

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

O Estado de S. Paulo

[Título: Irresponsabilidade generalizada](#) 68

Sumário

VEÍCULO: O Globo	4
Título: A falta que um governo faz.....	4
Título: Decisão atrasada, mas acertada	5
Título: A realidade do acordo.....	7
Título: Missão impossível	9
Título: Greve de caminhoneiros sequestrou a sociedade.....	9
Título: Caos provocado por bloqueio de estradas leva a embate entre Planalto e Congresso	11
Título: Reação do governo à greve une esquerda e direita em críticas nas redes	14
Título: Fim de semana de escassez	15
Título: Decisão do estado divide especialistas; Conselho da Fazenda vai analisar a medida.	18
Título: Exército contra bloqueios	19
Título: Rio entra em estágio de atenção por causa da greve.....	22
Título: PF vai chamar 20 empresários para depor, diz Jungmann	23
Título: Nem greve nem locaute, dizem especialistas.....	25
Título: Estados resistem a reduzir receita com ICMS.....	26
Título: Para analistas, subsídio ao diesel agrava déficit e envia sinal ambíguo	28
Título: Alívio para caminhões deve elevar pedágio nas estradas	30
Título: Palavra de especialistas	31

Título: Impactos no dia a dia	32
Título: Greve coloca em risco mais de 1 bilhão de animais	34
Título: Acordo vai onerar contribuintes e mudar regras de concessões	34
Título: Conta de luz ficará mais cara em junho	36
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	36
Título: Reação tardia	36
Título: Simplesmente complexo.....	38
Título: Jogando diesel nas eleições	39
Título: Pare enquanto é tempo	40
Título: Paralisação deveria servir para colocar práticas e políticas no rumo.....	43
Título: A Última Que Morre.....	44
Título: Governo quer Exército contra paralisações.....	45
Título: Ao lado de Forças Armadas, STF virou avalista de ações repressivas de Temer	47
Título: Incertezas sobre bloqueio afetam Bolsa de SP.....	49
Título: Opep e Rússia aumentam produção, e petróleo despenca.....	51
Título: Com menos chuvas, conta de luz terá tarifa extra maior em junho.....	52
Título: Escassez de estoque aumenta preços de legumes e frutas.....	52
Título: Paralisação causa racha no campo entre produtor de grãos e de carnes.....	54
Título: Sem poder deixar de ordenhar vacas, fazendeiro dá leite a porcos.....	56
Título: Saúde é atingida, e supermercados preveem impacto por até dez dias.....	57
Título: PM coloca a tropa de choque nas escoltas, mas sem usar força.....	59
Título: Alckmin suspende agenda e avalia discurso	60
Título: Após silêncio, Márcio França anuncia multa a motorista parado em via.....	62
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo.....	63
Título: Greve reduz à metade entrega dos Correios	63
Título: Triste, a contaminação.....	64
Título: Analistas veem risco maior na Petrobrás, sem descartar a ação	65
Título: Solução 'pé no chão'	66
Título: Irresponsabilidade generalizada	68
Título: Indústria já estava derrapando	70
Título: Caminhoneiros descumprem acordo e governo apela às Forças Armadas.....	71
Título: Distribuição de diesel é prioridade	72
Título: PF chama 20 empresários para depor por suspeita de locaute	74
Título: Guardia admite impacto no PIB e arrecadação	75

Título: Governo ignorou pedidos do movimento.....	76
Título: Aprendendo a lição da pior maneira possível.....	77
Título: Rombo na Petrobrás motivou reajuste de preço	78
Título: Pré-candidatos à Presidência se dividem sobre a greve.....	79
Título: Crise pode custar R\$ 27 bi ao governo	81
Título: PIB deve ter perda de até R\$ 25 bilhões.....	82
Título: Ministério da Fazenda pede a Estados mudança no ICMS	83
Título: Todos os lados têm suas razões na crise dos caminhoneiros.....	84
Título: Líderes sindicais se dividem e trocam acusações	85
Título: Sindicato veio a reboque, diz caminhoneiro.....	87
Título: Bolsonaro é o mais lembrado em debates na web sobre a greve.....	88
Título: Na Dutra, apoio e ajuda aos grevistas	89
Título: Em 2013, governo deu ordem para a prisão de manifestantes.....	91
Título: SP pode apreender gasolina estocada.....	92
Título: Hidrelétrica Jirau tem recursos para honrar compromissos apenas até agosto	93
Título: Aneel adota bandeira vermelha em tarifa de luz	94
Título: No interior da Venezuela, comida apodrece por falta de gás e cortes de luz	95
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	97
Título: Após o diálogo, o uso da força.....	97
Título: Complô empresarial investigado	101
Título: Pressão sobre o ICMS.....	103
Título: Mais de 120 voos cancelados	104
Título: Provas de OAB e FAB são adiadas em todo o país.....	105
Título: Enfraquecido, governo se aproxima de nanicos.....	106
Título: Tribunais suspendem análise de processos.....	107
Título: Menos ônibus em circulação	108
Título: O silêncio do PT.....	109
Título: Bloqueio nas estradas e prejuízos à população	110
Título: Produtos em falta e preços nas alturas	111
Título: Gasolina quase no fim.....	113
Título: Sequelas da crise.....	115
Título: Incerteza faz bolsa cair 5% na semana	116
Título: Luz mais cara em junho	118
Título: Medida necessária	119

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Fernando Gabeira****Título: A falta que um governo faz**

O Brasil mostrou-se vulnerável. Um plano elementar de defesa garantiria com escolta armada a saída dos caminhões com combustível

A crise que paralisa o país neste ano eleitoral é um estímulo para que as pessoas compreendam a falta que um governo faz num país. O governo tinha condições de prever a paralisação. Possui recursos para a inteligência e, sobretudo, tinha uma posição privilegiada para entender a evolução da crise: desde julho do ano passado estava negociando com os caminhoneiros.

Portanto, falhou nesse quesito. Sua saída seria ter um plano para permitir que, apesar da greve, o país funcionasse no essencial. Mas nunca se aprovou uma estratégia de defesa nacional, apesar de o projeto ter uma década de existência. O Brasil foi pego de calças na mão. Mostrou-se um país vulnerável. Um plano elementar de defesa garantiria com escolta armada a saída dos caminhões com combustível.

Isso aconteceu em Curitiba e, parcialmente, deu certo para manter o transporte urbano em ação, aliviando o peso dos que se deslocam para trabalhar. O Brasil poderia estar menos dependente da gasolina. Mas congelou o projeto que impulsiona os biocombustíveis. Seduzidos pelas descobertas do pré-sal, acorrentamos nosso destino ao combustível fóssil.

Da mesma forma, o Brasil poderia ter mantido e desenvolvido suas ferrovias. Mas caiu na ilusão tão comum no Novo Mundo: uma nova opção tecnológica remete as outras para os museus. O preço da gasolina não precisava ser tão alto. Cerca de 45% são impostos. A máquina dos governos em Brasília e nos estados não dispensa esse dinheiro porque jamais soube reduzir seus custos. Os políticos e a elite burocrática ainda não caíram na realidade.

A máquina administrativa é de um país ilusório, muito mais rico do que o país de concreto, que todos habitamos de carne e osso. É esse país da fantasia que precisa desaparecer com a sua máquina do Estado catapultada para o mundo real. Vivemos um momento de avanços tecnológicos que poderia tornar o enxugamento dos gastos mais fácil que no passado.

Não creio que gastando mais com o país e menos com o seu governo arriscaríamos a competência ou mesmo a dignidade dos cargos. No país real, a dignidade de uma elite governante também se mede pelo seu esforço em ser austera, pela decisão de compartilhar nossas limitações cotidianas. E não por construir um oásis particular no deserto de nossa desesperança.

A ausência de um governo revela também a nossa fragilidade quando não dispomos desse instrumento. De repente, o Brasil parou, somem os alimentos, em alguns lugares também a água mineral. É como se o país trocasse de mãos. Não só estradas, como refinarias foram bloqueadas. Uma coisa é fazer greve, outra intervir na vida dos outros e do próprio governo.

Os lances ilegais não foram punidos, nem apurados os indícios da presença das grandes empresas na greve. Paradoxalmente, num momento de fragilidade como esse a sociedade encontra uma possibilidade de mostrar sua força. Para muitos, o que se passa no universo político não interessa, o melhor é deixar de lado e cuidar da própria vida.

Mas eis que uma paralisação como essa revela claramente que não existe vida própria, blindada contra os descaminhos da elite dirigente. Gasolina, alimentos, água de beber tudo isso invade a existência pessoal com seus vínculos familiares. A greve foi um momento em que nos sentimos muito sós.

Mas abre a chance de nos reunirmos em torno da ideia de um país, uma cultura, enfim, de retomar algum nível de sentimento nacional. Isso passa por uma grande sacudida no país da fantasia.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Merval Pereira

Título: Decisão atrasada, mas acertada

O governo Temer deu, afinal, as condições legais para a intervenção das Forças Armadas na greve dos caminhoneiros, permitindo inclusive a chamada "requisição de bens", isto é, que os caminhões sejam tomados para garantir o abastecimento. Está começando a ser desmontado o bloqueio das estradas, em situação ainda caótica, mas o governo deveria ter feito essa intervenção antes de qualquer acordo. Teria dado uma demonstração de força e garantido uma perspectiva de solução.

Fazer agora com os ânimos exaltados é muito perigoso, embora o bom senso pareça estar prevalecendo nos primeiros momentos. Nesses casos, o governo

reprime e depois negocia, mas antes é preciso demonstrar que tem força para impedir os bloqueios ilegais. Sem isso, é pedir para sofrer mais pressão.

O acordo com o governo não funcionou por duas razões: os caminhoneiros reunidos no Palácio do Planalto não eram completamente representativos da classe, e a Câmara, depois da trapalhada nas contas do deputado Rodrigo Maia, aprovou o fim do tributo PIS/ Confins sobre o frete, e os caminhoneiros colocaram a condição para acabar com a greve, impossível de ser atendida, de aprovação pelo Senado da medida. Com os ânimos exaltados, a entrada das Forças Armadas no conflito é uma medida temerária, depois de um acordo fracassado.

Nas greves anteriores houve negociação, no governo Dilma, por exemplo, uma das greves durou 12 dias. No governo Fernando Henrique, ela acabou em três, quatro dias, depois de o presidente anunciar que desbloquearia as estradas, se necessário, com a ajuda das Forças Armadas. Era o que o governo Temer deveria ter feito antes de negociar um acordo que não é possível cumprir sem a aderência das lideranças dos caminhoneiros autônomos.

O acordo fechado no Palácio do Planalto interessa mais às grandes transportadoras do que aos autônomos. Soube-se no meio do dia de ontem, quando a situação ainda era de tensão máxima, que no acordo firmado os ministros Eliseu Padilha e Carlos Marun prometeram contratar sem licitação as frotas das cooperativas e entidades sindicais que aceitaram suspender a paralisação.

No documento, revelado pelo site O Antagonista, o governo diz que vai editar uma Medida Provisória para “autorizar a Conab a contratar transporte rodoviário de cargas, dispensando-se procedimento licitatório, para até 30% de sua demanda de frete”. No item K do acordo, autorizado por Michel Temer, os ministros dizem que vão “buscar junto à Petrobras a oportunidade aos transportadores autônomos à livre participação nas operações de transporte de cargas, na qualidade de terceirizados das empresas transportadoras contratadas pela estatal”.

Ficou muito claro nesse acordo que as grandes transportadoras estavam por trás da greve e dos termos da rendição do governo. Um dos pontos foi a desoneração da folha de pagamento, e só empresas grandes têm folha de pagamento. É sabido que uma greve desse tipo terá sempre um final vitorioso para os grevistas, pois é impossível resistir à paralisação literal do país. Hoje eles conseguem paralisar o país com muito mais facilidade.

Há muito mais caminhoneiros, pois sucessivos governos financiaram caminhões em condições vantajosas, e a tecnologia ajuda a unir os manifestantes mais

rapidamente. A tecnologia dá também uma característica nova a essa greve, pois o abastecimento das cidades é atingido mais de imediato porque não há mais necessidade de estoques.

O processo just in time permite baratear o custo da distribuição à medida que as entregas são feitas de acordo com a demanda, mas também provoca o desabastecimento pela falta de entrega da mercadoria a tempo e hora. A indústria automobilística parou justamente por esse efeito colateral da greve. Mas, já que o governo vai ter que ceder, que o fizesse em posição de autoridade, exigindo o fim dos bloqueios ilegais antes de qualquer coisa.

A população, que no começo apóia os grevistas, com o passar do tempo vai sentir na pele os efeitos dessa paralisação no seu cotidiano, e não é possível sustentar uma greve impopular por muito tempo. É uma situação delicada, muito difícil mesmo, especialmente para os caminhoneiros autônomos.

O aumento diário impede que seja planejado o trabalho, que seja cobrado preço justo, pois nunca se sabe qual será o preço do diesel. Isso não dá, no entanto, o direito aos caminhoneiros de impedir o direito de ir e vir dos cidadãos, e nem a legitimidade de algumas reivindicações permite à categoria fazer exigências absurdas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Miriam Leitão

Título: A realidade do acordo

COM ALVARO GRIBEL (DE SÃO PAULO)

Não será fácil o governo cumprir na área econômica o que prometeu para tentar controlar a greve do transporte de carga. O Brasil não é autossuficiente em diesel, isso significa que ele passará a subsidiar um produto que é importado e que pode ser trazido ao país pela Petrobras ou outras empresas. Não se pode saber antes o custo desse subsídio. Ainda não está claro de onde sairá o dinheiro.

O governo anunciava como vitória o fato de que havia uma redução de 45% dos bloqueios nas estradas. Mas o Brasil ainda vive uma situação crítica, com hospitais com carências, supermercados sem produtos, pessoas cancelando seus planos de viagem, combustíveis em falta até em alguns aeroportos, como disse o general Etchegoyen. Os ministros que deram entrevista ontem à noite admitiram que a situação ainda não está resolvida, tanto que o grupo da “sala da situação” passará o fim de semana reunido. Uma das dificuldades do acordo

que o governo assinou é o fato de que outros importadores podem trazer o diesel. Afinal, a importação é livre. E aí, o governo compensaria também outras empresas? É o que pergunta o especialista em energia Adriano Pires. — O governo também vai subsidiar o importador?

Se não subsidiar, faltará óleo diesel. A partir de hoje, o estímulo a importação caiu, porque o produto será vendido internamente a um preço mais baixo do que no mercado internacional. Se a Petrobras tiver que importar diesel, ou ela vai ficar com o prejuízo ou o governo irá subsidiar a sua importação. E isso terá que ser estendido às demais empresas do setor. Ficou tudo mais confuso e desorganizado — afirmou. A importação de diesel em 2017 foi recorde, de 82 milhões de barris de petróleo equivalente (bep), com alta de 63% sobre o ano anterior. O gasto com essa importação chegou a US\$ 5,6 bilhões. No primeiro trimestre deste ano, o crescimento foi de 29% sobre o mesmo período do ano passado, segundo dados da ANP.

O gráfico mostra como aumentou a importação do combustível. Outra dúvida é em relação ao cálculo de quanto vai custar. O governo diz que a diferença a compensar à Petrobras pela manutenção do preço fixo a cada 30 dias ficará em R\$ 5 bilhões, mas é difícil dizer de antemão. Vai depender dos preços mais imprevisíveis da economia, do petróleo e o do dólar. Este ano será de muita volatilidade do câmbio por causa da eleição. As tensões internacionais podem manter o petróleo alto. Tudo isso pode elevar o custo. Mas principalmente o valor é incerto. Mesmo se fosse possível estimar exatamente o custo desse subsídio, haveria ainda a dúvida de onde tirar o dinheiro.

E se fosse fácil encontrar dinheiro sobrando, num orçamento apertado, num país com déficit tão alto, haveria a seguinte dúvida: por que mesmo subsidiar combustível fóssil? Será essa a melhor destinação do dinheiro? Pode-se argumentar que o diesel é o combustível dos ônibus dos transportes públicos e dos caminhões da distribuição de mercadorias pelo país, e por isso o benefício acaba sendo da população. Ficarão apenas o travo amargo de o contribuinte estar subsidiando também o combustível dos SUVs dos ricos. Mesmo se a greve tivesse acabado ontem, a economia teria ficado em situação pior após esse evento. A Petrobras perdeu valor de mercado e parte da confiança na capacidade de manter uma política técnica na formação de preços. A equipe econômica teve que encontrar fórmulas para tornar possível mais um subsídio, num país que deveria estar se esforçando para acabar com os incentivos fiscais que tanto distorcem a economia.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Missão impossível**

Não é nada fácil o trabalho da ANP de fiscalizar, nesta crise, os postos malandrinhos que estão subindo o preço do combustível exageradamente. Há uns 10 anos, a agência tinha, por aqui, 12 fiscais. Hoje, acredite, são apenas quatro para fiscalizar os postos de Rio e Espírito Santo.

No mais

Uma das mais populares frases de para-choque de caminhão diz “Não me siga, pois estou perdido”. Muitos caminhoneiros, acho, estão hoje realmente perdidos. Ao esticarem essa greve, mesmo depois da redução do preço do diesel, fazem com que a situação comece a ultrapassar limites perigosos. A população está pagando uma conta que não é dela.

Petrobras deu um passo atrás

Espaço Adriano Pires, consultor

“A crise dos caminhoneiros, além de trazer um grande desconforto para a sociedade, mostrou também que a Petrobras continua sujeita a intervenções do governo. O mercado achava, até a greve, que políticas de controle de preços de combustíveis faziam parte do passado e isso provocou, desde a chegada do presidente Pedro Parente, uma grande valorização das ações da empresa. Mas, para resolver a greve, o governo voltou a usar as velhas práticas criando a Conta Diesel, que lembra em muito a antiga Conta Petróleo, que existiu desde o regime militar. A ideia é que a Petrobras passe a ser ressarcida pelo governo pela diferença entre os preços do diesel cobrados nos mercados internacional e no nacional. Lógico que o mercado interpreta essa solução como controle de preços, provocando uma queda brutal no valor das ações. Existiria outra solução? Sim. Reduzir impostos. O governo federal, o PIS/Confins; os governos estaduais, o ICMS. Mais uma vez, preferimos o intervencionismo do que o respeito às regras do mercado”.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Editorial****Autor:****Título: Greve de caminhoneiros sequestrou a sociedade**

Entre o início da semana, quando piquetes começaram a agir nas estradas, e o pronunciamento do presidente Temer, na tarde de ontem, comunicando a convocação de forças federais para barrar o movimento de caminhoneiros e restabelecer o direito constitucional de ir e vir, houve uma sucessão de fatos sugestivos. Ficou evidente, por exemplo, o erro de avaliação do governo sobre o alcance da paralisação; deputados e senadores, por sua vez, se mostraram desconectados da realidade, a ponto de o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB), tomar o avião para o Ceará, seu estado, na quinta-feira, dia da clássica revogada de parlamentares de volta para casa.

Mas, enquanto isso, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), talvez estimulado pela condição de pré-candidato presidencial, apressou-se a mobilizar a Casa para aprovar, quarta-feira, a redução a zero da alíquota do PIS-Cofins sobre o diesel e a reoneração da folha de salários de vários setores para compensar a perda de arrecadação. Eunício foi chamado de volta, para o Senado aprovar as medidas, o que terminou não acontecendo, com o acordo a que chegaram governo e supostos representantes dos caminhoneiros, na noite de quinta.

Em vão, porque os caminhões continuaram parados nas estradas. Com uma dependência excessiva do transporte rodoviário, o país é refém de grupos e corporações que atuam no setor. Não é a primeira vez que acontece, mas agora a situação começou a ultrapassar limites perigosos.

A capitulação do Planalto diante dos caminhoneiros, em um momento de aguda fraqueza política, foi sacramentada por um pedido de trégua lastreado em diversas concessões: a Petrobras já havia anunciado um corte de 10% no preço do diesel durante 15 dias, na quinta-feira, estendido para um mês; eliminação da Cide sobre o combustível etc. Muitas reivindicações dos caminhoneiros foram atendidas.

A Petrobras, por meio do presidente Pedro Parente, alertou, com acerto, que a volta dos subsídios ao consumo, só com a queda da diretoria. E assim, montou-se a conhecida engenharia de o contribuinte financiar o subsídio do óleo diesel de caminhoneiros e donos de caminhonetes de luxo que não saem das cidades. É um contrassenso num país que acumula déficits primários anuais acima de R\$ 150 bilhões, algo como 2% do PIB.

Para evitar que o rombo se alargue, o governo terá de aumentar impostos ou cortar gastos num Orçamento engessado por lei. Mas ontem pela manhã as estradas continuavam bloqueadas. Os reflexos eram previsíveis: desabastecimento geral (supermercados, combustíveis e tudo o mais), transporte urbano em processo de paralisação, aeroportos sem aviões e assim por diante.

Vidas passaram a correr perigo nos hospitais, e outros serviços básicos entraram em colapso. Em situações como esta, mais do que nunca vale a Constituição, para evitar qualquer abalo na estabilidade institucional. Vários direitos individuais e coletivos estavam sendo desrespeitados de maneira grave.

Temer fez bem em chamar tropas federais. Há indícios de que empresários atuaram nos bastidores para se beneficiar da redução do preço do diesel, a ser bancada pelo contribuinte, já soterrado por impostos. E num ano eleitoral, também não surpreende que haja interesses políticos que tentem se aproveitar do movimento. Tudo precisa ser investigado, para a necessária cobrança pelas vias legais, como anunciou o ministro da Segurança, Raul Jungmann.

O importante é a desobstrução completa das estradas, que já havia sido permitida por liminares obtidas pela Advocacia-Geral da União (AGU), para que os sistemas produtivo e de distribuição voltem a funcionar. O arcabouço jurídico do país tem como manejar com este movimento descabido, e deveria ter sido acionado mais cedo.

O movimento extrapolou. Uma ação de força de cunho sindical para negociar uma pauta de reivindicação — algo já inaceitável, por interferir em serviços essenciais, protegidos por lei — sequestrou a sociedade para trocá-la por um resgate constituído por benefícios financiados pelo Tesouro.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Bruno Góes, Cristiane Jungblut, Eliane Oliveira, Geralda Doca, Karla Gamba

Título: Caos provocado por bloqueio de estradas leva a embate entre Planalto e Congresso

-BRASÍLIA- A crise dos caminhoneiros fez com que o governo e a própria base aliada do Planalto no Congresso entrassem em choque. Ontem, o ministro Carlos Marun, da Secretaria de Governo, afirmou que a atuação de parlamentares no episódio foi um “jogo para a plateia, inconsequente”.

Já o presidente da Câmara e pré-candidato do DEM ao Planalto, Rodrigo Maia, rebateu no mesmo tom, dizendo que o emprego de militares contra os grevistas foi a “resposta de um governo fraco” à crise. Enquanto isso, o presidente do Senado, Eunício Oliveira (PMDB-CE), se esquivou de responsabilidade, disse que o problema é do Executivo e condenou a política de preços da Petrobras.

A troca de farpas entre as cúpulas do Palácio do Planalto e do Congresso coincide com o avanço da agenda eleitoral. Na mesma semana em que o presidente Michel Temer lançou a pré-candidatura de Henrique Meirelles à

sucessão presidencial pelo MDB, a greve dos caminhoneiros provocou uma disputa pelos holofotes entre os políticos que alimentou ainda mais o caos país afora.

No centro do embate entre Executivo e Legislativo está a aprovação, liderada por Rodrigo Maia, do projeto que zera a alíquota de PIS/Cofins incidente sobre o óleo diesel. O anúncio deu novo impulso à greve dos caminhoneiros, que condicionaram o fim dos bloqueios nas estradas à votação da matéria no Congresso. Após a aprovação simbólica, restou ao Planalto atacar o caráter eleitoreiro da votação.

— Houve um jogo para a plateia, inconsequente. Se fez um cálculo errado, um assessor de alto nível, a princípio.... Ontem me disseram que é um excelente consultor... Bom, imagina os ruins, então, se um excelente consultor fez um erro de cálculo de R\$ 9 bilhões em uma conta de mais e menos. Foi um péssimo momento do parlamento brasileiro, especialmente da Câmara — disse Marun, em entrevista à GloboNews.

Foi um assessor de Rodrigo Maia que realizou o cálculo do impacto da redução da alíquota do PIS-Cofins do combustível, ignorando um rombo de quase R\$ 9 bilhões. Diante da constatação do erro, Maia, que tinha se apressado para liderar a resposta aos caminhoneiros, culpou o Executivo ao lembrar que “foi irresponsabilidade do governo aumentar o PIS/ Cofins de R\$ 0,29 pra 0,46 no diesel”.

E devolveu os ataques de Marun ao criticar o uso das Forças Armadas contra a greve. — Não foi a melhor reação (o uso das Forças Armadas). Resposta de um governo fraco. Acho que o Exército é desnecessário. Infelizmente, as palavras do presidente estão tendo pouca credibilidade entre as pessoas que estão se manifestando. A utilização das Forças Armadas não parece o passo correto neste momento.

Os manifestantes estão dialogando. Temos que tomar cuidado — disse o presidente da Câmara ao GLOBO. Já o presidente do Senado, Eunício Oliveira (PMDB-CE), fez questão de tentar tirar do Legislativo o ônus pelo agravamento da crise. — Essa crise não é do Congresso. Vocês querem o tempo todo trazer essa crise para dentro do Congresso. Quem define preços de Petrobras é o Executivo. Cabe ao Executivo mudar a política de preços da Petrobras. E no meu entendimento ela está equivocada — reagiu o senador.

