km de estradas no município. Vários alunos dependem do transporte para chegar às escolas, assim como médicos e enfermeiras, aos postos de saúde", diz o prefeito. Todos os dias veículos da prefeitura levam e trazem pacientes para tratamento ou consultas médicas em Rio Grande.

Mas até esse serviço está suspenso. Consultas e exames foram cancelados. Apenas alguns casos de tratamentos graves estão mantidos, conta o prefeito. Outro problema tem sido verificado nas fazendas. "Os produtores não conseguem enviar o leite para as cooperativas porque estão sem combustível. Vão perder tudo." / RENÉE PEREIRA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Renée Pereira****Título: Liminar suspende entrega de propostas pela Eletropaulo**

Uma liminar conseguida ontem pela Neoenergia, empresa controlada pela espanhola Iberdrola, fez a B3 suspender a entrega das propostas pela compra da Eletropaulo ontem. A medida levou a decisão para o dia 4 de junho – data marcada para o leilão da distribuidora de energia. Pelas regras, as empresas Neoenergia e a italiana Enel, que já estavam na disputa pela empresa, deveriam

apresentar suas ofertas até as 19 horas de ontem, quando seriam abertos os envelopes com as propostas.

Mas antes disso, de acordo com o calendário, investidores que ainda não estavam na disputa poderiam manifestar interesse de participar do leilão até às 15 horas. Mas não houve interessados. O pedido de liminar da Neoenergia era para garantir isonomia entre os participantes já que os novos interessados só fariam suas propostas no dia 4 de junho. Mas, mesmo não aparecendo ninguém, todo o processo foi adiado.

Rali. A disputa pela Eletropaulo teve muitos lances no último mês e um rali entre Enel e Neoenergia. As duas empresas, que têm controladores europeus, protagonizaram uma disputa acirrada pelo ativo, que vai garantir a liderança na distribuição no Brasil. O maior lance até agora é o da Enel, que ofertou no dia 26 de abril R\$ 32,20 por ação. A proposta ocorreu poucas horas depois de a rival Neoenergia ter oferecido R\$ 32,10, em resposta ao lance anterior de R\$ 32, realizado na véspera pela Enel. COLABOROU LETÍCIA FUCUCHIMA

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Alessandra Azevedo/Rosana Hessel/Rodolfo Costa/Deborah Fortuna

Título: Acordo por uma trégua de 15 dias

Após quase sete horas de reunião, os caminhoneiros chegaram a um acordo preliminar com o governo na noite de ontem. Eles se comprometeram a suspender as paralisações pelos próximos 15 dias, quando voltarão a se encontrar com representantes do Executivo para acompanhar o cumprimento dos compromissos firmados. Participaram da negociação os ministros da Casa Civil, Eliseu Padilha; da Secretaria de Governo, Carlos Marun; da Fazenda, Eduardo Guardia; e dos Transportes, Valter Casimiro.

Um dos principais pontos garantidos pelo governo foi a manutenção dos 10% de redução no preço do diesel pelos próximos 30 dias, o dobro do tempo anunciado pela Petrobras na quarta-feira. Os 15 dias a mais serão compensados pelo Tesouro Nacional e custarão R\$ 350 milhões aos cofres públicos, segundo Guardia. O ministro também fez questão de ressaltar que não houve menção sobre mudanças na política de preços praticada pela estatal — continuará da mesma forma, com variação dos preços de acordo com o câmbio e com o valor do barril de petróleo no mercado internacional. O acordo agradou a empresa, que afirmou considerá-lo “altamente positivo e um ganho inquestionável para o país”.

Além disso, o governo afirmou que vai assegurar periodicidade de 30 dias para eventuais reajustes do combustível nas refinarias. “Nos momentos em que o preço cai e fica abaixo do fixado para o diesel na refinaria, a Petrobras passa a ter um crédito que vai reduzir o custo do Tesouro”, explicou o ministro da Fazenda. A previsão é de que essa medida custe cerca de R\$ 700 milhões ao mês à União, o que, até o fim do ano, pode significar uma despesa de R\$ 5 bilhões, estimou Marun. “Pode haver uma redução desse valor se houver uma melhora no cenário internacional e o preço do barril do petróleo baixar. É possível que não tenhamos a necessidade desse investimento, que é significativo”, disse.

De acordo com Guardia, o governo vai ter de buscar alternativas para cobrir essa nova despesa. “O que estamos fazendo agora é o mesmo mecanismo com o programa de subvenção. Haverá uma despesa orçamentária e a contrapartida será por redução de despesa”, afirmou ele, acrescentando que a pasta está buscando onde cortar. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou ainda que a tabela de fretes será editada a cada três meses.

Outro compromisso firmado com os caminhoneiros foi de zerar a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel até o fim do ano, como já estava sendo negociado nos últimos dias. Já a redução do PIS-Cofins, que chegou a ser aprovada pela Câmara dos Deputados na noite de quarta-feira, não entrou no acordo. O prejuízo para a União, se zerasse o tributo sobre o diesel, seria na ordem de R\$ 10 bilhões, de acordo com cálculos do Palácio do Planalto.

O compromisso do Legislativo com os grevistas foi de pautar o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 121, que trata do preço dos fretes. Atualmente, a matéria está na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado. O presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), se comprometeu a pautar a matéria na semana que vem ou na terça-feira da outra”, desde que o líder do governo assine o requerimento de urgência.

O presidente Michel Temer não participou das conversas de ontem com os caminhoneiros, mas se encontrará com os integrantes do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) no Planalto hoje pela manhã, ocasião na qual aproveitará para pedir ajuda aos estados para reduzirem o impacto do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), de incidência estatal, nos combustíveis. Ontem, em evento da Fiemg, em Minas Gerais, Temer disse esperar que a greve “esteja solucionada” ainda hoje, com a liberação das rodovias.

O abastecimento, prejudicado pelos bloqueios em 330 trechos de rodovias no país, deve voltar ao normal a “qualquer momento”, acredita Padilha. O

Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e de Lubrificantes do DF (Sindicombustíveis) prevê normalização de abastecimento dos postos até amanhã.

Dissidências

Apesar do otimismo do governo, não há certeza sobre o fim da greve. Duas entidades representantes dos caminhoneiros não reconheceram o acordo, a União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam) e a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam). José da Fonseca Lopes, presidente da Abcam, que representa 700 mil caminhoneiros e é uma das principais entidades mobilizadoras da greve, abandonou a reunião logo no início dizendo não concordar com os termos do que estava sendo negociado.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, minimizou a ausência de Fonseca e afirmou que o acordo foi fechado com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), à qual a Abcam é filiada, e mais sete entidades. “A forma como ele saiu e as palavras que ele usou abandonando a reunião mostraram que ele nunca deveria ter entrado (na reunião).”

No Supremo

Dois ministros do Supremo Tribunal Federal criticaram a greve dos caminhoneiros durante a sessão realizada na tarde de ontem. Gilmar Mendes e Celso de Mello conversavam sobre o movimento e não notaram que o microfone do plenário estava aberto. “Que crise, hein! Guiomar (mulher de Gilmar) está na rua agora, está impossível”, afirmou. Celso de Mello respondeu: “Um absurdo, faz-nos reféns. Tudo bem que eles até possam ter razão aqui, mas isto é um absurdo. Minha filha está vindo de São Paulo”.

Principais pontos

Confira trechos do acordo fechado com as lideranças dos caminhoneiros para a interrupção da greve

Alíquota da Cide sobre o diesel zerada até o fim do ano

Redução do preço do diesel em 10% por 30 dias. O valor ficará fixo em R\$ 2,10 nas refinarias pelo período

Ajustes a cada 30 dias do preço do combustível, conforme a política de preços da Petrobras, e fixação por mais um mês

Garantia de que não haverá reoneração da folha de pagamento do setor de cargas

Reedição da tabela de frete a cada três meses

Extinção de ações judiciais contrárias ao movimento

Negociação de multas aplicadas aos caminhoneiros em decorrência da paralisação

Reuniões periódicas entre as entidades representantes da categoria e o governo

Contratação, pela Petrobras, de caminhoneiros autônomos como terceirizados para prestação de serviços

Pelo país

19

Quantidade de decisões favoráveis obtidas pela AGU contra o bloqueio em rodovias

40%

Redução da frota de ônibus em circulação na Grande São Paulo

70%

Percentual de postos no Distrito Federal que estão sem combustíveis, segundo o sindicato patronal

R\$ 10 bilhões

Impacto estimado do projeto aprovado pela Câmara que zera a alíquota do PIS-Confis do diesel até o fim do ano

500 mil litros

Total de leite jogado fora ontem pelos produtores da região de Passos (MG)

82%

Queda registrada ontem na quantidade de produtos recebidos na Ceasa de Florianópolis. Normalmente são 926 toneladas, mas foram apenas 163 nesta quinta-feira

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Hamilton Ferrari

Título: Petrobras derrete na Bolsa

Em meio aos problemas de abastecimento e à paralisação de caminhoneiros no país, a Petrobras foi a parte envolvida na crise dos últimos dias que mais teve prejuízos. O nível de abalo atingiu um ponto tão extremo que coloca em xeque o comando de Pedro Parente na estatal, que vinha sendo elogiado pela melhora geral dos resultados e por ter retornado a companhia ao posto de mais valiosa da Bolsa de Valores de São Paulo (B3). A derrocada ocorreu porque o mercado não aprovou a decisão anunciada de diminuir e congelar o preço do diesel por 15 dias, numa “clara percepção” de intervenção do governo federal na política

de preços. Tanto é que a empresa perdeu R\$ 47,2 bilhões em valor de mercado, sendo ultrapassada novamente pela Ambev.

Os títulos da Petrobras despencaram 14% no IBovespa, principal índice da Bolsa. Os investidores não compraram a ideia de que não houve pressão do Executivo para diminuir o valor do diesel, numa investida para terminar as paralisações dos caminhoneiros. Ontem, Parente tentou acalmar os ânimos dos investidores, ressaltando que a decisão de congelar os valores é temporária e que “isso não vai acontecer de novo”. “Nós vamos continuar a política de preços que estabelecemos para a companhia e, se o governo desejar conceder subsídios, isso terá que ser feito com o ressarcimento dos custos acordados antecipadamente”, afirmou.

O gestor se refere ao estatuto da Petrobras, o qual determina que o governo federal precisa pagar os prejuízos de preços aplicados abaixo do valor de mercado. Vários analistas, porém, estão céticos quanto a isso e têm receio de que o episódio tenha demonstrado “o limite da política adotada até então”, como disse o presidente do Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo e Mercado de Consumo (Ibevar), Claudio Felisoni. “Agora, a imagem do Pedro Parente fica arranhada, porque a redução do diesel ocorreu diante de um conflito que é político, e ele garantiu que não seria feito. Não sabemos como a Petrobras vai reagir com os novos aumentos de preços internacionais após estes 15 dias”, disse.

Menos receitas

Guilherme Macedo, professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, afirmou que a interferência na política de preços da empresa tem um impacto social que é prejudicial. “Quando isso ocorre, destrói o valor dela e, consequentemente, traz menos receitas para a empresa. Os resultados para ela são todos maléficos, porque destrói o valor da companhia. E isso não é inteligente para o governo, que é o maior acionista”, apontou. “O controle de preços do passado mostrou que isso não funciona. Isso é revertido em falta de investimentos. Vai inibir a capacidade de aplicação, que já é escassa no país hoje”, acrescentou.

Diante do resultado ruim da Petrobras e da crise por conta da paralisação dos caminhoneiros, o IBovespa terminou o dia em queda de 0,92%, aos 80.122 pontos. O dólar também subiu 0,61%, cotado a R\$ 3,648.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Otávio Augusto

Título: A reação da ANP

Quatro dias após o início da crise dos combustíveis, enfim o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) anunciaram que vão monitorar os preços nos postos para evitar aumentos abusivos de preços. A ANP aprovou seis medidas em caráter excepcional que garantem a continuidade do abastecimento de combustíveis e inibe preços abusivos. Elas entram em vigor a partir de hoje.

Em relação aos preços praticados desde o início da greve dos caminhoneiros, o Cade diz que não recebeu denúncia, mas está monitorando a situação e, caso identifique que tais preços sejam resultados de condutas anticoncorrenciais, poderá atuar. “No setor de combustíveis, não há regulação de preços, vigorando a liberdade de preços desde a desregulamentação desse setor econômico em meados da década de 1990. Nesse e em outros setores, o Cade tem atribuição para atuar apenas quando há indícios de condutas nocivas à livre concorrência, como cartéis”, explicou o órgão, em nota.

Com base nas denúncias recebidas, a agência, em parceria com órgãos da defesa do consumidor, está fiscalizando pontos de venda suspeitos de abuso de preços para reprimir essas práticas e responsabilizar os agentes responsáveis. O consumidor que se sentir lesado deve entrar em contato com a ANP pelo Centro de Relações com o Consumidor (CRC) pelo telefone 08009700267 ou pelo site www.anp.gov.br/fale-conosco.

Pelo menos sete órgãos federais colaboram com a fiscalização, além das entidades de defesa do consumidor. A ANP está em contato com o Ministério Público Federal (MPF), a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal (PRF), Casa Civil e o **Ministério de Minas e Energia**. “As ações serão adotadas em caráter extraordinário, para proteger o consumidor. A ANP reforça que os preços são livres e as medidas não têm o objetivo de interferir na liberdade do mercado para definir os preços, como estabelecido em lei”, destaca comunicado da agência.

Entre as medidas aprovadas pela ANP estão a liberação da vinculação de marca para vendas de distribuidoras; suspensão dos estoques operacionais mínimos; flexibilização da obrigatoriedade de mistura de biodiesel no diesel A e de etanol anidro entre 18% e 27% da mistura na gasolina A; e liberação de engarrafamento para vasilhames de outras marcas.

“As ações serão adotadas em caráter extraordinário. A ANP reforça que os preços são livres e as medidas não têm o objetivo de interferir na liberdade do mercado para definir os preços, como estabelecido em lei”

Trecho da nota divulgada pela Agência Nacional do Petróleo

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Bruno Santa Rita/Maiza Santos**Título:** Abastecimento deficiente nas cidades

A possibilidade de desabastecimento assombrou a vida dos brasileiros nos últimos dias. No Distrito Federal, ainda não havia registro de prateleiras vazias ontem, mas os supermercados estão com os estoques contados. A escassez atinge diversos setores da economia. De supermercados a hospitais, o Brasil sentiu os efeitos de quatro dias de greve dos caminhoneiros.

Para o assessor econômico da Fecomercio-DF, José Eustáquio Moreira, a falta de combustível interfere nos carregamentos que circulam internamente nas cidades. “Você não consegue fazer os caminhões chegarem aqui dentro. Isso atrasa o abastecimento”, disse. Para ele, a maior preocupação é de que a regularização não ocorra até a próxima segunda-feira. “Além de prejudicar a população, ainda tem o problema das próprias empresas atacadistas que acabam por fechar para não gastar com custos que não geram nada”, afirmou.

Outro fator que preocupa Eustáquio é a questão dos alimentos perecíveis. Como estavam parados, dentro dos caminhões, nas rodovias, podem perder o prazo de validade. “Tem o período de abastecer, checar mercadoria. Isso leva tempo. É prejuízo para o consumidor e para o supermercado”, critica. Ele também alerta para a falta de ração para os animais de abate. “Não tem abastecimento de ração, principalmente para as aves”, lamentou. No interior de Minas Gerais, a falta de ração e insumos nas granjas provocou canibalismo entre os frangos.

A rede de supermercados Carrefour decidiu racionar a venda. Cada cliente, ontem, só podia comprar até cinco unidades de cada produto. Segundo a assessoria de imprensa da multinacional, a medida foi tomada para atender o maior número de clientes. Eles afirmaram que estão em contato com fornecedores locais para garantir que o desabastecimento não tenha impactos maiores.

A Associação Brasileira de Supermercados (Abras) informou que o setor possui um estoque médio de produtos não perecíveis e que, por enquanto, não há problemas com esse tipo de mercadoria. No entanto, a preocupação circunda os alimentos perecíveis, como hortifrútis. Em nota, a Abras afirmou que os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraíba, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Ceará, Espírito Santo, Pernambuco, Tocantins, Santa Catarina, Paraná e São Paulo estão com problemas no abastecimento devido à greve.

O Correio percorreu cinco supermercados e a estimativa é de que o estoque de frutas, legumes e verduras dure mais três dias, se não houver entrega hoje. O psicólogo Gilson Passos, de 59 anos, morador do Cruzeiro, fez estoque de alimentos básicos, como arroz e macarrão. “Fiz uma compra um pouco maior, pensando no prolongamento da greve. Particularmente, acredito que não vai durar muito, porque está afetando muitos setores da sociedade, mas não custa precaver”, disse antes do acordo que encerraria a greve.

Recurso vital, a água corria risco de não chegar a quem precisava, caso a greve se mantivesse. Em nota, a Caesb afirmou que o abastecimento no DF pode ser prejudicado nos próximos dias. “É necessário repor os estoques de produtos químicos utilizados no tratamento de água”. O órgão não informou o nível desses estoques e nem confirmou se haverá racionamento.

Na Bahia, a greve afetou o abastecimento de oxigênio nos hospitais. Os caminhões carregados com cilindros ficaram presos nas rodovias por causa dos bloqueios. Na cidade de Juazeiro, os dois principais hospitais só possuem oxigênio para hoje. Em Santa Catarina, alguns hospitais privados e filantrópicos cancelaram cirurgias eletivas. Também faltam remédios, alimentos e materiais. Em Santos (SP) houve cancelamento de vacinas contra o vírus influenza.

Com a greve de quatro dias, outro produto altamente perecível que está em falta é flor. As floriculturas do DF estão com dificuldade para cumprir com compromissos. Com um casamento programado para o fim de semana, o gerente da Karisma Flores, Matheus da Fonseca dos Santos, terá que convencer a noiva a utilizar flores do campo na decoração. “Em Brasília, não tem flores nobres, só flores do campo, folhagem. A gente depende de rosas, lírios, e está tudo preso em Uberaba”.

* Estagiários sob supervisão de Rozane Oliveira

Ônibus parados em várias cidades

Em Curitiba, foi montada a operação diesel, na qual caminhões-tanque foram escoltados pela polícia até as empresas de ônibus, com a finalidade de garantir a normalidade da operação pelos próximos dias. No Rio Grande do Norte, os manifestantes não deixam os caminhões entrarem para abastecer os coletivos. No Rio de Janeiro, a situação ontem foi crítica. Alguns municípios ficaram sem transporte coletivo devido ao fim do combustível de algumas das empresas. Em Cabo Frio e na região dos Lagos, os ônibus circulam com frota reduzida. Já em São Paulo, as 14 empresas concessionárias associadas ao Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) operam normalmente. Em Aracaju, 150 ônibus ficaram parados por falta de combustível.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Otávio Augusto**Título:** Perdas atingem R\$ 1,7 bi em quatro setores

Os prejuízos para a economia com os transtornos causados pela greve dos caminhoneiros começam a ser contabilizados. Somente em quatro setores, as perdas chegam a R\$ 1,7 bilhão. A Petrobras, sozinha, amarga rombo de R\$ 350 milhões. A Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) e a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) calculam prejuízos de R\$ 190 milhões. Lucro mesmo, só para os grandes empresários do setor de transportes e para os donos de postos de combustíveis, segundo economistas. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) acompanha com preocupação o impacto da greve dos caminhoneiros.

Ao todo, 129 unidades de processamento de aves e de suínos estão suspensas total ou parcialmente. Os bloqueios nas rodovias impossibilitaram a exportação de 25 mil toneladas de carne de frango e suína. A Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação (Abia) calculou que 315 caminhões com alimentos perecíveis estavam parados em estradas de seis estados. Mais de 1,1 mil toneladas de produtos não foram entregues. Prejuízo de mais de R\$ 3 milhões.

Em Mato Grosso, maior produtor de soja do Brasil, 8 milhões de toneladas do grão estão retidos nos armazéns, segundo a Associação dos Produtores de Soja e Milho do estado. A situação pode piorar: não existe espaço para guardar o milho que começou a ser colhido. O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil estima que os embarques de 6 mil contêineres, o que equivale a uma receita de R\$ 1,2 bilhão. Ontem, 630 mil litros de leite foram jogados fora em Minas Gerais e no Rio de Janeiro.

Com a oferta limitada, os preços de alguns alimentos dispararam, o que fortaleceu a pressão inflacionária sobre os preços de insumos básicos. Ontem, a saca de batata, por exemplo, passou de R\$ 60 para R\$ 110. A caixa de tomate, normalmente vendida a R\$ 50, saía por R\$ 120. Além dos altos preços, o desabastecimento prejudica os consumidores. “Se a greve se estender, a inflação ficará comprometida. Com o prolongamento, a situação não fica restrita à questão dos alimentos e combustíveis. Outros segmentos começam a repassar os custos”, alerta Luiz Alberto Machado, economista da Faculdade de Economia da Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP).

Paulo Dantas da Costa, ex-presidente do Conselho Federal de Economia e integrante do Conselho Regional de Economia da Bahia, o consumidor é o maior prejudicado. “Esse colapso trava a maior parte das atividades da sociedade.

Temos dependência de gasolina por sermos um país de rodovias, focado em malha viária”, pondera. Para ele, o contingente de pessoas que estão lucrando é pequeno. “Os donos de postos estão especulando, mas não é um lucro longo. A gasolina pode ser vendida a R\$ 9 agora, mas esse preço não se sustenta”, explica.

Interesse empresarial

Para o economista Gilson Garófalo, professor titular de Economia da Universidade de São Paulo (USP), as grandes companhias colaboraram com o movimento. O Brasil tem uma frota de 2 milhões de caminhões, sendo 650 mil autônomos — 30%. Essa parcela é que tem tocado o ato. “As grandes empresas que contratam as menores, se não compactuassem, já teriam substituído os motoristas”, disse. No Brasil, são 150 mil empresas de transporte.

Em nota, a CNI cobrou agilidade na negociação para atenuar os prejuízos. “O bloqueio das rodovias do país prejudica a operação das indústrias, aumenta os custos, penaliza a população e tem efeitos danosos sobre a economia, que enfrenta dificuldades para se recuperar da crise recente”, destaca o texto.

A Fiat paralisou parcialmente o funcionamento de duas fábricas. A marca deixará de produzir 2 mil veículos em Minas Gerais e Pernambuco. A paralisação dos caminhoneiros reduziu em 27% a movimentação diária de grãos no Porto de Paranaguá, de 150 mil para 110 mil, informou a administradora do porto.

Na avaliação do professor de finanças do Ibmec Marcos Melo, a crise impactará nas vendas do Dia dos Namorados. Mesmo com uma greve de poucos dias, explica Marcos, o impacto negativo é razoável.

Na balança

Quem perde

- Indústria automobilística
- Comércio
- Empresa de processamento de aves e suínos
- Produtores de hortifrutigranjeiros
- Indústria da alimentação
- Produtores de leite
- Cafeicultores
- Exportadores

Quem ganha

- Companhias de transporte
- Caminhoneiros
- Donos de postos

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Luiz Carlos Azedo

Título: Coisa estranha

Nas entrelinhas

Nunca é demais lembrar que uma greve de caminhoneiros, em 1972, desestabilizou o governo de Salvador Allende no Chile e abriu caminho para o golpe do general Pinochet

Depois de seis horas de negociações com os líderes dos caminhoneiros, o governo conseguiu uma trégua e a suspensão da greve que há quatro dias provocava bloqueios de rodovias e desabastecimento em todo o país. A incógnita agora é saber se o acordo será aceito pelos grevistas, já que um dos líderes se recusou a assiná-lo. De qualquer forma, duas dezenas de decisões liminares para desobstruir as rodovias federais já foram concedidas, em razão do colapso do sistema de transporte rodoviário, o risco de paralisação de aeroportos e o desabastecimento da população, não somente de combustíveis. A especulação nos postos de gasolina, que ainda provoca grandes filas, é criminoso.

O imobilismo do governo federal e dos governos estaduais quanto à desobstrução das rodovias durante a greve foi espantoso. Houve paralisação dos frigoríficos, até as fábricas de automóveis suspenderam a produção. O bloqueio dos portos registrou um fato ainda mais preocupante: a adesão de pescadores, que interditaram os canais de navegação, com suas traineiras, nos portos de Itajaí (SC) e de Santos (SP). A crise agora está no colo do ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, diante da necessidade de rapidamente desobstruir as rodovias e normalizar o abastecimento.

Há dois atores nessa crise que precisam esclarecer melhor a sua verdadeira posição: o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), pré-candidato a presidente da República, que foi mais um a impor condições e contingenciar o governo nas negociações, e o presidente da Força Sindical,

deputado Paulinho da Força (Solidariedade), que apoia os caminhoneiros incondicionalmente. Ambos são aliados e estão jogando juntos. O presidente Michel Temer, que sempre foi um conciliador, vacilou quanto a definir uma clara linha divisória entre o que seria uma greve legítima de caminhoneiros avulsos e o que está acontecendo, um locaute das grandes transportadoras.

Pescador de águas turvas, o candidato do PSL, deputado Jair Bolsonaro (RJ), declarou apoio à greve com um discurso articulado, assentado sobre a agenda de reivindicações dos caminhoneiros, pondo mais lenha na fogueira, pois mobilizou apoio aos grevistas. Não tinha nada a perder, qualquer que fosse o desfecho da greve, pois ganha com o desgaste do governo Temer e ganharia mais ainda se a situação provocasse a edição de um decreto de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) e a mobilização das Forças Armadas.

A decisão da Petrobras de reduzir o preço do diesel em 10% resultou numa queda de 14% das ações da empresa na Bolsa de Valores, o que deslocou a petroleira da condição de mais valiosa empresa do país, com uma perda da ordem de R\$ 40 bilhões num só dia. No mercado financeiro, a empresa ainda sofre um ataque especulativo, com a interpretação de que o gesto de redução de preços foi uma mudança de política e que a solução para o problema seria a privatização da petroleira. O mercado financeiro cavalga essa crise para levar vantagem. Não devemos esquecer que a Petrobras é uma empresa de capital aberta, apesar do controle acionário ser estatal.

O governo Temer foi surpreendido pelo que poderia se transformar numa tempestade perfeita, pois o desalinhamento de preços no setor de transportes, que sempre foi oligopolizado, e a gana arrecadadora dos estados e da própria União acabaram inviabilizando a política de flutuação do preço dos combustíveis de acordo com o mercado internacional. No meio dessa crise, as máfias dos combustíveis, que existem, se aproveitaram para auferir lucros absurdos e ilegais, com o aumento dos preços na bomba, num oportunismo selvagem. As agências do governo responsáveis pelo bom funcionamento do mercado, como a ANP e Procon, demoraram a reagir.

Eleições

Tempestade perfeita, grosso modo, é um evento desfavorável drasticamente agravado pela combinação de circunstâncias, transformando-se em um desastre. A expressão também é usada para descrever fenômenos meteorológicos de grande magnitude, resultante de uma inusitada confluência de fatores, do tipo Efeito Borboleta, como a crise financeira de 2008. Não foi o caso, mas pode vir a ser, devido à perplexidade do governo e a crise de abastecimento.

Não custa nada lembrar o mestre Norberto Bobbio, notável jurista e filósofo italiano. Ao falar dos maus governos, dizia que, graças às funções essenciais do Estado, mesmo assim serão sempre a forma mais concentrada de poder, porque arrecada, normatiza e coage. Quando nada funciona, advertia o mestre, a propósito da crise italiana do final dos anos 1970, um “subgoverno” se encarrega de exercer essas funções. É aí que mora o perigo dessa crise, pois nova greve dessa envergadura tem alto poder de desestabilização do governo, às vésperas das eleições presidenciais e na iminência de uma possível terceira denúncia contra o presidente Temer. Pode ser que essa tenha sido uma aposta de atores políticos interessados em se beneficiar da crise.

Nunca é demais lembrar que uma greve de caminhoneiros, em 1972, desestabilizou o governo de Salvador Allende no Chile e abriu caminho para o golpe do general Pinochet. O mesmo expediente fora usado antes, no Brasil, para desestabilizar o governo de Juscelino Kubitschek, em 1959, sem o mesmo sucesso. É bom não subestimar o que aconteceu, numa conjuntura em que o governo e o Congresso estão muito desgastados, e o país parece desnordeado. Só há um rumo a seguir: garantir as eleições e o respeito à Constituição, inclusive ao direito de ir e vir dos cidadãos, que foi muito agredido pela greve.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Andressa Paulino/Bruno Santa Rita

Título: 220 postos sem gasolina

O número de estabelecimentos sem combustíveis no Brasil aumentou ontem. Cerca de 70% dos 312 postos de combustíveis do Distrito Federal ficaram sem gasolina, de acordo com o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis do Distrito Federal (Sindicombustíveis). O número representa um total de 220 estabelecimentos fechados. Segundo levantamento realizado pelo Correio em 33 postos, apenas nove ainda tinham estoque de gasolina e desses, só três estavam vendendo etanol.

Em outros estados, não foi diferente. Segundo o sindicato que representa revendedores da região do Rio de Janeiro, faltava combustível em metade dos estabelecimentos da cidade. De acordo com a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis), o número de postos sem produto nas bombas cresceu rapidamente em grandes centros urbanos do Paraná e Mato Grosso. Em São Paulo, o estoque previsto para durar três dias estava chegando ao fim, informou o Sindicato Comércio Varejista Derivados Petróleo Estado São Paulo (Sincopetro).

As filas quilométricas, causaram transtornos ao trânsito. Em Brasília, consumidores ficaram até três horas parados, esperando para abastecer. Muitos desistiam de esperar nos carros e levavam galões para estocar o combustível. A prática desagradou muita gente. Para o servidor público, Jonas Guedes, 44 anos, o ato de comprar gasolina em recipientes, além de ser ilegal, é desigual. “Nós temos que ficar horas na fila e um grupo de pessoas com galões na mão passam na nossa frente e conseguem abastecer. Isso é muito injusto!”, reclamou.

Sem ter como repor o estoque, os preços nas bombas dispararam. O derivado de petróleo que, no dia anterior, podia ser comprado por até R\$ 4,39, ontem não saía por menos de R\$ 4,58. Em alguns locais do Distrito Federal, o consumidor encontrou combustível por até R\$ 9,99.

Uma liminar expedida pelo Juiz titular da 15ª vara cível de Brasília, João Luís Zorzo, no fim da tarde, encerrou o protesto de caminhoneiros que bloqueava o terminal da Petrobras, no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA). O acesso foi liberado e o combustível deve reabastecer os postos do DF.

Corte no preço

A Petrobras anunciou mais uma redução no preço do combustível. Com queda de 0,72%, o preço médio da gasolina será de R\$ 2,01 nas refinarias sem a tributação. Já o valor do diesel recuou de R\$ 2,3351 para R\$ 2,1016, 10% mais barato.

* Estagiários sob supervisão de Rozane Oliveira

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Antonio Timóteo

Título: Não deu para quem quis

O temor de desabastecimento de combustíveis e de alimentos impulsionou ainda mais o Dia da Liberdade de Impostos, que ocorreu ontem em 16 estados e no Distrito Federal. Com medo de ficar sem gasolina, pessoas madrugaram nos três postos da rede JarJour para comprar o litro por R\$ 2,98. O evento foi promovido pela Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL).

A produtora Cláudia Paiva, 39 anos, chegou ao posto na Asa Sul às 6h, mas não conseguiu abastecer. Às 11h32, marcaram o último carro que poderia colocar os 20 litros mais baratos. “Faltou organização. Muita gente furou fila. Tiveram até que chamar a Polícia”, reclamou. A única forma de pagamento aceita era

dinheiro. Com o litro chegando a R\$ 5 em alguns pontos da cidade, a promoção foi concorrida. Também houve confusão nas unidades da Asa Norte e Taguatinga.

Além dos postos de combustível, os shoppings Brasília, JK, Terraço e Taguatinga aderiram à campanha. Algumas lojas ofereceram desconto em um único produto, enquanto outras, em todas as mercadorias. Os preços tiveram queda de 15% a 70%. Mais de 100 lojas participam do evento.

O advogado Pedro Moura, 25, aproveitou para comprar camisas com até 50% de desconto. “Fica claro que o país precisa de uma reforma tributária. Uma camiseta de marca custaria R\$ 70 ou R\$ 80 sem esses impostos. Pagamos R\$ 180”, disse.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor:

Título: Procons autuam

Os preços abusivos fizeram com que o Programa de Proteção e Defesa do Consumidor (Procon) fizesse diversas atuações pelo país. Em Pernambuco, quatro postos foram interditados e multados por prática de preços abusivos na noite de quarta-feira. Segundo a instituição, o caso mais grave foi o de um posto que cobrava R\$ 8,99.

No Rio de Janeiro, o Procon fiscalizou 24 estabelecimentos. Deles, quatro foram notificados, por venderem gasolina acima de R\$ 6. Já no Paraná, a instituição registrou 180 reclamações relacionadas ao preço abusivo dos combustíveis. E em Brasília, o Instituto de Defesa do Consumidor autuou três estabelecimentos, que de acordo com a instituição, estavam vendendo o combustível a preços de até R\$ 5,99.

O Procon-DF sugere que o consumidor peça o comprovante fiscal ou pelo menos tire foto dos preços para que seja feita a denúncia. A instituição indica que o consumidor que queira fazer reclamações entre em contato com o 151 ou vá até um dos 10 postos da autarquia espalhados pelo Distrito Federal. (AP)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Walder Galvão/Bruna Lima

Título: Dia de transtornos no DF

O quarto dia da greve dos caminhoneiros provocou caos em diversos serviços no Distrito Federal ontem. Filas quilométricas em postos de gasolina, falta de combustíveis, protestos e engarrafamentos. Houve também problemas de abastecimento em supermercados e na Central de Abastecimento do DF (Ceasa), onde houve preço que subiu até 140%.

O dia começou com um grupo de motociclistas fechando a Estrada Parque Taguatinga (EPTG), uma das principais vias do DF, por volta das 6h. O protesto ocorreu na altura da Unieuro e interditou três faixas da via, inclusive a pista exclusiva para ônibus. O engarrafamento no local chegou a 5km, segundo a Polícia Militar, e impactou outras vias, especialmente o centro de Taguatinga.

Com o caos gerado no trânsito, o DER liberou o uso da faixa exclusiva na EPTG para carros de passeio por algumas horas, até que a situação se normalizasse, por volta do meio-dia. Após bloquearem a passagem na Estrada Parque Indústria e Abastecimento (Epia), os motociclistas impediram também o trânsito de veículos na Estrutural, altura da Cidade do Automóvel. O bloqueio começou por volta das 10h30.