APELO ELEITORAL DA QUEDA DO PREÇO DO ÓLEO

Na terça-feira, com imagens de bloqueios em estradas nas principais rodovias brasileiras, o presidente da Câmara chegou a gravar um vídeo para as redes

sociais em que aparecia ao lado do presidente do Congresso, Eunício Oliveira (MDB-CE), e dos líderes do governo Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) e André Moura (PSC-SE). Em pré-campanha, Maia atropelou disco debate com a área econômica do governo e decidiu tomar a dianteira do anúncio das medidas que poderiam baixar o preço do diesel.

O vídeo foi gravado depois que o presidente Michel Temer informou a Maia, por telefone, que o governo decidiu zerar a Cide — um dos tributos dos combustíveis — e estudava a redução da alíquota do PIS-Cofins. A ideia fora discutida no fim de semana. O caminho escolhido pelo parlamentar para enfrentar a crise acabou levando Eunício Oliveira a se arrepender de ter gravado o vídeo ao lado de Maia.

Concluída a votação, restou a Eunício o fardo de ter que discutir com o governo o rombo bilionário que a proposta provocaria. Um pouco antes de a redução da alíquota de PIS/Cofins entrar em discussão no plenário, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, chegou ao local. Visivelmente preocupado, tentou alterar o conteúdo do texto. Na lateral do plenário, fez uma reunião com o relator Orlando Silva (PCdoB-SP), e os líderes do governo Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) e André Moura (PSC-SE).

— Em briga de branco eu não me meto — disse Orlando Silva, ao sair da roda de conversa. Marun tentou convencer os parlamentares de que o projeto tiraria cerca de R\$ 12 bilhões do governo até o fim do ano. E que não havia dinheiro para tapar o buraco. Na quinta-feira, o presidente Michel Temer até ensaiou um pedido de trégua aos caminhoneiros, mas contribuiu diretamente para o agravamento da crise ao decidir manter sua agenda de eventos oficiais fora de Brasília.

Passando a imagem de descolamento do problema, enquanto o movimento se ampliava, Temer viajou para entregar automóveis no Rio de Janeiro e participou de um evento em Minas Gerais. Ao mesmo tempo, a oposição já criticava a falta de ação do governo para debelar o movimento e as consequências da paralisação ficavam cada vez mais nítidas.

AGENDA DESCOLADA DA CRISE

No quarto dia de paralisação, enquanto Temer cumpria sua agenda, os brasileiros enfrentavam o desabastecimento dos mais variados itens, inclusive de uso hospitalar, e filas quilométricas nas estradas. Produtos estragavam nos caminhões e milhares de litros de leite eram despejados no chão por produtores. Faltavam remédios nas farmácias e até o oxigênio hospitalar para 300 hospitais do país estava prejudicado. Aeroportos de todas as regiões do país tiveram voos cancelados por falta de combustível.

Na avaliação do economista Fábio Silveira, sócio- diretor da MacroSector Consultores, o governo não teve “qualquer sensibilidade econômica” e ignorou por meses os sinais de alerta que culminariam na greve. — Faz dois meses que o petróleo e o dólar sobem. Todo mundo só olhava a inflação pela ótica do consumidor, enquanto ela explodia no atacado. Ninguém prestou atenção nisso, mesmo sabendo que o custo do frete é uma parte importantíssima dessa equação.

Agora, tem que lidar com o problema — afirma Silveira. No início da noite de quinta-feira, o governo anunciou um acordo no qual fez concessões aos pedidos da categoria em troca de uma trégua de 15 dias. Entendimento que até a noite de ontem estava longe de ser integralmente cumprido.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Jeferson Ribeiro

Título: Reação do governo à greve une esquerda e direita em críticas nas redes

Análise das postagens aponta convergência na reprovação a Temer

Adeptos da esquerda e da direita, que polemizam com frequência nas redes sociais, se uniram em apontar o governo Temer como responsável pela greve dos caminhoneiros e a consequente crise de desabastecimento no país provocada pela paralisação.

Um análise das postagens do Twitter nos últimos dois dias, feita pelo Laboratório de Estudos sobre Imagem e Cibercultura (Labic), da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), a pedido do GLOBO, analisou o comportamento das hashtags #somostodoscaminhoneiros (mais usada por usuários da direita) e #aculpaédoParente (impulsionada por partidos e movimentos de esquerda).

O levantamento mostrou que nos dois casos havia críticas ao governo e apoio aos grevistas. Nos mapas de palavras usadas nas postagens com essas hashtags, o apoio ao movimento grevista ocupa o topo da incidência das postagens, mas está associada às palavras “governo”, “Temer” (referência ao presidente Michel Temer) e “Parente” (referência ao presidente da Petrobras, Pedro Parente). O Labic também analisou o comportamento da hashtag #euapoioagrevedoscaminhoneiros.

Neste caso, as palavras que mais apareciam nas postagens, após “greve” e “caminhoneiros”, eram “país” e “gasolina”, normalmente associadas a críticas ao governo e à política de preços da Petrobras. — O que a gente notou é que na

rede social houve um grande salto no interesse das pessoas entre ontem (quinta-feira) e hoje (sexta-feira) sobre a greve e, na maior parte das postagens, com apoio ao movimento, o que indica que há pouca margem de manobra para o governo.

E uma decisão drástica pode ter um efeito de ampliação do apoio aos caminhoneiros, porque tanto as hashtags apoiadas à esquerda e à direita responsabilizam o governo — disse o coordenador do Labic, Fabio Gouveia. Segundo ele, há também um volume maior do que o normal de postagens por meio de dispositivos móveis, mais de 80% delas. Normalmente, os celulares são usados, em média, em 60% dos tuítes.

A união dos dois campos políticos na crítica ao governo, associada a uma greve com solidariedade nas redes sociais e a uma demora da classe política em dar uma resposta, cria, na avaliação de Gouveia, um ambiente com algumas similaridades ao que se viu nas manifestações de junho de 2013, quando centenas de milhares de pessoas foram às ruas após uma mobilização de estudantes contra o aumento das passagens de ônibus. — Há semelhanças com aquele momento, porque a greve tem apoio de parte da sociedade, que sofre com o preço dos combustíveis.

Desta vez, também houve uma letargia do governo em dar uma resposta. Se houver atos violentos contra os protestos dos caminhoneiros, pode existir novamente, como naquela época, uma solidariedade coletiva. A pauta dos caminhoneiros pode ficar difusa, como temos visto nas redes sociais, já sendo associada às reclamações contra a corrupção da classe política e pedidos de intervenção militar — disse Gouveia.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor: Gustavo Goulart , Letícia Gasparini, Luiz Ernesto Magalhães, Renan Almeida E Rafael Nascimento

Título: Fim de semana de escassez

Ônibus vão restringir frota a 30%, restaurantes ameaçam fechar e eventos culturais são suspensos

No quinto dia consecutivo de greve dos caminhoneiros, os cariocas enfrentaram ontem, mais uma vez, problemas para chegar ao trabalho e voltar para casa. Das 135 estações do BRT, 40 ficaram fechadas, e apenas 102 dos 390 ônibus que integram o sistema circularam à tarde. O funcionamento durante a madrugada de hoje foi suspenso.

A frota municipal também sumiu das ruas — 54% dos coletivos permaneceram nas garagens, o que provocou cenas inusitadas, como o terminal Alvorada, um dos mais movimentados da cidade, às moscas. Devido ao transporte público afetado e ao medo de motoristas de carros particulares de gastarem a gasolina que ainda tinham em seus tanques, o Rio também registrou uma inédita trégua nos engarrafamentos.

Durante a manhã, foram 18 quilômetros de congestionamentos às 9h50m, quase um terço da média do horário, de 59 quilômetros. No fim da tarde, a redução foi ainda mais impressionante. Às 18h, quando há, em média, 200 quilômetros de trânsito parado, foram só 24. Segundo José de Oliveira Guerra, professor do Departamento de Engenharia da Uerj e especialista em transportes, muita gente optou por ficar em casa, o que explica o número menor de passageiros nos trens da Supervia, que perdeu 6 mil usuários até as 9h.

O metrô não informou se houve redução no sistema, mas, na quinta-feira, segundo a concessionária, a média de 800 mil passageiros foi mantida. — As pessoas estão evitando circular. O motivo não é só a economia de combustível. Progressivamente, os serviços oferecidos na cidade estão sendo suspensos por desabastecimento. Outro fator é que há menos ônibus nas ruas, dificultando a integração com trens e metrô — disse Guerra.

Hoje, dia de folga para muitos trabalhadores, a situação não vai ser muito melhor. A previsão é que as barcas interrompam o trajeto Rio-Niterói e que só 30% dos ônibus circulem na capital — empresários do setor afirmam que podem até suspender linhas nas zonas Sul e Oeste. Quem quiser aproveitar o fim de semana para descansar do estresse dos últimos dias em eventos culturais terá que ficar atento, já que muitos espetáculos foram cancelados.

Até comer fora será um programa com restrições: desabastecidos, restaurantes já cortam itens do cardápio e trocam ingredientes. Será preciso adaptar o paladar — a rabada com agrião já virou uma curiosa rabada com brócolis no restaurante Adega Barril, no Recreio. — A palavra do momento é adaptação, e os clientes têm sido compreensivos. Em vez do creme de leite, que está em falta, tenho usado o molho bechamel.

Mas não fica a mesma coisa — lamentou o chef Elia Schramm, que criou os cardápios dos restaurantes Pici Trattoria, Brasserie Mimolette, Luce e Oia e diz sentir falta principalmente dos laticínios que chegam de produtores da Serra Mineira. Aberto há duas semanas, o Kaló, no Centro, já está com aviso na porta alertando para a falta de alguns pratos que levam ingredientes verdes como manjerição, couve e salsinha.

Na mesma situação está o Aurora, no Humaitá. Uma filial da rede McDonald's, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana, suspendeu a venda do tradicional Big Mac devido à falta de salada e pão. Sócia do Stuzzi e do Empório Jardim, Paula Prandini está sem algumas verduras, legumes e ervas. A salsinha está sendo substituída por cebolinha e coentro, tempero que não é bem aceito por todos.

— Estamos fazendo um balé. A sorte é que, no momento, está frio e dá para adaptarmos o menu diário para as massas — diz Paula. No Delfina, no Village Mall, um dos sócios da casa, Julio Cezar Barroso, não viu outro jeito senão subir, ele mesmo, a serra até Teresópolis para poder trazer as hortaliças que a casa de sanduíches e saladas tanto precisa.

— Lá, consigo pegar algumas hortaliças frescas como alface lisa e rúcula. Por isso é que, por enquanto, não estamos deixando de servir nada. Mas espero que isso tudo acabe logo — torce. O presidente do Sindicato de Bares e Restaurantes do Município do Rio (SindRio), Fernando Blower, afirma que alguns estabelecimentos podem arriar as portas na próxima semana: — Há o risco iminente de lojas fecharem.

SHOW E PEÇAS DE TEATRO CANCELADOS

A famosa Batata Carioca de Marechal Hermes, por exemplo, corre o risco de deixar os fãs do prato, que leva até frango à passarinho, decepcionados. A dona do food truck, Yasmin Albuquerque, disse que não conseguiu produtos em quantidade suficiente: — Logo que começou essa greve corremos ao Ceasa para garantir um estoque maior, só que já era tarde.

A saca de batata, que custava R\$ 80, foi para R\$400. Não deu para comprar muito e, quando voltamos, já não tinha mais. Quem tem fome de arte também vem enfrentando dificuldades. Ontem, um show da cantora Sandra de Sá, que aconteceria no Teatro Rival Petrobras, foi cancelado e remarcado para 13 de julho. A Sala Cecília Meireles suspendeu um concerto com a Orquestra Sinfônica de Barra Mansa.

A Secretaria municipal de Cultura informou que cancelou algumas atrações que aconteceriam no fim de semana no Teatro Ipanema, no Centro de Artes Calouste Gulbenkian, no Centro Cultural Municipal José Bonifácio, na Areninha Gilberto Gil, no Centro Cultural Oduvaldo Vianna Filho–Castelinho e no Centro Cultural Professora Dyla Sylvia de Sá.

(Colaboraram Luciano Ferreira, Gilberto Porcidonio, Jan Niklas e Ricardo Rigel)

VEÍCULO: O Globo**Seção: Rio****Autor: Nelson Lima Neto****Título: Decisão do estado divide especialistas; Conselho da Fazenda vai analisar a medida**

Diante do cenário caótico que se instalou no Estado do Rio, o governador Luiz Fernando Pezão aceitou, na noite de quinta-feira, um pedido feito por associações e sindicatos de caminhoneiros e determinou a redução, de 16% para 12%, da alíquota de ICMS aplicada sobre o diesel. O problema, porém, é que a medida não está prevista no Regime de Recuperação Fiscal, programa assinado junto ao governo federal que prevê medidas para diminuir custos e aumentar receitas.

Para piorar, especialistas dizem que o plano já está sendo desrespeitado em outras frentes. — O estado aprovou o plano de salários da Saúde, que desrespeita completamente o plano. A União é clara ao dizer que o estado não pode adotar medidas que decorram em renúncia de receita. Há quebra do Regime de Recuperação Fiscal — lamentou André Luiz Marques, executivo do Insper. Integrantes do próprio governo do estado dizem que a medida de redução do ICMS para o diesel foi “precipitada” diante das negociações entre a União e as associações que comandam a paralisação dos caminhoneiros em todo o país.

Por outro lado, há quem considere a medida viável no cenário de recuperação fiscal, como o presidente em exercício da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj), deputado André Ciciliano (PT). — O governo federal libera, mesmo no Regime de Recuperação Fiscal, a equiparação dos impostos frente a outros estados. São Paulo aplica 12%. Dessa forma, vamos igualar o que é praticado — disse Ciciliano.

O presidente em exercício da Alerj confirmou que, na terça-feira, a Alerj irá votar, em sessão extraordinária, o projeto que prevê a redução do ICMS sobre o diesel. Já o deputado Luiz Paulo Corrêa da Rocha (PSDB) reconhece que a medida pode ocasionar redução de despesa, mas considera pouco provável uma punição por parte da União. — Está previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal que, para toda renúncia de receita, é necessária uma contrapartida. Mas, a redução do ICMS pode vir a gerar frutos.

O estado pode até aumentar a sua receita com a alta do consumo do diesel — disse o deputado. Já o governador Luiz Fernando Pezão foi direto: — A receita está muito baixa (sobre o diesel). Os caminhoneiros abastecem em São Paulo. A alíquota é 4% menor. Procurado, o Ministério da Fazenda, que coordena o

conselho de supervisão que avalia o regime do Rio de Janeiro, informou que, como o ato de redução da alíquota não foi publicado, o “ainda irá aguardar a determinação para avaliar o caso”.

Segundo o órgão, medidas que estejam em desacordo com o programa são vetadas. Procurada, a Secretaria estadual de Fazenda informou que “a redução da alíquota não se caracteriza como benefício fiscal” e que o “estado, nos termos dos dispositivos legais, pode estabelecer alíquotas internas do ICMS desde que não sejam inferiores às previstas para as operações interestaduais, definidas em 12% de acordo com resolução do Senado”.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Cristiane Jungblut, Geralda Doca, Eliane Oliveira, Elisa Martins, Fábio Teixeira E Juliana Castro

Título: Exército contra bloqueios

Após grevistas ignorarem trégua prevista em acordo, governo recorre às Forças Armadas

BRASÍLIA, SEROPÉDICA E SÃO PAULO - Um dia depois de um acordo no qual o governo atendeu a uma extensa pauta de reivindicações dos caminhoneiros, permaneciam no país os mesmos sinais de caos, com grave desabastecimento por causa do bloqueio de rodovias. Diante disso, o presidente Michel Temer recorreu às Forças Armadas para retomar a ordem. O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, anunciou a edição de um decreto de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) em todo o território nacional para auxiliar na liberação das rodovias bloqueadas pelos caminhoneiros. A medida vale até 4 de junho. O decreto atendeu a pedido do comando do Exército, que queria segurança para atuar. A partir dele, as forças de segurança podem efetuar as ações, como, por exemplo, dirigir um caminhão e tirá-lo da estrada. O desbloqueio das rodovias no Rio de Janeiro será mais rápido do que nas demais unidades da federação, afirmou uma fonte do Palácio do Planalto. Isso porque o estado já está sob intervenção federal desde fevereiro deste ano. A Força Nacional já está no Rio e não são necessárias medidas burocráticas para esse fim. O uso da força foi autorizado pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes. Ele concedeu uma liminar atendendo a um pedido do governo federal.

Moraes impôs multa de R\$ 100 mil por hora às entidades que atuarem nas interdições de vias, além de multa de R\$ 10 mil por dia para o motorista que estiver obstruindo a pista. Na ação apresentada ao STF, Temer e a advogada-geral da União, Grace Mendonça, pedem que o Supremo considere a greve ilegal porque, apesar de ter “compromisso democrático” com a livre

manifestação, não se pode inviabilizar direitos fundamentais, como a locomoção. Além disso, a Polícia Federal foi chamada para investigar se houve a prática de locaute — na qual empresários impedem empregados de trabalhar, para atender a uma pauta de própria. Em pronunciamento, Temer chamou os caminhoneiros que mantiveram a paralisação de “minoridade radical” e disse que o país esperava dele um posicionamento. Assim que o governo anunciou o uso do Exército, a Associação Nacional dos Caminhoneiros (Abcam), que não fechou acordo com o governo, divulgou nota pedindo a desobstrução das estradas. O presidente da entidade, José da Fonseca Lopes, justificou a decisão pelo temor com a segurança dos caminhoneiros.

JUNGMANN: 419 INTERDIÇÕES LIBERADAS

Só que o apelo da Abcam não surtiu efeito entre os motoristas. Eles dizem que a entidade não influencia as decisões do movimento grevista. — A Abcam representa as empresas transportadoras. Não manda nas estradas — disse um caminhoneiro. Informalmente, caminhoneiros comentam que, se forem obrigados a sair podem furar os pneus dos caminhões, o que impossibilitaria a liberação da via. Outros afirmam que só sairiam por vontade própria a partir de terça-feira, para que houvesse tempo de o governo publicar em Diário Oficial o cumprimento à exigência dos grevistas. — Ainda não vimos nada por escrito. Queremos que baixem o diesel a pelo menos R\$ 2,50, e que esse preço esteja estampado na bomba. Fora imposto, pedágios. A chance de conseguir alguma coisa é agora — disse outro motorista, que se identificou apenas como Bruno.

Na Rodovia Presidente Dutra, na altura de Seropédica, Região Metropolitana do Rio, havia pelo menos 200 caminhões parados no acostamento no início da noite de ontem, nos dois sentidos da via. Não havia sinais de desmobilização. Um agente da Polícia Rodoviária Federal (PRF) que monitorava a manifestação contou que os caminhoneiros estão cooperando. Segundo ele, o grupo não tentou fechar a via em momento algum. Entre os próprios caminhoneiros, o protesto não é unanimidade. Um motorista de caminhão de lixo conta ter sido orientado pela empresa para render o colega que estava protestando na Dutra. Ele, porém, se surpreendeu com a receptividade dos motoristas que atravessam a via. — Eles passam buzinando, batendo palmas. E não falta comida. Toda hora trazem coisa para a gente comer. Mas não queria estar aqui. Preferia estar com a minha família. Infelizmente não tive como recusar, sou novo na casa — diz o motorista, que não quis ser identificado. Na manhã de hoje, ele será rendido por outro colega.

A empresa, de Nilópolis, montou um esquema de turno para os funcionários. Os caminhoneiros que estão parados na Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) desde segunda-feira também afirmaram que não deixarão o local, mesmo com a decisão do governo federal de usar as Forças Armadas. Na tarde de ontem,

caminhões com combustível deixaram a refinaria escoltados pelo Exército. — Não estamos preocupados porque não estamos obstruindo nada. Não vamos sair daqui enquanto não tivermos uma solução para o que está acontecendo — disse Nelson Salvino, de 47 anos, que é caminhoneiro há 25 anos.

Ele disse que a maior parte dos motoristas parados na Reduc são autônomos e não são representados por nenhum sindicato. Segundo Jungmann, no entanto, a decisão do governo deu resultado. Ele afirmou que o setor de inteligência constatou que, das 938 obstruções nas estradas pelos caminhoneiros, 419 foram liberadas. Até o início da noite, ainda restariam 519 bloqueios, que, segundo o ministro, seriam parciais: — Quase 45% das intervenções já foram dissolvidas. Isso aponta para a adesão crescente dos caminhoneiros aos termos do acordo fechado pelo Palácio do Planalto com a categoria. Já o ministro do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, disse que a decisão de decretar a GLO teve como razão restabelecer o abastecimento no país:

— O gatilho foi o risco do desabastecimento. Além da GLO, o governo tem nas mãos a possibilidade de um novo decreto para a requisição de bens. Mas ressaltou que essa medida só será adotada caso seja necessário requisitar caminhões ou motoristas para fazer um carregamento. — O que o governo está querendo dizer é que, se não conseguirmos garantir o abastecimento necessário e isso coloque em risco a saúde, por exemplo, haverá requisição. E se as coisas chegarem ao extremo da radicalização, o governo vai usar os instrumentos que tem — disse Etchegoyen. Jungmann esclareceu que a ideia surgiu porque, em várias ocasiões, quando a Polícia Federal foi solicitada para fazer escolta de caminhões, as empresas se negavam a disponibilizar motoristas. Ele frisou que a medida não tem como alvo os condutores autônomos, e sim pessoas jurídicas.

Nos bastidores, Temer avaliou que era uma questão de “sobrevivência” do seu governo a retomada da normalidade. Faltam sete meses de governo, e o caos instalado poderia levar a um movimento sem volta. Desde a madrugada, os ministros envolvidos perceberam que o acordo não tinha sido aceito na base dos caminhoneiros. Antes das 7h já estavam em alerta. Por volta das 10h30m, Temer convocou ministros civis e militares para tratar do tema. Jungmann afirmou que determinou a abertura de investigação e inquérito, pela Polícia Federal, para apurar a responsabilidade de quem está tirando proveito da situação. Segundo o ministro, uma das preocupações do governo é que as empresas responsáveis pelas paralisações estivessem mantendo ou ampliando suas margens de lucro.

PLANALTO RECEBEU QUATRO ALERTAS

Os líderes dos caminhoneiros afirmam que o Palácio do Planalto foi avisado em pelo menos quatro ocasiões sobre a possibilidade de paralisação da categoria.

Nos escritórios endereçados ao ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, e ao próprio Temer, os dirigentes das entidades representativas da classe pediram para serem recebidos a fim de discutir uma solução para o aumento diário do diesel e a carga tributária incidente sobre o combustível. Eles relatam que não obtiveram resposta. O primeiro comunicado foi feito pela Abcam em 5 de outubro de 2017, endereçado a Padilha. A entidade destacava que o transporte rodoviário é fundamental para o país e reclamava da alta dos custos, decorrentes da elevação das alíquotas do PIS/Cofins sobre o diesel. Pedia também a adoção de um mecanismo para atenuar os reajustes diários do combustível feitos pela Petrobras. Em 14 de maio de 2018, a entidade fez uma nova tentativa, dessa vez endereçada a Temer. E alertou: “Imagine o Brasil ficar sem transporte por uma semana? Seria terrível para todos nós. Informamos que, caso não tenhamos apoio deste governo, uma paralisação será inevitável.”

No dia 16 de maio, foi a vez da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), que enviou ofício a Temer. A entidade diz “o estado de fragilidade financeira em que se encontra o setor é altamente inflamável como palha seca”, dizia a carta assinada pelo presidente da CNTA, Diumar Bueno, que solicitava uma audiência com o governo federal “em caráter emergencial”. A Abcam diz ter aguardado uma resposta do Planalto até a última sexta-feira. Como não receberam qualquer retorno, no mesmo dia à noite convocaram os caminhoneiros para cruzarem os braços na segunda-feira. Usaram, principalmente, mensagens via WhatsApp. Na segunda-feira, dia 21, foi a vez de a União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam) enviar carta a Temer, já citando a paralisação. Um manifestante, de 40 anos, que apoiava o protesto de caminhoneiros na BR-386, em Estrela, no Rio Grande do Sul, foi baleado por um policial militar aposentado, de 60 anos, ontem à tarde. Ele havia sido cercado pelos caminhoneiros e disparou. Atingida na perna, a vítima foi encaminhada ao hospital.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Rio entra em estágio de atenção por causa da greve

Já a prefeitura de São Paulo decretou estado de emergência após protestos na cidade

RIO E SÃO PAULO - A cidade do Rio de Janeiro entrou em estágio de atenção, às 16h30 de ontem, devido aos impactos dos bloqueios em rodovias de acesso ao Rio no funcionamento dos serviços de infraestrutura urbana, em especial, na área de transportes, segundo o Centro de Operações da Prefeitura do Rio (COR). De acordo com o órgão, com a manutenção da greve dos caminhoneiros, o

desabastecimento de combustível já afeta drasticamente a mobilidade no município. O estágio de atenção é o segundo nível em uma escala de três e significa que um ou mais incidentes impactam, no mínimo, uma região, provocando alguns reflexos. Militares das Forças Armadas chegaram à refinaria Reduc, em Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, onde alguns caminhoneiros protestaram ontem.