À tarde, manifestantes fizeram mais bloqueios. A Polícia Militar impediu que a Estrada Parque Aeroporto (Epar) fosse fechada por um grupo de motoristas de transporte por aplicativos, mas, mesmo assim, o trânsito ficou lento no local. Houve registros de mais protestos e engarrafamentos também na Estrada Parque Indústria e Abastecimento (Epia), na BR-060, na DF-150, no quilômetro 57 da BR-020 e na BR-080, na divisa entre DF e Goiás.

Na Estrutural, o acostamento foi ocupado por vários caminhões que interromperam o fluxo na faixa da direita. Com a inversão da via concluída, o trânsito na pista norte seguiu lento. Quem pegou a EPTG também sofreu com os bloqueios. Apenas a faixa exclusiva seguiu livre.

Por meio de nota, o Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal (DER-DF) informou que as faixas exclusivas da EPTG e da EPNB foram liberadas para o tráfego das 17h às 23h59 de ontem.

Metrô

Na rodoviária do Plano Piloto, o movimento a partir das 16h30 foi intenso. O subtenente Flávio Oliveira, da PM, acompanhou todo o fluxo e concluiu: “O que pude observar é que os servidores acabaram sendo liberados mais cedo. Inclusive, as lojas da própria rodoviária fecharam um pouco antes”.

As filas do Metrô ultrapassavam as escadas rolantes. “Foi assim até umas 19h15. Muita gente preferiu pegar o metrô para não ficar parado nas rodovias”, afirmou um fiscal das catracas. Entre os usuários, os boatos eram de que os ônibus tinham decretado greve e parado de rodar, informação desmentida pelo sindicato da categoria.

O auditor fiscal Antônio Joel Carneiro, da Subsecretaria de Fiscalização e Auditoria da Secretaria de Mobilidade, garantiu que não houve interrupção dos serviços. “Conversamos com os despachantes e vimos que os veículos estavam demorando mais para retornar por conta das manifestações. Até mesmo as filas nos postos estavam atrapalhando o trânsito”, frisou. “Mas as operações foram normais. Não houve greve, e os ônibus não pararam por falta de combustível.”

*“O que pude observar é que os servidores acabaram sendo liberados mais cedo. Inclusive, as lojas da própria rodoviária fecharam um pouco antes”
Flávio Oliveira, subtenente da Polícia Militar*

Frota segue reduzida na cidade

Duas das cinco empresas que representam 95% dos coletivos do transporte público do DF vão circular com frota reduzida hoje, mesmo após o acordo entre governo e grevistas, devido à escassez de combustível. A Pioneira vai operar somente em horário de pico (das 5h às 9h e das 16h às 20h); e a Urbi, durante o dia inteiro, mas com 70% da frota. Juntas, elas atendem 11 regiões administrativas: São Sebastião, Jardim Botânico, Paranoá, Lago Sul, Park Way, Santa Maria, Gama, Recanto das Emas, Riacho Fundo 1 e 2 e Samambaia.

Marechal, São José e Piracicabana continuarão circulando sem alterações. A TCB também não terá mudanças na grade de operação. Um plano de contingência está sendo feito de acordo com o estoque de combustível de cada empresa.

Já o Metrô vai funcionar normalmente, das 6h às 23h30. Caso seja necessário, a empresa colocará mais trens para circular e estenderá a operação do horário de pico.

“Os veículos (ônibus) estavam demorando mais para retornar por conta das manifestações”

Antônio Joel Carneiro, auditor da Secretaria de Mobilidade

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Política****Autor: Anna Russi****Título: Racionamento no aeroporto de Brasília**

A greve dos caminhoneiros provocou racionamento de combustível nos voos nacionais. No Aeroporto Internacional de Brasília, a única opção das aeronaves foi pousar com capacidade para decolar, ou seja, sem a necessidade de abastecimento no terminal brasiliense. De acordo com a Inframerica, as reservas de querosene de aviação estão garantidas até a manhã de hoje, e a medida de contingenciamento tem permitido a operação do aeroporto.

Ontem à tarde, chegou ao aeroporto um caminhão com 60 mil litros de combustível. A quantidade, porém, é insuficiente para suprir a demanda regular, que equivale a uma média de 20 desses veículos por dia. Desde o início da greve, na segunda-feira, chegaram apenas 10 caminhões, todos sob escolta policial.

Antes do acordo entre governo e grevistas, a concessionária do aeroporto adequou uma área com capacidade para receber 180 passageiros em caso de atrasos ou cancelamentos de voos. “Além disso, o terminal dispõe de quatro salas VIP que atendem as companhias aéreas em eventualidades nos voos”, informou a Inframerica.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) anunciou que a falta de abastecimento de querosene de aviação causou contratempos na malha aérea. A agência tem acompanhado em tempo real o abastecimento dos aeroportos e os possíveis impactos.

A Infraero informou que também está monitorando o abastecimento por parte dos fornecedores que atuam nos seus terminais. A empresa alertou os operadores de aeronaves que avaliem seus planejamentos de voos para que cada um possa definir a melhor estratégia de abastecimento de acordo com o estoque disponível na origem e no destino das viagens.

Restrições

Antes de o governo anunciar a trégua com caminhoneiros, a companhia aérea Azul disse que cancelaria operações partindo de Belo Horizonte, Vitória, Recife, Belém, Natal, Goiânia, Palmas, Fernando de Noronha e Juazeiro do Norte. Com o objetivo de minimizar os transtornos para os consumidores, avisou que

disponibilizar a remarcação de bilhetes sem custo.

Já a Latam Brasil ampliou a lista de aeroportos onde a companhia verificou restrições para operar: Brasília, Goiânia, Ilhéus, Recife, Teresina, Confins e Porto Alegre. Porém, de acordo com a companhia, a situação não chegou a ter impacto nos voos. Além disso, a Latam ofereceu isenção da cobrança de taxa de remarcação e das diferenças tarifárias da passagem em voos domésticos com partidas, chegadas ou conexões programadas para os aeroportos onde ainda há restrições de abastecimento.

A Gol não chegou a registrar atrasos ou cancelamentos de voos. Apesar disso, a companhia aplicou medidas de contingência em toda operação, “mantendo as ações necessárias para minimizar os impactos aos seus clientes”.

O aeroporto de Salvador não sofreu com a falta de combustível e funcionou como ponto de abastecimento para voos internacionais originados de outros estados. Na quarta-feira, dois aviões que decolaram em Brasília e no Recife, com destino a Portugal, mudaram o trajeto para abastecer na capital baiana.

Em Guarulhos, a diretoria do aeroporto informou que, apesar das dificuldades de abastecimento, dispõe de combustível suficiente para todas as aeronaves que decolarem de suas pistas. “O GRU Airport possui um pool para armazenamento de combustíveis suficiente para abastecer os voos de origem (que partem) desse aeroporto”, afirmou a direção, em nota.

*Estagiária sob a supervisão de Cida Barbosa

60 mil LITROS

Quantidade de combustível que chegou ontem ao aeroporto de Brasília

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Leonardo Cavalcanti

Título: Onde passa um boi, passa uma boiada

Brasília-DF

Um dos pontos mais importantes nas negociações está na capacidade de prever consequências dos acordos. Ao ceder à pressão dos caminhoneiros, o governo federal e a Petrobras, a principal estatal da União, abriram a porteira para reivindicações de grupos e categorias que orbitam o poder central de Brasília. O raciocínio é mais ou menos o seguinte: “Agora, se fizer barulho, leva”. Com o clima de barata-voa na Esplanada, o Congresso ganhou protagonismo. Isso

significa, na prática, que a chance dos parlamentares capturarem o Executivo aumenta a cada dia.

A principal preocupação dos aliados fiéis ao presidente Michel Temer (MDB) é com a manutenção do teto de gastos, que relaciona o crescimento das despesas públicas com os índices de inflação. Os servidores serão os primeiros a gritar a partir do segundo semestre, com o aperto orçamentário do governo. O período vai combinar com a campanha eleitoral. Não é à toa que o pré-candidato tucano, Geraldo Alckmin, já começou a ensaiar discurso. “Esse negócio do teto não é razoável. Não foi concebido corretamente e não foi cumprido adequadamente porque você não pode esmagar o investimento e o custeio”, disse Alckmin. Vale lembrar que o PSDB votou em peso a favor do teto, em 2016.

Erro político I

De um aliado de primeira hora do presidente Michel Temer: “Combustível, em qualquer lugar do mundo, sempre foi tratado como um problema político. O erro crasso foi acreditar que isso poderia ser tratado de forma técnica”. A crítica foi direcionada ao presidente da Petrobras, Pedro Parente, que apenas recuou em relação aos preços do diesel na noite de quarta-feira, depois que a pressão dos caminhoneiros se tornou insuportável para o Planalto.

Erro político II

O aliado de Temer disse que o tecnicismo de Parente não poderia dar certo com a sequência sucessiva de aumentos de combustível em duas semanas. “Por mais que essa greve seja financiada pelos empresários, tantos aumentos de uma vez só não fazem o menor sentido”, afirmou. “Agora, é assumir o desgaste por um erro básico. É como se ninguém tivesse percebido que algo daria errado. Todos os ganhos com a política de preços de 2016 podem ter sido perdidos com a mudança repentina de rumo e pela pressão dos caminhoneiros.”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: Apostar no bom senso

Visão do Correio

O governo conseguiu uma trégua de 15 dias com os caminhoneiros. A greve iniciada na segunda-feira foi suspensa por acordo assinado com representantes do movimento. Espera-se, agora, que o Brasil volte à normalidade, diante do caos que se alastrou por todo o país a partir das rodovias que cortam o território nacional. Nos próximos dias, o governo não poderá medir esforços

para chegar a um consenso definitivo com os manifestantes, mas sem abrir mão de pontos intocáveis, como passar por cima da Lei de Responsabilidade Fiscal, uma das maiores conquistas da sociedade brasileira dos últimos tempos.

O momento agora é de desarmar os espíritos, principalmente de manifestantes mais exaltados que insistem em bloquear as rodovias com barricadas de pneus em chamas. O Brasil não pode ficar refém de uma paralisação deflagrada por determinada categoria de trabalhadores, por mais justas que sejam suas reivindicações.

Depois de quatro dias de greve, quem realmente sofre, e muito, é a população, impotente diante dos fatos. Praticamente todos os serviços básicos foram ou começaram a ser afetados pelo desabastecimento. Os preços dos alimentos subiram a cada dia e muitos não eram mais encontrados nas feiras, sacolões e supermercados, com destaque para os hortifrutigranjeiros.

O clima de intranquilidade e de insegurança provocou corrida aos postos de combustíveis, com a formação de enormes filas em todo o país, diante da possibilidade de o produto faltar nas bombas. E acabou faltando. Em atitude inaceitável, muitos empresários inescrupulosos aproveitaram a possibilidade de escassez e majoraram os preços da gasolina e do álcool, sem qualquer constrangimento e pudor.

Hospitais das grandes cidades suspenderam procedimentos médicos por absoluta falta de medicamentos e insumos, como oxigênio, que é transportado por caminhões especiais. Outros setores bastante atingidos pela greve são o leiteiro – existem mais de 1 milhão de pequenos produtores rurais que vivem da venda do leite –, a avicultura e a suinocultura. Além de não conseguirem transportar seus produtos, os insumos não estavam chegando às áreas de produção.

Numa atitude reprovável, proprietários de empresas de transporte declararam, abertamente, que a motivação final do movimento paredista é a derrubada da política de preços da Petrobras. A substituição do programa da petrolífera em relação aos preços dos combustíveis não pode e não deve fazer parte das negociações com os grevistas, pois foi um dos pilares para a recuperação da estatal, quebrada por gestões passadas. Um dos principais pontos para a suspensão da greve foi a redução em 10% do preço do óleo diesel nas refinarias nos próximos 30 dias. O corte teve a contrapartida da Petrobras, que vai segurar o valor nos próximos 15 dias, o que representará R\$ 350 milhões a menos em seu caixa. Após o período, caberá ao governo federal subsidiar os custos.

Indiscutível que houve demora para encontrar solução a questão tão intrincada. No entanto, não se deve repetir iniciativas oportunistas como a da Câmara dos

Deputados, que, no meio da noite, simplesmente decidiu zerar a arrecadação do PIS/Cofins, no valor de R\$ 12 bilhões, sem indicar de onde saíam recursos para cobrir esse rombo nas contas públicas, em clara afronta à Lei de Responsabilidade Fiscal. O equacionamento do problema não é fácil, mas somente por meio do bom senso e do diálogo as partes poderão chegar a acordo adequado e definitivo.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Graner, Marcelo Ribeiro, Rafael Bitencourt e Fabio Murakawa
| De Brasília

Título: Acordo abre trégua de 15 dias na greve

O governo anunciou ontem que obteve uma trégua de 15 dias com os caminhoneiros, após garantir por 30 dias o tempo de congelamento com 10% de desconto no preço do óleo diesel, com o Tesouro bancando o subsídio para a Petrobras. O Palácio do Planalto também aceitou estabelecer uma política de periodicidade mensal de reajustes do combustível, com os eventuais impactos econômicos causados pelo não reajuste diário na Petrobras também sendo bancados pelo Tesouro Nacional.

Embora os cálculos ainda estejam sendo feitos, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse que o impacto máximo dessa nova política será de R\$ 4,9 bilhões neste ano. Esse é o valor que, segundo Guardia, o governo terá de pedir em crédito extraordinário ao Congresso. Mas os valores ainda serão calculados porque esse número considera o preço reduzido em 10% e congelado pelos próximos 30 dias, enquanto nos períodos subsequentes ainda depende do cálculo de preço. Segundo ele, o cálculo será mensal, embora diariamente a variação será acumulada para cálculo da compensação.

Guardia destacou que, por ser feito por meio de crédito extraordinário, o valor não afetará o teto de gastos públicos, embora tenha que ser compensado com corte em outras despesas.

Ao longo do dia, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, já havia apontado essa possibilidade, ao indicar que a estatal não estenderia a redução de preço e que, se o governo quisesse conter o preço do combustível, teria que seguir a regra de ressarcimento da empresa, que ontem sofreu um forte baque na bolsa de valores.

Realizada com ao menos duas interrupções ao longo do dia, a reunião do governo não ocorreu com toda a categoria. Pouco depois do seu início, o presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca

Lopes, abandonou o encontro e disse que não houve acordo. Mas reconheceu que outras categorias estavam aceitando o pedido de trégua do governo até o equacionamento da situação. "Parte do grupo aceitou a trégua do governo", disse Lopes, que alegou representar 700 mil caminhoneiros.

Lopes disse só aceitar encerrar o movimento após o Senado votar a redução do PIS/Cofins sobre combustíveis. "Não vamos encerrar o movimento enquanto o Eunício [Oliveira, presidente do Senado] não chegar aqui, convocar os senadores e votar o projeto [de reoneração da folha com redução a zero do PIS/Cofins sobre combustíveis]", disse Lopes.

O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, anunciou o acordo com as demais entidades e ainda disse que a Abcam foi desautorizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), entidade da qual faz parte e que assinou o acordo com o governo. Ele também anunciou outras medidas, como a redução a zero da Cide sobre o diesel, a reedição de tabela de referência do frete, a edição de MP para fazer a Conab contratar até 30% de seus transportes com autônomos ou cooperativas e a retirada de ações contra o movimento assim que reverter a paralisação.

Diante do aumento da crise com os caminhoneiros, o presidente do Senado, que já tinha chegado ao Ceará, voltou para Brasília na tarde de ontem. Ele marcou reunião com líderes partidários para a noite de ontem e sinalizava votar o projeto já hoje, apesar da discordância do governo para com a proposta de reduzir a zero a alíquota de PIS/Cofins, embora houvesse dúvidas sobre a viabilidade regimental de fazer isso hoje.

Senadores junto com o governo buscavam soluções para corrigir o problema criado pela Câmara, cujo texto aprovado era considerado inconstitucional pelo governo porque a perda de receita de R\$ 11,5 bilhões estimada pela Fazenda não tinha como ser coberta pelo aumento de arrecadação proporcionado pela reoneração parcial da folha de pagamentos de alguns setores, cuja expectativa para este ano é de gerar apenas R\$ 3 bilhões, que iriam para compensar a zeragem da Cide do diesel.

Uma fonte disse que na reunião o setor cobrou que em 15 dias o governo já proponha uma nova alíquota de PIS/Cofins sobre combustíveis, o que pode ser feito por decreto, embora o governo tenha que apresentar uma fonte para cobrir essa perda de receita. A hipótese de mexer nesse tributo continua na mesa, conforme o ministro da secretaria de Governo, Carlos Marun, que descartou, contudo, a votação do projeto nos termos da Câmara. Os participantes da reunião cobraram também que os Estados sejam convocados para participar da negociação com vistas a reduzir o ICMS. E pediram para fazer avançar um projeto que trata da criação de preço mínimo do frete no país.

Sem participar da reunião, a ministra-chefe da Advocacia-Geral da União (AGU), Grace Mendonça, afirmou que a efetivação das decisões judiciais que determinam o desbloqueio das rodovias pelos caminhoneiros poderia "se dar por força policial". Com uma força-tarefa de 100 advogados da União trabalhando em regime de plantão, a AGU já ajuizou 30 ações em diversos estados brasileiros atingidos pela paralisação, obtendo, até agora, 15 liminares favoráveis.

Apesar de os esforços estarem espalhados por praticamente todo o território nacional, Grace afirmou que o órgão estuda "buscar uma via única, com um único comando, para pacificar de vez a questão". Na Justiça, a AGU pede o reconhecimento de que a greve dos caminhoneiros não é legítima.

A Polícia Rodoviária Federal registrava no início da noite o total de 533 bloqueios em rodovias federais provocados por caminhoneiros que protestam contra o aumento do diesel. **(Colaboraram Luísa Martins e Edna Simão)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Maria Cristina Fernandes | Do Recife

Título: Não é pelos 0,79%

Cinco anos depois das manifestações de 2013, um novo movimento horizontalizado, sem liderança definida e de articulação ampliada por rede social, volta a parar o país. Assim como cinco anos atrás, a manifestação localizada também se espalhou sem estrutura sindical e contaminou outros setores da economia sem articulação prévia.

Os estudantes que saíram às ruas em 2013 eram os mais beneficiados da história pela ampliação do número de vagas nas universidades e pelo crédito estudantil. Os caminhoneiros que deram início a uma mobilização capaz de bloquear as refinarias do país em dois dias trabalham por conta própria - metade da frota, o dobro da proporção de 10 anos atrás -, em grande parte porque tiveram acesso a crédito mais abundante no início da década. Têm vínculos do Oiapoque ao Chui que precedem a era da internet. Fazem pouso nos postos de gasolina onde se conhecem e se protegem à noite.

Em 2013, um reajuste de R\$ 0,20 na tarifa de ônibus foi o estopim de demanda. Desta vez, a paralisação foi desencadeada pelo reajuste nos combustíveis, mas o embate não é pelos 0,79% do diesel. O que se configurava como uma disputa entre setores da economia, transportes, indústria e agronegócio de um lado, e Petrobras e distribuidoras, de outro, pela apropriação das margens de lucro,

acabou por colocar em questão o modelo de Estado em vigor e que será alvo de escrutínio em outubro.

O governo que desalojou aquele que começou a ser derrotado em junho de 2013 está a caminho de derrotar a ilusão de que as forças produtivas querem livre mercado. Todos, estudantes e caminhoneiros, produtores de etanol ou cerveja, querem mais Estado. E que não seja de mais ninguém. O congelamento de tarifas desafia a gestão modelo da Petrobras e aprofunda um buraco já alargado por uma desoneração da folha que seja eterna enquanto dure.

O locaute dos caminhoneiros também derrotou o mito de que este governo é bom na articulação parlamentar. As manifestações de 2013 tiveram como resposta um pacote de medidas onde se inclui nada menos que a delação premiada. Este governo não apenas não é capaz de mobilizar uma reação no Congresso como está sendo por este emparedado.

Os caminhoneiros tiveram o mérito de escancarar, para as forças produtivas do país, a desorientação que campeia na política. Com a palavra, os candidatos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cristiano Zaia e Murillo Camarotto | De Brasília

Título: Base maior, WhatsApp recessão e governo fraco amplificaram o alcance

À frente do movimento que até ontem bloqueou estradas, afetou o abastecimento de alimentos e outros bens e atrasou voos nos aeroportos por quatro dias, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) conta com uma base sindical ampla e organizada com presença em praticamente todos os Estados, uma economia enfraquecida e um presidente de perfil conciliador. Em 2012 e 2015, quando participou de outras greves, sem liderar, a entidade tinha estrutura pequena e era pouco pulverizada. Na época, a categoria ainda não se organizava pelo WhatsApp. Hoje, são pelo menos três grupos no aplicativo com participação de mais de 400 caminhoneiros.

Pelos relatos de indústrias, comércio varejista e do agronegócio, os estragos econômicos causados pela paralisação entre segunda-feira e ontem são maiores que os provocados nas greves anteriores. José de Fonseca Lopes, 76 anos, caminhoneiro de Presidente Prudente, no interior paulista, e fundador da Abcam em 1983, assumiu a entidade em 2011 e foi reeleito em 2016 para com mandato até 2021. Ele estava de licença médica na paralisação de 2015.

Lopes acredita que hoje a categoria está mais unificada, se comunica melhor e os líderes regionais estão mais próximos. Como fruto dessa maior mobilização, a

Abcam estima que em torno de 700 mil caminhoneiros filiados participam da greve até ontem. A Abcam é composta por 54 entidades filiadas, incluindo sindicatos, associações e cooperativas. A entidade mudou sua sede de São Paulo para Brasília há três anos para que os dirigentes tivessem maior contato com ministros e parlamentares.

Lopes não é filiado a partidos políticos, mas tem longa carreira no meio sindical, tendo presidido o sindicato dos caminhoneiros de sua cidade e a Federação dos Caminhoneiros de São Paulo.

Recentemente, assumiu o cargo de vice-presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Ele prefere não ter o título de cabeça do movimento, mas tem recebido milhares de mensagens nos últimos dias, de caminhoneiros apoiando sua posição firme de só ceder quando o governo finalmente sancionar a lei zerando a alíquota do PIS e Cofins sobre o óleo diesel - ainda que ontem tenha sido negociada uma trégua de 15 dias.

"Em 2015, havia muitos líderes falando em nome do movimento. Acho que agora conseguimos unificar, mas a crise que o país vive nos últimos anos ajuda muito. Nunca tive apoio tão grande da sociedade como agora", disse.

Nos bastidores, caminhoneiros admitem que a "fraqueza" do governo Michel Temer também facilitou a atuação mais contundente do movimento, o que contribuiu para que a categoria tenha conseguido arrancar a promessa do governo de zerar as alíquotas de Cide e PIS/Cofins sobre o diesel.

Para o deputado Sérgio Souza (PP-PR), que tem participado de reuniões no Palácio do Planalto, os caminhoneiros merecem crédito pela mobilização, mas eles foram beneficiados por uma conjuntura de preços altos dos combustíveis e que, por isso, ganhou também adesão popular.

"O problema é o preço do diesel. O caminhoneiro fecha um frete 15 dias antes para levar carga do Rio Grande do Sul ao Nordeste, mas daí vai abastecer e o combustível está 40% mais caro", exagera o deputado. "O governo não teve como não se sensibilizar com a causa."

Mas não é só a Abcam que vem chamando a atenção. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) chegou a protagonizar uma divisão no movimento dos caminhoneiros ontem ao propor ao governo uma trégua antes da solução negociada à noite. Contrários a essa posição, dirigentes da Abcam decidiram abandonar a reunião com o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, no Palácio do Planalto. Apesar disso, o presidente da CNTA, Diumar Bueno, afirmou que a categoria não acredita em promessas do governo. "Queremos respostas conclusivas", disse.

Já o líder do Comando Nacional do Transporte nas regiões Norte e Nordeste, o caminhoneiro Diego Mendes, defende que a categoria só encerre a mobilização após a aprovação do Projeto de Lei da Câmara 121/17, que cria a política de preços mínimos para o transporte de cargas. Esse foi um dos motivos que levou à negociação da trégua, e não do fim da greve ontem.

O projeto está em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado e representantes do grupo vão cobrar o presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), para que a matéria seja aprovada o quanto antes.

Segundo Mendes, as principais entidades que organizam a greve atual têm na redução dos preços dos combustíveis a principal bandeira, enquanto que Comando Nacional do Transporte acredita que só a regulamentação da atividade garante trabalho no longo prazo. Ele acusa as demais entidades de estarem alinhadas ao agronegócio, que é contra o projeto.

Presidente do Sinditac-VR, entidade sindical dos caminhoneiros do sul do Rio, Francisco Wild, faz críticas a Lopes. Ontem, o presidente da Abcam deixou a reunião com o governo federal alegando que parte dos sindicalistas aceitou o pedido de trégua do governo federal, com o qual não concordava.

De acordo com Wild, o principal ponto de discórdia era que Lopes estaria disposto a aceitar apenas a redução da carga tributária sobre os combustíveis, enquanto os demais sindicalistas cobravam a aprovação da lei regulatória do setor e a exigência de um aviso prévio de 90 dias antes de a Petrobras alterar preços dos combustíveis.

"Ele (Lopes) falou besteira. Tem uma associação com 5 mil caminhoneiros. Ninguém acredita nele, que está lá só porque tem penetração política", diz, citando o fato de Lopes ser um dos vice-presidentes da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). **(Colaborou Estevão Taiar, de São Paulo)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Estevão Taiar e Cristiano Zaia | De São Paulo e Brasília

Título: Entre empresas de transporte, tom foi de apoio ao movimento

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e as empresas filiadas à entidade não chegaram a aderir formalmente à paralisação dos caminhoneiros - interrompida ontem por uma trégua de 15 dias -, mas o tom é de que esse apoio pode se concretizar caso as reivindicações não sejam atendidas. "Estão acontecendo conversas de empresas, mas ainda não há nada formal", disse Bruno Batista, diretor-executivo da CNT. "O setor todo está mobilizado, o país

todo está. Era um setor meio invisível, e de uma hora para a outra o Brasil descobre que, sem ele, a vida social fica paralisada."

Na tarde de ontem, no entanto, o presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, chegou a dizer que as principais transportadoras do país haviam aderido à greve.

"As transportadoras também estão com a gente e temos notícia de que todos os maiores grupos de transportadoras do país, uns seis ou sete, estão com caminhões parados nas rodovias", afirmou. "Esse movimento não é mais só nosso [dos caminhoneiros]. É de toda a sociedade, e o governo não está prestando atenção nisso."

Batista, da CNT, afirmou que o fim da cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel "não traz alento" e que o congelamento do preço do diesel por 15 dias, estabelecido pela Petrobras, é "inócuo". "Depois desse congelamento, os preços podem subir novamente e recompor esse valor", disse. O governo acabou dobrando o prazo e oferecendo subsídio para cobrir as perdas da estatal.

Ele cobrou uma política de preços "estável e coerente", sem os reajustes praticamente diários estabelecidos pela Petrobras desde o ano passado. A ideia é que sejam feitos "a cada 15 dias, um mês". Também ficou acertado na reunião da noite que os reajustes do diesel agora serão mensais.

"Os caminhoneiros estão trabalhando com uma margem de lucro muito estreita. Essa frequência tão grande de reajustes não vem permitindo que eles tenham lucro", afirmou Batista. "O motorista estabelece o frete para fazer uma viagem na semana seguinte. Quando ele faz a viagem, essa premissa já foi frustrada", disse.

Batista cobrou "redução ou fim" da incidência do PIS/Cofins sobre o diesel, mas não disse qual o tamanho da redução seria razoável. "Mas o governo vai ter que ser ágil, porque essa paralisação pode levar a um efeito dominó", com impactos negativos sobre o restante da economia, maiores do que os já vistos. Ele também disse que é necessário "rebaixar um pouco" as alíquotas do ICMS, que variam de 12% a 25%, conforme o Estado.

Segundo Batista, o governo Temer distribuiu "benesses" e implantou "medidas vantajosas" para outros setores, como o perdão de dívidas do setor agrícola. "O transporte [rodoviário] é insubstituível. Aproximadamente 80% das pessoas moram nas cidades, e o abastecimento vai por caminhão. O trem não para na esquina para deixar remédio, o navio não para na porta do supermercado", afirmou.

Além disso, em um "momento crítico" de recuperação econômica lenta e demanda fraca, o diretor da CNT afirmou que a reoneração da folha de pagamento, contrapartida estabelecida pelo governo federal para cortar os impostos sobre o diesel, pode ser um problema para o setor. "Para o autônomo pode não atrapalhar diretamente, mas as empresas podem não querer expandir as contratações", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por De São Paulo, Belo Horizonte e Brasília

Título: Economia mais fraca acelera estrago da greve

O quarto dia da greve dos caminhoneiros ampliou o número de empresas paralisadas total ou parcialmente em consequência do protesto e intensificou o desabastecimento no comércio. A falta de matérias-primas começou a afetar setores importantes da indústria, como celulose e química. Ontem, o governo anunciou uma trégua com os líderes do movimento, esperando que a situação se normalize nos próximos dias.

Além da prática difundida em muitos setores de trabalhar com níveis baixos de estoques, a expectativa de uma demanda fraca à frente ajuda a explicar o risco de desabastecimento enfrentado por muitas empresas, avaliou o gerente-executivo de competitividade da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Renato da Fonseca. Para ele, por não acreditarem numa recuperação mais forte da atividade, muitas companhias preferem não acumular estoques, ainda mais num cenário em que muitas estão endividadas e o custo do capital de giro é alto. A combinação de um fator estrutural - a indústria trabalhar pouco estocada - com um conjuntural parece ter aumentado o impacto da paralisação.

A fábrica da Eldorado Brasil, produtora de celulose da J&F Investimentos e da Paper Excellence (PE), vai operar em ritmo reduzido caso a greve persista. Unidades da Klabin, da Fibria e, da Suzano Papel e Celulose também estariam enfrentando esse problema e a situação seria "crítica", segundo uma fonte. Em alguns casos, o impacto na operação seria iminente. As empresas não quiseram se posicionar imediatamente.

A Eldorado produz mais de 1,7 milhão de toneladas por ano de celulose de eucalipto em uma unidade de Três Lagoas (MS). O transporte da madeira a partir de florestas na região para a fábrica está interrompido. Bloqueios proíbem a passagem de caminhões para os terminais portuários, onde ocorrem 90% das movimentações para exportação.

A greve também afetou o transporte de produtos que saem dos polos petroquímicos para os portos e a chegada de matérias-primas importadas às indústrias químicas, segundo a Abiquim (a associação das empresas do setor).

A Nestlé informou em nota que, como outras empresas de alimentos e bebidas, enfrenta dificuldades para receber insumos e abastecer suas unidades de produção.

Ontem, o Carrefour decidiu limitar a quantidade de produtos comprados em algumas lojas, especialmente perecíveis - cujos estoques são os primeiros a acabar. O presidente do Carrefour no Brasil, Noël Prioux, disse que a iniciativa, definida para algumas lojas, é uma forma de dar a mais pessoas o direito de comprar os bens de que precisam. Em Ribeirão Preto (SP), uma unidade avisava aos clientes que limita a venda de no máximo "cinco unidades de cada item por compra". Segundo a empresa, o estoque varia de 30 a 40 dias, a depender da mercadoria e, no caso de produtos de alto giro, como itens da cesta básica, de 8 a 10 dias.

No GPA, dono das bandeiras Extra, Assaí e Pão de Açúcar, já faltam itens de hortifrúti nos estabelecimentos. "A partir de hoje [ontem], os estoques de carnes e aves também começam a ser impactados, o que poderá causar faltas pontuais em lojas Extra e Pão de Açúcar", afirmou a varejista, em nota. A greve causa problemas no abastecimento de redes de 14 Estados, segundo a Associação Brasileira de Supermercados (Abras).

A direção da Fiat Chrysler Automobiles (FCA) no Brasil determinou a suspensão das atividades de suas fábricas em Betim (MG) e em Goiana (PE) por causa dos bloqueios nas rodovias do país. A montadora espera que as atividades possam ser retomadas na segunda-feira. Nos dias parados, a empresa antecipará o trabalho de inventário de peças e componentes, feito a cada seis meses.

Edmundo Lima, diretor-executivo Associação Brasileira do Varejo Têxtil (Abvtex), disse que grandes redes de moda relataram falta de produtos, principalmente em lojas de shopping centers, que têm menos estoques. Levantamento da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit) com associados indicou que cerca de 70% das lojas têm problemas devido ao desabastecimento.

Devido à greve, o faturamento das empresas de revestimento cerâmico caiu 85% nesta semana, segundo o diretor-superintendente da Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres (Anfacer), Antonio Carlos Kieling. A situação ocorre nos principais mercados - interior de São Paulo, Santa Catarina e Nordeste. As indústrias não

recebem matéria-prima e não conseguem despachar mercadorias nessas regiões.

O ritmo de produção nas obras da MRV Engenharia foi reduzido em algumas praças, como a cidade de São Paulo, Campinas e o Rio. "Há falta de insumos, principalmente de concreto. As concreteiras estão sem cimento", diz Eduardo Fischer, copresidente da empresa.

A movimentação do porto de Paranaguá (PR) caiu 27% ontem, de acordo com a APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina). Um dos três berços do corredor responsável pelo escoamento de grãos parou de funcionar. Com isso, o porto teve queda nas exportações de grãos de 85 mil para 60 mil toneladas diárias.

A importação de fertilizantes foi interrompida nos berços de atracação em que o transporte da carga é feito por caminhões - apenas os berços que operam com esteiras seguem funcionando. A movimentação de fertilizantes caiu de 25 mil para 10 mil toneladas diárias.

A Associação Nacional de Hospitais Privados (Anahp) pediu que os caminhoneiros liberem cargas com gases medicinais, medicamentos e outros insumos. Em algumas unidades, o estoque de oxigênio usado em cirurgias e pacientes na UTI está no limite, segundo a Anahp, que reúne os 106 maiores hospitais particulares do país. **(Sergio Lamucci, Stella Fontes, Alexandre Melo, Marcos de Moura e Souza, Fernando Exman, Chiara Quintão e Cibelle Bouças, com agências de notícias)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Arícia Martins e André Ramalho | De São Paulo e Rio de Janeiro

Título: Paralisação afeta serviços públicos e compromete transporte de passageiros

No quarto dia de paralisação dos caminhoneiros, que ocorreu em 533 pontos do país, o transporte público funcionou com frota reduzida nas principais capitais e aeroportos operaram com restrições. A greve também afetou serviços públicos como policiamento e coleta de lixo e reduziu o abastecimento de alimentos e outros bens. Nos postos de gasolina do país, extensas filas se formaram.

Em São Paulo, a SPTrans havia informado ontem que 50% da frota circularia nesta sexta-feira. O rodízio de veículos foi suspenso.