Por volta das 15h, um comboio com carros e motocicletas chegou pela Rodovia Washington Luís. Enquanto isso, o prefeito de São Paulo, Bruno Covas, decretou estado de emergência na capital paulista em razão dos protestos dos caminhoneiros e das vans escolares na cidade. Com o decreto, a Prefeitura poderá apreender bens, como combustível, que esteja estocado em postos. A medida também permite aquisição sem dependência de empenho orçamentário. Desde o início da manhã de ontem, a cidade de São Paulo convive com protestos. Além disso, caminhoneiros persistem com os bloqueios em algumas das rodovias que ligam a cidade ao interior e ao litoral do estado. Outra medida tomada é a criação de um comitê de crise para avaliar as medidas necessárias.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Jailton de Carvalho, Eliane Oliveira, Roberta Scrivano e Elisa Martins

Título: PF vai chamar 20 empresários para depor, diz Jungmann

Inquérito é para apurar se houve participação de patrões em bloqueios

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O governo vai investigar irregularidades durante a paralisação dos caminhoneiros, que provocou grave crise de desabastecimento em todo o país. Ontem, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, determinou a abertura de inquérito, pela Polícia Federal, para apurar se houve prática ilegal de locaute — quando as empresas impedem os empregados de trabalhar para atender a interesses próprios. Segundo Jungmann, uma das preocupações é que as empresas responsáveis pelas paralisações tenham mantido ou ampliado suas margens de lucro. O ministro disse que cerca de 20 empresários serão chamados para depor. Caso as investigações comprovem o locaute, há penas de reclusão e multas. Pode ser comprovado o atentado contra a segurança do serviço de utilidade pública, que prevê de um a cinco anos de prisão, e o atentado contra a liberdade do trabalho, que pode dar até um ano de prisão. — Enquanto a greve é um direito constitucional do trabalhador, para buscar melhores condições, o locaute é uma ilegalidade — disse Jungmann.

CADE TAMBÉM VAI APURAR

Ao mesmo tempo, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) informou que vai apurar se empresas e pessoas responsáveis pelo movimento agiram para prejudicar a concorrência. Em nota, o Cade destaca que vai apurar se houve infrações contra a ordem econômica. Isso inclui atos para “limitar, falsear ou, de qualquer forma, prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa”, além de “exercer de forma abusiva posição dominante”. Também são apontadas como práticas ilegais “destruir, inutilizar ou açambarcar matérias-primas, produtos intermediários ou acabados, assim como destruir, inutilizar ou dificultar a operação de equipamentos destinados a produzi-los, distribuí-los ou transportá-los”. Se condenadas pelo Cade, as empresas podem ser multadas entre 1% e 20% do faturamento do ano anterior à abertura do processo. Pessoas físicas estão sujeitas a sanção de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões.

A lei prevê ainda proibição de obter empréstimos em bancos oficiais e participar de licitação; a recomendação para que não se parcelem tributos federais, se concedam incentivos fiscais ou subsídios públicos; a cisão de sociedade, transferência de controle societário, venda de ativos ou cessação parcial de atividade; e a proibição de exercer o comércio. Embora as principais entidades patronais que representam as transportadoras neguem o apoio de companhias do setor à greve, alguns empresários do ramo de transportes de carga usaram as redes sociais para alardear que estavam alinhados e incentivar o movimento.

Vittorio Medioli, prefeito de Betim (MG) e dono da Sada Transportes e Armazenagem, uma das maiores transportadoras dos veículos produzidos na fábrica da Fiat na cidade, divulgou em sua página numa rede social um vídeo no qual parabeniza os caminhoneiros pelo movimento. “Continuem, estamos juntos”, diz o empresário e prefeito que é filiado ao Podemos. Outro empresário do ramo, Emílio Dalçoquio, de Itajaí (SC), foi filmado sobre um carro de som de onde dizia que, se houvesse algum veículo de sua empresa, a Transportes Dalçoquio, circulando pela cidade, “podem parar os caminhões e pôr fogo”. No vídeo, Medioli diz prestar “solidariedade aos movimentos que pararam o Brasil”.

E afirma que a Petrobras está “nas mãos de pessoas incompetentes”: — Substituíram os corruptos pelos incompetentes. E dá isso o que está ocorrendo aí. Os próprios caminhoneiros à frente das manifestações reconheciam o suporte de empresários do setor de transporte. Num dos bloqueios da rodovia Regis Bittencourt (BR-116), na região metropolitana de São Paulo, ao menos três empresas estão ajudando informalmente os caminhoneiros à frente da interdição.

CAMINHONEIROS SE REVEZAM

Segundo os manifestantes, essas empresas se organizam para levar quentinhas, lanches, água e café nos pontos de parada. — Normalmente o pessoal vem sem estar caracterizado como sendo da empresa. Sem uniforme nem nada. Os patrões não estão nos obrigando a furar bloqueio nem seguir viagem — diz o caminhoneiro Rodrigo Marques. Uma empresa está revezando os motoristas que estão no bloqueio — o caminhão fica parado, mas o caminhoneiro muda. Os responsáveis das empresas não foram localizados.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Glaucete Cavalcanti

Título: Nem greve nem locaute, dizem especialistas

Há pleitos, porém, que são patronais, como veto à reoneração da folha

Do ponto de vista jurídico trabalhista, existe uma lacuna para tratar o movimento dos caminhoneiros que há seis dias bloqueia estradas e causou desabastecimento em todo o país, avaliam especialistas. Do lado dos trabalhadores, ele não configura uma greve como prevista em lei. Tampouco seria um locaute (do inglês *lockout*) — prática proibida no país —, quando os empregadores paralisam atividades para frear pleitos coletivos dos funcionários. A ação, acreditam advogados, pode ter sido articulada com o apoio de grandes empresas e entidades do setor, considerando a falta de reação das companhias diretamente afetadas. O formato de mobilização, contudo, dificulta apontar e punir responsáveis.

— Em âmbito legal, trata-se do direito de protesto das partes, caminhoneiros e transportadores. Não existe reivindicação trabalhista latente. É movimento sem liderança central, que torna a negociação difícil. Por trás, é bem articulado, dificultando apontar responsáveis e aplicar penalidades, o que não impede que isso seja feito — explica Luiz Antonio dos Santos Jr., sócio da área trabalhista do Veirano Advogados. O que a paralisação mostrou até aqui, avaliam os advogados, é que caminhoneiros, transportadores e mesmo algumas indústrias estão alinhados, o que difere de um locaute. É que o ganho que vier do movimento dos trabalhadores pode beneficiar toda a cadeia logística. — O locaute ocorre quando uma empresa paralisa propositalmente as atividades para frustrar pleitos dos trabalhadores numa negociação coletiva. Não é o que ocorre. Uma greve pressupõe empregados reivindicando algum direito a seus empregadores. Também não é o que vemos. Não há ilícito do ponto de vista trabalhista. — diz Luiz Marcelo Góis, sócio da área Trabalhista do BMA. Segundo o advogado Paulo Sérgio João, é um movimento atípico porque não há relação contratual entre as partes.:

— É de fundo econômico e social, político. Todos reconhecem, porém, que, na pauta de reivindicações do acordo fechado na noite de anteontem entre o governo e entidades ligadas ao movimento dos caminhoneiros, há ao menos dois pontos que sinalizam interesses patronais. Uma delas é a que pede a não reoneração da folha de pagamento do setor de transporte de cargas. A outra é a que quer que ações judiciais da União contra entidades relacionadas ao movimento (que não identifica seus líderes) de caminhoneiros sejam extintas.

‘EXISTE ARTICULAÇÃO POLÍTICA’

Tem bases política e econômica a ponte que parece unir trabalhadores e transportadoras, explica Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). Ele diz que fica mais fácil negociar com o governo fragilizado: — Quando a recessão começou, o setor vinha de forte expansão, endividado pela compra de veículos. A partir do fim de 2014, o custo subiu, a demanda caiu. E não foi possível repassar isso para o preço. Com a retomada da demanda desde maio de 2017, os caminhoneiros tentaram fazer o repasse, mas a indústria não estava preparada para absorvê-lo. Com a ameaça do aumento do custo pelo reajuste do diesel, querem a regulação do preço, além da redução tributária. O setor de transporte rodoviário no país, diz Lima, soma dois milhões de caminhoneiros e 158 mil empresas, sendo apenas 50 delas de grande porte:

— A maioria dos autônomos ou pequenos empresários presta serviço para os maiores. Em geral, as grandes transportadoras operam com mais da metade da frota composta por autônomos. A decisão do presidente Michel Temer de acionar as Forças Armadas para liberar os bloqueios nas rodovias trouxe de volta à cena a histórica greve dos caminhoneiros que ocorreu no Chile, em 1972, numa tentativa de derrubar o governo de esquerda de Salvador Allende: — Agora é diferente. No Chile, era um movimento político para derrubar o governo Allende, comandado pelos partidos de direita, com intervenção americana no financiamento aos caminhoneiros — explica Alberto Aggio, professor titular de História da Unesp e especialista em Chile e América Latina. — Aqui, fica claro que existe uma articulação política. Mas o foco não está em derrubar o governo. Ele (Temer) mantém a legitimidade presidencial, ainda que tenha perdido o controle do Congresso.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bárbara Nascimento, Martha Beck E Adriana Mendes

Título: Estados resistem a reduzir receita com ICMS

Rio acenou com alíquota menor, mas outros descartam. Com proposta da União, preço do litro cairia mais R\$ 0,05

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, tentou ontem costurar com os estados acordo para reduzir o peso do ICMS sobre o diesel, uma das reivindicações dos caminhoneiros. Caso a proposta seja aceita, a redução sobre o preço na bomba será de R\$ 0,35, somadas todas as intervenções anunciadas nos últimos dias. Guardia informou que os estados terão até terça-feira para avaliar a proposta e decidir se aceitam ou não. Para as contas da União, as benesses concedidas à categoria que provocou uma crise de desabastecimento no país podem ter um impacto de R\$ 18 bilhões. A maior parte dos estados, no entanto, não mostrou disposição em abrir mão de qualquer arrecadação adicional.

Embora o Rio de Janeiro tenha acenado com uma redução na alíquota do ICMS, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Maranhão, Rondônia e o Distrito Federal descartaram, em um manifesto publicado ontem, qualquer medida para diminuir alíquotas. O acerto proposto pela União aos estados não inclui redução de alíquota e é dividido em duas linhas: antecipar a incorporação da redução do preço anunciada pela Petrobras na base de cálculo sobre a qual incide o ICMS e alterar a periodicidade com que essa base é corrigida. Pelas regras atuais, a redução de 10% sobre o preço do óleo na refinaria, anunciada pela Petrobras, só seria incorporada à base de cálculo do ICMS em 15 dias, quando os estados calibram o imposto. O pedido é para que isso seja antecipado, permitindo queda imediata de R\$ 0,05 no preço ao consumidor.

O desconto oferecido pela Petrobras geraria mais R\$ 0,25 de desconto na bomba. Além disso, com a retirada da Cide sobre o diesel, o valor cai mais R\$ 0,05. A segunda proposta alonga a periodicidade em que a base de cálculo do ICMS é revisada. Hoje, isso acontece quinzenalmente. O acordo sugere que ocorra a cada 30 dias. Guardia explicou que, mesmo que o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) aprove a proposta apresentada ontem, a adesão será opcional. — O que está sendo proposto não é uma imposição, estamos dando uma alternativa para os estados que concordarem com esses dois movimentos.

CUSTO DE R\$ 18 BI PARA UNIÃO

Guardia não falou em impactos para a arrecadação dos estados. Na prática, a proposta do governo apenas antecipa uma perda que os estados teriam 15 dias adiante, quando a base de cálculo do ICMS captasse a redução feita pela Petrobras. Do lado da União, as medidas anunciadas pelo governo afetam as já baqueadas contas públicas. Além de criar um programa de subvenção para o diesel que vai obrigar a União a repassar R\$ 4,9 bilhões à Petrobras este ano, a equipe econômica também se comprometeu a zerar a Cide, o que representa uma renúncia fiscal de R\$ 1 bilhão em 2018.

Para piorar, a Câmara aprovou na quarta-feira o projeto que reonera a folha de pagamento das empresas, incluindo no texto a redução a zero do PIS/Cofins sobre o diesel. Se a proposta passar pelo Senado nesse formato, o governo terá que abrir mão de uma arrecadação de R\$ 12 bilhões. Ou seja, no total, o custo poderia chegar a R\$ 18 bilhões. O compromisso assumido pelo ministro da Fazenda, no início da semana, quando o movimento dos caminhoneiros ainda não havia provocado tantos transtornos foi zerar a Cide em troca da reoneração. A renúncia de R\$ 1 bilhão seria compensada com a volta da tributação sobre a folha, que daria uma receita extra de até R\$ 3 bilhões este ano.

MAIS CORTES NO ORÇAMENTO

A partir do momento em que a Câmara decidiu passar por cima do governo e incluir o PIS/Cofins na medida, a conta ficou desequilibrada. Os técnicos passaram a alertar para a necessidade de encontrar fonte de receitas para cobrir a conta, caso contrário, haveria desrespeito à Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Os integrantes da área econômica apostam que o Senado deve derrubar a desoneração do PIS/Cofins aprovado pela Câmara. Assim, a maior preocupação passa a ser subvenção ao diesel. Para ressarcir a Petrobras até o fim do ano, será preciso publicar duas medidas provisórias (MP), uma com um pedido de crédito extraordinário de R\$ 4,9 bilhões, e outra para criar o programa de subvenção, uma vez que isso é uma exigência da LRF.

Embora pedidos de crédito extraordinário não estejam submetidos ao teto de gastos, o governo poderá ter de fazer um corte em outra rubrica para cobrir a conta. Além do teto, o governo tem meta de resultado primário para cumprir (hoje um déficit de R\$ 159 bilhões). Assim, para ficar dentro da meta, o governo terá que ajustar o Orçamento já apertado por despesas obrigatórias para poder subsidiar o benefício aos caminhoneiros. Segundo técnicos, existe hoje uma folga de R\$ 5,726 bilhões no Orçamento em relação à meta do ano. Assim, uma possibilidade seria “queimar” essa reserva para passar dinheiro à estatal. Se isso não for suficiente, contudo, outros cortes terão que ser feitos.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Rennan Setti

Título: Para analistas, subsídio ao diesel agrava déficit e envia sinal ambíguo

Medida para segurar preço reflete governo no ‘corner’, diz economista

A solução encontrada pelo governo para reduzir a periodicidade dos reajustes nos preços do diesel pode agravar os déficits nas contas públicas do país, dizem

analistas. O governo fechou um acordo com organizações de caminhoneiros para garantir que o preço do diesel só seja reajustado a cada 30 dias. A União vai compensar a Petrobras por eventuais perdas no valor de venda do combustível, usando recursos do Orçamento, ou seja, dinheiro do contribuinte. Para a economista Ana Carla Abrão, sócia da consultoria Oliver Wyman e ex-secretária de Fazenda de Goiás, pior do que o impacto fiscal de curto prazo é a sinalização que foi dada pelo governo. O pacote, segundo ela, tornou ambíguo o discurso oficial.

— Embora não tenhamos margem para absorver o impacto fiscal, e por isso eu imagino que a equipe econômica trabalhe para ver como compensá-lo, o que é mais relevante é a trajetória. Precisamos justamente resolver problemas e disfunções que foram criadas no passado e que, no caso particular dos combustíveis e da Petrobras, vinham em uma trajetória de correção. Agora sinalizamos de uma forma ambígua o que o país de fato quer como política pública. Às vezes, essas ações setoriais não consideram a dimensão do todo. Essas, em particular, afetam todas as áreas e níveis da federação em um país que está vivendo uma crise fiscal inédita — afirmou Ana Carla, após participar do seminário “O Brasil que o próximo presidente encontrará”, organizado pela Oliver Wyman e pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

— Como vamos lidar com as restrições que virão, já sabemos, lá na frente, tanto no teto (de gastos, que limita o crescimento da despesa pública à inflação do ano anterior) como na regra de ouro (o governo não pode se endividar para cobrir gastos correntes, só investimento)? Como vamos comunicar a sociedade dos custos que terão que ser pagos? Segundo a economista, ao atender aos interesses de um setor específico, o governo deixou em aberto a discussão sobre o interesse público. — O que vai dominar? O interesse público ou o interesse privado, específico, setorial? Essa é a discussão que precisamos fazer.

Quem será beneficiado por essa política pública e por essas isenções e quem é que vai pagar essa conta? Para Zeina Latif, economista- chefe da XP Investimentos, deve crescer a dependência do Executivo de medidas aprovadas pelo Congresso para fechar as contas públicas. — O próximo presidente vai estar absolutamente dependente do Congresso, precisando negociar o tempo todo créditos extras. O Congresso vai exigir contrapartidas. Por outro lado, para não perder credibilidade, terá de passar reformas que vão além da reforma da Previdência, que não oferece ganho de curto prazo suficiente para dar conta do problema.

O próximo presidente já entra frágil. Ele terá que vir com uma agenda econômica muito sólida, não vai ter lua de mel. Zeina também pondera que o custo fiscal no acordo era inevitável, já que o governo foi colocado no corner pelos grevistas. — O movimento foi forte, aparentemente não só dos

autônomos, mas com participação das empresas. Havia um risco grande de abastecimento. Então, nessas condições, o governo não tem como simplesmente dizer que não cede a chantagem, que vai manter o que tem que fazer e que a Petrobras tem autonomia e é soberana. Você chega a uma situação em que o governo fica sem opções. Alguém ia ter que ceder nessa história. O governo ficou em corner. O impacto fiscal existe, mas não sabemos muito bem, porque, por um lado, aumenta os dividendos recebidos pela União da Petrobras por causa do alta no preço dos combustíveis. Esse impacto fiscal é ruim para o país, mas seria inevitável — afirmou.

Thais Zara, economista-chefe da Rosenberg Consultores Associados, alerta que esse custo fiscal ocorre em um cenário de contas públicas já bastante deterioradas. — Este ano, o teto de gastos não representa um problema, mas como temos déficits fiscais elevados e dificuldade de cumprir as metas. O governo mencionou que tentará achar uma receita alternativa, mas não sabemos ainda qual será.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bruno Rosa e Rennan Setti

Título: Alívio para caminhões deve elevar pedágio nas estradas

Contratos terão de ser revistos, e tarifa pode subir para carros

A promessa do governo federal de negociar com estados para não cobrarem o pedágio dos eixos suspensos de caminhões vazios mexe em um tema sensível da regulação de rodovias privatizadas, o que pode afastar investimentos privados no setor justamente num momento de estrangulamento dos recursos públicos para a infraestrutura, avaliam especialistas. A prática, hoje, na maioria dos estados é cobrar o pedágio pelo tamanho do automóvel, ou seja, de acordo com o número de eixos. Os caminhoneiros alegam que, quando trafegam sem carga, ou seja, com o terceiro eixo suspenso, deveriam pagar tarifa menor. O problema é que, para por em prática a isenção da tarifa para o eixo suspenso de caminhões vazios, será preciso repactuar contratos de concessões de rodovias estaduais privatizadas, o que pode elevar o pedágio para os demais usuários.

Em 2015, após pressão dos caminhoneiros, o governo permitiu a isenção da cobrança sobre o eixo suspenso em rodovias federais e estaduais. Porém, os estados, para suas rodovias sob concessão, continuaram cobrando a taxa. Segundo fontes do setor, o principal alvo de queixas dos caminhoneiros são as rodovias do Paraná e de São Paulo. No caso do Rio de Janeiro, as principais rodovias privatizadas são federais, como Rio-Petrópolis, Rio-Teresópolis e Nova Dutra. — Se os estados permitirem a isenção dos pedágios, os contratos de

concessão terão de passar por uma renegociação. E isso vai aumentar o valor das tarifas para todos os usuários. Alguém vai pagar a conta para atender a apenas uma categoria. Os contratos de concessão das rodovias preveem que qualquer eixo é cobrado — disse uma fonte ligada às concessionárias.

MAIOR INSEGURANÇA JURÍDICA

Para Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, a sinalização do governo de que vai interferir na cobrança de pedágio pode inibir o investimento privado no setor. — Essas medidas não fazem sentido, porque vão aumentar o risco regulatório e a insegurança jurídica, que já não são baixos. Ao fazer isso, você afasta o único investimento que vai sobrar, que é o privado. O investimento vai caber ao setor privado, porque o setor público não terá capacidade. A menos que ocorra uma dura reforma fiscal. Ou você cria um ambiente mais receptivo para o investimento privado ou continuaremos com uma taxa de investimento basal. Frischtak criticou ainda a decisão do governo de ceder aos pleitos do caminhoneiro antes do fim da greve: — O governo cedeu muito mais do que seria razoável e antes de a greve terminar. A sequência deveria ser a oposta. Primeiro normaliza-se a situação e, depois, se leva adiante o compromisso. A negociação foi infeliz. Segundo analistas, a isenção da tarifa sobre o eixo suspenso é polêmica, pois os sistemas de pedágio das rodovias não conseguem detectar se o caminhão está cheio ou vazio.

— É uma dificuldade saber se o caminhão está cheio ou vazio, pois todos são lacrados. Desde 2015, os estados não permitiram a isenção do pedágio — afirmou um executivo do setor. Para Zeina Latif, economista-chefe da XP Investimentos, o acordo do governo com os caminhoneiros não deveria interferir em outros setores econômicos: — É um equívoco. Você abre um precedente, quebrando contrato. Quem é que vai entrar em uma concessão? Em nota, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) afirma que, em 2015, quando o governo federal deixou de cobrar pedágio sobre os eixos suspensos, houve o “reequilíbrio econômico-financeiro nas tarifas de pedágio das concessões federais”. Segundo a ABCR, se a mesma medida for adotada nas concessões estaduais, também será preciso rever esse equilíbrio financeiro, o que poderá ser feito “por ajuste na tarifa ou pela extensão de prazo dos contratos”.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: A VISÃO DE: Edmar de Almeida, da UFRJ, e Adriano Pires, do CBIE

Título: Palavra de especialistas

SUBSÍDIO AO DIESEL É QUASE UMA RETOMADA DA ‘CONTA-PETRÓLEO’

A decisão do governo federal de criar mecanismos para que os preços do diesel só sejam alterados a cada 30 dias é considerada por especialistas um grave retrocesso na política energética do país. Para eles, além da volta de subsídios, a medida na prática representa a retomada da “conta-petróleo”, mecanismo que existia antes da abertura do mercado de combustíveis. Na conta-petróleo, a Petrobras contabilizava a diferença entre o valor pago pelo óleo importado e o de venda dos combustíveis no país, cujos preços eram controlados pelo governo federal. Edmar de Almeida, do Instituto de Economia da UFRJ, e Adriano Pires Rodrigues, do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), destacaram que a medida vai dificultar os planos da Petrobras de vender participações de 60% em quatro refinarias.

— Isso cria uma instabilidade regulatória e insegurança jurídica muito grande. Os recursos virão de dotação extraordinária, mas nada garante que o governo vai fazer esses pagamentos mensais para a Petrobras. É uma “conta-diesel” que está sendo criada, como no passado existia a “conta-petróleo”. É fácil criar, difícil é executar — disse Pires. Almeida, por sua vez, destaca que, pela fórmula encontrada pelo governo, está se criando um subsídio para todo contribuinte brasileiro transferir recursos para os consumidores de diesel. Para o economista, o governo deveria usar os tributos como instrumento para reduzir os preços do combustível.

Segundo os especialistas, não está claro como ficarão as importações de diesel. Hoje, cerca de 20% do mercado são atendidos por terceiros, enquanto a Petrobras fica com 80%. Para executivos do setor, as importações ficarão inviabilizadas com o congelamento dos preços da Petrobras no diesel. — Outras empresas que atuam no mercado também terão a “conta-diesel”? E metade das importações do diesel são feitas pela Petrobras. Como ficarão esses gastos? A companhia vai contabilizar como prejuízo em seu balanço? — perguntou Almeida. O economista da UFRJ também teme que o governo federal tenha dificuldades em pagar à Petrobras os valores devidos pelas variações dos preços mensais do diesel: — A chance de dar errado é muito grande, pois o governo não tem dotação orçamentária para isso. E os preços do petróleo e câmbio são muito voláteis. (Ramona Ordoñez)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Impactos no dia a dia

País cancela voos e tem 12 aeroportos sem combustível

BRASÍLIA - Pelo menos 115 voos em todo o país foram cancelados ontem em decorrência da falta de combustível de aviação nos aeroportos, causada pela greve dos caminhoneiros. A maior parte dos voos cancelados é da Latam (47) e da Azul (38). A Avianca cancelou 26 voos. Para hoje, a Azul já avisou o cancelamento de dez voos. O querosene de aviação acabou em 12 terminais. O aeroporto de Brasília cancelou 47 voos, e outros 37 saíram fora do horário. Aviões que pousarem no aeroporto e que necessitem de abastecimento ficarão em solo até o fornecimento de combustível ser normalizado. Nos terminais administrados pela Infraero, onze ficaram sem combustível, incluindo os de seis capitais: Palmas, Goiânia, Maceió, Recife, Vitória e João Pessoa. Mesmo cenário em Carajás (PA), São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA) e Juazeiro do Norte (CE). (Manoel Ventura)

Cidades têm colapso com filas e falta de combustível

A Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) indica que na cidade do Rio, em Salvador, no Distrito Federal e na região de Santos (SP), mais de 90% dos postos estão sem produtos para atender à população. Já em Porto Alegre, não há mais combustíveis líquidos. O Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis, Lubrificantes e de Lojas de Conveniência do Município do Rio de Janeiro (Sindicomb) informou que a cidade vive uma grave crise no abastecimento de combustíveis. Em 70 postos pesquisados, somente um, na Avenida Atlântica, em Copacabana, ainda oferece, provavelmente com estoque até amanhã, somente diesel. Os donos de postos já somam prejuízos. Em um deles, em São Cristóvão, a falta de gasolina e etanol já causou um prejuízo de cerca de R\$ 100 mil. (Gabriel Martins e Pollyanna Brêtas)

Feiras vazias e frutas para disfarçar falta de legumes

Nas feiras livres do Rio, o cenário ontem era de abandono. Sem mercadorias, muitos comerciantes sequer apareceram na feira da Rua Engenheiro Moacir Reis, em Laranjeiras, na Zona Sul. De acordo com os frequentadores, mais de 15 vendedores não foram trabalhar. As poucas barracas montadas estavam praticamente vazias. Apenas um vendedor que tem produção própria vendia hortaliças. Nos supermercados da cidade, a estratégia para disfarçar a falta de produtos hortifrutigranjeiros é encher as prateleiras com frutas que estavam no estoque. Uma filial do Extra na Tijuca chegou a retirar algumas gôndolas do setor de hortifruti. Algumas das que sobraram estavam completamente vazias. No SuperPrix, no mesmo bairro, frutas também foram colocadas nos lugares antes destinados a verduras e legumes. (Marcela Sorosini)

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Victor Calcagno****Título: Greve coloca em risco mais de 1 bilhão de animais**

Sem ração, aves e suínos devem morrer nos próximos dias

Um bilhão de aves e 20 milhões de suínos podem morrer nos próximos dias devido à falta de ração, em decorrência da greve dos caminhoneiros, informou ontem a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Bloqueios realizados por caminhoneiros que interrompem o transporte de ração e de animais vivos permaneceram ontem, apesar do acordo anunciado pelo governo e a categoria na quinta-feira. Segundo a Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), o país deixou de exportar, ao longo dos últimos dias, 25 mil toneladas de carnes suína e de frango, o correspondente a cerca de US\$ 60 milhões de dólares. “A mortandade de animais é iminente, e há risco de canibalização”, alertou o comunicado da ABPA.

O número de unidades cuja atividade foi suspensa aumentou de 129 para 152 na quarta. “A situação é caótica. Empresas poderão fechar pelos prejuízos causados pela paralisação”, afirmou a entidade. Nas granjas, relatos de canibalismo entre aves alertaram para a situação de carência de alimentos na produção. Além disso, os animais, que não seguiam para o abate, acumulavam-se em espaço reduzido. Em nota na quinta-feira, a ABPA já havia alertado para o “risco iminente de fome” para suínos e aves, o que poderia culminar em mortandade. Ao todo, 120 unidades processadoras de carnes já suspenderam as atividades em decorrência dos protestos.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Bruno Rosa****Título: Acordo vai onerar contribuintes e mudar regras de concessões**

Ações prometidas pelo governo afetam ainda os fretes da Petrobras

O acordo firmado entre o governo e nove sindicatos e confederações de trabalhadores do setor de transporte, para tentar uma trégua na greve dos caminhoneiros, prevê medidas que vão onerar os contribuintes e iniciativas que mudam pontos sensíveis da regulação de estradas concedidas à iniciativa privada, alertam especialistas. Alguns tópicos tratam ainda da rotina da Petrobras na contratação de fretes. A principal queixa dos caminhoneiros é o custo do diesel, que subiu 15,45% nos últimos 12 meses, refletindo a alta do

dólar e do petróleo. Veja os principais pontos acordados e suas possíveis consequências.

ALÍVIO TRIBUTÁRIO

O governo vai zerar a alíquota da Cide para o diesel em 2018. A Cide responde por cerca de 1% do preço do diesel vendido nas bombas. Com a medida, haverá uma renúncia fiscal de R\$ 1 bilhão. O governo negociou com o Congresso a reoneração da folha de pagamento de 28 setores da economia para compensar a renúncia fiscal com a Cide. Mas a reoneração já era prevista antes para equilibrar as contas públicas. O governo prevê que este ano o país terá déficit de R\$ 159 bilhões nas contas públicas. E o setor de transporte rodoviário de carga foi excluído do fim do alívio tributário sobre a folha de pagamentos. Os caminhoneiros também exigiam a redução em 50% do ICMS, tributo cobrado pelos governos estaduais. Alguns estados, como o Rio, anunciaram redução na alíquota. Segundo o governador Luiz Fernando Pezão, a alíquota será diminuída de 16% para 12%. Mas especialistas alertam que a medida pode agravar o rombo fiscal dos estados.

PREÇO DO DIESEL

A redução no preço do diesel de 10%, que a Petrobras havia anunciado por 15 dias, será estendida por um prazo adicional de 15 dias. E, a partir de agora, os reajustes dos preços do diesel serão feitos apenas uma vez por mês. O governo vai compensar a Petrobras por eventuais perdas, já que a política de preços da estatal prevê oscilações diárias. Essa compensação será feita com recursos do Orçamento, ou seja, com dinheiro do contribuinte, a um custo de R\$ 4,9 bilhões.

PEDÁGIO

O governo federal vai negociar com os estados para não haver cobrança de pedágio sobre o chamado “eixo suspenso em caminhões vazios”. O acordo prevê que, se os governos estaduais não aderirem a essa prática, “a União adotará as medidas judiciais cabíveis”. Em nota divulgada na manhã de ontem, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), que diz reunir 1 milhão de motoristas, afirmou que a cobrança do pedágio sobre o eixo suspenso ocorre nos estados de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Espírito Santo, Mato Grosso, Bahia, Pernambuco e Minas Gerais. Mas há muitas rodovias estaduais privatizadas nesses estados, e os contratos de concessão normalmente preveem que todos os eixos são cobrados no pedágio. Segundo especialistas, se os estados permitirem a isenção da cobrança sobre o eixo suspenso, será preciso repactuar os contratos com as concessionárias, o que deve levar a um aumento da tarifa para todos os usuários.

FRETES DA PETROBRAS

A Petrobras hoje só contrata caminhões com menos de cinco anos de fabricação para trafegar combustíveis. Mas o governo se comprometeu a solicitar à Petrobras que siga uma resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que, na prática, segundo especialistas, libera o uso de caminhões mais antigos. O governo também afirma que vai “buscar junto à Petrobras” liberar o uso pela estatal de transportadores autônomos. Mas, atualmente, o regime de contratação da Petrobras impede o uso de autônomos. As regras da estatal visam a garantir a segurança no transporte de combustíveis.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Manoel Ventura****Título: Conta de luz ficará mais cara em junho**

Chuva abaixo da média faz Aneel aplicar a bandeira vermelha 2

BRASÍLIA - As contas de luz ficarão mais caras em junho. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou nesta sexta-feira que irá aplicar a bandeira tarifária vermelha no patamar 2 no próximo mês. Com isso, haverá uma cobrança extra de R\$ 5 a cada 100 quilowatts-hora (kWh) consumidos. Será a primeira vez neste ano que a bandeira vermelha 2, a mais cara desse sistema, é aplicada. Em maio, vigora a bandeira amarela, com a cobrança de R\$ 1 a cada 100 kWh. A mudança ocorreu por conta do início do período seco e das chuvas abaixo da média nos reservatórios de hidrelétricas. “Com o fim do período úmido, os reservatórios do Sul apresentaram redução de volume provocando o aumento do risco hidrológico (GSF) e o preço da energia no mercado de curto prazo (PLD).

Além disso, a previsão de chuvas é baixa quando comparada à média histórica”, informou a Aneel. O sistema de bandeiras sinaliza o custo real da energia gerada. A cor da bandeira é impressa na conta de luz (vermelha, amarela ou verde). Quando chove menos, por exemplo, os reservatórios das hidrelétricas ficam mais vazios e é preciso acionar mais termelétricas para garantir o suprimento de energia no país. Nesse caso, a bandeira fica amarela ou vermelha, de acordo com o custo de operação das termelétricas acionadas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Editorial****Autor:****Título: Reação tardia**

Depois de ceder a demandas dos caminhoneiros, governo decide usar forças de segurança contra abusos; ação preventiva teria sido mais eficaz

O governo rendeu-se de imediato à chantagem do desabastecimento das cidades, até que fosse tarde demais. Nos termos de sua capitulação quase incondicional, prometeu entregar fundos do Tesouro Nacional aos vitoriosos caminhoneiros e empresas de transporte de carga. Não bastou.

Mantido o tumulto em todo o Brasil, o presidente Michel Temer (MDB) decidiu nesta sexta-feira (25) recorrer a forças policiais e militares, que há muito deveriam estar em operação preventiva.

Manifestantes que impedem o direito de ir e vir e ameaçam o bem-estar da população, privando-a de combustíveis e outros bens essenciais, conseguiram impor ao Planalto — e a um Congresso acovardado e oportunista — concessões orçamentárias que demandariam, no mínimo, análise mais detida.

No afã de conter a paralisação conduzida pelos motoristas, o governo se comprometeu a, entre muitas outras medidas, interromper apolítica de correções diárias do preço do óleo diesel, compensando as perdas da Petrobras com dinheiro do contribuinte.

Tamanha generosidade, irrefletida e insustentável, apenas encorajou a desfaçatez dos grevistas, que mantiveram o país alarmado com suas táticas abusivas.

Governos estaduais e municipais tiveram de tomar atitudes diante das ameaças aos serviços públicos. O prefeito de São Paulo, Bruno Covas (PSDB), decretou estado de emergência na cidade; providência similar se viu em Pernambuco.

Temer, enfim, decidiu empregar os meios a sua disposição — Exército, Polícia Rodoviária Federal e Força Nacional de Segurança Pública — para enfrentar os arruaceiros que bloqueiam estradas.

Afirmou-se, ainda, que a Polícia Federal poderá investigar se está a ocorrer a prática ilegal do locaute, ou seja, um movimento comandado de fato pelas empresas.

Age-se, sem dúvida, com atraso. Desde o início de maio havia manifestações de caminhoneiros, que interrompiam o transporte em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Brasília, Bahia e Paraná. Um sindicato nacional da categoria chegou a entregar um ultimato ao governo, no dia 14. No fim de semana passado, a greve estava declarada.

Dada a negligência, os abusos nas rodovias tiveram livre curso desde a manhã de segunda (21). O custo da inação vai da falta de gasolina e querosene de aviação à entrega de recursos escassos do Orçamento a um grupo de interesse privado.

O poder público —governo federal à frente, mas não sozinho— tardou e falhou. Os ânimos se exaltaram, a desordem está espalhada e a remoção de milhares de caminhões das estradas será um trabalho complexo. Resta impor, sem excessos, mas com firmeza, a autoridade de que dispõe em favor da segurança dos cidadãos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Hélio Schwartzman

Título: Simplesmente complexo

Bastou os caminhoneiros pararem por alguns dias para a sociedade ver-se à beira do colapso.

Combustíveis foram o primeiro item a desaparecer, mas produtos perecíveis também sumiram de algumas prateleiras. Serviços essenciais como transporte público, coleta de lixo, policiamento foram reduzidos. E, como é difícil fazer a imaginação parar de trabalhar, logo projetamos situações em que a falta de insumos paralisaria hospitais, termelétricas, o abastecimento de água etc. Prolongue a greve por alguns dias e retornamos à Idade da Pedra.

Como nos tornamos tão vulneráveis? A resposta é simples: complexidade. Há poucas coisas mais complexas do que o funcionamento de uma economia que conecta em redes cada vez mais interdependentes milhões de agentes que atuam de forma autônoma. A ação estratégica de um único indivíduo —um erro de operação em Itaipu, por exemplo— pode parar o país inteiro.

Não nos pusemos nessa posição de fragilidade a troco de nada. A complexidade tem uma face mais positiva que aparece no desenvolvimento tecnológico e na produtividade. As interdependências que nos tornam reféns do imponderável também fazem com que avanços, mesmo que incrementais, tenham impacto positivo exponencial.

A rapidez do computador para fazer contas permite a criação de programas mais sofisticados, que ajudam a produzir componentes mais eficientes, que melhoram a performance dos computadores, que... Ao final do processo, produzimos mais utilizando cada vez menos recursos, o que é a definição de prosperidade.

Essa dupla natureza da complexidade fez com que surgissem nos últimos anos tanto profetas do caos, como o matemático John Casti, que preveem o colapso global, quanto médiuns da abundância, a exemplo de Eay Kurzweil e Peter Diamandis, que apostam que estamos próximos do nirvana tecnológico. O mais intrigante é que as duas correntes antagônicas podem estar certas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: André Singer

Título: Jogando diesel nas eleições

Os caminhoneiros mostraram o poder que têm. Em poucos dias de protesto, começou a faltar combustível, o preço de alimentos subiu, remédios sumiram de prateleiras. Temer decidiu chamar, de novo, os militares, criando um fato político maior.

Antes mesmo da decisão do presidente, a crise do combustível tendia a se tornar o eixo da pré-campanha eleitoral. Com isso, qualquer candidatura governamental sofreria desgaste, pois ainda que a intervenção das forças de segurança afugente o caos, dificilmente o Planalto será perdoado por ter deixado a situação chegar onde chegou.

À direita do governo, Jair Bolsonaro (PSL) postou vídeos de apoio ao movimento grevista. Por outro lado, há fotos, na internet, de caminhoneiros paralisados, pedindo intervenção militar. Parece contraditório, mas certa radicalização reivindicativa combina com a fantasia de que uma autoridade forte seja capaz de resolver tudo por cima.

Evitando compromisso com a paralisação, os candidatos mais ao centro buscaram mostrar moderação. Geraldo Alckmin (PSDB) acha que “faltou diálogo” e defendeu reajustes espaçados e previsíveis do diesel. Na mesma linha, Marina Silva (Rede) criticou o Executivo por não se antecipar aos fatos.

Do outro lado da cerca ideológica, Ciro Gomes (PDT) afirmou que a atual política de preços da Petrobras contraria a sua razão de ser, que é a de servir aos interesses do país, não a de seus acionistas. Chegou a dizer que a companhia seria reestatizada, caso vencesse a eleição. Anota do PT, cujo candidato está preso em Curitiba, vai um pouco mais longe, declarando que o protesto era “justo”, depois de 229 aumentos de preço em dois anos.

Guilherme Boulos (PSOL) também deu solidariedade aos caminhoneiros, mas sem mencionar, como fizeram os petistas, que grandes empresas de transporte

“se aproveitaram do movimento para realizar um locaute”. O candidato mais à esquerda tampouco se ocupou de alertar para a possibilidade de “aventuras autoritárias”, o que consta do texto emitido pelos apoiadores de Lula.

Em condições normais, o eleitorado tenderia a escolher aquele em quem identificasse maiores chances de, no futuro, evitar situações como esta. No contexto atual, os desdobramentos são imprevisíveis.

Diante do que tenho escrito nesta coluna, devo assinalar que a prisão do ex-governador mineiro começa a equilibrar a triste balança de punições imposta pela Justiça aos três maiores partidos do país. A inclusão dos tucanos no rol dos detidos, na qual só havia petistas e emedebistas, parece fazer parte de uma busca de legitimidade que se acentuou com a prisão de Lula. Vamos ver até onde vai.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daneila Lima

Título: Pare enquanto é tempo

Painel :

Nas últimas 48 horas, ao menos três governadores entraram em contato com o Planalto manifestando preocupação com a guinada no discurso dos caminhoneiros e seus apoiadores nas redes sociais, que passaram a falar contra a corrupção e o governo emedebista. Eles cobraram uma posição enérgica para prevenir um levante nas ruas. Luiz Fernando Pezão, do Rio, chegou a enviar vídeos de convocatórias em defesa de uma intervenção militar a ministros da confiança de Michel Temer.

Sem reprise

Os governadores temiam principalmente que o agravamento do desabastecimento em seus estados provocasse uma reedição dos protestos que, em 2013, derrubaram a popularidade não só do governo federal, mas de políticos de maneira geral.

Vigiai

Auxiliares do presidente dizem que o Planalto passa por um teste de resistência. Eles esperam arrefecimento significativo da crise em dois ou três dias. Esses integrantes do governo avaliam que o uso das Forças Armadas foi uma cartada alta, mas inevitável.

Vigiai 2

O flerte de grupos de caminhoneiros com o discurso de saneamento da política por meio de um golpe militar não passou batido.

Lei e ordem

Diumar Bueno, presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, diz que o movimento não tem veia interventora, mas admite que o assunto aparece nos grupos. Afirmo que não há entidade que controle toda a categoria, mas pondera: “Caminhoneiro é trabalhador. Não anarquista”.

Do próprio remédio

Diumar sentiu na pele os efeitos de sua mobilização. Ele contou que seu voo de Brasília para o Paraná, nesta sexta (25), foi cancelado por falta de combustível.

Para chocar

Temer assistiu a um vídeo com imagens de canibalismo entre animais, que se atacavam por falta de alimentos. O material foi levado pelo ministro interino da Agricultura, Eumar Novacki, a pedido da ABPA (Associação Brasileira de Proteína Animal).

Larga escala

Ricardo Santin, diretor-executivo da ABPA, disse a Novacki que mais de 50 milhões de aves morreram desde o início da paralisação. Hoje, 1 bilhão esperam nos aviários os insumos parados nos bloqueios

Eu garanto

Nas reuniões que teve com aliados no Congresso, o presidente Michel Temer fez questão de ressaltar que, por ele, Pedro Parente não deixará de forma alguma o comando da Petrobras.

Panos quentes

Integrantes do PSDB se alarmaram com o ataque especulativo patrocinado por partidos da oposição, como PT e PSOL, contra o chefe da estatal. O ex-presidente Fernando Henrique Cardoso foi acionado para entrar no circuito e acalmar Parente.

Dois gumes

Líderes da base do governo alertam que, ao recorrer ao uso das Forças Armadas, Temer abraçou o risco de confrontos que poderiam estimular a adesão de outros setores ao movimento.

Mapa da guerra

Pré-candidatos à Presidência fizeram pesquisas para medir o apoio nas redes sociais aos caminhoneiros. Um dos partidos que monitorou o debate diz que 53% das menções foram positivas e apenas 10% negativas. O restante, permaneceu neutro.

rindo da cara do perigo

Quase 30% das citações ao assunto nas redes vieram de piadas.

Nem do avesso

O bate-cabe-ça que seguiu a aprovação pela Câmara da redução das alíquotas de Pis/Cofins acabou de vez com a boa convivência entre Temer e o presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ).

Fronteira

Maia se sentiu desrespeitado pelo alarde que o Planalto fez em torno do erro que cometeu ao calcular o impacto da medida. Disse a aliados que está do lado certo, o do povo, que não aguenta mais pagar tributos.

Sinal verde

Auxiliares do governo de SP acreditam que o estado deve concordar com a política de diminuição de ICMS para reduzir o preço dos combustíveis.

Tiroteio

Quando se esquece que a prioridade é o encurtamento das distâncias sociais, degingola. Estômago vazio tem pavio curto

De Ayres Britto, ex-presidente do STF, sobre o levante que parou o país e engoliu a agenda do governo Michel Temer e da Petrobras

com Thais Arbex e Gabriela Sá Pessoa

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Colunas**Autor:** Marcos Sawaya Jank**Título:** Paralisação deveria servir para colocar práticas e políticas no rumo

Foi chocante ver cenas de animais morrendo de fome ou se canibalizando por falta de ração nas granjas. Uma imensa crueldade num país que tem as melhores condições para produzir alimentos e uma das matrizes energéticas mais diversificadas- petróleo, gás natural, água, sol, ventos e biomassa.

Mas num país tão rico não precisamos mais do que três dias para começar a faltar combustível e comida, num processo autofágico no qual um setor faz uma greve para tentar solucionar o seu problema e ao fechar estradas canibaliza todos os demais, com lances de extremo prejuízo e crueldade.

Estonteado, o governo recorre a medidas paliativas para remendar os equívocos do passado.

Incentivos excessivos para vender veículos no início da década fazem com que a sobra de caminhões nas estradas, após anos de recessão, gere margens negativas nos fretes.

O Estado pesado e ineficiente, incapaz de avançar nas reformas fiscal e previdenciária, tem de recorrer a aumentos sistemáticos dos impostos. É por isso que nossa gasolina e nosso diesel estão entre os mais caros do planeta.

O congelamento populista do preço dos combustíveis no governo petista causou forte prejuízo à Petrobras e detonou o setor sucroenergético. A variação de preços dos derivados de petróleo seguindo o mercado externo é a escolha correta, que causa menos distorções. Mas talvez deveria estar acoplada a uma política tributária contracíclica nos combustíveis: aumentos expressivos do petróleo gerariam reduções automáticas dos tributos incidentes e vice-versa. Pesos e contrapesos são fundamentais.

É imprescindível estimular a produção e a concorrência dos combustíveis, dos fósseis aos renováveis, acabando com o monopólio da Petrobras no refino de petróleo, setor em que o país carece de investimentos. Aliás, passou da hora de privatizar esse paquiderme. Nos anos 1990, Roberto Campos foi nosso Nostradamus falando sobre a Petrossauro, mas ninguém ouviu. Vale resgatar cada um de seus magníficos augúrios.

A greve dos caminhoneiros é mais uma crise que nocauteia a economia, mas que deveria servir para colocar a política pública no rumo certo, em vez de retroceder.

Primeiro, congelar ou administrar artificialmente preços dos combustíveis nunca foi ou será solução. Mas é fundamental encontrar mecanismos transparentes para lidar com flutuações abruptas do petróleo, para cima ou para baixo.

Segundo, não é possível que greves ou protestos, por mais legítimos que sejam, levem a uma baderna generalizada, uma terra sem lei, que para fábricas, afeta a vida dos doentes, mata animais de fome e nos obriga a jogar produtos perecíveis no lixo.

Países minimamente sérios jamais permitem greves que bloqueiam estradas vitais, paralisando a economia.

Isso é inadmissível e mostra por que Bolsonaro cresce nas intenções de voto, com o seu discurso de uma nota só: “Ordem é progresso”. Não é só isso, mas é o que ele repete, e repete.

Terceiro, é um equívoco achar que a solução do problema está apenas nas mãos falidas e cambaleantes do Estado. Não há dúvida de que a greve tem relação direta com políticas públicas equivocadas. Mas ela já estava anunciada havia tempos, e os interessados do setor privado poderiam tê-la evitado. O frete dos caminhoneiros não deveria ser um problema de Estado, que agora cai nas costas já lanhas do contribuinte.

A sociedade brasileira continua depositando a solução dos seus problemas no governo, materializado na figura de algum “salvador da pátria” sempre improvisado e imediatista.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Mônica Bergamo

Título: A Última Que Morre

O governo deu ordem à AGU (Advocacia-Geral da União) para esperar até o meio-dia da sexta (25) antes de entrar no STF (Supremo Tribunal Federal) com pedido de liminar para a desobstrução das estradas. Esperava uma resposta positiva dos caminhoneiros às negociações da noite anterior, quando chegou a anunciar o fim da greve.

Boa tarde

Diante da resistência dos motoristas, decidiu entrar com o pedido de liminar para inclusive poder usar a força contra eles.

NA PARALELA

Já a PRF (Polícia Rodoviária Federal) alertou o órgão de que era necessário pedir também a liberação dos acostamentos. Para impedir o cumprimento das 22 liminares que o governo já tinha obtido determinando a desobstrução das vias, os caminhoneiros se afastavam para o lado das estradas. Mas seguiam dificultando o tráfego.

Plano b

E a Câmara já estuda fórmulas para baixar também os impostos sobre o gás e a gasolina. Nada será feito, no entanto, enquanto não for encontrada receita para subsidiar a redução. A margem de manobra é estreita.

Quem sabe

Uma das ideias é usar a receita extra com os royalties do petróleo, que cresceu 38,5% com a alta do barril.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Governo quer Exército contra paralisações

Michel Temer autoriza uso das Forças armadas para garantir lei e ordem; manifestantes permanecem nas estradas

Diante da continuidade dos protestos dos caminhoneiros nesta sexta-feira (25), o poder público agiu em diferentes frentes para tentar desmobilizar a manifestação por meio de ações policiais e judiciais. Os manifestantes, no entanto, permaneceram nos acostamentos em mais de 500 pontos em rodovias em 25 estados e no DF.

O presidente Michel Temer anunciou um plano de segurança que autorizou o emprego das Forças Armadas para liberar as estradas federais.

“Comunico que acionei as forças federais de segurança para desbloquear as estradas. E solicitei aos senhores governadores que façam o mesmo”, disse o presidente.

“O governo terá coragem de exercer sua autoridade em defesa do povo brasileiro.”

O governo, que avalia a suposta participação de empresários no movimento, ainda editou decreto que estabelece a aplicação da GLO (Garantia da Lei e da Ordem) em todo o país, ameaçou decretar o confisco temporário de caminhões e disse ter lista de 20 dirigentes de empresas para serem investigados.

Em outra frente, o ministro Alexandre de Moraes, do STF (Supremo Tribunal Federal), autorizou o uso da força para desbloquear rodovias. A decisão foi tomada em caráter cautelar (preventivo), a pedido da Presidência da República.

A GLO, que permite o uso das Forças Armadas para desbloquear rodovias, entrou em vigor nesta sexta e vale até o dia 4 de junho.

Com a medida, ministros anunciaram ainda no início da noite desta sexta-feira, a liberação do acesso à Reduc (Refinaria Duque de Caxias), no Rio de Janeiro, e ao porto de Santos, em São Paulo.