Nos supermercados, a greve prejudicou o abastecimento em 14 Estados, de acordo com a Abras. Segundo o Carrefour, a demanda aumentou com consumidores procurando estocar produtos.

A greve pode elevar a inflação. A LCA Consultores aumentou ligeiramente sua estimativa para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de maio, em 0,02 ponto, para 0,22%. A revisão levou em conta apenas a parte de alimentação e bebidas, afirma o economista Fabio Romão, para quem a paralisação impede que os alimentos registrem nova deflação no período. No IPCA-15 de maio, o grupo teve queda de 0,05%. "Tudo indicava que poderíamos ter inflação de alimentos perto de zero no IPCA de maio. Agora, espero alta de 0,15%", disse. Ele considera que a greve não é motivo para mudar projeções para o IPCA do ano, mas terá impacto no curto prazo. A estimativa da LCA para a alta do indicador oficial de inflação em 2018 está mantida em 3,6%.

Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a paralisação afetou a produção e distribuição de bens, mas não forneceu uma estimativa sobre redução nas operações do setor. Já a FecomercioSP estimou em R\$ 570 milhões por dia as perdas com vendas na cidade de São Paulo, caso a situação se agrave. No Estado, o prejuízo diário pode atingir R\$ 1,8 bilhão e no país, R\$ 5,4 bilhões.

No sistema de transporte, 97% da frota operou na manhã de ontem na cidade de São Paulo, mas no horário de menor movimento, as empresas foram autorizadas a reduzir o número de ônibus em até 40%, segundo a SPTrans. Metrô e trens funcionaram com 100% da capacidade durante todo o dia para ajudar no deslocamento de passageiros. O rodízio de veículos foi suspenso.

No Rio de Janeiro, 30% dos ônibus coletivos do Estado pararam por falta de combustível, segundo a Fetranspor. Desde segunda-feira, os caminhões-tanque que abastecem as garagens das empresas interromperam o serviço. O sistema BRT, de ônibus por vias rápidas, funcionou com 50% da capacidade. O desabastecimento também provocou o cancelamento de parte das viagens no sistema de barcas entre o Rio e municípios vizinhos, segundo a concessionária CCR Barcas.

Outros serviços públicos foram afetados. A Polícia Militar do Estado de São Paulo, que tem uma frota de 18,5 mil veículos, decidiu reduzir o patrulhamento nas ruas. As viaturas ficariam estacionadas mais tempo em seus pontos. Sem combustível para os caminhões de lixo, a Prefeitura de São Paulo suspendeu a coleta de resíduos domiciliares hoje. Guarulhos e Jundiaí interromperam a coleta de lixo ainda ontem.

Enquanto isso, consumidores procuravam se abastecer nos postos de gasolina, muitas vezes sem sucesso. No Estado do Rio de Janeiro, 90% dos postos ficaram

sem combustível, segundo o Sindestado-RJ. Em São Paulo, o presidente do Sincopetro, José Alberto Gouveia, pediu calma. "Pedimos que a população não entre em desespero". Ele afirmou que, sem reposição nos postos, a partir de sábado o Estado teria um problema "seríssimo" de desabastecimento.

Nos aeroportos, os terminais de Brasília, Goiânia, Ilhéus, Recife e Teresina operaram com restrições, segundo a Latam, que flexibilizou regras para remarcação de passagens. Maior aeroporto do país, Cumbica (Guarulhos) não teve problemas. A concessionária GRU-Airport informou que o terminal tem combustível suficiente para abastecer as aeronaves. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) admitiu que há escassez de combustível nos aeroportos provocada pela greve dos caminhoneiros, mas disse que todos os voos que estavam em operação foram abastecidos dentro do cronograma. As escassez de querosene de aviação também afetou helicópteros que atendem as plataformas da Petrobras. Há risco de falta de alimentos nas plataformas.

Os aeroportos Tom Jobim (Galeão) e Santos Dumont, no Rio, e de Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, são abastecidos por dutos e não têm problema de abastecimento, ao contrário do que ocorrer nos aeroportos onde o combustível chega por caminhão, como Brasília. **(Colaboraram Adriana Mattos, João José Oliveira, Rafael Rosas, Cláudia Schüffner, Alexandre Melo, Fernando Exman, Alessandra Saraiva, Estevão Taiar, com agências de notícias)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Kauanna Navarro e Fernanda Pressinott | De São Paulo

Título: Exportação de açúcar e etanol foi prejudicada

A paralisação dos caminhoneiros afetou a produção de cana e as exportações brasileiras de açúcar e etanol. Segundo a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), ontem os embarques estavam sendo realizados apenas com produtos estocados nos terminais portuários.

Em nota à imprensa, a Unica informou que esses estoques estavam quase zerados, o que fez navios nomeados ficarem esperando para atracar no porto de Santos. A entidade destacou que caso não fosse restabelecida a normalidade no abastecimento, todos os embarques de açúcar e etanol seriam paralisados.

O transporte rodoviário de cana e a distribuição de açúcar e etanol pararam em algumas regiões devido aos bloqueios nas estradas e à falta de diesel nos caminhões. Até o transporte ferroviário apresentou dificuldades, já que muitos dos seus equipamentos utilizam diesel.

Do lado da produção de cana, a falta de diesel também atrapalhou a colheita. Em Minas Gerais, 34 usinas suspenderam as vendas de etanol. No Paraná, três unidades reduziram suas operações de produção. Em São Paulo, até ontem, dez usinas estavam paradas.

Em postos de combustíveis de grandes cidades como São Paulo, a corrida dos motoristas às bombas provocou falta de etanol. E isso num momento em que a demanda estava particularmente aquecida, graças, em grande medida, aos aumentos dos preços da gasolina.

De acordo com a Unica, apenas na primeira quinzena de maio as vendas de etanol hidratado (usado diretamente nos tanques dos veículos) das usinas às distribuidoras somaram 759,8 milhões de litros, um recorde para o período.

A entidade reforça que "o resultado reflete, a exemplo das semanas anteriores, a maior competitividade do biocombustível nos postos". Dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) compilados pela Unica mostram que em cinco Estados - São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás -, abastecer com o etanol é economicamente vantajoso em comparação à gasolina. Esses Estados agregam cerca de 55% da frota nacional de veículos leves.

No total, as vendas de etanol hidratado e anidro (misturado à gasolina) alcançaram 1,1 bilhão de litros nos primeiros 15 dias deste mês, 17% mais que em igual intervalo de 2017.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fernanda Pressinott e Alda do Amaral Rocha | De São Paulo

Título: Falta de ração ameaça criação de aves e suínos; produtor perde leite

A greve dos caminhoneiros prejudicou a produção de alimentos e causou desabastecimento e aumento de preços. O movimento afetou diversos segmentos do agronegócio, travou tanto o fluxo de vendas destinadas ao mercado doméstico quanto as exportações.

"Os danos ao sistema produtivo são graves e demandarão semanas até que se restabeleça o ritmo normal em algumas unidades produtoras", afirmou a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). A entidade diz ter relatos de caminhões com carga viva parados em bloqueios. "Há casos de animais com mais de 50 horas sem alimentação", informou.

Segundo a ABPA, a cadeia produtiva da avicultura e da suinocultura iniciou o dia com 120 plantas frigoríficas paradas. Mais de 175 mil trabalhadores estão com as atividades suspensas em todo o país.

"Santa Catarina tem um plantel permanente de 5 milhões de suínos e 118 milhões de aves alojadas que, a partir de agora, entram em regime crítico de sobrevivência. Se esse quadro se confirmar, o impacto de ordem sanitária é imprevisível", informaram o Sindicato das Indústrias da Carne e Derivados no Estado de Santa Catarina (Sindicarne) e a Associação Catarinense de Avicultura (Acav). As entidades confirmam que, no Estado, já há animais morrendo de fome por falta de ração e as unidades estão com plantéis lotados.

A Viva Lácteos (Associação Brasileira de Laticínios) informou que o impacto econômico para o setor de laticínios em decorrência da greve dos caminhoneiros soma R\$ 180 milhões por dia em todo o Brasil. Segundo a entidade, mais de 51 milhões de litros de leite por dia estão deixando de ser coletados no país pelas indústrias de laticínios. A Associação Brasileira da Indústria de Lácteos Longa Vida (ABLV) afirma que a coleta de leite nas fazendas por parte das empresas de laticínio foi praticamente paralisada.

Nas centrais de abastecimento de hortifrúti das grandes capitais do país, os problemas se multiplicaram. Nos entrepostos da Ceagesp na capital de São Paulo e no interior paulista faltam principalmente produtos que nesta época do ano vêm de outros Estados, como batata, mamão, melão e manga, mesmo que alguns atacadistas tenham antecipado entregas para domingo já temendo o início da greve dos caminhoneiros, na segunda-feira. Com a escassez, o preço da batata lavada quase dobrou na Ceagesp em uma semana.

"A situação também prejudica a posição do Brasil no mercado mundial, em virtude do não cumprimento dos contratos internacionais de fornecimento de proteína animal a diversos países", afirmaram Sindicarne e Acav.

Como outras entidades que representam exportadores do agronegócio, o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil cobrou medidas urgentes por parte do governo federal e dos governos estaduais para que o transporte seja normalizado. Segundo fontes do setor de café, o fluxo da matéria-prima do interior do país para as indústrias torrefadoras e para os portos para exportação foi virtualmente interrompido ontem.

A greve não suspendeu totalmente os embarques de soja, carro-chefe do campo nacional, mas alguns navios chegaram a sair dos portos com metade da capacidade utilizada, segundo o diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sérgio Mendes. Ele disse que a Anec enviou comunicado aos associados recomendando que informem possíveis atrasos a

compradores e acrescentou que, mesmo cargas que deveriam chegar aos portos por ferrovias, não estão chegando. **(Colaborou Kauanna Navarro, de São Paulo)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Bruno Villas Bôas, André Ramalho e Fernando Torres | Do Rio e de São Paulo

Título: Diesel está abaixo da média e subiu menos

Motivo de greve de caminhoneiros que paralisou o país por quatro dias, o preço do litro do diesel no mercado brasileiro na bomba, mesmo com tributação elevada, ainda está abaixo da média mundial, conforme o site Global Petrol Prices, que monitora semanalmente preços de combustíveis pelo mundo.

Uma comparação com os valores médios praticados nos postos dos Estados Unidos também mostra que o combustível subiu mais por lá este ano, 12,6%, do que no Brasil, com alta de 5,7%. Quando se faz a comparação com dezembro de 2016, a conclusão é a mesma: alta de 30% nos EUA, ante avanço de 14% por aqui.

Com a diferença no ritmo de reajuste e também o efeito cambial, o preço do diesel vendido na bomba nos Estados Unidos se aproxima hoje daquele praticado no país, mesmo com a tributação sendo maior por aqui. O prêmio de 13% do preço brasileiro ante o americano é o mais baixo pelo menos desde setembro de 2015.

De acordo com o levantamento da Global Petrol Prices, o diesel era vendido a US\$ 0,99 nos postos do país em 21 de maio (valor convertido de R\$ 3,60), abaixo da média internacional de US\$ 1,05. Esse preço coloca o combustível brasileiro como o 75º mais barato dos 166 países pesquisados, entre o México (US\$ 0,97) e o Kenya (US\$ 1).

O valor apurado não considera as três reduções de preço anunciadas pela Petrobras desde então, inclusive a baixa de R\$ 0,23 por litro na refinaria, que a distanciou temporariamente da política de paridade internacional.

Se as reduções foram integralmente repassadas, o país passará a ter 56º diesel mais barato.

Recortes mais específicos colocam o combustível brasileiro em posição melhor ou pior no ranking de preços. Numa lista que considera 11 países sul-americanos, por exemplo, o litro do diesel no país é o segundo mais caro, atrás

apenas do Uruguai (US\$ 1,29). Mas o custo é próximo do verificado na Argentina (US\$ 0,96) e Paraguai (US\$ 0,95).

Quando se olha a estrutura de preços dos combustíveis, não é possível notar nenhuma variação discrepante recente na cadeia para além da refinaria.

O presidente do Sincopetro, sindicato que representa os postos, José Alberto Paiva Gouveia, diz que o setor não forma preço dos combustíveis, mas apenas aplica uma margem, normalmente fixa em centavos de reais por litro, a depender da estratégia comercial do revendedor. "Eu agrego margem. Eu não faço preço. Eu não sei em quanto ficará o preço final do diesel porque dependo do preço da distribuidora. E não entregam combustível desde segunda-feira", disse Gouveia.

Segundo dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP) compilados pelo **Valor**, a margem aplicada pelos postos revendedores de combustíveis está próxima de média observada desde 2013.

A margem média nos últimos cinco anos e meio é de R\$ 0,45 no litro da gasolina, de R\$ 0,34 no diesel e de R\$ 0,36 no etanol.

Na última semana em que a ANP fez pesquisa, de 13 a 19 de maio, a margem da gasolina foi de R\$ 0,40, pouco abaixo da média, e a do diesel ficou em R\$ 0,338, colada no padrão histórico. No caso do etanol hidratado há uma diferença maior, com a parcela dos postos no preço final ficando em R\$ 0,43 na última medição da ANP, ou 7 centavos acima da média.

Um componente que chega a ser relevante sobre o preço dos combustíveis é a taxa paga pelos postos para receber pagamento com cartões. Ela fica em hoje entre 1% e 1,1% no débito e entre 1,60% e 1,65% na função crédito, diz o presidente do Sincopetro. Na segunda modalidade, o dono do posto paga ainda cerca de 2% se quiser antecipar os recebíveis.

De acordo com Gouveia, cerca de 75% das vendas dos postos do país são feitas por meio eletrônico, sendo que esse índice é maior em regiões mais ricas e menor nas mais pobres. Do total, cerca de 50 pontos percentuais são pagos com cartão de crédito e outros 25 pontos na função débito.

Uma das demandas do setor, diz o presidente do Sincopetro, é que nas vendas com cartão de crédito seja cobrada uma tarifa fixa em reais por transação, e não um percentual sobre a venda, já que não há risco de crédito.

Ao se fazer as contas com o preço médio de revenda da gasolina divulgado na última medição da ANP, de R\$ 4,28, a taxa que vai para o setor de cartões é de R\$ 0,043 por litro na função débito e de R\$ 0,068 no crédito.

Quando se adiciona o custo de antecipação de recebíveis feita pelo banco ou pelas adquirentes, de 2%, o sistema financeiro acaba ficando com até R\$ 0,15 do preço de venda da gasolina, o que representa um terço da margem média de revenda de R\$ 0,45 por litro.

Da parcela que sobra para o dono do posto após os custos com cartão, o presidente do Sincopetro diz que entre 40% e 43% são gastos com mão de obra. Uma lei de 2000 proíbe bombas de auto-serviço no Brasil, como as que existem em inúmeros países.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Marta Watanabe e Fernando Torres | De São Paulo

Título: Arrecadação de ICMS aumenta com combustível mais caro

A elevação de preços dos combustíveis gerou aumento de arrecadação adicional de ICMS aos Estados no início deste ano. No primeiro trimestre, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços recolhido sobre petróleo, combustíveis e lubrificantes avançou 10% nominais em relação a igual período de 2017, em desempenho acima da média da arrecadação total do imposto, que aumentou 7%. A fatia do petróleo e derivados na receita total de ICMS dos Estados é representativa, de 17,5%.

Os dados são do boletim de arrecadação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). André Horta, secretário de tributação do Rio Grande do Norte e coordenador dos Estados no Confaz, diz que o aumento da arrecadação se explica pelo aumento de preço dos combustíveis. Desde julho de 2017, a Petrobras repassa diariamente as oscilações de preços do petróleo para os distribuidores. A alta de preços da commodity e a desvalorização do real pressionaram os preços dos derivados.

Em Alagoas, a arrecadação de ICMS sobre combustíveis até o dia 23 de maio avançou cerca de 30% em relação a igual mês do ano passado, diz George Santoro, secretário da Fazenda alagoana. Ele explica que nos meses anteriores o aumento não foi tão grande porque houve uso de créditos do imposto pela Petrobras. De janeiro a maio, o ICMS sobre combustíveis no Estado cresceu 8%, pouco acima dos 7,68% de alta no total do imposto.

A arrecadação sobre combustíveis representa 25% da receita de ICMS em Alagoas, segundo Santoro. Parte dessa participação é explicada pela alíquota aplicada no setor. No Estado, a gasolina é tributada em 30% do imposto, o diesel, em 18%, e o álcool, em 25%. No Rio Grande do Norte a gasolina paga 30% de ICMS e o diesel, 18%.

André Grotti, assessor de política tributária da Fazenda paulista, diz que a arrecadação sobre combustíveis não teve avanço em São Paulo, apesar do aumento de preço dos derivados de petróleo. Ele explica que isso se deve à migração de consumo da gasolina para o álcool, em razão do alargamento da diferença de preço entre os dois combustíveis. Além da base de cálculo menor, o álcool tem alíquota mais baixa de ICMS, de 12%. A gasolina paga 25%.

Apesar da recuperação da arrecadação e dos ganhos que os preços do petróleo e derivados têm trazido aos Estados de forma geral, diz Horta, muitos governos estaduais ainda têm problemas de equilíbrio orçamentário. Por isso, diz ele, não haveria espaço para redução de ICMS sobre combustíveis como chegou a ser sugerido em meio à discussão de solução para a greve dos caminhoneiros, que completou ontem o quarto dia. "Creio que perder receitas não está na bússola de nenhum Estado." No Rio Grande do Norte, exemplifica Horta, o Estado ainda não tem conseguido pagar os salários dos servidores em dia e o déficit corrente é de R\$ 108 milhões ao mês, apesar da melhora nas receitas.

Ontem Horta chegou a pedir o adiamento da reunião extraordinária convocada pela secretaria executiva do Confaz. A reunião foi marcada para hoje às 11h, no Palácio do Planalto, com o objetivo de discutir o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF) do diesel. Trata-se de uma fórmula de cálculo que define o preço que os Estados levam em conta para cobrar o ICMS sobre o diesel.

Os secretários de Fazenda foram surpreendidos com a convocação na quarta-feira à noite para essa reunião que terá, excepcionalmente, abertura do presidente da República, Michel Temer. Horta diz que o pedido de adiamento foi feito porque os voos foram suspensos por falta de diesel em várias capitais, como resultado da greve.

O secretário conta que representantes da equipe econômica lhe garantiram que não haverá proposta para redução do ICMS do diesel e nem de nenhum outro combustível. Ontem, após anunciar o acordo para a trégua de 15 dias na greve dos caminhoneiros, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, informou que o Confaz deve discutir hoje adoção de valor único de ICMS para combustíveis.

O efeito da alta internacional do petróleo também ajudará a receita da União. O impacto positivo deve ser de pelo menos R\$ 17 bilhões na arrecadação federal. A estimativa engloba ganho incremental de aproximadamente R\$ 12 bilhões no pagamento de royalties e participações especiais, que incidem sobre o preço da commodity, e de mais R\$ 5 bilhões em pagamento de Imposto de Renda e CSLL por conta do aumento do lucro tributável da Petrobras.

Na entrevista coletiva que deu na noite de quarta-feira, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, sugeriu que o governo federal e também os estaduais considerem o potencial crescimento de receita decorrente da alta do Brent, ao avaliarem a possibilidade de redução das alíquotas incidentes sobre gasolina e diesel. No ano passado, a arrecadação com royalties e participação especial da Petrobras foi de R\$ 25 bilhões. **(Colaboraram Fabio Graner, Rafael Bittencourt e Marcelo Ribeiro, de Brasília)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Murakawa e Marcelo Ribeiro | De Brasília

Título: Senadores pedem saída de Parente

Em meio à crise disparada pela alta dos preços dos combustíveis, senadores atacaram ontem o presidente da Petrobras, Pedro Parente, pedindo a sua demissão. O presidente Michel Temer, entretanto, vem articulando o tempo todo uma solução para a crise com o executivo. E, até o início da noite de ontem, não cogitava retirá-lo do posto.

Os ataques mais duros a Parente no Senado foram desferidos pelo primeiro vice-presidente da Casa, Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), que chegou a dizer que o executivo age com "arrogância", ao se recusar a alterar a política de preços da companhia.

"A Petrobras é uma empresa importante? É. Mas a Petrobras não é maior do que o Brasil, nem tampouco os objetivos do presidente da empresa, Pedro Parente, são maiores do que a própria Petrobras", disse Cunha Lima à tarde, no plenário do Senado. "A arrogância com que o presidente da Petrobras se dirigiu ao país não pode ser acatada. Não é possível, diante de um País derretendo como o nosso, simplesmente achar que a posição técnica de um burocrata é maior do que os interesses nacionais."

José Maranhão (MDB-PB) disse que Parente elaborou uma política "contrária aos interesses do país". E afirmou que não existe "um diretor da Petrobras com poderes absolutos que se sobrepõe ao poder do dono da empresa", o governo.

"O senhor Pedro Parente - não sei de quem; do Brasil é que não é -, não sei com que ânimo, se arvora de absolutamente autônomo para adotar uma política contrária aos interesses nacionais", afirmou Maranhão, fazendo trocadilho com o nome do executivo.

Já Ana Amélia (PP-RS) classificou Parente como "insensível" e sugeriu que ele pedisse "o boné".

Gleisi Hoffmann (PT-PR), disse que a demissão de Parente é um problema do governo e que o executivo "não é dono da Petrobras": "A Petrobras é uma empresa estratégica para o Brasil, o maior acionista é o Estado, e o governo tem que interferir nessa administração da Petrobras."

Preocupado com a paralisação, Temer iniciou no mesmo dia as articulações políticas para uma ação conjunta com a Petrobras a fim de conter a alta dos combustíveis.

A iniciativa desembocou na decisão da estatal de suspender provisoriamente a política de reajuste, estabelecendo a redução em 10% do preço do diesel e o seu congelamento por 15 dias.

Já na segunda-feira o presidente conversou com os ministros Eliseu Padilha (Casa Civil) e **Moreira Franco (Minas e Energia)** sobre a necessidade de ser convocar uma "reunião de emergência" com o presidente da Petrobras. O encontro entre Parente, Moreira e o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia ocorreu na terça-feira pela manhã.

Na conversa, os ministros defenderam a necessidade de dar mais previsibilidade às variações de preços dos combustíveis. Alegaram que era necessário um "ato de responsabilidade" tanto do governo quanto da companhia para conter a alta dos preços do diesel e contribuir para que os caminhoneiros encerrassem a greve, suspensa ontem por 15 dias. Depois disso, os três selaram o compromisso de buscar uma solução conjunta. Ao sair da reunião, Parente afirmou que a política de reajustes da estatal não seria alterada.

O governo decidiu dar o primeiro passo e sugeriu a eliminação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) que incide sobre o diesel - o que representaria um desconto de R\$ 0,05 no preço do litro -, caso o Congresso Nacional aprovasse o projeto de reoneração da folha de pagamentos como forma de compensar a arrecadação. A medida, porém, foi classificada como "insuficiente" pelos caminhoneiros.

Com a resistência da categoria, o governo deu aval para que o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e o relator do projeto de reoneração, Orlando Silva (PCdoB-SP), incluíssem no texto a eliminação do PIS/Cofins sobre o diesel até 31 de dezembro, o que levaria a uma redução de R\$ 0,23 no litro do combustível.

Sem a garantia dos caminhoneiros de que as duas medidas acarretariam no encerramento da greve, o governo voltou a pressionar Parente por uma medida encabeçada pela Petrobras. Ontem, durante coletiva no Planalto, antes de anunciar a suspensão da paralisação por 15 dias, Padilha afirmou que Temer

pediu que a estatal encontrasse uma solução, mas ponderou que isso não representava uma intervenção governista na companhia. Na entrevista, o titular da Casa Civil negou que Parente corria o risco de perder o cargo caso não atendesse ao pedido do Planalto, mas destacou que o cargo do presidente da Petrobras é "de confiança" do presidente da República.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho, Juliana Schincariol e Ivan Ryngelblum | Do Rio e de São Paulo

Título: Para interferir na Petrobras, seria preciso buscar outra diretoria, diz presidente

O presidente da Petrobras, Pedro Parente, reforçou que a empresa manterá sua política de preços de combustíveis e que, se o governo quiser praticar subsídios, terá que reembolsar a companhia, como previsto no estatuto social da petroleira. O executivo afirmou que não houve qualquer interferência do Palácio do Planalto na decisão da empresa de reduzir em 10% e congelar os preços do diesel por 15 dias e que, se um dia ela acontecer, o governo precisará buscar uma nova direção para a estatal.

"Se por qualquer razão a Petrobras enfrentar uma situação onde não será possível fazer isso [política de preços]... O governo precisará buscar uma nova direção que seja alinhada a essa decisão. Mas quero reforçar que não vejo o governo fazendo algo que consideraria esse tipo de coisa", disse.

A mensagem foi dada por Parente em teleconferência com investidores, enquanto as ações da empresa caíam na casa dos dois dígitos, ontem. O executivo tentou tranquilizar o mercado, ao descartar mudanças na frequência dos reajustes. Ele disse que o congelamento dos preços do diesel se deu numa "situação excepcional" e destacou que a empresa continuará operando com fluxo de caixa livre positivo e com foco em redução da dívida.

A perda de receitas estimada pela companhia com o congelamento dos preços é de R\$ 350 milhões. Pesou na decisão da diretoria o impacto que a continuidade da greve dos caminhoneiros poderia trazer sobre as operações da petroleira.

O UBS, no entanto, acredita que o principal impacto não será financeiro. Para o banco, o congelamento dos preços deve provocar um aumento na percepção de risco da Petrobras no mercado. Já o Santander destaca que a redução pode abrir precedentes para novas mudanças toda vez que houver pressão externa. Para os analistas Christian Audi e Gustavo Allevato, a medida pode também prejudicar o processo de venda das refinarias da companhia. "A continuidade da

implementação da política de preços dos combustíveis é chave para atrair potenciais compradores para as participações em refinarias", afirma o relatório.

O **Valor** apurou que o clima na reunião do conselho que discutiu a decisão da diretoria, de quarta-feira, era de tensão. Segundo uma fonte, a reunião foi a mais tensa desde o debate sobre a privatização ou não da BR Distribuidora.

Entre os integrantes do conselho, houve quem concordasse com Parente. O executivo classificou o congelamento dos preços, pelo prazo de 15 dias, como uma "trégua" e gesto de "boa vontade" para que o governo e os caminhoneiros conseguissem chegar a um entendimento, dada a situação de gravidade da paralisação. Alguns conselheiros, no entanto, veem como um erro a decisão da empresa de assumir uma responsabilidade de articulação que cabe ao governo.

"Na quarta-feira [o clima] era mais tenso porque o Brasil está um caos e a decisão tem impactos mais diretos sobre a sociedade", afirmou.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: Desmobilização ameaça PL da Eletrobrás

A desmobilização do governo e da Câmara dos Deputados ameaça cada vez mais a privatização da Eletrobrás. O prazo para apresentação de emendas acabou quarta-feira, o que permitiria discutir e votar a proposta na comissão especial da que analisa o projeto ontem. A reunião, contudo, pode ficar só para depois do feriado da próxima semana.

O presidente da comissão, deputado Hugo Motta (PRB-PB), que avisou ainda não ter posição contra ou a favor o projeto, disse que a sessão não ocorreu na ontem porque não tinha nada marcado previamente. "Estamos com dificuldade de conseguir quórum em dias normais, não fazia sentido marcar para hoje [ontem]", disse. Com o período pré-eleitoral, a Câmara não tem feito votações as quintas-feiras. A falta de sessão, contudo, atrasa em pelo menos mais uma semana o PL.

Na terça-feira o governo já tinha perdido a medida provisória (MP) 814, que iniciava as tratativas para a privatização, com artigo para liberar a contratação de estudos com esse objetivo e regras para acertar a utilização de um fundo para sanear as contas de seis distribuidoras deficitárias da estatal e vende-las para não derrubar o valor da empresa.

Com resistências na própria base do governo a votar a MP, que incluiu "jabutis" que elevariam a conta de luz, e um prazo muito curto para que perdesse a validade (dia 1º de junho), o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), negociou com a oposição excluir o item da pauta para votar outras sete medidas. A da Eletrobrás, contudo, perderá a eficácia e deve comprometer o leilão das distribuidoras em junho.

O governo ainda estuda alternativas para viabilizar as alterações. Uma das ideias é tentar contornar as dívidas das distribuidoras com edição de portarias e decretos do Ministério de Minas e Energia para que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) regulamente. O que exigir mudança legislativa seria incorporado a projetos já em discussão.

O relator do projeto de privatização da Eletrobrás, deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), se reuniu com Maia ontem e com **o ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, no dia anterior, e definiu que analisará os pontos da MP que tratavam especificamente da estatal para incorporar ao texto. Isso, contudo, demandará mais tempo, afirmou, e pode ser que o novo parecer só fique pronto após o feriado. "O projeto está ok, mas tem muitas emendas e não adianta fazer açodado."

Da leitura do parecer na comissão ainda caberá pedido de vistas de duas sessões antes de votar o projeto- e os prazos estão cada vez mais dilatados porque o governo não tem se movimentado para dar quórum as segundas e sextas-feiras. A própria instalação da comissão já mostrou isso: a base do governo não aparecia e demorou um mês para começar os trabalhos.

Da aprovação no colegiado ainda caberá recurso, em até cinco sessões, para que o texto seja votado no plenário. A Câmara precisa rejeitar esse recurso antes de mandar o projeto ao Senado. O governo já reconhece que o calendário para a capitalização da empresa está apertado - seriam mais quatro a cinco semanas até o recesso - e, quanto mais demorar, menores as chances de ocorrer até dezembro. O período pré-eleitoral ainda tem ampliado as pressões de deputados do Norte, Nordeste e Minas Gerais contra a proposta. **(Colaborou Rafael Bitencourt)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cláudia Schüffner | Do Rio

Título: Custo de liquidação da estatal pode alcançar R\$ 25 bi, calcula consultoria

O presidente da Thymos Energia, João Carlos de Oliveira Mello, calcula que o custo para a Eletrobrás com a não privatização das seis distribuidoras

federalizadas seja de R\$ 25 bilhões, dos quais R\$ 14 bilhões já foram reconhecidos pela estatal. "Esse valor terá que ser pago pela Eletrobrás ou pelo Tesouro", disse ele ao comentar a retirada da Medida Provisória (MP) 814 da pauta de votações do Congresso.

O cálculo do custo de liquidação inclui passivos diversos das seis distribuidoras, e pendências relacionadas à Conta de Consumo de Combustíveis (CCC) que é um subsídio pela geração de energia no sistema Norte.

Mello, que participou ontem do Encontro Nacional de Agentes do Setor Elétrico (Enase), disse que estava avaliando as empresas para um cliente cujo nome ele não revela, e que a seu ver o tamanho do custo para a Eletrobrás mostra que privatizar as empresas é a melhor saída.

Ele avalia que o governo encontrará uma solução para substituir os pontos da MP 814 que facilitavam a privatização das distribuidoras. "Agora deu uma parada mas acho que o governo está trabalhando numa solução porque a pior alternativa é liquidar. O passivo da Eletrobrás aumenta e por isso é preciso ter uma solução. De qualquer forma, é preciso colocar uma ênfase nisso", enfatizou o executivo.

O governo tem cálculos sobre as perdas, mas o secretário-executivo do **Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix Bezerra**, disse que quem deve fornecer qualquer número é a Eletrobrás.

Segundo ele, o governo no momento está preparando um projeto que trará apenas as questões que viabilizem a privatização das seis distribuidoras. Os demais assuntos que estavam na MP 814 e que não ligados estritamente às distribuidoras, serão incluídos ou no Projeto de Lei (PL) 9463, relatado pelo deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA) ou no PL 1719 cujo relator é o deputado Fábio Garcia (DEM-MT).

Sobre a possibilidade de outros assuntos serem adicionados, como aconteceu com a própria 814 que recebeu 158 emendas, Bezerra disse que o governo vai evitar que isso aconteça dialogando com o Congresso.

"Estamos conversando para que haja um entendimento de que é fundamental que esse tema avance. Estamos fazendo um apelo que para esse novo projeto de que se atenha ao que é fundamental para as distribuidoras", disse o secretário, que também aguarda posicionamento do Tribunal de Contas da União (TCU).

Já na avaliação de Marcelo Loureiro, diretor de Energia da Associação Brasileira dos Investidores em Autoprodução de Energia (Abiape) o mais importante da MP 814 que precisa ser resgatado é a solução para o risco hidrológico (GSF) dos

geradores. Na quarta-feira o presidente da Enel Brasil, Carlo Zorzoli, disse que um ponto fundamental da MP 814 é a que resolvia pendências sobre o fornecimento de gás para usinas do incluídas no Programa Prioritário de Termelétricidade (PPT), criado no ano 2000, estabelecia preço subsidiado do gás destinado a térmicas inscritas que aderissem ao programa. Uma delas, a TermoFortaleza controlada pela Enel, está parada porque a Petrobras deixou de fornecer gás a preços subsidiados.

A solução para o assunto teria custo de R\$ 2,1 bilhões para os consumidores, segundo cálculo da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O diretor de Energia da Associação Brasileira dos Investidores em Autoprodução de Energia (Abiape), Marcelo Luis Loureiro dos Santos, a repactuação do risco hidrológico. "Não posso dizer que as outras partes não são importantes, mas essa é uma parte urgente e que se estivesse sozinha teria passado, já que porque outras partes da MP 814 são conturbadas, com muitas discussões sobre quem paga a conta", disse Loureiro.

Márcio Félix Bezerra afirmou que agora o acerto sobre o risco hidrológico passará a ser tratado no PL 1719. Esse projeto de lei tratava inicialmente da portabilidade da conta de luz e que agora passou tratar da nova regulamentação do setor elétrico, antes reunidos na chamada Consulta Pública 33.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por Murillo Camarotto | De Brasília

Título: Governo já considera esvaziar decreto

O governo está disposto a abrir mão das principais mudanças promovidas pelo Decreto dos Portos para evitar o agravamento da situação jurídica do presidente Michel Temer. Assinado há pouco mais de um ano, o Decreto 9.048/17 teve sua aplicação suspensa após uma advertência do Tribunal de Contas da União (TCU) e a tendência é de que seja declarado ilegal pelo órgão.

Para evitar que isso aconteça, o governo pensa em dizer ao TCU que as novas regras só valerão para os contratos assinados sob a vigência da Nova Lei dos Portos, de 2013. O texto do decreto, contudo, autoriza a extensão dos benefícios aos terminais com contratos vigentes desde fevereiro de 1993, quando foi assinada a antiga Lei dos Portos (8.360/93).