Disseram ainda que o número de obstruções em rodovias já havia sido reduzido em 45%. Restavam 519 bloqueios até a noite desta sexta, mas nenhum deles representava obstrução total de estradas.

Tratando a greve como “guerra” o ministro Eliseu Padilha (Casa Civil) disse que o movimento está diminuindo, apesar da circulação de informações que dizem o contrário. “A primeira vítima da guerra é a verdade.”

Segundo reportagem da BBC, que tinha uma equipe na Reduc, a ação descrita pelo governo não surtiu efeito. Os caminhoneiros permaneciam no local. O protesto no local não obstruiu a estrada, mas impediu a entrada de caminhões-tanques.

A polícia do Exército esteve no local, com viaturas e motocicletas para escoltar um caminhão-tanque para assegurar o abastecimento do Exército, descreveu a BBC.

Os manifestantes permaneceram nos acostamentos das estradas de todo o país, em sua maioria, sem impedir o trânsito, seguindo recomendações das entidades de transportes.

No início da tarde, o presidente da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), José da Fonseca Lopes, afirmou que o acordo firmado por outras entidades para pôr fim à mobilização e o uso da força não conseguiriam acabar com a paralisação e que “pode correr sangue”, a depender do emprego de força.

Mais tarde, a entidade contemporizou. Divulgou nota para pedir que os caminhoneiros deixassem as vias livres. “Preocupada com a segurança dos caminhoneiros envolvidos, [a Abcam] vem publicamente pedir que retirem as interdições nas rodovias, mas mantendo as manifestações de forma pacífica, sem obstrução.”

Em vídeo divulgado por sua assessoria, o presidente da CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), Diumar Bueno, criticou Temer e disse que as lideranças que participaram de reunião em Brasília não se comprometeram a pôr fim às paralisações.

A entidade divulgou que foram registrados 550 pontos de protestos. Às 18h, 25 estados e o Distrito Federal tinham algum tipo de ato —a maioria absoluta sem interdições.

Os manifestantes acampados nas estradas também demonstravam insatisfação com a proposta do governo e uso da força policial.

Mesmo com a informação circulando pelo WhatsApp de que o governo autorizou o uso do Exército, os caminhoneiros reunidos próximos à entrada de um posto de gasolina na rodovia Régis Bittencourt, em Embu das Artes (SP), prometiam não deixar a paralisação.

“Vamos ficar até resolver. Não tem data. A gente veio na quarta para ficar até quinta e ficamos também na sexta. Se for preciso ficar no fim de semana, na semana que vem, vamos ficar”, disse o caminhoneiro autônomo William Batista, 32, que levou seu caminhão para o local às 7h de quarta-feira (23).

O cenário era o mesmo ao longo da BR-381, nos 590 quilômetros que ligam Belo Horizonte a São Paulo. “Tem que estar escrito no diário oficial”, disse o caminhoneiro Lucas Idalécio Lemos da Silva, 32, sobre a redução de impostos anunciada pelo governo.

“Eu queria estar em casa, mas este é o ponto crucial da manifestação. Se desmobilizar agora, não vai dar em nada”, disse Silva, durante o protesto em Betim (MG). Ele é do Rio Grande do Sul.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Eloísa Machado de Almeida

Título: Ao lado de Forças Armadas, STF virou avalista de ações repressivas de Temer

ANÁLISE

Professora e coordenadora do Supremo em Pauta FGV Direito SP

O ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes deferiu uma liminar contra o movimento dos caminhoneiros, determinando a desocupação imediata das rodovias, inclusive com uso de forças da segurança pública, caso necessário.

A decisão impede que o movimento ocupe qualquer lugar nas rodovias, mesmo que parcialmente e para realização de protesto, inclusive no acostamento. A decisão determina, ainda, a aplicação de multas a entidades e aos motoristas pessoalmente, caso resistam a cumprir a decisão.

A arguição de descumprimento de preceito fundamental (ADPF 519) foi proposta pelo presidente Michel Temer um pouco antes do pronunciamento em que creditou “a uma minoria radical” a manutenção da greve mesmo após celebração de acordo. Com a ação judicial, há dúvidas sobre a manutenção dos termos do acordo.

A ação estava baseada em decisões judiciais que negaram a pretensão do governo de ver reintegrada a posse das rodovias e extinta as manifestações.

Para parte dos juízes federais em diferentes regiões do país, a paralisação dos caminhoneiros estaria abrangida pelo direito de manifestação e de greve sem abuso, já que estaria permitida passagens de carros, ambulâncias, garantindo o direito de ir e vir dos cidadãos.

Apenas a hipótese de bloqueio total de rodovias caracterizaria um abuso. A liminar dada por Alexandre de Moraes suspende todas as decisões contrárias aos interesses do governo relativas ao protesto.

A liminar dada por Alexandre de Moraes —único ministro dentre os 11 do STF que foi indicado por Temer— pode ser confrontada com uma jurisprudência do tribunal que tem declarado, ao longo dos anos, que o direito à manifestação é também um direito de incomodar, não cabendo ao Judiciário, ou ao Estado, entrar no mérito de sua legitimidade.

No julgamento sobre a Marcha da Maconha, que interdita a avenida Paulista, o Supremo reconheceu a “legitimidade, sob perspectiva estritamente constitucional, de assembleias, reuniões, marchas, passeatas ou encontros coletivos realizados em espaços públicos (ou privados)”. A greve possui uma disciplina legal mais rigorosa, mas tampouco há um julgamento sobre a abusividade da paralisação.

Mesmo antes de qualquer decisão judicial, Temer decretou mais uma atuação das Forças Armadas em operação de Garantia de Lei e Ordem em todo território nacional, para “prover abastecimento”.

Mesmo tendo sido anunciada em entrevista coletiva por um punhado de ministros, nenhum deles explicou as razões para se adotar medida excepcional que, pela Constituição e pela lei, só poderia ser acionada quando esgotados todos os outros recursos.

Além de todos os problemas, já conhecidos, de se usar as Forças Armadas na segurança pública, a abrangência nacional desse decreto de GLO abre perigoso precedente de presença e emprego de Forças Armadas indiscriminadamente.

A determinação de fim da paralisação surte efeitos imediatos e deverá ser analisada pelo plenário do Supremo assim que possível.

Porém, a decisão liminar parece já garantir a Temer o que ele parecia buscar com a ação: dividir com o tribunal o altíssimo custo de repressão a um protesto que conta com considerável apoio popular.

O tribunal se tornou, por meio de um de seus ministros, avalista de ações de repressão que o governo venha a adotar, inclusive com o anunciado uso de Forças Armada

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Anais Fernandes, Estelita Hass Carazzai e Silas Marti

Título: Incertezas sobre bloqueio afetam Bolsa de SP

Ibovespa recua 1,5% em meio a tensões com a paralisação dos caminhoneiros; Petrobras volta a se desvalorizar

A Bolsa brasileira caiu pelo terceiro dia seguido e perdeu o patamar dos 80 mil pontos nesta sexta-feira (25), em meio a incertezas sobre os rumos da paralisação de caminhoneiros no país.

O Ibovespa, índice que reúne as ações de maior liquidez, recuou 1,53%, para 78.897,66 pontos, menor patamar desde 10 de janeiro. O giro financeiro foi de R\$ 12,3 bilhões. Na semana, o índice acumula queda de 5%, e, no mês, de 8,38%. No ano, porém, a Bolsa ainda sobe 3,27%.

Apesar de o governo ter anunciado na noite de quinta (24) um acordo com representantes da categoria para suspender o movimento por 15 dias, esta sexta seguiu com manifestações por todo o país.

Tampouco animou os investidores a garantia que a equipe econômica deu de que não haverá prejuízos à Petrobras para que os reajustes da petroleira nas refinarias sejam repassados mensalmente, e não mais diariamente.

As ações da estatal, que chegaram a abrir em alta de 4%, foram se deteriorando ao longo do dia. Os papéis preferenciais recuaram 1,3 9%, enquanto os ordinários caíram 0,73%. As ADRs (depósitos de ação negociados nos Estados Unidos) perderam 1,33%.

“Há incertezas aqui dentro sobre o que o governo vai conseguir fazer, o que vão tirar da cartola para solucionar o problema. O trato não convenceu ninguém, nem investidores”, diz Lucas Claro, analista da Ativa Investimentos.

O mercado teme ainda uma eventual nova interferência governamental na companhia, e rumores de uma possível saída do presidente da empresa, Pedro Parente, não se dissiparam por completo.

“Ele é competente e a nova política de preços vinha ajudando muito a empresa. Se ele saísse hoje, seria um baque enorme. Esse é um dos temores, de que o que o governo possa fazer leve o Parente a renunciar”, diz Claro.

Os bancos Merrill Lynch e Credit Suisse rebaixaram as suas notas da estatal para neutro.

“A Petrobras está muito vulnerável”, disse Christopher Garman, diretor da consultoria de risco Eurasia. “Vai ser difícil convencer o investidor de que a nova política de reajuste de preços será levada a ferro e fogo.”

Os prejuízos se estendem à imagem e à confiança no Brasil.

“Infelizmente, esse episódio confirma a incapacidade do governo, em quase todas as instâncias, de fazer o básico para governar o país”, diz Joel Velasco, sócio da consultoria Albright Stonebridge Group, em Washington. “E um país cheio de incertezas.”

O dólar comercial avançou 0,54%, para R\$ 3,669, impactado pela aversão ao risco, mas alinhado com a valorização da moeda americana pelo mudou — avançou sobre 21 das 31 principais divisas. O dólar avista subiu 0,66%, a R\$ 3,661.

Em semana marcada por intervenção mais forte do Banco Central no câmbio, a moeda caiu 2,23%. No ano, no entanto, ainda sobe 10,53%.

Das 67 ações do Ibovespa, 57 caíram, nove subiram e uma ficou estável. As perdas foram lideradas pelas siderúrgicas, na esteira da queda do minério de ferro na China.

A Usiminas caiu 6,15%, a CSN recuou 5% e a Gerdau perdeu 4,17%.

Dados de fluxo continuaram mostrando saída de estrangeiros da Bolsa, com o saldo negativo em maio acumulado até o dia 23 alcançando quase R\$ 4 bilhões.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Opep e Rússia aumentam produção, e petróleo despensa

A Opep (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) e a Rússia devem elevar sua produção de petróleo em até 1 milhão de barris ao dia, para conter uma alta que elevou os preços do petróleo a mais de US\$ 80 por barril e resultou em apelos americanos por moderação.

A decisão de elevar a produção, que deve ser finalizada no mês que vem, representa uma reversão abrupta da posição do cartel e de seus aliados, que vêm reduzindo a produção desde o início de 2017.

A alta na produção deve substituir os suprimentos perdidos quando as sanções contra o Irã e a Venezuela entrarem em vigor.

O petróleo Brent, referência internacional, fechou em queda de 3% nesta sexta-feira (25), a US\$ 76,44. O barril teve desvalorização de 2,6% na semana, a primeira desde de 6 de abril.

O barril WTI caiu 4% nesta sexta, para US\$ 67,88, e 4,77% na semana, a primeira semanal desde a que se iniciou em 27 de abril.

A decisão deve ser vista como vitória para o presidente dos EUA, Donald Trump, que no mês passado atacou a Opep por elevar “artificialmente” os preços e que pressionou os aliados americanos no golfo Pérsico, entre os quais a Arábia Saudita, para garantir que os mercados de petróleo continuem bem abastecidos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:****Título:** Com menos chuvas, conta de luz terá tarifa extra maior em junho

As contas de luz dos brasileiros vão ficar mais caras em junho devido ao acionamento da chamada bandeira tarifária vermelha nível 2, o mais elevado para as cobranças adicionais relacionadas ao mecanismo, informou nesta sexta-feira (25) a Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica).

O sistema tarifário eleva o custo da energia em momentos de escassez de geração, quando podem ser acionadas bandeiras amarela, vermelha ou a vermelha 2 — esta representa um custo adicional de R\$ 5 a cada cem quilowatts-hora consumidos.

A Aneel disse que o maior custo em junho deve-se à redução de volume nos reservatórios das hidrelétricas da região Sul e à previsão de chuvas baixas em relação à média histórica.

Em maio, vigora a bandeira amarela, que encarecem as contas em R\$ 1 cada cem quilowatts-hora consumidos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:** Sheila Vieira**Título:** Escassez de estoque aumenta preços de legumes e frutas

Maior entreposto de alimentos da América Latina, Ceagesp vive dia de falta de produtos e poucas vendas

Em uma semana, o preço do quilo da batata na Ceagesp (Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo) passou de R\$ 1,61 para R\$ 17,50. O normalmente movimentado corredor das batatas estava quase vazio por volta das 14h desta sexta (25). “Costumava vender 200 sacos por dia, hoje vendi 30”, disse o vendedor Ademar Moraes.

Os preços de legumes e das frutas foram os mais afetados pela greve dos caminhoneiros no maior entreposto atacadista de alimentos da América Latina. A sexta-feira foi de poucas vendas abertas, escassez de produtos e muita incerteza sobre o reabastecimento das mercadorias.

A Ceagesp parou de divulgar a cotação oficial dos produtos na quinta (24), esperando a normalização do comércio.

A Folha apurou os preços diretamente com os comerciantes presentes no local.

Embora a média entre os vendedores tenha sido de R\$ 17,50 para o quilo de batata, um deles, que preferiu não se identificar, disse que estava pedindo R\$ 500 pela caixa, o equivalente a R\$ 25 por quilo.

Comerciante de batatas e cebolas, Marcos Reis afirmou que a falta de mercadorias está afastando os clientes da Ceagesp. “Nem o pessoal da feira vem mais”, lamentou.

Além de enfrentarem dificuldades para vender seus estoques por preços maiores, os comerciantes também temem que falem mercadorias na próxima semana.

“Se continuar assim, na segunda-feira eu não tenho mais nada para oferecer para os meus clientes”, contou Reis.

A chegada e partida com mãos vazias de feirantes e outros compradores foi cena recorrente no entreposto.

Sidinei Tavares dos Santos, um dos principais vendedores de legumes da Ceagesp, diz que seu estoque deve durar até a segunda-feira (28).

“Os clientes me ligam e eu alo que nem adianta vir para cá, porque é uma viagem perdida. Falo o que eu tenho e o que não tenho, paciência”, comentou o comerciante.

Em seu espaço na Ceagesp, a caixa com 20 kg de tomates custava entre R\$ 70 e R\$ 80.

Quando um comprador ouviu o preço e se afastou, Santos tentou convencê-lo. “Faço por R\$ 65”, ele disse, sem sucesso.

A cenoura também está em falta, e o seu preço saltou de R\$ 1,74 para R\$ 4,50.

Outro alimento que subiu significativamente de custo foi a vagem, de R\$ 2,30 para R\$ 6.

“O que não está faltando, como beterraba e pimentão, estamos vendendo no preço normal. Mas quando não tem mais, não tem jeito de segurar o valor”, afirmou Santos.

O preço das frutas também teve alta significativa, principalmente as vindas de outros estados e países.

Esses produtos estão parados em caminhões que não conseguem chegar à Ceagesp ou foram descartados pelos nas estradas, por terem estragado durante o bloqueio.

O quilo da laranja saltou de R\$ 1,69 para R\$ 4 em uma semana. A uva nacional quase triplicou de preço, de R\$ 4,51 para R\$ 12.

Comerciantes também relataram a falta de mamões papaia e formosa, de abacaxi, de maracujá, de manga, de melancia, de melão e de limão.

Mesmo encarando prejuízos por causa de mercadorias descartadas, os comerciantes não criticaram o movimento dos caminhoneiros.

“Entendemos que algo assim prejudica todo mundo, mas os caminhoneiros estão certos. Não tem como agente produzir combustível, cobrar caro aqui e vender barato para o exterior. O governo precisa ter bom senso”, disse Santos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Mauro Zafalon

Título: Paralisação causa racha no campo entre produtor de grãos e de carnes

Setor de proteína animal sofre com falta de ração e canibalismo de aves, enquanto sojicultores comemoram redução no preço do diesel

“Vamos levar os tratores para abeira da estrada.” “Passaram dos limites, é hora de esse movimento acabar.” As frases, contraditórias, vêm do mesmo setor: o agronegócio.

O setor está dividido. Os produtores de grãos, como soja, milho e algodão, por meio de várias associações, apoiam a paralisação dos caminhoneiros e pedem a adesão dos agricultores ao movimento.

Já o setor de carnes quer um basta nos bloqueios, devido ao caos que a greve está provocando no setor.

Grandes consumidores de diesel, na produção e na movimentação da colheita, os produtores de grãos serão beneficiados por uma redução no preço do combustível.

Já as granjas, embora também necessitem do combustível, estão sufocadas pela parada dos caminhões, que impede a chegada da ração aos locais de produção e a saída dos produtos processados pelos frigoríficos. Enquanto o setor de grãos está na entressafra e com pouco movimento nas lavouras, o de proteínas abate diariamente 21 milhões de aves e 150 mil suínos. O país tem 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos no campo.

“É hora de esse movimento parar. Já mostrou a sua força, mas a vida deve continuar”, afirma Pedro de Camargo Neto, do setor pecuário.

Para Ricardo Santin, da ABPA (Associação Brasileira de Proteína Animal), “eles já passaram dos limites”.

Há uma renovação diária nas granjas. Enquanto uns animais saem, outros ocupam o lugar. A greve, contudo, está quebrando essa rotina, diz.

Antonio Camardelli, presidente da Abiec (Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes), diz que o setor tem dependência rigorosa do ciclo de produção.

Quando o boi sai do pasto, já há uma programação de entrega da carne nas casas de varejo da Europa ou de outros países importadores. Qualquer interferência nessa escala causa uma interrupção da cadeia toda, afirma.

José Carlos Zanchetta, o maior produtor individual de carne de frango do estado de São Paulo, diz que “o momento é gravíssimo”.

“A ração não chega às granjas, não há retirada dos frangos prontos para o abate, as câmaras refrigeradas estão lotadas, estamos sem combustível e os caminhões são impedidos de rodar.”

Com o abate de 350 mil aves por dia, o grupo de Zanchetta tem diversos contratos de exportação. Muitos dos caminhões, refrigerados, estão bloqueados nas estradas. Após cinco dias de greve, o diesel de caminhões terminou, e a carne começa a se deteriorar.

O empresário diz que está tentando liberar a passagem de caminhões com ração e com carne nos bloqueios, mas é uma negociação difícil.

A falta de ração já provoca o canibalismo entre os animais em diversas granjas do país.

Impedido de circular com a carne, Zanchetta cita várias das grandes redes de varejo que não tiveram seus pedidos de compra de carne atendidos nos últimos dias. A situação não é menos grave para a suinocultura. Custódio Rodrigues de

Castro Júnior, diretor-executivo da Acrismat (Associação dos Criadores de Suínos de Mato Grosso), diz que a entidade está entrando com liminar para que seja liberada a passagem de ração.

A suinocultura depende do milho e do farelo de soja e em algumas fazendas o número de animais atinge 200 mil cabeças. A greve chega em um momento ruim, segundo Castro Júnior. O setor vem de uma queda de preços, devido à Carne Fraca e a eventos posteriores, além do embargo russo ao produto brasileiro.

Para Francisco Camacho, produtor rural que tem confinamento bovino, o problema de alimentação do gado vai se acentuar a partir de agora, mas o fluxo de caixa já está complicado. Os frigoríficos não estão abatendo mais, e os pecuaristas ficam sem receitas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Sem poder deixar de ordenhar vacas, fazendeiro dá leite a porcos

Os porcos da fazenda Santa Luzia, em Passos (MG), receberam 100 mil litros de leite nesta sexta-feira (25). Foi a solução dada pelo fazendeiro Mauricio Silveira Coelho para aproveitar o produto, que estragava com os bloqueios nas estradas da região.

Ele disse que enfrenta problemas desde terça-feira (22). Um caminhão com 60 mil litros de leite, da sua propriedade e de outras da região, estragou em razão dos bloqueios.

De acordo com o fazendeiro, sua propriedade produz, em condições normais, cerca de 35 mil litros de leite por dia, que consegue armazenar por até 48 horas. “Mas não posso parar a produção. As vacas precisam ser ordenhadas. Se a situação não for resolvida, o caos será instaurado.”

Se não forem ordenhadas, as vacas desenvolvem mastite, inflação da glândula mamária.

Por questões ambientais, as fazendas também não podem despejar o leite em rios ou lagos por risco de contaminação. Por isso, outro destino dado ao excedente na fazenda Santa Luzia foi os biodigestores, em que material orgânico é transformado em gás.

Coelho calcula prejuízo de R\$ 50 mil por dia, desde o início da manifestação. Além da perda de leite, já falta comida para os porcos, que estão sendo alimentados com capim. Segundo a CNA (Confederação Nacional da Agricultura), cerca de 95 milhões de litros de leite são produzidos diariamente no país e estão sendo descartados, com prejuízo estimado de R\$ 226 milhões por dia. O valor inclui custos de produção e perda de receita

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Saúde é atingida, e supermercados preveem impacto por até dez dias

Cirurgias em hospitais e serviços de hemodiálise são prejudicados no país; aeroportos cancelaram voos

Postos de combustível fechados; expectativa de falta de alguns produtos em supermercados por até dez dias; suspensão de voos em aeroportos por falta de abastecimento dos aviões; cancelamento de cirurgias eletivas em hospitais e até mesmo de serviços de hemodiálise.

O 5º dia de paralisação dos caminhoneiros agravou as cenas de desabastecimento, com ampliação do leque de serviços prejudicados no país.

Em São Paulo, não havia álcool nem gasolina comum de manhã, e a gasolina aditivada se esgotaria ao longo do dia.

Em Brasília, houve fila de pedestres em um posto devido à decisão do estabelecimento de vender os litros que sobravam em galões e garrafas —com no máximo cinco litros para cada consumidor.

Em cidades de fronteira, como Foz do Iguaçu (PR), motoristas foram abastecer no país vizinho — Paraguai. Fiscais da Receita Federal apreenderam 900 litros de gasolina em galões na divisa —por considerar ter havido contrabando.

Segundo a Fecombustíveis (entidade que representa os donos de postos), mais de 90% dos postos em estados como Rio, Bahia, Distrito Federal e Espírito Santo já não tinham mais nenhum estoque à tarde.

A prefeita de Palmas, Cinthia Ribeiro (PSDB), disse que a capital do estado foi a primeira a “sofrer total desabastecimento de combustível”.

Em Itapevi (Grande São Paulo), a prefeitura decretou que os postos poderiam vender diesel somente para veículos que atendam à área da saúde —como as ambulâncias.

A falta de alimentos em supermercados —especialmente frutas, legumes, verduras, carnes e leites — já se estendia também ao cardápio de restaurantes. O McDonald's afirmou ser provável a falta de alguns produtos no cardápio de algumas unidades da rede.

A Associação Brasileira de Supermercados avaliava que pode levar até dez dias para normalização do abastecimento depois do fim da paralisação, dependendo da região.

Nos aeroportos, além do de Brasília, outros dez administrados pela Infraero estavam sem combustível, incluindo Recife, Maceió e Goiânia.

Os aeroportos de Cumbica e Congonhas ainda recebiam voos. A Infraero não podia assegurar operações em Congonhas no final de semana.

Houve 64 voos cancelados até às 19h em aeroportos da Infraero. Em Brasília, sob gestão privada, foram 48 no total.

A travessia de balsas entre São Sebastião e Ilhabela, no litoral norte de SP estava com número de embarcações reduzidas para economizar diesel.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Em emergência, SP refaz contas e avalia feriado na segunda

Prefeitura busca estoque de combustíveis para frota de ônibus e outros serviços essenciais para a cidade

Diante da incerteza e das consequências da paralisação dos caminhoneiros, o prefeito Bruno Covas (PSDB) decretou situação de emergência na cidade de São Paulo. O objetivo é buscar meios legais para driblar transtornos em meio à crise de desabastecimento de combustíveis.

A cidade já reduziu a circulação de ônibus e refaz as contas para estoques emergenciais para abastecer veículos dos serviços funerário e de coleta de lixo, por exemplo.

Como decreto, a prefeitura pode fazer compras sem licitação e requisitar ou apreender bens privados, como combustível estocado em postos —esse último item, por ora, não está nos planos da gestão.

A principal preocupação é que a crise de abastecimento possa provocar um colapso na cidade na semana que vem. No estado, escolas e universidades,

como a Unicamp, já anunciaram o cancelamento das aulas ao menos na segunda-feira, e a prefeitura da capital pode decretar feriado, por exemplo, além de manter a suspensão do rodízio municipal de veículos, o que já ocorreu nesta quinta e sexta. A prefeitura também orientou os agentes de trânsito da CET a não aplicar multas aos motoristas que tiverem pane seca nos veículos.

Na capital, para economizar combustível, a gestão deve suspender serviços administrativos não essenciais. O problema é que, mesmo diante de eventual fim da paralisação neste final de semana, a prefeitura estima em quatro dias uma volta à normalidade. “Esta não é uma situação corriqueira, não é normal, não se trata de um problema menor”, disse Covas à TV Globo.

Para amenizar a crise, a prefeitura recorreu à Justiça e tem desde quinta-feira uma liminar que determina a interrupção dos protestos para a manutenção de serviços essenciais na cidade. A decisão, porém, não ‘pegou’ por enquanto. Isso porque a gestão municipal e a Polícia Militar, subordinada ao governador Márcio França (PSB), têm entendimentos diferentes sobre como e onde cumpri-la.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: PM coloca a tropa de choque nas escoltas, mas sem usar força

A prefeitura contava com a força da polícia para eventualmente romper piquetes de caminhoneiros e abrir corredores, com escolta, para levar os caminhões-tanque até as refinarias para abastecimento.