Segundo o **Valor** apurou, o **ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, tem participado dessas discussões, juntamente com o ministro dos Transportes,

Valter Casimiro. O entendimento é de que uma eventual anulação do decreto pelo TCU poderia expor ainda mais o presidente e, no limite, prejudicar sua defesa no inquérito que investiga o setor.

"A ideia era, materialmente, não declarar a ilegalidade para não prejudicar o presidente nos processos penais. Mesmo sendo uma decisão técnica do TCU, isso poderia ser confundido com uma ilegalidade", disse um participante das conversas.

Ao mesmo tempo em que pode aliviar um pouco a pressão sobre Temer, o recuo na interpretação do texto praticamente enterrar os benefícios que o decreto propõe e, principalmente, os investimentos de cerca de R\$ 14 bilhões que são estimados. Algumas empresas do setor já teriam sido avisadas de que o governo não pretende fazer nenhuma das 96 adaptações solicitadas.

A adaptação tem justamente a função de alinhar os contratos das empresas às regras previstas no decreto, como a possibilidade de prorrogação dos arrendamentos por até 70 anos. Ao contrário do que se chegou a dizer no meio político, a adaptação não significa uma renovação automática dos contratos. Ela apenas os torna aptos a requererem a renovação junto ao governo.

Antes da suspensão a pedido do TCU, em dezembro do ano passado, o governo já tinha convidado algumas empresas a celebrarem as adaptações, conforme revelado à época pelo **Valor**. As assinaturas seriam feitas em pequenas cerimônias, com participação de dez empresas em cada.

Passado mais de um ano da publicação do decreto, as empresas estão enfurecidas com o impasse. Há duas semanas, entidades representativas do setor publicaram uma nota nos principais jornais do país "conclamando os poderes constituídos para que o decreto produzisse os efeitos para os quais se destina".

Muitos terminais aguardam um desfecho para regularizarem seus contratos. Hoje, cerca de 40% das empresas operam com instrumentos precários, como liminares judiciais ou os chamados contratos de transição.

O cenário para eles, entretanto, não deve melhorar. O TCU já mandou recados de que, no formato atual, o decreto não passa. A expectativa é de que o relatório da área técnica responsável seja concluído em cerca de 30 dias, quando seguirá para análise do ministro relator, Bruno Dantas.

O principal argumento do TCU é que a possibilidade de renovação por até 70 anos fere a isonomia do processo licitatório feito no passado. O entendimento do órgão é de que empresas que perderam o certame poderiam ter

apresentado propostas melhores se soubessem àquela altura que o contrato valeria por 70 anos. O prazo previsto na época era de, no máximo, 50 anos.

O TCU também contesta outras duas mudanças trazidas pelo decreto: a possibilidade de o terminal investir fora da área de concessão e de trocar de endereço dentro do mesmo porto. Esses questionamentos, porém, devem ser equacionados em breve com portarias que estão sendo preparadas pela Secretaria de Portos do Ministério dos Transportes.

Diante do impasse na aplicação do decreto, a pasta chegou a analisar a possibilidade de passar por cima do TCU e assinar as adaptações dos contratos. Autoridades lembram que isso foi feito no passado recente, com a celebração de algumas prorrogações antecipadas de contratos.

Mais uma vez, pesou a situação policial do presidente da República. Consultado sobre a hipótese de comprar a briga com o TCU, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, desaconselhou os defensores da medida. Ele teria dito que Temer não tinha condições de bancar pessoalmente um decreto pelo qual é investigado.

Se os arrendamentos portuários ainda não puderam ser prorrogados, o mesmo não se pode dizer do inquérito que investiga um esquema de corrupção em torno do decreto. Aberta com autorização do Supremo Tribunal Federal (STF), a investigação teve o prazo renovado por dois meses no último dia 7, por ordem do ministro Luís Roberto Barroso. Na ocasião, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse desconfiar que a prorrogação tinha o objetivo de manter o sangramento político de Temer.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor:

Título: Greve dos transportes põe em xeque governo Temer

O governo de Michel Temer durou enquanto os partidos de sua base no Congresso estiveram dispostos a apoiá-lo. O mais impopular dos presidentes perdeu, como era esperado em um ano eleitoral, sua sustentação, incapaz que é de dar a moeda corrente entre parlamentares: "perspectiva de poder". Mas há um terrível interregno a percorrer até 1 de janeiro de 2019. Como mostra a greve dos caminhoneiros, pode ser um período bastante desagradável. Com amadorismo, o governo quase desabou à primeira ameaça.

A incapacidade técnica, administrativa e política do governo é espantosa, pelo menos ante o currículo do núcleo palaciano, supostamente composto por políticos profissionais. A articulação política do Planalto é desastrosa, incapaz

até mesmo de cunhar um slogan sério para comemorar dois anos de governo. Como um programa liberal do tipo "Ponte para o Futuro" teve origem no MDB, um partido fisiológico que jamais pensou em privatizações ou austeridade fiscal continua um mistério. O ocaso do governo Temer sugere que o programa buscava obter sustentação dos empresários, enquanto o núcleo íntimo do presidente tentava escapar da Justiça.

Exemplos abundam e o último deles é o arquivamento da privatização a meias da Eletrobrás. O partido do presidente, o MDB, ali fincou uma capitania hereditária de empregos, verbas e corrupção, repartida entre donatários longevos, como José Sarney. A MP 814 naufragou na Câmara sem deixar saudades. Era um conjunto de emendas que buscavam impedir a privatização, garantir benesses corporativas e empregos, além de aumentar tarifas para os consumidores. Há argumentos relevantes e sérios contra a privatização da Eletrobrás. O que se viu no Congresso, porém, foge a qualquer abordagem republicana do assunto. O governo, que patrocinou a ideia, lavou a mãos.

Com o governo à deriva, problemas cotidianos assumiram status de crises, caso patente do reajuste dos combustíveis. O governo, primeiro por intermédio de Temer, veio a público dizer que a elevação dos preços dos combustíveis trouxe desconforto (político para si, mas não foram estes os termos) e que era preciso algum alívio. Ou seja, a mensagem explícita era a de que o Planalto aceitaria ideias para resolver o problema.

Os caminhoneiros entraram em seguida com seus veículos na estrada. Foram saudados, no limiar de uma série crise de abastecimento, inacreditavelmente, pelo **ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, o encarregado de encontrar um "refresco político". Diante da intimidação das estradas, Moreira Franco escreveu artigo em "O Globo" ontem com uma introdução singela: "Chegou a hora da sociedade debater a carga tributária que recai sobre os combustíveis".

É como dizer, diante de uma greve nacional por salários, que "chegou a hora de a sociedade discutir a má distribuição de renda". Para piorar o que já era péssimo, o ministro sugere o título "Não é apenas pelos R\$ 0,05", um simulacro do "não é pelos 20 centavos", slogan da revolta de junho de 2013, que marcou o ocaso do governo Dilma e que serve também de réquiem agora - a lembrança faz sentido para quem a sucedeu, "et pour cause", e sugere o mesmo destino.

Além da má hora e da inacreditável referência, há algo mais grave. O governo está aceitando na prática que os caminhoneiros, entre eles e talvez principalmente, grandes empresas de transportes, digam qual deve ou não ser a política tributária do governo, ao ameaçarem manter a paralisação das estradas enquanto não for assinada a isenção da PIS-Cofins sobre o diesel. É inadmissível que isso seja tratado como corriqueiro em meio a um bloqueio de estradas

ilegal, assistido placidamente pelo aparato de Estado. Igualmente inadmissível seria a mesma atitude frente a invasões de sem-terra, ocupações de sem teto, greve de polícias civil e militar, funcionários públicos, bloqueios indígenas etc.

O ônus não é apenas do Executivo. O Congresso foge de suas responsabilidades e durante crises é mais omissivo ainda. O presidente da Câmara e presidencialista Rodrigo Maia tentou mal ou bem arrumar saída para a crise. Eunício Oliveira, presidente do Senado, se ausentou da Casa para participar de rapapé eleitoral no Ceará, onde se aliou ao PT. Há lógica nesse hospício eleitoral: o Brasil não entrega ao MDB a Presidência desde Sarney, e Temer foi a breve exceção que confirma a regra.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

EDP vende fatia em PCH

A EDP - Energias do Brasil vendeu 51% do capital da Costa Rica Energética, para a CEI - Energética Integrada, por R\$ 40,4 milhões. Segundo aviso da empresa, o valor será ajustado até o fechamento do negócio. A operação está sujeita a aprovações pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A Costa Rica possui uma pequena central hidrelétrica (PCH) com capacidade instalada de 16 MW, localizada no Mato Grosso do Sul.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Graziella Valenti e Rodrigo Rocha | De São Paulo

Título: Liminar adia decisão sobre Eletropaulo

O novo dono da Eletropaulo somente será conhecido no dia 4 de junho, data já prevista para o leilão de compra de ações da empresa na B3. A disputa pelo controle da distribuidora paulista ficou concentrada entre a italiana Enel e a Neoenergia, controlada pela espanhola Iberdrola. Nenhum outro grupo pediu para entrar na briga e interferir no leilão. Essa foi a única revelação da quinta-feira. O suspense quanto às novas ofertas das atuais rivais, contudo, ficou mantido.

A Neoenergia obteve ontem uma decisão judicial que mudou todo cronograma previsto e frustrou as expectativas. A 2ª Vara Empresarial e Conflitos de

Arbitragem de São Paulo suspendeu a entrega de propostas por Enel e Neoenergia prevista para ontem e estabeleceu que as companhias vão concorrer durante o leilão. E só então, neste dia, elas divulgarão novos preços.

Antes da decisão, havia expectativa que ainda ontem pudesse ser conhecido o vencedor, já que as rivais entregariam suas ofertas até as 19h, conforme os prazos legais. Sairia vitorioso o maior valor divulgado ontem, uma vez que não surgiu nenhum novo interessado e a disputa durante o leilão é proibida em casos sem interferência.

Possível desdobramento é que a B3 divulgue, ao longo dos próximos dias, as novas regras para o leilão de venda de ações

A regra da CVM prevê que os preços de oferta pública de aquisição de ações (OPA) sejam atualizados, no máximo, até 10 dias antes do leilão. O prazo serve para garantir a disseminação da informação aos investidores, que precisam decidir e se habilitar para vender seus papéis.

A Eletropaulo está avaliada em R\$ 5,4 bilhões pelas interessadas. O maior lance vigente é da Enel, de R\$ 32,20 por ação. A oferta da Neoenergia está em R\$ 32,10.

A decisão judicial obtida pela Neoenergia é de caráter liminar e está em linha com o que todos os envolvidos queriam e já tinham solicitado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM): disputa de preço durante o leilão assegurada. Tanto a Enel quanto a própria administração da Eletropaulo tinham pleito semelhante na autarquia.

Quando foi à Justiça, a Neoenergia tinha um só objetivo: garantir igualdade de condições entre todos os potenciais interessados. Pelas regras da CVM, se um novo competidor quisesse atuar no leilão, precisaria divulgar hoje apenas sua intenção. Mas poderia manter em segredo sua oferta e até mesmo não aparecer no leilão.

Na prática, isso daria ao eventual novo interessado 10 dias para se preparar para o leilão, já sabendo das condições dos concorrentes. Para a Neoenergia, essa era uma vantagem injusta, baseada em assimetria de informações.

A despeito de existirem críticas à regulação, o entendimento de fontes ligadas ao caso é que a decisão judicial está em desacordo com a Instrução 361, da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que trata de ofertas públicas de aquisição de ações.

A liminar cria, na prática, uma exceção para a disputa pela Eletropaulo. A regra vigente permite competição de preços em leilão somente nas situações em que

há atuação de um interferente. Além disso, há a questão do prazo de 10 dias previsto pela xerife do mercado, cuja função é proteger o investidor.

Por conta disso, há uma expectativa de que a própria CVM possa ir à Justiça responder à medida. Contudo, a autarquia não comenta o assunto.

A autarquia informou, por meio da assessoria de imprensa, que "não fará comentários a respeito" da decisão judicial que suspendeu o processo de entrega de propostas pelas ações da Eletropaulo, previsto para hoje, pelas concorrentes Neoenergia e Enel.

"A CVM acompanha e analisa as informações e movimentações envolvendo companhias abertas e o mercado de capitais, tomando as medidas cabíveis, sempre que necessário", diz o breve posicionamento da autarquia.

Outro desdobramento aguardado é que a B3 divulgue, ao longo dos próximos dias, as novas regras para o leilão.

Caso nada seja alterado, no dia 4 de junho, o pregão da bolsa concentrará os mais renomados assessores financeiros e jurídicos. A Neoenergia está assessorada pelo Banco do Brasil, Santander e pelos escritórios Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. & Quiroga e E. Munhoz, autor do pleito à Justiça. A Eletropaulo está sendo assessorada pelos escritórios Lefosse e pelo Barbosa Müssnich & Aragão (BMA). A Enel conta com o BTG Pactual, o Morgan Stanley e o Cescon, Barrieu, Flesch & Barreto.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Fernanda Pires | De São Paulo

Título: Líder Maersk cria sobretaxa de combustível marítimo

No momento em que o comércio exterior brasileiro acena com uma recuperação continuada, a alta do preço do petróleo está levando os armadores a reajustarem os preços do combustível. O insumo é um dos principais custos da navegação - transporte que responde por mais de 90% das trocas brasileiras em valores.

Depois da Aliança, companhia de navegação de cabotagem, a Maersk, maior armador de longo curso do mundo, anunciou uma sobretaxa de combustível que passará a ser cobrada dos clientes em âmbito global em 1º de junho e 1º de julho, dependendo da rota. No Brasil, o reajuste passa a valer na próxima sexta-feira.

O preço do barril do petróleo baliza o do combustível marítimo, o chamado "bunker". Na Maersk, a cada US\$ 100 a mais por tonelada do "bunker" há um custo adicional de US\$ 400 milhões.

A transportadora marítima é líder no Brasil após comprar a concorrente Hamburg Süd e detém hoje quase 35% dos tráfegos de longo curso que envolvem o país. Por isso, é quase certo que as altas no "bunker" vão afetar o comércio exterior brasileiro. Mesmo assim, a Maersk mantém a estimativa de que o tráfego marítimo de longo curso nas rotas que envolvem o Brasil vá crescer 3,4% neste ano, com as importações avançando 4,6% e as exportações, 1,3%.

Os aumentos serão de US\$ 60 para contêineres de 20 pés (o chamado Teu) e de US\$ 120 para contêineres de 40 pés (o Feu). No caso de contêineres com refrigeração, os "reefers", que levam cargas como carnes e frutas, as variações serão de US\$ 90 por Teu e de US\$ 180 por Feu.

Em entrevista ao **Valor**, o diretor de trade e marketing da Maersk Line para a Costa Leste da América do Sul, João Momesso, afirmou que as sobretaxas não são para a empresa "fazer dinheiro" mas sim para recuperar as perdas devido ao aumento do combustível. Tanto que se a tonelada do "bunker" aumentar para US\$ 530, as sobretaxas dobrarão. Mas se o preço diminuir para um nível de US\$ 370, o aumento será suspenso.

"Nossa intenção não é de maneira alguma fazer dinheiro com isso, e sim recuperar o custo que temos sofrido pelo valor adicional", disse o executivo.

Em comunicado aos clientes, a Maersk afirma que a alta tem sido significativamente maior do que a esperada e atingiu o nível de US\$ 440 por tonelada, na Europa, a maior desde 2014. Isso significa um aumento de mais de 20% na comparação com o início do ano.

No primeiro trimestre o comércio exterior brasileiro realizado em contêineres - onde vão as cargas de maior valor agregado - registrou alta de 12% em relação ao mesmo período de 2017, totalizando 1,175 milhão de Teus transportados. É o sexto trimestre consecutivo de alta nos volumes, numa escalada crescente.

A alta surpreende, "com o Brasil emergindo de sua pior recessão desde a década de 1990", diz relatório da Maersk divulgado ontem. Em grande parte o resultado se deve à realização da Copa do Mundo neste ano, que impulsionou, por exemplo, as importações para o Norte do Brasil, com alta de 59%, em razão sobretudo dos eletrônicos enviados à Zona Franca de Manaus.

Porém, a expectativa da Maersk é de que o país sofra de uma "grande ressaca" no segundo semestre, por conta da desvalorização do real frente ao dólar.

Somado a isso, este ano "está mais difícil", diz Momesso, em razão do cenário eleitoral indefinido. "E a Copa acaba tirando um pouco o senso de urgência da questão da eleição. Só vamos ter esse foco depois."

O executivo destacou ainda que o Brasil se recupera de forma sustentável. O problema, destacou, é que o sustentável do Brasil é em ritmo "muito pequeno".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás | De São Paulo

Título: Especialista vê petróleo a US\$ 90 neste ano

Até o fim de 2018, os preços do petróleo podem subir a US\$ 90 e até além se as condições atuais se mantiverem, calcula Michael Rothman, presidente da consultoria independente Cornerstone Analytics. Para ele, considerado um dos analistas mais certos dentre os que acompanham a commodity em Wall Street, a probabilidade é grande de um saque mais rápido de estoques durante o terceiro e quarto trimestres, o que impulsionaria a cotação.

Rothman é um dos especialistas que enxergam mais potenciais de alta do que de baixa para o petróleo. Entre os catalisadores mais fortes, ele cita, em entrevista ao **Valor**, a chance de paradas não programadas na produção de países como a Venezuela, por conta da crise econômica no país e da perda de ativos no Caribe para a ConocoPhillips; o Irã, depois da retomada de sanções dos Estados Unidos e potenciais restrições da Europa; a Líbia; e a Nigéria.

Por outro lado, Rothman não crê, como muitos analistas, que o petróleo caro possa atingir em cheio a demanda mundial por barris. Em relatório enviado a clientes no início deste mês, ele escreveu que historicamente há uma inelasticidade entre o consumo da commodity e sua cotação. Quase 74% do petróleo é usado ao redor do planeta como combustível, algo que com a economia global ainda forte deve se manter. Outros 24% vão para a petroquímica, que produz plásticos, inclusive, para veículos.

Para exemplificar sua opinião, o presidente da Cornerstone traçou uma curva de demanda por barris desde 1997 e o comportamento médio dos preços anualmente, até o ano passado. Em 2009, 2014, 2015 e 2016, a cotação média caiu drasticamente. O consumo, no entanto, cresceu. Nesse horizonte de uma década de análise, a procura pelo petróleo subiu cerca de um terço, enquanto o valor mais que dobrou.

"Não compartilhamos a visão de boa parte de Wall Street de que haverá um impacto negativo na demanda", afirmou o analista. "Além disso, a noção que

muitos tinham de que a produção do xisto nos EUA ofuscaria qualquer corte que a Opep [Organização dos Países Exportadores de Petróleo] faria também não fazia parte da nossa análise. O passar do tempo mostrou que estávamos certos", disse o especialista.

A Cornerstone já acreditava que o petróleo poderia ao menos chegar a US\$ 70, uma previsão bem acima do consenso de mercado - que há alguns meses era de US\$ 61 para a média de 2018, segundo dez instituições financeiras consultadas pelo **Valor**, e já se encontra em US\$ 71 -, mas agora vê espaço para mais uma escalada. O cálculo é feito com um modelo próprio, que relaciona a cotação do barril com o volume de estoques mundiais.

Os preços do petróleo fecharam em alta ontem. Os contratos do Brent para março subiram 0,1% no fim do dia, a US\$ 69,26 por barril, em Londres. Enquanto os contratos do WTI para fevereiro subiram 0,4%, a US\$ 63,80 por barril, na Bolsa de Mercadorias de Nova York (Nymex).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás | De São Paulo

Título: Presidente da Termomecânica prevê expansão de 10% na receita em 2018

Depois de ver sua receita líquida subir 17% durante o ano passado, a fabricante de cobre e ligas Termomecânica prevê crescimento adicional de 10% em 2018, segundo a presidente da companhia, Regina Venâncio. Em entrevista ao **Valor**, a executiva ainda revela que o melhor momento da economia e a chance de poder exportar mais provavelmente levará a um investimento adicional e a novas contratações neste ano.

O orçamento da empresa para investir em 2018 é de R\$ 60 milhões, que virá inteiramente do próprio caixa. A executiva conta que propositalmente trabalha com uma expectativa conservadora de crescimento, em parte porque a economia não reage tão rápido como se esperava anteriormente. Mas isso não significa que o grupo não possa surfar uma retomada mais robusta, se ela vier.

"Se o mercado disparar, temos como atender muito rapidamente, instalando novos turnos, fazendo contratações. Mas inicialmente a projeção é de 10% de alta na receita", afirma. "Atualmente temos 1.700 funcionários trabalhando conosco, mas há uma oportunidade de empregar mais em 2018. Seria algo próximo de 100 contratações no ano."

No ano passado, a Termomecânica bateu um marco próprio, ultrapassando R\$ 1 bilhão de receita líquida. Só as vendas no exterior saltaram 25%, com o

aquecimento da demanda por ligas especiais, a desvalorização do real ante moedas internacionais e o avanço dos preços do cobre, principalmente. Do volume de vendas, 20% foram para o exterior.

No mercado interno, os esforços comerciais com clientes e a retomada da demanda ajudaram a metalúrgica a aumentar as vendas em 9% e atingir uma participação de mercado de 46%, diz Regina.

A rentabilidade também melhorou consideravelmente. O lucro bruto, por exemplo, quase triplicou, para R\$ 226,9 milhões, e o resultado operacional foi de R\$ 126,4 milhões no azul, ante perdas de R\$ 4,3 milhões em 2016. O lucro líquido subiu 101%, para R\$ 134,9 milhões.

"Quando conseguimos melhor produtividade, diluímos os custos, o que em 2016 não conseguimos fazer", diz a executiva. "Maiores volumes trazem melhor aproveitamento das máquinas e menor ociosidade. Isso aumenta o resultado."

A presidente da Termomecânica, por outro lado, se diz temerosa de que a recuperação econômica até agora tenha sido, na verdade, "pontual". As encomendas à empresa de fato aumentaram para este ano, demonstrando aquecimento nos mercados em que a companhia atua, mas há riscos no horizonte, opina.

"É um ano eleitoral. Só depois das eleições, definido o cenário político, é que acredito que voltará a motivação para investir, o que aumenta a demanda pelos nossos produtos. Vimos no início deste ano um crescimento nas vendas, com recuperação dos pedidos pelo setor automotivo e até de construção civil", diz a executiva. "Assim como foi no começo da recessão, o fato de sermos bem capitalizados nos dá a fortaleza necessária para enfrentar uma desaceleração, se vier."

A empresa, antiga produtora de cobre, também está no segmento de alumínio agora. No ano passado, chegou perto de produzir sua capacidade total, de 1.150 toneladas por ano de tubos e barramentos. Em 2018, R\$ 35 milhões em investimentos podem levar esse parque para 20,4 mil toneladas anuais.

"Vamos partir para aplicações mais específicas do alumínio, não competir com outras empresas que fornecem para latas e embalagens, por exemplo", explica. "São nichos especiais, que precisarão dos nossos tubos de alumínio e barramentos. São produtos especiais."

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Fernanda Pires | De São Paulo****Título: Grupo Interalli investe R\$ 200 milhões em novo terminal no PR**

Tradicional investidor do Paraná, o grupo familiar Interalli concluiu seu segundo terminal, o primeiro privado (fora do porto público) e dedicado à movimentação de combustíveis. Com investimento de R\$ 200 milhões, sendo 40% financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e 60% de equity, o terminal foi construído pela Companhia Brasileira de Logística (CBL), empresa do grupo. A previsão é de que a instalação comece a operar em junho.

Será o terceiro de cinco terminais na região do porto de Paranaguá em capacidade, entre arrendados (dentro do porto público) e privados. A instalação tem 18 tanques e oferta estática para armazenar 95 mil metros cúbicos. Fica atrás da Cattalini e da Petrobras, respectivamente primeiro e segundo em oferta, e à frente da Vopak e da Terin. Com o novo terminal, a capacidade de armazenamento total de líquidos de Paranaguá aumentará em 20%.

Segundo o sócio e diretor da CBL, Fabricio Fumagalli, o terminal já está todo contratado para cargas das distribuidoras Raízen, Rodoil e Atem. O terminal é feito tanto para exportação quanto para importação de combustíveis.

O executivo diz que a linha de processo do terminal - desde o descarregamento do produto dos navios para os tanques, assim como dos tanques para os vagões e caminhões - é feita automaticamente. "Visitamos terminais de líquidos na Bélgica e Holanda [tradicionais nessa área] e vimos a diferença da automação para os terminais brasileiros. Como somos o terminal mais novo do Brasil nos sentimos na obrigação de ter o terminal mais automatizado."

Toda a operação de recebimento, expedição e armazenagem de derivados de petróleo, biocombustíveis e produtos químicos é feita por computadores e equipamentos que permitem a programação da carga da origem ao destino.

O terminal utilizará o píer público de inflamáveis do porto de Paranaguá, em dois berços de atracação, e está licenciado para o recebimento de óleo diesel, biodiesel, etanol, metanol, gasolina, nafta, entre outras cargas. O calado do berço permite a atracação de navios de até 48 mil metros cúbicos, com 210 metros de comprimento no berço externo e 190 metros de comprimento no berço interno.

Como se trata de um terminal de uso privado, foi construído em área própria. O investimento no empreendimento não teve divulgação - Fumagalli classifica a empresa como "discreta". A obra levou 24 meses para ser concluída.

O grupo Interalli tem ainda um terminal arrendado no porto paranaense para grãos e investe em outras áreas, como pequenas centrais hidrelétricas (PCHs).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por Juliana Machado, Victor Aguiar e Lucinda Pinto | De São Paulo

Título: Risco de ingerência transforma Petrobras em via de saída da bolsa

A decisão da Petrobras de cortar e congelar o preço do diesel trouxe à memória do mercado o fantasma do pior momento da estatal, quando o governo definia os reajustes de combustíveis. Após o tombo de ontem, não se sabe com precisão qual o novo valor justo da companhia, mas uma coisa é certa: a Petrobras tornou-se via de saída do investidor estrangeiro, que já vinha num ritmo de redução de exposição aos emergentes com a piora da percepção de risco global.

O susto de ontem ainda deixa dúvidas sobre até que ponto o mercado vai seguir ajustando suas apostas na Petrobras e na própria bolsa. Em um único dia, a estatal perdeu R\$ 47 bilhões em valor de mercado e deixou de ser a empresa mais valiosa da bolsa, posto que voltou a ser ocupado pela Ambev.

A ação ordinária (ON) da Petrobras caiu impressionantes 14,55% e a preferencial (PN) caiu 13,71%. É o pior desempenho desde o escândalo envolvendo a JBS, em maio do ano passado. O giro financeiro da PN foi o maior da história, de R\$ 4,8 bilhões.

E há mais lucro a ser realizado. No acumulado do ano, mesmo com a tombo dos últimos dias, a ON ainda sobe 36,21%, enquanto a PN tem valorização de 23,13% - o Ibovespa avança 4,87%. Jogar fora toda essa valorização até agora não parece uma boa opção, já que há dúvidas sobre o real impacto da medida nos fundamentos da Petrobras.

A busca por proteção contra o aumento do risco de ingerência política, porém, levou investidores locais e estrangeiros a uma conclusão: a Petrobras deve valer menos agora. E o movimento contaminou outras estatais da bolsa, como Eletrobrás, cuja ON caiu 4,51%, enquanto a preferencial classe B cedeu 6,51%, além do Banco do Brasil, com baixa de 3,06%.

O resultado para o Ibovespa foi uma queda de 0,92% ontem, aos 80.122 pontos, depois de recuar aos 79.027 pontos na mínima do dia. A queda só não foi pior porque a Vale, empresa de maior peso na bolsa, e o Itaú Unibanco sustentaram o mercado.

Com a Petrobras no centro do debate político, a aversão ao risco pode acabar ganhando mais força. Em maio, o investidor não residente já retirou R\$ 3,54 bilhões da bolsa. No dia 22, último dado disponível, houve saída de R\$ 754,3 milhões, num pregão em que o Ibovespa subiu 1,13%. Naquela ocasião, quem caiu foi justamente a Petrobras, ou seja, o estrangeiro já estava usando a estatal para reduzir o risco e, por isso, a decisão da empresa não poderia vir num pior momento, dizem gestores.

Em ano eleitoral, as perdas com Petrobras não serão recuperadas, diz Obede Rodrigues, gestor de renda variável da Fator Administração de Recursos (FAR). De um lado, estrangeiros estão optando por outras empresas de petróleo, porque não precisam ficar expostos somente à Petrobras para ganhar com a alta da commodity. De outro, destaque para redução de exposição dos fundos locais ativos.

A Petrobras até tentou aplacar o nervosismo, com Pedro Parente, presidente da estatal, reiterando diversas vezes que a política de preços segue intacta. Não adiantou. Para o investidor, o reajuste já foi comprometido. Ontem, o Credit Suisse cortou a recomendação para os papéis da empresa para neutra. Já o UBS afirmou, em relatório, que, mais do que perdas financeiras, o anúncio pode indicar uma mudança na postura da administração em relação à atual política de preços. O Bradesco BBI tentou medir o efeito em números, e vê o lucro operacional da companhia em baixa de 9% neste ano.

Na mesma linha, o Santander chamou a decisão da Petrobras de "inesperada e inoportuna", e disse que ela abre precedente para novas mudanças toda vez que houver pressão. Já o Goldman Sachs calculou um saldo negativo de R\$ 4,6 bilhões sobre o lucro operacional da companhia com a decisão. As agências de classificação de risco Fitch e S&P Global também mostraram preocupação com a habilidade do governo de interferir na empresa, embora os ratings não tenham sido alterados imediatamente.

"Não importa que a redução [do diesel] dure apenas 15 dias. Se o investidor tinha um pé atrás com o Brasil, agora ele tem dois, todas as parcerias e as vendas de ativos serão reprecificadas, assim como as ações", afirma Obede, da FAR. "Se o petróleo subir para US\$ 85 o barril amanhã, acho difícil a Petrobras subir o preço em 15% para compensar o que ficou congelado e embutir a alta no exterior."

Há, por outro lado, quem ainda veja a reação do investidor como exacerbada. Para Paulo Clini, diretor de investimentos da Western Asset Management, a onda de vendas pode ser exagerada, já que ainda não é possível dizer que houve uma mudança permanente no fundamento da empresa. "Dizer que a política de preços da empresa foi modificada é esticar demais a corda", afirma. "Não está claro que esse seja um marco definitivo, mas o investidor teme que isso aconteça, então responde com o fígado."

O fato de a ação ainda acumular ganho no ano contribui para explicar a forte queda que se viu, acrescenta. "A reação vai além do que o fundamento justificaria, o que é compreensível dada a forte exposição à ação", diz. "Mas não há nenhuma indicação de que vamos retomar a política de preços dos tempos do governo Dilma Rousseff."

Mesmo assim, as dúvidas em relação ao futuro da política de preços da Petrobras abalaram a confiança dos investidores, e mesmo que nenhuma outra mudança seja colocada em prática pela estatal, a "mancha" gerada pelo episódio não será apagada tão cedo, diz Alexandre Póvoa, presidente e sócio da Canepa. A análise fica em linha com o que disse a própria agência Fitch, que nota que a situação atual pode levar a novas reduções de preços e por tempo maior.

"A reação do mercado é proporcional à confiança que se tinha na empresa", diz ele. "O mercado comprava muito a ideia de independência da Petrobras em relação à interferência externa."

Independentemente do futuro da estatal, a redução de exposição é uma realidade. Renato Ometto, sócio da Mauá Capital, diminuiu o peso da empresa em sua carteira. Em contrapartida, comprou Vale e alguns bancos. "Acho que é um momento em que o investidor fará rotação da carteira, buscando papéis menos afetados por esse ambiente", diz. A tese é confirmada pelo movimento de ontem: Vale avançou 1%, enquanto a Itaú Unibanco PN subiu 1,32%. De olho em proteção, a Suzano também ficou entre as maiores altas do dia (6,02%).

(Colaboraram Marcelle Gutierrez e Ivan Ryngelblum)

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por De São Paulo

Título: Ações caem em NY com petróleo e geopolítica

A queda nas cotações do petróleo e o aumento das incertezas geopolíticas determinaram mais uma queda das bolsas de Nova York ontem. O humor dos investidores foi abalado logo após a abertura do pregão, quando o presidente

dos Estados Unidos, Donald Trump, cancelou o encontro que teria com o líder norte-coreano, Kim Jong-un, daqui a três semanas. O anúncio adicionou cautela para aqueles que esperam alívio nas tensões entre os dois países e alguma estabilidade na península coreana.

"Eles são personalidades 'voláteis'", disse Larry Peruzzi, diretor-gerente de negociação de ações internacionais da Mischler, sobre Trump e Kim. "Talvez [os mercados] devessem ter esperado que algo assim acontecesse. Fomos excessivamente otimistas", disse.

A terceira queda consecutiva nos preços do petróleo imprimiu fraqueza às companhias de energia, que lideraram a baixa dentro do S&P 500 (-1,7%). A commodity operou pressionada durante toda a sessão, seguindo as expectativas crescentes de que o pacto de corte de produção que ajudou a reduzir o excesso de oferta poderia ser amenizado.

Os contratos do Brent para julho caíram 1,3%, a US\$ 78,79 por barril, na ICE, em Londres, enquanto os do WTI para o mesmo mês cederam 1,6%, a US\$ 70,71 por barril, na Bolsa de Mercadorias de Nova York (Nymex).

Com essa combinação de fatores, o Dow Jones fechou em queda de 0,30%, aos 24.811,76 pontos, enquanto o S&P 500 caiu 0,20%, aos 2.727,76 pontos. Já o Nasdaq ficou praticamente estável (-0,02%), aos 7.424,42 pontos. A Exxon Mobil e a Chevron, duas grandes petrolíferas integrantes do Dow Jones, caíram 2,3% e 1,7%, respectivamente.

Na Europa, as bolsas europeias caíram com os relatos de que o governo americano está considerando impor sobretaxas de até 25% às importações de veículos e de autopeças, o que derrubou o setor automotivo europeu.

O índice pan-europeu Stoxx 600 fechou em baixa de 0,52%, a 390,54 pontos, com o FTSE 100, referência da bolsa de Londres, em queda de 0,92%, a 7.716,74 pontos, o DAX, de Frankfurt, recuando 0,94%, a 12.855,09 pontos, e o CAC 40, de Paris, cedendo 0,31%, a 5.548,45 pontos.

A busca por ativos seguros diante das incertezas também rebateu na renda fixa americana. Os retornos ("yields") dos Treasuries caíram, refletindo aumento dos preços dos títulos em função de demanda maior. O yield do título de 10 anos do Tesouro dos EUA recuou a 2,981%, ante 3,003% da véspera. **(Com agências internacionais)**

MME / ASCOM .