A PM até colocou a tropa de choque para a escolta dos caminhões, mas avisou a prefeitura que não usaria a força para fazer valer a liminar. O problema é que, mesmo para os casos de escolta, é preciso encontrar motoristas sujeitos dispostos a furar a manifestação. Para a PM, também não cabe a ela tentar convencer os caminhoneiros a enfrentar os colegas do movimento.

“Não faltou apoio da PM. Faltou, sim, um elemento da prefeitura municipal, a coordenação, nesse sentido [de organizar motoristas que buscariam o combustível], disse o secretário Márgino Barbosa Filho (Segurança Pública).

Na tarde desta sexta, a escolta policial já ajudou no transporte de combustíveis para a frota de ônibus da cidade, o que dá um alívio ao menos para sábado e domingo. Ambulâncias e veículos do Samu têm reservas até segunda.

Para reduzir o impacto da falta de abastecimento de combustível, as empresas terceirizadas de coleta, Loga e Ecoburbis, têm recorrido a um plano de contingência para evitar colapso no serviço.

A coleta de lixo na cidade de São Paulo consome 60 mil litros de diesel por dia.

Em vez de adquirir combustível de grandes distribuidoras, como é feito normalmente, elas têm recorrido a fornecedores locais e menores para abastecer os caminhões. Segundo a prefeitura, 300 caminhões fazem a coleta na cidade, que produz 20 mil toneladas de lixo diariamente.

Apesar de a prefeitura ter anunciado que o serviço seria paralisado na sexta, os caminhões percorreram a cidade, mas de forma escalonada e em ritmo menor, para não cessar os recursos.

A preocupação é que a greve dos caminhoneiros se prolongue até segunda-feira, dia da semana que concentra maior quantidade de lixo a ser recolhida por causa do fim de semana, quando o serviço não é realizado.

Além disso, as pessoas tendem a consumir mais nos finais de semana, o que acumula ainda mais resíduos.

Em relação ao serviço funerário, a prefeitura afirmou que estratégias de contingência têm sido feitas para manter o serviço em funcionamento. Os funcionários têm pedido às famílias que optem por enterrar os parentes em cemitérios próximos aos velórios para evitar deslocamentos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Igor Gielow

Título: Alckmin suspende agenda e avalia discurso

Presidenciável do PSDB espera efeito do uso do Exército no movimento, enquanto Ciro critica Temer e Petrobras

A incerteza sobre o rumo da paralisação dos caminhoneiros fez com que o presidenciável Geraldo Alckmin, do PSDB, cancelasse sua agenda, para reavaliar o discurso acerca do movimento.

O ex-governador iria para Rondônia e Mato Grosso do Sul e suspendeu a viagem já na noite de quinta (24), dia em que o agravamento dos efeitos da paralisação ocorreu de forma exponencial.

Na própria quinta, Alckmin havia feito críticas à condução do processo de negociação pelo governo federal, ressaltando que as lideranças do movimento já haviam alertado o Palácio do Planalto sobre a iminência da paralisação.

Além disso, o tucano tocou cuidadosamente na questão da política de preços da Petrobras, motivo alegado pelos caminhoneiros como razão de seu protesto.

Defendeu a gestão e a permanência de Pedro Parente, executivo ligado ao PSDB, à frente da estatal, mas também contemporizou sobre a necessidade de evitar o impacto excessivo da variação de preço do diesel na ponta.

Monitoramento de redes sociais feito por uma empresa que atende a partidos políticos indicou uma divisão nos humores de internautas sobre a greve desde sua radicalização.

Parte apoia o pleito dos caminhoneiros, vistos como vítimas. Outra parte se queixa dos efeitos práticos do movimento e uma terceira concorda com a tese do governo de que há uma grande possibilidade de que a paralisação esteja mais para locaute (estimulado por empresários para auferir vantagens, o que é ilegal) do que para greve.

Não sem surpresa para uma gestão acostumada a apanhar da opinião pública, todos criticam a condução da crise pelo governo Michel Temer (MDB).

O tucano não se pronunciou na sexta, quando o governo decidiu autorizar o uso das Forças Armadas para remover bloqueios resistentes ao acordo anunciado na véspera que previa uma trégua no movimento.

líderes do PSDB defenderam a medida ao longo da sexta-feira. Lembravam o exemplo do então presidente Fernando Henrique Cardoso (PSDB), que em 1999 ameaçou usar o Exército numa greve semelhante de caminhoneiros e logrou desmobilizar os manifestantes.

Agora, segundo essas lideranças, será preciso esperar o efeito da ameaça de uso de forças militares sobre o movimento. Este sábado e o domingo serão decisivos para o posicionamento do partido.

Na sigla, o prefeito paulistano, Bruno Covas, foi elogiado pelo que foi considerada uma resposta rápida à crise —o tucano decretou estado de emergência na maior cidade do país, ganhando Uberdade para ações como contratações de urgência.

Os tucanos deverão insistir na crítica à falta de articulação do governo na greve, vista como desastrosa e com pouco uso de informação prévia.

Rival de Alckmin, o pré-candidato do PDT, Ciro Gomes, escolheu ser mais assertivo. Culpou o governo Michel Temer (MDB) e a política de preços dos combustíveis pelos prejuízos da greve/locaute.

“Apolítica de preços do Pedro Parente e do Michel Temer é uma fraude que fez uma nação inteira de refém, a economia inteira de refém, para beneficiar meia dúzia de acionistas minoritários”, disse Ciro.

Ele também criticou o acordo feito com os caminhoneiros para por fim à greve e que não foi cumprido pela categoria, levando à ação militar — que também criticou.

Colaborou Wálter Nun

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Após silêncio, Márcio França anuncia multa a motorista parado em via

O governador de São Paulo, Márcio França (PSB), anunciou nesta sexta-feira (25) que a Polícia Rodoviária passará imediatamente a multar veículos que estacionem em fila dupla nas estradas paulistas ou façam bloqueios que impeçam a livre circulação na vias.

“Agora parece que se perdeu o controle. Nem os sindicatos têm controle de quem está parando o trânsito”, disse França, em vídeo publicado em redes sociais no final da tarde.

“Estou alertando os caminhoneiros que isso vai gerar consequência para o resto da vida deles. Porque caminhoneiro que é multado muitas vezes vai perder sua carteira e acaba perdendo depois a possibilidade de voltar ao seu trabalho”, disse.

O vídeo foi feito em resposta a questionamento da Folha sobre por que França não havia se pronunciado sobre a greve, já em seu quinto dia.

O governador afirmou que nenhuma via no Estado de São Paulo foi totalmente interditada, o que “não será permitido de jeito nenhum”.

A legislação prevê multas de até R\$ 17.608 para quem promove bloqueios e de R\$ 5.869 para interrupção da circulação nas vias. Em ambos os casos, as infrações são gravíssimas, implicam remoção do veículo e processo de suspensão da habilitação por 12 meses, informou o governo.

Márcio França disse que recebeu telefonema do presidente Michel Temer e reiterou a necessidade de baixar o preço do combustível.

“São Paulo foi a Brasília hoje, o o secretário da Fazenda esteve lá e colocou a possibilidade de reduzir parte do aumento do diesel no ICMS, mas isso não vai ser feito de maneira rápida e não é coreto que a população de São Paulo e do Brasil pague o preço de coisas que não são de sua competência”, declarou.

Ele disse que a paralisação foi importante, mas evitável.

“A greve foi causada por um aumento abrupto no preço do diesel, sem considerar as consequências sociais. Os caminhoneiros foram os primeiros duramente atingidos e entendo perfeitamente os motivos da manifestação”, disse.

O governador informou que a Polícia Militar de São Paulo, sempre que acionada, tem feito a escolta dos caminhões que transportam combustíveis para aeroportos, empresas de transporte público, hospitais e serviços essenciais.
Thais Bilenky

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Andreza Matais

Título: Greve reduz à metade entrega dos Correios

Coluna do Estadão

A greve dos caminhoneiros fez com que caísse mais da metade o número de encomendas enviadas pelos Correios. Na segunda, 21, primeiro dia do ato, a empresa fez 1,2 milhão de entregas. Na quinta, o número de encomendas que chegaram ao destino final caiu para 531 mil. Os Correios pediram aos grandes clientes que reduzam a demanda para não acumular carga dentro dos depósitos da estatal e suspendam prazos de entrega. Os prejuízos financeiros ainda serão calculados, mas o presidente, Carlos Fortner, avalia que o caixa será afetado.

» Made in...

Nos centros de distribuição dos Correios estão armazenadas 200 mil encomendas que chegaram do exterior e só poderão ser entregues quando o fornecimento de combustível for normalizado. » Custo Brasil. Em reunião ontem, a direção da estatal decidiu reforçar a equipe quando a greve acabar para dar conta do estoque.

» Vai que é tua.

Senadores combinaram que caberá ao líder do governo no Senado, Romero Jucá (RR), apresentar emenda para retirar do projeto da reoneração da folha o “jabuti” colocado pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia, que zerou o PIS/Cofins do combustível.

» **Olha a greve!**

Há outra alternativa em estudo. Para evitar a demora na tramitação – se o texto for alterado no Senado ele volta para discussão na Câmara –, a “emenda Maia” seria aprovada com o compromisso do governo de vetá-la.

» **Nó...**

No Planalto, há quem avalie como inconstitucional o projeto de lei que trata da criação de uma política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas. Só que o Senado quer votar o PL 121 como resposta para a greve.

» **...de marinho.**

O PL 121 fixa preços para os fretes, o que é considerado inconstitucional. Senadores respondem que há forte lobby das empresas de transporte contra o texto.

» **Vai de FAB.**

Apesar da crise de combustível em pelo menos 11 aeroportos, os ministros conseguem usar os aviões da Força Aérea Brasileira (FAB). É que as bases aéreas têm um duto próprio para abastecimento de suas aeronaves.

COM NAIRA TRINDADE. COLABORARAM RAFAEL MORAES MOURA E VERA ROSA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Triste, a contaminação

Direto da Fonte ::

Temerosos, empresários ouvidos por esta coluna contam – em sussurros – que estão sendo pressionados pelos respectivos sindicatos de trabalhadores. Ao perderem também a remuneração fixa dos sindicatos patronais na reforma trabalhista, representantes dos funcionários estão exigindo pagamento da contribuição sindical das empresas – que, legalmente, se tornou optativa. Caso contrário... greve.

Contaminação 2

Em lugar de, assim, “chantagear” a classe patronal, os sindicalistas deveriam trilhar o caminho da conquista de seu associado: o trabalhador, a quem representam. Assim, ele, espontaneamente, em reconhecimento à atuação de seu sindicato, certamente iria voltar a contribuir.

Remédio mais forte

Foi porque os organizadores da greve dos caminhoneiros perderam o controle dos protestos, segundo fonte do governo federal, que a AGU decidiu impetrar ação no STF cobrando também multa de R\$ 10 mil/dia de indivíduos que bloquearem vias. Além, claro, dos R\$ 100 mil diários pagos por entidades responsáveis.

Correria

Randolfe Rodrigues estava visitando uma aldeia indígena em Oiapoque (AP), na quinta, quando soube que seu projeto, que fixa teto de ICMS sobre combustíveis, entraria na pauta do Senado do dia seguinte. Foi de teco-teco até Macapá para pegar voo a Brasília. Porém, após acordo emergencial feito pelo governo, o Senado ficou escanteado.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Karin Sato

Título: Analistas veem risco maior na Petrobrás, sem descartar a ação

Broadcast de olho nas ações

Os analistas divergem quanto à tese de investimento na Petrobrás. Para alguns, ela mudou, enquanto, para outros, não. Eles estão de acordo em um ponto, contudo: o risco aumentou, principalmente no curto prazo, em razão das medidas anunciadas nesta semana para os preços dos combustíveis. Ainda assim, não descartam o investimento na estatal, que pode ser uma boa ideia para aqueles que não são focados no curto prazo ou que possuem perfil arrojado. O analista da Coinvalores, Felipe Silveira, explica que agora as incertezas são grandes, “sobretudo no que se refere à continuidade da política de reajustes diários dos preços e da gestão do presidente da estatal, Pedro Parente”. Na sua avaliação, os papéis da petroleira tendem a ficar ainda mais voláteis no curto prazo e a recomendação de compra, por ora, passou a ser destinada principalmente para investidores de perfil arrojado.

O analista da Magliano, Sergio Goldman, acredita que a tese de investimento na Petrobrás não mudou, porque se resume a um processo gradual que envolve melhorias operacionais, ganhos de eficiência, aumento de geração de caixa, desalavancagem e melhoras práticas de governança. “Esse processo, por implicar forte mudança de cultura corporativa, pode e deve sofrer solavancos ao longo do tempo. Eventos como os vistos nesta semana são exemplos desses solavancos. Mas, no médio prazo, me parece que esse processo irá continuar. Por isso, acho que a tese de investimentos não mudou”, explicou. A equipe do BB Investimentos escreveu em relatório que, considerando que a política de preços está no cerne de sua tese de investimento, veem aumento do risco.

A avaliação é de que a volatilidade observada nos papéis da empresa sinaliza o alto grau de preocupação dos investidores. Nesta semana, poucos times de analistas optaram por promover alterações nas carteiras. A Magliano trocou Gerdau por Cemig, em razão dos múltiplos (medidas de avaliações de ações) atraentes. “O reajuste médio de tarifas de 23,19%, anunciado na semana que passou, apesar de ter vindo um pouco abaixo do esperado, terá impacto positivo sobre a geração de caixa da empresa. Esse aumento na geração de caixa deve reduzir ainda mais a alavancagem medida pela relação entre dívida líquida e Ebitda consolidada que, ao final do primeiro trimestre de 2018 era de 3,6 vezes”, disse Goldman.

“Vemos as ações da empresa como boa opção para investidores que buscam aumentar exposição em oportunidades de aplicação defensivas”, acrescentou. A Coinvalores trocou São Carlos por Azul. “Entendemos que a queda recente dos papéis da Azul foi exagerada, mesmo tendo em vista a alta no preço do petróleo e a desvalorização do real”, disse Felipe Silveira. Os analistas da Coinvalores enxergam a companhia do setor aéreo como a melhor posicionada para repassar essas condições de mercado para o preço das passagens, especialmente em razão da posição em rotas onde enfrenta menor concorrência. A semana foi marcada por turbulência na bolsa de valores e elevada volatilidade dos papéis. Minerva - indicação da Lerosa Investimentos - foi o papel que mais subiu, com avanço de 10,92%. Em segundo lugar, apareceu Magazine Luiza, que estava na carteira da Coinvalores, com 6,58%.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Adriana Fernandes

Título: Solução ‘pé no chão’

Depois de uma semana inteira de negociações, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, está convencido de que fechou a melhor alternativa fiscal para reduzir as oscilações do preço do diesel. Entre reduzir o PIS/Cofins do diesel e pagar à

Petrobrás pelo custo da queda dos preços na refinaria, a segunda opção, na sua avaliação, foi a mais acertada. É um programa emergencial para lidar com uma situação de crise. O foco, repete, foi dar previsibilidade aos preços. Por outro lado, a redução do PIS/Cofins, que não são tributos regulatórios, obrigaria o governo a elevar a alíquota de outro imposto para compensar a perda de arrecadação, alerta Guardia em conversa com a coluna. É que a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige essa compensação de receitas. Seria uma mudança permanente, diz o ministro, que traria um custo fiscal muito maior para as contas públicas e a população. Diante da gravidade da crise de abastecimento com a greve dos caminhoneiros, Guardia avalia que era preciso dar uma solução rápida e que fosse ao mesmo tempo fiscalmente responsável.

Não haveria tempo suficiente para sentar à mesa e discutir mudanças na estrutura dos tributos federais e estaduais que incidem sobre os combustíveis e que têm forte peso nos preços desses produtos. O programa de subsídio dos preços do diesel, ao contrário, será emergencial e temporário, com recursos limitados de R\$ 4,9 bilhões até dezembro. Tem prazo para acabar e valor total definido no Orçamento. A partir de 2019, será uma decisão do próximo presidente da República eleito mantê-lo ou não. Não haverá passivos porque o subsídio será calculado mensalmente e isso não interfere na política de reajuste preços da Petrobrás, uma decisão já tomada pelo governo e definitiva. “É uma solução pé no chão, fiscalmente responsável e absolutamente transparente”, diz Guardia. O custo do subsídio a ser reembolsado à Petrobrás virá de um crédito orçamentário extraordinário. Diante de uma situação de emergência como agora, a emenda constitucional do teto de gasto permite que essa despesa extraordinária fique fora do seu alcance. Mais uma vantagem do ponto de vista fiscal. É a segunda vez que o governo usa o mecanismo do crédito extraordinário. A primeira foi com o repasse de R\$ 3 bilhões ao Rio para bancar a segurança nos Jogos Olímpicos.

A alternativa pelo subsídio também não afeta a chamada regra de ouro, instrumento que impede a emissão de dívidas para pagamento de despesas correntes que está ameaçado de descumprimento. Como o governo terá de cancelar outra despesa para pagar o custo do programa, o efeito é nulo para a regra de ouro. “Se o governo quer gastar dinheiro fazendo subvenção com o diesel, põe no orçamento e faz”, diz o ministro. E acrescenta: “Eu não tenho nenhum problema com subsídio desde que ele seja transparente e reflita as escolhas e seja compatível com a restrição fiscal.” Não há espaço fiscal, segundo ele, para o governo adotar a redução do PIS/Cofins do diesel, como foi aprovado pela Câmara. Guardia rebate as críticas de que o programa para o diesel representa a volta da política de aumento de subsídios, que marcou o governo da ex-presidente Dilma Rousseff, e um retrocesso em relação aos pilares da orientação dada pela equipe econômica no início do governo Michel Temer. O ministro diz que a comparação é absurda.

“Estão confundindo. Tiramos o bolsa empresário do BNDES que pegou R\$ 500 bilhões do Tesouro para o banco emprestar a taxa subsidiada e o custo não apareceu em lugar nenhum”, diz. Ele cita que a política do governo do PT de segurar os preços da Petrobrás custou US\$ 40 bilhões. As negociações feitas pelo governo permitiram suavizar o preço do diesel em R\$ 0,30 por litro. Mas o ministro acredita que terá o apoio dos governadores para conseguir elevar o valor para R\$ 0,35, com uma mudança técnica na forma de cobrança do ICMS. É preciso maioria simples dos Estados para aprovar a medida no Confaz na semana que vem. O ministro avalia que a crise é gravíssima e que estão parando o País. Não é só um problema de abastecimento, alerta, dizendo que podemos “começar a ver muita empresa importante parando a atividade”. Não é à toa que pipocaram ontem comunicados e fatos relevantes ao mercado de empresas sobre os danos da greve para os seus negócios. Entre elas gigantes como o Grupo Pão de Açúcar, Klabin, Localiza, Weg, Fibria... A economia travou.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: Irresponsabilidade generalizada

No quinto dia da greve dos caminhoneiros autônomos, que levou o caos a todo o País, o presidente Michel Temer finalmente autorizou o uso das forças militares federais para liberar rodovias bloqueadas pelos manifestantes. Já não era sem tempo. Nenhuma reivindicação é justa o bastante para legitimar a absurda agressão cometida pelos caminhoneiros contra todos os brasileiros, cujo cotidiano foi severamente afetado pela paralisação.

Mais grave ainda é o fato de que a greve continuou a despeito dos esforços do governo federal e da Petrobrás para atender, naquilo que lhes competia e era possível, às demandas dos grevistas, numa espantosa demonstração de irresponsabilidade, que deve encontrar do poder público uma resposta à altura. Ao anunciar o plano de segurança para desbloquear as estradas, com ajuda dos Estados, o presidente Temer disse que o governo não vai permitir “que a população fique sem os gêneros de primeira necessidade, que os hospitais fiquem sem insumos para salvar vidas e crianças fiquem sem escolas”.

Segundo Temer, “quem bloqueia estradas de maneira radical será responsabilizado”. A Advocacia-Geral da União acionou o Supremo Tribunal Federal para que a greve seja considerada ilegal, inclusive com pagamento de multa e cassação de licença. Tudo isso deveria ter sido feito muito antes, quando ficou claro que o movimento traria imensos transtornos em todo o País. Nesse sentido, o governo demonstrou lentidão excessiva para reagir à greve,

permitindo que o movimento ganhasse força, a ponto de julgar-se em condições de chantagear toda a sociedade e de ignorar o acordo para encerrar o protesto.

A propósito, é o caso de questionar onde estava a Agência Brasileira de Inteligência (Abin), que não detectou a possibilidade de deflagração de um movimento dessa magnitude, cuja dimensão representa ameaça evidente à segurança nacional – com aeroportos fechados, carros da polícia sem combustível, desabastecimento generalizado e possibilidade concreta de tumultos em todo o País. É justamente para prevenir tais situações que a Abin existe. Também é o caso de perguntar o que fazia esse tempo todo **o ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, além de dar palpites demagógicos sobre a política de preços da Petrobrás.

Ou então os governadores, que preferiram lavar as mãos apesar de serem parte considerável do problema, porque o maior peso tributário sobre o diesel é estadual. Por último, mas não menos importante, é o caso de destacar o lamentável papel desempenhado pelos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Eunício Oliveira (MDBCE), que, em vez de colaborar para o fim da crise, se entregaram, cada um a sua maneira, à mais rasteira política eleitoreira, na presunção de que sairiam fortalecidos caso o governo federal se enfraquecesse.

O comando do Congresso está entregue a quem simplesmente não consegue entender o grave momento que o País atravessa. Além da evidente fragilidade do governo federal, do silêncio dos governadores e do oportunismo de parlamentares que não enxergam além das urnas, a crise contou com a omissão do Ministério Público, que, sempre tão ativo, desta vez mal se fez ouvir a respeito de greve tão danosa ao País. Para piorar, os governos estaduais tampouco mandaram cumprir as diversas ordens judiciais que proibiam o bloqueio de estradas.

No meio de todo esse emaranhado de irresponsabilidades e omissões ficaram os brasileiros comuns, que estão há dias enfrentando um verdadeiro pesadelo. Não sabem se a gasolina no tanque do carro será suficiente, se haverá ônibus para ir ao trabalho, se os supermercados e as feiras ainda têm alimentos para vender, se as escolas vão funcionar, se os aeroportos vão abrir, se os hospitais terão condições de atendimento, se estradas e avenidas estarão livres ou bloqueadas. Um cenário como esse é característico de um país em guerra.

E, de fato, o Brasil está em guerra. De um lado, estão as corporações, os políticos venais e os viciados em subsídios e favores estatais; de outro, os brasileiros que trabalham e pagam impostos. Infelizmente, por ora, são estes que estão perdendo.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção:** Notas e Informações**Autor:****Título:** Indústria já estava derrapando

A crise nos transportes, com estradas bloqueadas e abastecimento comprometido, atingiu o Brasil quando a economia já havia perdido impulso e as projeções de crescimento eram jogadas para baixo. Enquanto os caminhoneiros protestavam e o governo buscava uma negociação, ficaram quase ignoradas as más notícias da nova sondagem setorial da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Segundo a pesquisa, a atividade continuou em queda em abril, a ociosidade permaneceu elevada no parque produtivo, os empresários ficaram menos otimistas e as intenções de investimento mais uma vez arrefeceram.

A paralisação do movimento rodoviário de cargas acuou um governo já em dificuldades para avançar no ajuste de suas contas, na preparação de um orçamento administrável para o próximo ano e na preservação, em 2018, de um crescimento maior que o do ano passado. O dado mais positivo da sondagem – e um tanto surpreendente – é a persistência de algum otimismo entre os empresários. O indicador permaneceu acima de 50 e, portanto, da linha divisória entre as expectativas de melhora e de piora, na avaliação das perspectivas da demanda, do volume exportado e das compras de matérias primas.

Em todos esses casos, no entanto, o valor apurado em maio foi menor que o de abril. Só a expectativa em relação às contratações passou do território positivo (50,8) para o negativo (49,9 pontos). Este detalhe é especialmente preocupante, porque o desemprego já havia voltado a aumentar no começo do ano, embora permanecendo pouco abaixo do estimado para o primeiro trimestre de 2017. Emprego fraco e inseguro afeta a disposição também dos consumidores empregados e com renda suficiente, neste momento, para compras maiores que as do ano anterior. Se o consumo fraquejar, a demanda de produtos industriais será freada, com prejuízo para a maior parte das atividades produtivas de bens e serviços.

Alguma piora no mercado, nos próximos seis meses, já está nas avaliações dos empresários, porque o indicador de expectativa de demanda baixou de 59 pontos em março para 58,4 em abril e 56,3 em maio. Essa revisão do cenário prospectivo combina perfeitamente com a terceira queda consecutiva da intenção de investimento. A variação de abril para maio foi pequena, de 52,9 pontos para 52,2. A extensão da queda fica mais sensível quando se nota o

recoo de 1,4 ponto em relação a fevereiro. Se a disposição de investir continuar contida, a economia será duplamente afetada.

A evolução de médio e de longo prazos será prejudicada pela insuficiência, já muito grave, de capacidade produtiva. A atividade será afetada também no curto prazo, especialmente porque a compra de máquinas e equipamentos tem sido um dos motores da reativação econômica. O crescimento da produção de bens de capital (máquinas e equipamentos) só tem sido superado, nos últimos 12 meses, pelo da produção de bens duráveis de consumo, especialmente de carros. No item de maior destaque, o relatório da CNI mostrou um índice de produção abaixo da linha divisória de 50 pontos em abril – um sinal, portanto, de recuo.

O indicador passou de 55,2 pontos em março (em território positivo) para 48,8 no mês seguinte. Esses números, válidos para a indústria geral, são os mesmos do setor de transformação. A indústria extrativa teve um desempenho melhor, com recuo de 53,4 para 50,5 pontos, mantendo-se, portanto, na área de crescimento. O uso da capacidade instalada, medido em porcentagem, permaneceu constante, mas muito baixo, em 66%. Os estoques efetivos continuaram ajustados, com o indicador passando de 50,6 em março para 50,4 pontos e abril.

As expectativas em relação à quantidade exportada permaneceram positivas, com recuo de 55,4 pontos para 54,2 entre as consultas de abril e maio. As vendas externas têm contribuído para a recuperação da indústria, especialmente, como é natural, daquelas empresas mais experientes em comércio exterior. Se o País fosse mais integrado nas cadeias globais, com mais indústrias exportadoras, a travessia da crise doméstica teria sido mais fácil.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Caminhoneiros descumprem acordo e governo apela às Forças Armadas

Apesar de acerto anunciado pelo Planalto na quinta-feira, paralisações em todo o País foram mantidas e desabastecimento aumentou

Quando anunciou, na noite de quinta-feira, um acordo com lideranças dos caminhoneiros, em greve desde segunda-feira, o governo imaginava ter conseguido desmobilizar o movimento. Sexta-feira seria um dia de estradas sendo desbloqueadas e o abastecimento começando a se regularizar. Mas não foi o que se viu. Pela manhã, o número de pontos de bloqueio chegou a crescer. Com uma liderança muito difusa, o que se ouvia dos caminhoneiros parados nas

estradas era que o acordo fechado com o governo não servia. O quadro de caos que começou a se formar no início da semana se agravou. Em todo o País, postos de gasolina fecharam, por absoluta falta de combustível.

Sem conseguir rodar, ônibus ficaram nas garagens. Sem insumos, fábricas fecharam. Medicamentos e alimentos começam a faltar em farmácias e supermercados. Hospitais chegaram a cancelar cirurgias. Acuada, o governo resolveu apelar às forças de segurança, que incluem Forças Armadas e a polícia, para desbloquear estradas. “Comunico que acionei as forças federais de segurança para desbloquear as estradas e solicito que os governadores façam o mesmo. Não vamos permitir que população fique sem itens de primeira necessidade, que consumidores fiquem sem produto, que hospitais não funcionem”, afirmou o presidente Michel Temer, em pronunciamento.

“Governo teve coragem de dialogar e terá coragem agora de exercer sua autoridade diante do povo.” Liberação. Depois do anúncio feito pelo governo, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), a principal entidade contrária ao acordo com o governo federal, pediu aos motoristas que liberem as rodovias interditadas. “Preocupada com a segurança dos caminhoneiros envolvidos, a Abcam vem publicamente pedir que retirem as interdições nas rodovias”, disse, em nota distribuída à imprensa. A entidade sugeriu, porém, que continuem as manifestações de forma pacífica, sem obstrução das vias. Mesmo com a convocação das forças de segurança, ministros admitiram que a diminuição dos bloqueios será lenta e deve continuar nos próximos dias.

Dados da Polícia Federal apontavam, ontem à noite, que o País chegou a ter nos últimos dias até 938 interrupções em estradas. Dessas, 419 foram liberadas desde a quinta-feira e restavam 519. Todas as interdições de rodovias são parciais. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, disse que, após acordo firmado entre o governo e entidades, a paralisação já havia atingido “seus objetivos e foi exitosa”. “O governo negociou, mas governo não pode fugir da responsabilidade que tem de garantir o abastecimento para os brasileiros”, declarou.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Julia Lindner Tânia Monteiro Eduardo Rodrigues

Título: Distribuição de diesel é prioridade

Além de editar decreto para atuação do Exército, governo estuda se apropriar de caminhões; liminar do STF permite ‘uso de força’, se imprescindível

Diante da situação de desabastecimento em diversos pontos do País com a paralisação dos caminhoneiros, o presidente Michel Temer editou ontem um

decreto para autorizar a atuação do Exército em Garantia da Lei e da Ordem (GLO) para todo o território nacional até o dia 4 de junho. As operações de GLO são realizadas exclusivamente por ordem expressa da Presidência da República e ocorrem nos casos em que há esgotamento das forças tradicionais de segurança pública, em situações graves de perturbação da ordem. A GLO é regulada pela Constituição Federal e concede aos militares a faculdade de atuar com poder de polícia até o restabelecimento da normalidade. Mesmo após acordo feito entre o governo e caminhoneiros, na quinta-feira, a avaliação é que a diminuição dos bloqueios nas estradas será lenta e deverá se estender pelos próximos dias.

Dados da Polícia Rodoviária Federal concluíram que o País chegou a ter até 938 interrupções parciais em estradas na última semana. Dessas, 419 foram liberadas desde o acordo, e restaram 519. Na manga, o governo também tem uma opção considerada mais grave, que seria editar outro decreto para permitir a requisição de bens. Neste caso, se for necessário, o poder federal poderia se apropriar do caminhão com a justificativa de assegurar o abastecimento de itens básicos para a população. Depois, devolveria o veículo. O foco da ação de requisição de bens, de acordo com o governo, são empresas que se negaram a permitir motoristas de levar cargas, mesmo com a escolta garantida pela Polícia Rodoviária Federal.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, ressaltou que a negociação com os caminhoneiros está encerrada e agora o foco é o cumprimento do acordo fechado na quinta. Atuação. No Palácio do Planalto, o ministro do Gabinete da Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, foi apresentado ontem como coordenador do plano de segurança do governo para tentar acabar com a greve dos caminhoneiros, que chega hoje ao sexto dia. Além de ministros, a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Agência Brasileira de Inteligência (Abin) também participam do gabinete de crise, que manterá reuniões constantes durante o final de semana. No primeiro encontro do grupo, ontem pela manhã, foi o presidente Michel Temer quem sugeriu a ideia do uso das forças militares para resolver a paralisação.

Temer chegou com a decisão tomada. Pesquisas em poder do governo indicavam que a população não apenas apoiava a greve dos caminhoneiros como via falta de controle da situação, por parte do Planalto. Ao saber que o acordo firmado na véspera não havia sido cumprido, o presidente resolveu endurecer o discurso. Em conversas reservadas, disse que estava havendo uso político da crise até por parte de antigos aliados, por causa da proximidade das eleições. Na prática, a atitude de Temer foi uma tentativa de amenizar o novo desgaste em sua imagem. Levantamentos que chegaram ao Planalto mostraram que as pessoas temiam a crise de abastecimento.

Entre as prioridades de atendimento do governo na noite de ontem estavam seis aeroportos – Brasília, Porto Alegre, Belo Horizonte, Congonhas (SP), Recife e Goiânia – e 11 pontos de distribuição, como as refinarias de Paulínia (SP), Duque de Caxias (RJ), Canoas (RS) e Manaus, portos de Suape (PE) e Santos (SP), além de hidrelétricas em Rondônia e Roraima. Todo o trabalho inicialmente feito pelo Exército foi de escolta, para garantir que o combustível que estava parado fosse transportado, sem risco. A ideia de atuação das Forças Armadas para desobstrução de rodovias, que inicialmente foi aventada, acabou relegada a segundo plano porque o governo entendeu que, ao garantir o transporte do combustível a partir das refinarias e portos, com escolta, esvaziaria o movimento. Caso a normalização dos setores críticos seja pouco a pouco garantida, a intervenção das tropas seria desnecessária por enquanto.

O ministro da Defesa, general Joaquim Silva e Luna, disse que “não imagina” a possibilidade de ocorrer um confronto entre as Forças Armadas e caminhoneiros. “A ação não é contra caminhoneiros. É para permitir o trânsito, o direito de ir e vir das pessoas e veículos e o abastecimento”. O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu ontem decisão que permite uso da força se for “imprescindível” para acabar com bloqueios nas rodovias. / COLABORARAM VERA ROSA, BRENO PIRES, TEO CURY E ROBERTO GODOY

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: PF chama 20 empresários para depor por suspeita de locaute

Ministro da Segurança vê ‘claros indícios’ de que donos das empresas mobilizaram funcionários para realizar a greve

O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, disse ontem que o governo possui “claros indícios” de que houve prática de locaute na paralisação dos caminhoneiros, o que é proibido por lei. Segundo Jungmann, o governo tem uma relação com nomes de 20 empresários que foram chamados a depor pela Polícia Federal por suspeita de contribuir, incentivar ou orientar a realização da greve de seus funcionários. Locaute (termo que vem do inglês lock out) é o que acontece quando os patrões de um determinado setor se recusam a ceder aos trabalhadores os instrumentos para que eles desenvolvam seu trabalho, impedindo-os de exercer a atividade. Ou seja, agindo em razão dos próprios interesses, e não das reivindicações dos trabalhadores. Ele ressaltou que locaute é crime e que a Polícia Federal está investigando “quem está tirando proveito (da greve) com fins econômicos”.

“A PF está investigando casos de patrões que estão explorando o sofrimento da população.” ‘Contexto’. Nos bastidores, fontes do governo consideram que há todo um “contexto” de locaute porque o movimento, que, no passado já ocorreu em proporções menores, agora veio com uma força desproporcional, após impasse entre patrões e empregados, caminhoneiros e donos de empresa, em relação a negociações trabalhistas. A tese do governo é de que, como não conseguiram chegar a um acordo, os caminhoneiros avisaram que iam parar porque não estavam concordando com preços recebidos, por causa da alta do combustível, e os empresários teriam dado apoio.

A possibilidade de locaute começou a ser pensada na terça-feira, quando a paralisação ganhou dimensão nacional. O quadro foi agravado, e muito, a partir da quarta-feira. Além da PF, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) também abriu investigação contra entidades representantes de transportadores de carga e caminhoneiros para apurar infrações à ordem econômica decorrente da greve de caminhoneiros. Entre as infrações que serão investigadas estão a prática de locaute, conduta orquestrada e recusa na venda de bens ou prestação de serviços. Outro aspecto que o Cade está monitorando é se há indícios de cartel no aumento de preço dos combustíveis, que ocorreu logo depois do início da greve dos caminhoneiros.

Jungmann disse que, se ficar comprovada a prática de locaute, os empresários poderão ser presos e multados. Os funcionários também podem ser enquadrados, nesses casos, por associação criminosa. Mesmo se ficar comprovado que houve locaute, Jungmann garantiu que o acordo do governo com as entidades que representam os caminhoneiros pelo fim da greve, formalizado ontem, está mantido. “O governo reconhece a justiça dessas reivindicações, tanto que as atendeu. Se houver comprovação de locaute, e temos claros indícios de que houve, os empresários que se utilizaram desse movimento cometeram delitos e vão pagar por isso”, declarou. / TÂNIA MONTEIRO, EDUARDO RODRIGUES, JULIA LINDNER E LORENNNA RODRIGUES

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Guardia admite impacto no PIB e arrecadação

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, admitiu ontem que a paralisação dos caminhoneiros pode ter efeitos relevantes na atividade econômica e na arrecadação de impostos, mas disse ainda não ter uma estimativa para o impacto do movimento no Produto Interno Bruto (PIB) do País. “Sabemos que a paralisação pode levar a prejuízos na atividade. É preocupante e pode afetar

diversos setores da economia”, afirmou. Segundo Guardia, se o movimento persistir, o impacto será relevante na economia.

“Por isso, a preocupação do governo e todas as medidas que vem sendo adotadas. O governo federal fez concessões importantes e esperávamos que se pudesse interromper movimento. Temer tomou medidas fortes que o momento exige.” O ministro da Fazenda evitou responder quando foi questionado sobre a paralisação dos caminhoneiros ser um locaute da parte dos empresários do setor. “Deixo essa pergunta para meus colegas da área de segurança”, concluiu. / E.R. e J.L.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Nakagawa Tânia Monteiro Vera Rosa/BRASÍLIA

Título: Governo ignorou pedidos do movimento

Caminhoneiros vinham reclamando com o Planalto desde outubro de 2017, mas tema foi deixado de lado até início da paralisação do setor

Uma sequência de reclamações ignoradas pelo governo e um acordo costurado de última hora em meio a trapalhadas políticas pararam o Brasil. Desde outubro de 2017 os caminhoneiros têm se queixado ao Planalto, mas, sem dinheiro e com outras preocupações, o governo deixou o tema de lado até que a paralisação começou. Quando a negociação foi iniciada, nesta semana, o governo ofereceu parte dos pedidos, mas o movimento já era maior que os líderes, e o acordo foi ignorado pelas estradas. Com os preços do combustível ajustados quase diariamente pela Petrobrás, que segue a cotação do petróleo no mercado internacional (em alta constante), os mais de 1 milhão de autônomos começaram a sofrer achatamento da renda. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, recebeu a primeira reclamação formal de duas entidades em 5 de outubro. Caminhoneiros dizem que foram ignorados.

Para piorar, a desvalorização do real potencializou o fenômeno. Assim, em 14 de maio, Padilha e o presidente Michel Temer receberam nova carta. Dessa vez, com ameaça: “Caso não tenhamos apoio deste governo federal, uma paralisação será inevitável”. Sem resposta, caminhoneiros convocaram greve para a última segunda-feira. O movimento começou forte e teve mais de 100 pontos de manifestação naquele dia. O governo reagiu e convocou uma reunião com as principais entidades um dia depois do início do movimento. No Planalto, a avaliação é que a Agência Brasileira de Inteligência (Abin) falhou ao não prever o alcance da greve, que instalou caos no País. Sob condição de anonimato, fontes criticaram o fato de a agência não ter informado Temer de que o

movimento, ao contrário dos anteriores, vinha com tanta força. A agência não alertou sobre a previsão de desabastecimento.

O governo avaliou que o diferencial, neste caso, e que também não foi detectado pela inteligência, foi o apoio dos empresários do setor aos caminhoneiros. O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), general Sérgio Etchegoyen, refuta que a Abin tenha falhado. Os mais de dez grupos de caminhoneiros chegaram sem um discurso único. Havia a reclamação comum do diesel, mas muitos traziam pautas distintas. Para o governo, essa pauta sem foco era um sinal de alerta do problema da pulverização dos trabalhadores. Para tentar mostrar protagonismo, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), pré-candidato à Presidência, correu e aprovou na Câmara, na quarta-feira, um projeto para zerar a alíquota do PIS/Cofins sobre o diesel, com projeções erradas do custo aos cofres públicos.

Maia contrariou Temer e irritou o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). “Infelizmente, as palavras do presidente Temer estão tendo pouca credibilidade com a sociedade”, disse Maia ontem sobre o não cumprimento do acordo. Apesar da dificuldade financeira, o governo conseguiu costurar um pacote de medidas. Não houve dinheiro para reduzir o preço do diesel em até R\$ 0,80, como pedido. O governo acenou com a redução de alguns impostos para reduzir o preço, mas muitas das medidas ainda precisam de aprovação do Congresso. A Petrobrás concedeu um desconto de 10% no diesel por 15 dias. O governo ampliou esse prazo por mais 15 dias, e criou uma câmara de compensação para subsidiar o preço até o fim do ano. Mesmo com governo, Petrobrás e Câmara cedendo aos pedidos dos caminhoneiros, eles mantiveram a paralisação e coagiram o Planalto em busca de uma redução ainda maior no preço do diesel.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Paulo Resende

Título: Aprendendo a lição da pior maneira possível

Análise -

Essa história começa há um século, quando o Brasil, já vivendo ares de uma República consolidada, avançava no modal ferroviário, que chegaria a ser o segundo, depois da Índia, em número de passageiros transportados por ano. Paralelamente, Europa e Estados Unidos entravam na era do petróleo, e fomentavam um sistema rodoviário que, logo no meio do século XX, passaria a ter papel de destaque. Naqueles países, porém, construía-se um sistema multimodal integrado. No pós-guerra, e sob a influência de aliados externos

com claros interesses comerciais, o Brasil decide substituir as ferrovias por estradas. Logo, a indústria do petróleo atrairia montadoras que, por sua vez, demandavam estradas para seus veículos. Aproveitando-se das dimensões continentais, demandas crescentes, e assentadas em uma falta de visão de longo prazo, governos sucessivos impõem uma infraestrutura rodoviária sem precedentes. Forma-se, então, uma das matrizes de transportes mais desequilibradas já vistas.

O século XXI se inicia com grandes transformações nas cadeias produtivas. Com o fim da hiperinflação, setores industriais optam por uma nova estratégia. As cadeias de suprimentos deixam de trabalhar com grandes estoques, e uma nova logística se forma para alimentar as linhas de produção. Se tal estratégia possui um grande ponto positivo, que é a redução de custos com estocagem, por outro lado ela concentra seus riscos na possibilidade de desabastecimento, se o transporte não se mostrar eficiente. É assim que o Brasil avança. Governado através dos anos por agentes sem o menor conhecimento dessas transformações, e tratando a matriz de transportes como mais um objeto político. Pois bem, a fera se mostra com todas as suas garras, e poucos dias de paralisação são suficientes para romper linhas de produção, falta de gêneros de primeira necessidade e uma miríade de desconfortos para a população. É o preço pago por uma nação governada por interesses mesquinhos, sem a menor preocupação com as estratégias necessárias para termos um grande Estado. Estamos aprendendo essa lição da pior maneira possível.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes

Título: Rombo na Petrobrás motivou reajuste de preço

Quando decidiu reajustar diariamente os preços em linha com o mercado internacional, em julho de 2017, a Petrobrás mirou seu caixa. O foco era a redução do endividamento que elevou a empresa ao posto de petroleira mais endividada do mundo. Estratégia que deu certo, com a petroleira registrando um lucro de R\$ 6,9 bilhões no primeiro trimestre, o maior trimestral dos últimos cinco anos. Para o consumidor, a recuperação da Petrobrás pesou no bolso quando a cotação do petróleo ganhou fôlego em 2018, após um período de quedas. Pela primeira vez desde 2014, o barril atingiu US\$ 80 neste mês. Como consequência, o preço do diesel já subiu 38 vezes desde janeiro. Para a empresa, a alta do petróleo significa uma oportunidade para gerar receita, distribuir dividendos aos acionistas e atingir a meta financeira, ainda que o programa de venda de ativos caminhe devagar.

O presidente Pedro Parente obedece à máxima de que a Petrobrás deve se comportar como uma produtora como outra qualquer, independentemente da importância estratégica dos combustíveis para o País. Afinal, a estatal compete diretamente com importadores e possui a flexibilidade de atuar em outros países. A lógica é que não há fronteiras no mercado de petróleo. Mas, no Brasil, a realidade é que as altas no preço da estatal surtem efeito no bolso da população e de segmentos da economia que nada têm a ver com o mercado externo. Professor do Grupo de Economia da Energia da UFRJ, Helder Queiroz destaca que a alta do petróleo foi o primeiro teste de Parente.

“É certo que é preciso acompanhar o mercado internacional. Mas existem várias soluções para isso. Será que essa é realmente a melhor?”, diz. Pesa ainda o fato de o maior volume do combustível consumido no País sair das refinarias brasileiras, comandadas pela Petrobrás. No primeiro trimestre deste ano, a empresa produziu 1,67 milhão de barris por dia (bpd) de derivados de petróleo e importou apenas 97 mil. “Se o preço do petróleo não oscilar, oscila o câmbio. A Petrobrás tem de seguir os preços internacionais, mas não precisa ser diariamente. A empresa cobra tanto previsibilidade do governo e não faz o mesmo com os seus consumidores”, criticou um especialista em petróleo que já fez parte do governo e não quis se identificar.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Gilberto Amendola

Título: Pré-candidatos à Presidência se dividem sobre a greve

Os presidenciáveis têm evitado, até o momento, críticas diretas aos caminhoneiros e ao movimento que tem bloqueado estradas e causado interrupção no abastecimento das principais cidades do País. A maioria dos pré-candidatos tem preferido olhar a situação sob a perspectiva dos seus próprios discursos ou eleitorado. O deputado Jair Bolsonaro (PSL), por exemplo, postou um vídeo nas suas redes sociais em que afirma “que o movimento dos caminhoneiros mostra as entranhas do poder” e “como o povo é assaltado em benefício de uma casta política”. No fim de seu discurso, contudo, ao parabenizar os caminhoneiros, Bolsonaro pediu para que eles não bloqueiem estradas, dizendo que quem está fazendo isso “são infiltrados do PT, MST e CUT”. Até o momento, não há registro de participação de nenhuma dessas entidades nos bloqueios.

Guilherme Boulos (PSOL) e Manuela D’Ávila (PCdoB) manifestaram-se de maneira parecida. Os dois pediram a demissão do presidente da Petrobrás, Pedro Parente. “O que estamos vendo hoje no Brasil é resultado da política desastrosa de Temer e Pedro Parente na Petrobrás. Empresa pública tem de

servir ao povo brasileiro e não para dar lucro a meia dúzia de acionistas lá fora”, escreveu Boulos em sua conta de Twitter. Manuela também culpa Parente e prega “a retomada nos investimentos no setor de óleo e gás.” Já o candidato do PSDB à Presidência, Geraldo Alckmin, defendeu a permanência de Parente durante palestra no IBMEC (Instituto Brasileiro do Mercado de Capitais), na quinta-feira. Ontem, Alckmin afirmou que as demandas dos caminhoneiros podem ser justas, mas não devem prejudicar o resto da população. O tucano não ataca diretamente o governo, mas diz que é preciso “autoridade” para resolver o problema.

Se Alckmin prefere não atacar diretamente Temer, Ciro Gomes (PDT) segue uma linha diferente. Ontem, após participar de um almoço com empresários do Instituto Desenvolvimento para o Varejo (IDV), na capital paulista, ele responsabilizou a política de preços da estatal pela situação que levou ao bloqueio de rodovias no Brasil. Gomes defendeu a demissão de Parente da empresa e uma mudança nas regras atuais que reajustam o preço dos combustíveis. “Política de preços no Brasil é uma fraude”, disse. Apoio. O pré-candidato do MDB ao governo, o ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles, colocou-se ao lado do governo. “A curto prazo, a única alternativa é seguir o acordo feito pelo governo e as entidades mais representativas dos caminhoneiros. É inaceitável que, além dos problemas graves e reais dos preços do petróleo e derivados, haja um componente político- ideológico e empresarial nessa aliança de entidades politicamente engajadas com empresas transportadoras”.

Com discurso liberal, os candidatos Flávio Rocha (PRB) e João Amoedo (Novo), identificam no livre mercado a solução para o problema envolvendo os caminhoneiros. “A solução é um choque de competição, o que leva mais eficiência e coíbe, naturalmente, a corrupção”, disse Rocha. “A solução para o setor é o aumento da concorrência, que leva a menores preços e melhores produtos”, falou Amoedo. Já o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM), afirmou que colocará em votação o projeto de regulamentação do transporte de cargas. Maia também defendeu que o governo reduza a alíquota dos dois tributos de R\$ 0,46 por litro para R\$ 0,29. Já o economista responsável pelo programa do PT, Márcio Pochmann, disse que as circunstâncias da crise com os caminhoneiros “decorre de opções que foram tomadas há mais tempo”, referindo-se à adequação dos preços internos às cotações internacionais e a do congelamento dos preços, adotado no governo de Dilma Rousseff. “Acredito que precisamos trabalhar no meio termo.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Adriana Fernandes****Título: Crise pode custar R\$ 27 bi ao governo**

Equipe econômica tenta evitar aumento da perda da arrecadação com impostos

O custo fiscal da crise de combustíveis provocada pela paralisação dos caminhoneiros já chega a R\$ 13,4 bilhões e pode subir para R\$ 26,9 bilhões se o Congresso Nacional reduzir a zero a alíquota do PIS/Cofins sobre o diesel. Depois do acordo com os caminhoneiros, a equipe econômica tenta evitar um aumento da perda de arrecadação com a desoneração do PIS/Cofins, que já foi aprovada pelos deputados. A estratégia agora é negociar com os senadores a retirada da medida do projeto que trata da reoneração da folha de pagamento. O texto-base aprovado na Câmara na quarta-feira acaba com a desoneração para 28 setores e traz a proposta de zerar o tributo sobre o diesel.

Parlamentares, no entanto, defendem que a alíquota seja reduzida à metade e passe a vigorar no patamar que estava antes da alta promovida em setembro passado para aumentar a arrecadação. Há, lideranças que apostam na manutenção da redução a zero da alíquota do PIS/Cofins na votação do Senado, o que deixará para o presidente Michel Temer a decisão final de vetar ou não a medida. Pelos cálculos da equipe econômica, o custo da zeragem do PIS/Cofins é de R\$ 13,5 bilhões, caso a medida vigore de junho a dezembro. O impacto do mês de dezembro – estimado em R\$ 1,9 bilhão – será verificado nas contas de janeiro. Por ano (janeiro a dezembro), o Ministério da Fazenda estima impacto de R\$ 20 bilhões caso o PIS/Cofins seja desonerado integralmente.

Devido ao elevado impacto financeiro, a equipe econômica optou em adotar um subsídio orçamentário para reembolsar a Petrobrás para manter o preço do diesel fixo. Essa política vai custar R\$ 4,9 bilhões ao governo até o fim do ano. A despesa ficará fora do teto de gasto, como já adiantou o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. O custo foi calculado com base na expectativa de perda da estatal com o preço congelado por 15 dias (R\$ 350 milhões), mas o preço do petróleo no mercado internacional e o câmbio podem aumentar as despesas para manter a “conta diesel”. Além disso, o governo perderá R\$ 2,5 bilhões com isenção da Cide do Diesel.

O decreto do presidente Temer só será editado depois que o Congresso concluir a votação do projeto da reoneração da folha de pagamento – que acaba com o benefício criado pelo governo da ex-presidente Dilma Rousseff. Foi nesse projeto que o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), fez uma manobra política de última hora e conseguiu incluir a isenção do PIS/Cofins com

informações erradas de que a renúncia seria de R\$ 3,5 bilhões. O cálculo de Maia era de que receitas extras com royalties de petróleo compensariam a decisão. Mas o impacto dessa receita já havia entrado na conta do governo que permitiu a liberação de R\$ 2 bilhões de despesas do Orçamento. O governo perdeu mais R\$ 6 bilhões na economia prevista com o aumento da arrecadação com a aprovação da reoneração. Como a Câmara reduziu os setores reonerados de 56 para 28, a previsão de arrecadação caiu de R\$ 9 bilhões para R\$ 3 bilhões. / COLABOROU IGOR GADELHA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva

Título: PIB deve ter perda de até R\$ 25 bilhões

A greve dos caminhoneiros deve gerar perda de R\$ 25 bilhões para a economia, segundo projeções da consultoria MacroSector. O cálculo considera as perdas de produção da indústria e das atividades dos setores de comércio e serviço desde o início do movimento, na segunda-feira. Também leva em conta que, mesmo que a greve termine na segunda-feira, serão necessários cerca de 15 dias para o País retomar as condições de antes da paralisação. O impacto de meio mês de economia operando em condições anormais vai afetar o Produto Interno Bruto (PIB) do País, afirma o sócio-diretor da MacroSector, Fabio Silveira. A consultoria projetava crescimento de 2,2% para o PIB neste ano mas, com a suspensão de várias atividades em razão da greve, a alta deve ficar entre 1,7% e 1,8%.

“Nossa projeção inicial era de um PIB de cerca de R\$ 7 trilhões, mas, com a expectativa de queda, a economia, a grosso modo, deve destruir cerca de R\$ 25 bilhões em valor adicionado com essa greve”, afirmou Silveira. Ele criticou o fato de o governo não ter ficado atento aos efeitos da política de alta de preço dos combustíveis, “numa economia que tem 60% a 70% do transporte de bens feito por caminhões”. Devagar. A economista Alessandra Ribeiro, da Tendências Consultoria, lembra que a economia já “andou mais devagar” do que se esperava no primeiro trimestre e, com mais esse efeito da greve, os resultados do segundo trimestre certamente serão prejudicados. Sérgio Vale, da MB Associados, ressalta que o País caminha para ficar quase uma semana em situação crítica, “com paralisação inédita na economia”. “Depois de um trimestre decepcionante, o segundo, pelo jeito, vai ser igualmente ruim”, previu Vale.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Eduardo Rodrigues Julia Lindner / BRASÍLIA****Título: Ministério da Fazenda pede a Estados mudança no ICMS**

Eduardo Guardia diz que mudança da base de cálculo do imposto vai garantir desconto extra de R\$ 0,05 para diesel

Para conseguir uma queda adicional de R\$ 0,05 em média no preço do óleo diesel nas bombas, o governo federal vai pedir aos Estados que antecipem o recálculo do ICMS sobre o combustível para já incorporarem na cobrança do tributo o desconto garantido pela Petrobrás nesta semana. O desconto anunciado pela Petrobrás na quarta-feira é de R\$ 0,25 por litro, a eliminação da Cide sobre o diesel prometida pelo Executivo terá efeito de R\$ 0,05, e os Estados garantiriam mais R\$ 0,05 de redução. “Estamos falando de uma redução de R\$ 0,35 nas bombas com todas as medidas tomadas até agora”, disse ontem o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. O ICMS é um tributo estadual que, no caso do diesel, incide sobre o preço médio das bombas calculado a cada 15 dias pelos governos regionais. Dependendo do Estado, as alíquotas variam de 12% a 25%.

Resistência. Como há uma resistência dos governos estaduais em baixarem as alíquotas cobradas, a proposta do ministro da Fazenda foi pedir que o desconto de R\$ 0,25 por litro concedido pela Petrobrás seja considerado no cálculo do ICMS já na próxima semana. Caso contrário, isso aconteceria apenas daqui a 15 dias. A alternativa foi encontrada após reunião no Palácio do Planalto com representantes de 13 das 27 unidades da Federação. Com o pré-acordo firmado no encontro, Guardia decidiu convocar uma reunião extraordinária do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para a terça-feira para submeter a proposta aos 27 membros do grupo. Além da redução imediata da base de cobrança do tributo, o governo federal também proporá na reunião do Confaz que o cálculo do ICMS ocorra a cada 30 dias, e não a cada 15 dias, como é feito atualmente. “Neste momento, a previsibilidade de preços é uma coisa importante. Os caminhoneiros sempre citaram isso como algo problemático”, completou.

Apesar da deliberação do Confaz na próxima semana, Guardia explicou que os Estados poderão aderir ou não às medidas. “É uma alternativa aos governos estaduais, não se trata de uma imposição.” Guardia disse que a colaboração dos Estados com a redução da base de cálculo do ICMS sobre o diesel não deve prejudicar as finanças dos Estados, uma vez que a arrecadação dos governos já estaria “extremamente inflada” em função do aumento do preço do petróleo.

Ainda assim, o secretário de Fazenda de Santa Catarina, Paulo Eli, afirmou ao final da reunião de ontem que o Estado vai abrir mão de R\$ 7 milhões por mês em arrecadação para igualar a base de cálculo do ICMS do diesel ao desconto no preço do produto anunciado pela Petrobrás. A alíquota de Santa Catarina sobre o diesel é de 12% e a arrecadação mensal é estimada em R\$ 72 milhões.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Dantas

Título: Todos os lados têm suas razões na crise dos caminhoneiros

Análise -

Pedro Parente provavelmente está vivendo um dos momentos mais difíceis da sua vida profissional, que inclui desafios complicados, como gerir o apagão de 2001. Para um executivo cioso da reputação de ter reconstruído a Petrobrás depois dos vendavais que atingiram a estatal, deve ter sido doloroso que muitas pessoas tenham pensado que ele foi confrontado pelo governo Michel Temer e cedeu, quando do anúncio da redução do preço do diesel na terça-feira. Por outro lado, para quem já foi parte de equipes econômicas às voltas com ajustes fiscais, também não é confortável que haja a sensação de que está “empurrando” a conta do diesel mais barato para o Tesouro – além de que a situação o colocou na mira do ataque de diversos políticos. Adicionalmente, a queda de braço tripla entre caminhoneiros, Petrobrás e Tesouro ainda pode ter novos desdobramentos, no clima de caos que tomou conta do País e de pessimismo que contagiou os mercados.

Uma interpretação benigna do gesto inicial de Parente de reduzir o preço do diesel é que o homem público nele falou mais alto que – ou no mínimo tão alto como – o gestor privado. Nessa visão, se a sua intenção fosse apenas de manter a reputação de administrador que maximiza lucros, pedir o chapéu e sair da Petrobrás como vítima do populismo na política de preços de combustíveis teria sido o caminho mais vantajoso do ponto de vista pessoal. Do ponto de vista do País, porém, essa “solução” poderia levar a uma situação ainda mais caótica. Sejam quais tenham sido as motivações de Parente, o fato é que a crise armada pela greve dos caminhoneiros não tem nada de simples, e não é o tipo de acontecimento em que um lado 100% virtuoso esteja lidando com outro lado 100% sem razão. De fato, e isso é admitido na Petrobrás, a atual política de preços dos combustíveis torna a vida dos caminhoneiros, já afetados por rotinas pesadas de trabalho, péssimas estradas e risco de violência, muito mais difícil – quando não inviável economicamente. Os contratos de transporte de mercadorias têm duração bem maior que a frequência com que os preços vêm mudando.

É um pouco surpreendente que o governo e a Petrobrás não tenham se debruçado sobre esse problema antes, ainda mais quando na ponta contrária está uma categoria com grande poder de barganha pelo seu papel na logística nacional – e isso não é uma característica apenas do Brasil, embora aqui seja um traço especialmente forte, devido à hipertrofia do modal rodoviário. Soluções criativas, e que não fossem hostis aos investidores na Petrobrás, poderiam ter sido pensadas. Esta semana, por exemplo, antes da decisão de baixar o preço do diesel, discutiu-se no conselho da Petrobrás a hipótese de os caminhoneiros terem uma espécie de “crédito” para comprar grandes quantidades de diesel quando o preço estivesse mais baixo, pagando à medida que fossem efetivamente utilizando o combustível. A ideia não é uma panaceia e tem complicadores relevantes, mas indica que era possível uma discussão mais serena da questão antes que entrasse em ebulição.

Por outro lado, a importância de que a Petrobrás tenha uma política de preços alinhada à melhor prática internacional do ponto de vista de uma empresa com fins lucrativos é indubitável. A estatal é muito importante para a economia brasileira, e os abalos que sofreu por conta da corrupção e da má gestão são um capítulo relevante dos estragos trazidos pela “nova matriz econômica”. Voltar aos tempos de interferência do Executivo na política de preços da Petrobrás prejudica o interesse difuso do conjunto da sociedade nacional. Adicionalmente, apesar da justiça de alguns dos seus pleitos, os caminhoneiros estão longe de ser a categoria mais penalizada num país subdesenvolvido e desigual que acaba de passar por uma das maiores recessões da sua história. O único motivo pelo qual estão furando a fila é o seu enorme poder de barganha como peça fundamental da logística do País. Que usem esse poder dentro da lei para exercer pressão é parte do jogo capitalista democrático. Mas bloquear estradas não está nas regras oficiais do jogo de país nenhum do mundo. Este é o ponto em que o pleito legítimo transforma-se em chantagem econômica – e é algo com que o Brasil pós-redemocratização vem lidando mal, com dificuldade em traçar a linha entre liberdade e licenciosidade.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Gilberto Amendola

Título: Líderes sindicais se dividem e trocam acusações

Presidentes de duas entidades – CNTA e Abcam – são adversários e não se entenderam nem sobre a trégua após reunião com o governo

Eles não podem dividir uma mesma boleia, mas são os dois principais dirigentes da categoria que está bloqueando estradas e afetando o abastecimento em todo o País. O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores

Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, de 57 anos; e o presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, de 76 anos, são adversários no intrincado mundo dos grupos, confederações e federações que dizem representar a luta dos caminhoneiros. Na última quinta-feira, Fonseca abandonou a reunião das entidades com o governo. Ele se levantou da mesa de negociações assim que percebeu que seus pares estavam prontos para aceitar uma trégua de 15 dias nas paralisações – entre eles, Diumar Bueno. Fonseca saiu do encontro afirmando que só encerraria o movimento depois de “assinada e carimbada a lei que retira dos combustíveis PIS/Cofins e Cide”. Já Bueno preferiu permanecer e, embora não tenha saído completamente satisfeito, deu um voto de confiança ao governo. Ou seja, com dois líderes pregando posições antagônicas, a categoria, que reúne mais de 1 milhão de profissionais, ficou sem saber qual liderança seguir: Fonseca ou Bueno?

Fonseca foi quem atirou primeiro – dizendo que Bueno seria “cria dele” e que, assim como outras lideranças, estaria no movimento por “ vaidade ou dinheiro”. Para ele, ao aceitar a proposta do governo, Bueno não estaria defendendo os interesses dos caminhoneiros, mas do patronato. Por fim, Fonseca acusa o colega de categoria de não ser caminhoneiro – pisando, assim, no calo mais dolorido do presidente da CNTA. Truck. Os adversários de Bueno costumam mencionar que ele não é caminhoneiro, mas um “ex-piloto de Fórmula Truck (corrida de caminhões). De fato, ele correu na categoria até 2012 – ano em que sofreu aquele que é considerado até hoje o acidente mais “espetacular” desse tipo de competição. O fato ocorreu durante treino livre para o GP de Guaporé, no Rio Grande do Sul. O caminhão que Bueno dirigia atravessou a pista de corrida a 184 km/h e se chocou contra um muro de proteção – que não conseguiu contê-lo. Reportagens do período afirmam que o veículo despencou de uma altura de 15 metros.

Bueno passou 30 dias internado (6 deles na UTI) e teve 52 fraturas – lesionando as duas pernas, o braço direito, a bacia, a face e os pés. “Vi a morte me acenando”, lembrou. A menção de seu passado como piloto não agrada Bueno. Segundo pessoas próximas, ele considera as lembranças de sua carreira pregressa uma tentativa de diminuir sua atuação como sindicalista. “Minha atividade sindical começou na década de 1980. Enfrentei muita coisa para tentar organizar a categoria – que não tinha tradição sindical e era ligada ao sindicato dos taxistas”. Ao lembrar do pai, que também foi caminhoneiro, Bueno se emocionou e diz não admitir críticas de “quem não sabe manobrar um caminhão”. Bueno rebateu as críticas de Fonseca afirmando que é a Abcam que não representa a categoria. “Além disso, Fonseca sempre foi da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Ou seja, sempre esteve do outro lado. Do lado do patrão”, afirmou. Além de um embate pelo controle da categoria, a troca de farpas entre os dois, às vezes, parece ser sobre qual deles seria “mais

caminhoneiro”. Se Bueno lembra do pai, Fonseca não fica atrás e diz ser sobrinho da primeira mulher caminhoneira do País.

Ele também afirma ter participado de uma greve da categoria em 1974. “Desde então, estou sempre participando das movimentações e causas. Sou um caminhoneiro de verdade. Ainda tenho um caminhão estacionado na frente da minha casa”, falou. “Olha, eu já tinha até parado, mas as pessoas, os caminhoneiros, me chamaram para participar das negociações. Eles sabem que eu tenho experiência e que comigo as coisas andam”, completou. Sem líder. Entre os caminhoneiros da linha de frente (aqueles que estão bloqueando estradas), a liderança do movimento não é clara. Ouvidos pela reportagem, a maioria não reconhece nenhum dos dois. Nem Bueno, nem Fonseca. Mais do que isso: desconfiam que as entidades estejam sendo usadas pelos patrões. Além disso, os grupos parecem se organizar de forma quase independente – com muita comunicação via WhatsApp. Por isso, não é difícil encontrar motoristas pedindo intervenção militar ou apoiando o pré-candidato do PSL, o deputado Jair Bolsonaro. Bueno e Fonseca preferem não entrar nesse debate. Eles se dizem apertados e preferem não ser identificados com posicionamentos radicais – e nem se aprofundar nas consequências políticas da greve.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Victoria Abel Gabriel Wainer ESPECIAL PARA O ESTADO

Título: Sindicato veio a reboque, diz caminhoneiro

Com manifestações iniciadas na última segunda-feira em diversos pontos do País, a greve dos caminhoneiros é resultado de discussões sobre as condições de trabalho ruins em diferentes grupos do WhatsApp, de acordo com caminhoneiros. Conforme contam alguns membros da categoria, os grupos de conversas eram utilizados para organização e divisão dos transportes, além de troca de informações sobre a situação das estradas. “A corda chegou no nosso pescoço e, em conversas de WhatsApp, nos organizamos e decidimos entrar em greve”, afirma Alexandre Aparício, caminhoneiro há 16 anos, que participa dos protestos na BR 101, no trecho de Itajaí (SC), e participa de três grupos de WhatsApp, com 734, 488 e 712 membros cada. Pulverização. Segundo ele, o movimento surgiu de forma descentralizada com os próprios motoristas autônomos. “Os sindicatos embarcaram na nossa. Eles vieram procurar a gente. Começamos a greve e eles nos apoiaram depois.”

Também em protesto no Estado da Bahia, o caminhoneiro Enaldo Vieira está na BR 116, no município de Teofilândia. Ele explica que esses diferentes grupos de WhatsApp se comunicam entre si e, assim, uma única mensagem amplia-se para

até 7 mil, 10 mil membros. Vieira está em 10 diferentes grupos de caminhoneiros. O motorista acrescenta que poucas vezes os sindicatos estiveram ao lado da categoria. “Pagamos a anuidade sindical por obrigação, mas eles nunca nos deram assistência”, conta. Jaisom Dreher, presente em uma das manifestações da rodovia Fernão Dias, no município de Betim (MG), reforça a ideia de que não houve uma composição oficial para os protestos, mas que a causa contagiou a todos. “Não teve uma organização central. Fomos nos falando por WhatsApp e aconteceu.” Os caminhoneiros contam que o movimento se iniciou de uma insatisfação comum com relação às condições de trabalho, que já estava insustentável. Segundo eles, 90% do valor do frete é gasto apenas com despesas da viagem, como combustível, pedágio, hospedagem, comida e manutenção mecânica dos caminhões.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Bolsonaro é o mais lembrado em debates na web sobre a greve

Segundo a agência Bites, Michel Temer foi apontado como principal responsável pela crise de abastecimento a greve

O presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) foi o mais lembrado pelas redes sociais no quinto dia de paralisação dos caminhoneiros. Segundo a agência Bites, que analisa e interpreta as movimentações do mundo digital, o deputado foi o pré-candidato mais citado no Twitter. Nos seus perfis oficiais no Twitter e Facebook, ele publicou 14 posts sobre o tema e conseguiu 72 mil interações. Só no Twitter foram 40 mil posts sobre Bolsonaro, tanto de natureza positiva quanto negativa. Nas buscas no Google Brasil, ele foi o único a ter duas consultas associadas à greve dos caminhoneiros. Os internautas procuravam por respostas sobre o seu posicionamento em relação ao movimento. Já no You- Tube, um vídeo postado por ele, no último dia 22 de maio, desejando sorte aos manifestantes, alcançou 359 mil visualizações até as 19h de ontem.

Quem mais se aproximou da performance de Bolsonaro foi Manuela D’Ávila (PCdoB) com 16 mil interações nas páginas oficiais de campanha. Especificamente no Twitter, o tucano Geraldo Alckmin teve 4.542 menções; Ciro Gomes (PDT), 3.120. Já com referências a Guilherme Boulos (PSOL) foram 3.081 menções e outras 1.522 falando sobre Manuela D’Ávila. Também candidato ao Planalto, o ex-ministro Henrique Meirelles apareceu em 877 tuítes. O presidente Michel Temer foi alvo de um total de 305 mil posts. Ele perdeu apenas para a palavra-chave “caminhoneiros” (474 mil). A hashtag #foratemer, desaparecida do Twitter nos últimos tempos, reapareceu em 114 mil posts. Caminhoneiros. Nos últimos dias, os caminhoneiros pautaram 516,6 mil

referências em Twitter, blogs e sites de notícias. Foram 485 mil menções apenas no Twitter – entre elas 31,8% com a hashtag de natureza positiva #euapoioagrevedoscaminhoneiros. Segundo a agência Bites, a opinião pública digital elegeu o governo do presidente Michel Temer como o responsável pela crise com os caminhoneiros. Apesar do desconforto causado na população, manifestações de apoio aos grevistas cresceram em vários pontos da internet. / G.A.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Pablo Pereira

Título: Na Dutra, apoio e ajuda aos grevistas

Comerciante cede caminhão-pipa e moradores da região auxiliam acampamento na rodovia

Ela tinha acabado de descarregar em Taubaté, no Vale do Paraíba, na manhã de segunda-feira, quando a greve dos caminhoneiros começou a parar o transporte na Via Dutra, impedindo a volta para São Paulo. Três dias depois de os bloqueios travarem o abastecimento no País, na fria noite de quinta-feira, a caminhoneira Roseli Mota, de 48 anos, se ocupava como voluntária servindo o jantar para cerca de 250 grevistas acampados no trevo de acesso da Via Dutra a Santa Isabel, a 61 quilômetros da capital. “Eu apoio o movimento. Alguém tem de fazer alguma coisa”, afirmou Roseli, diante de uma panela com sopa de mandioca fervente e ao lado de uma travessa de macarrão com molho de calabresa picada. “Vim aqui no acampamento para ajudar o pessoal”, disse ela, paulista, mãe de quatro filhos, habituada a rodar pelas estradas brasileiras, atividade que comemora nas redes sociais. No começo daquela noite, o acampamento dos caminhoneiros no km 186 mantinha a rodovia aberta aos carros desde que não fossem veículos de transporte de cargas.

Sem os caminhões rodando, o movimento na pista da Dutra era tranquilo e moradores da cidade ofereciam doações de mantimentos e até locais para banhos aos colegas de Roseli. O vereador Luiz Caesa (PR), comerciante de construção civil de Santa Isabel, que tem uma frota de dez caminhões, disse que estava no local para dar apoio aos motoristas parados. “Não é uma questão só deles”, afirmou o vereador, argumentando que foi caminhoneiro por 20 anos. “É uma questão do País.” A região de Santa Isabel é fonte de extração de areia e pedras. O vereador Gabriel da Água (PRB), que tem restaurante na cidade, a cerca de 5 quilômetros do acampamento, também foi ao local prestar solidariedade. Levou um caminhão-pipa para abastecer o pessoal com água. “Viemos dar nosso apoio”, disse ele no começo da noite. O vereador planejava colocar seu pessoal na limpeza da pista na manhã seguinte. Filha de

caminhoneiro e moradora da cidade, a balconista Elaine Oliveira, 37 anos, também doava seu tempo aos grevistas.

E contou que o apoio tem sido oferecido por moradores até de municípios vizinhos, como “o pessoal da Florestan Fernandes”, a Escola Nacional Florestan Fernandes, de Guararema, conhecido local de formação da militância do PT. “Eles trouxeram arroz carreteiro.” ‘Rodízio’. Segundo um caminhoneiro, porém, a ordem era manter um rodízio no apoio ao local. Ele disse que o movimento “não tem partido” e mostrou a área argumentando que não havia cartazes ou bandeiras. Mas, durante a noite, carros com bandeiras do Brasil circularam pelo local e acampados e simpatizantes da candidatura do deputado Jair Bolsonaro (PSL) defendiam, em rodas de bate-papo, uma “intervenção militar” no governo.

Para o motorista autônomo Anderson Barbosa, 39 anos, 21 deles na profissão, os gastos com o diesel tornaram o trabalho inviável. “Já tirei R\$ 1,5 mil por semana. Agora tiro R\$ 700”, comparou. Morador de Sorocaba, explicou que estava indo carregar em Caçapava e acabou na manifestação. A luz da “cozinha improvisada”, mantida por um gerador emprestado pelo vereador da água, já havia apagado às 20h40, quando o caminhoneiro Gleison Fernando, 26 anos, subiu para dormir no seu Scania amarela, rebaixado, comprado em novembro pela Flaitte Neves Logística, empresa criada para ele pela família. Com 30 toneladas de adubo, Fernando disse que o frete do transporte daquela carga seria de R\$ 3 mil para percorrer 680 quilômetros. “Está difícil”, reclamou. E contou que paga uma prestação de R\$ 6,5 mil mensais e que o bruto bebe diesel como água: faz 3,2 km com um litro de combustível. E que, para ficar bem no gosto do dono, recebeu uma “carroceria de R\$ 26 mil”.

Perto da meia-noite, o policial aposentado Eduardo Soares, motorista que havia quatro dias estava no acampamento, ligou o motor para não “perder bateria”. De frente para a Dutra, sem ninguém a impedir sua saída do acampamento, ele contou que já havia sido autorizado pelo dono da carga a retornar com o produto. Mas que ficaria enquanto o protesto durasse. Na carroceria, pacotes de sementes de girassol e alpiste, que iriam a quatro pontos de entrega no Rio. “Mas já está tudo perdido”, disse. E reclamou do baixo faturamento com o frete pelo custo do combustível, das taxas de pedágio e até da aferição de rádio-amador e tacógrafo, aparelho que mede velocidade. Perecíveis. Na parte alta do trevo de Santa Isabel, passaram a noite estacionados também um caminhão carregado com camarão e outro com carnes. “Esses aí, já era”, resumiu um dos líderes do movimento, apontando os caminhões com perecíveis. Uma carga dos Correios também aguardava no acampamento gramado à margem da Dutra. Um funcionário da empresa, que rendeu um colega à meia-noite, contou que havia mais dois caminhões presos nos protestos, um em Jacareí, outro em Mogi.

“O caminhão de Jacareí é de Sedex”, explicou, dizendo que o serviço de entrega rápida estava atrasado. “Era carga para entregar segunda-feira, antes da 10h.” Já era madrugada de sexta-feira, com a temperatura caindo, a lua brilhando no céu e os motoristas recolhidos às cabines quando um dos líderes do protesto, identificado como Betão, se aquecia numa fogueira. Foi então que um motorista, responsável por uma carga de alface, que dizia estar havia dois dias no local, quis saber com quem poderia falar para seguir viagem. Ao encontrar Betão, alegou que tinha filho pequeno em casa, em Itapeverica, que a carga estava para ser perdida e que não conseguia dormir no caminhão. “É possível liberar?”, questionou o motorista que se identificou como Fabiano. Ao lado do fogo, ouviu um não. “Deixa o caminhão aí e volta de ônibus”, respondeu o chefe do protesto. “O carro fica.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Liz Batista

Título: Em 2013, governo deu ordem para a prisão de manifestantes

O governo Dilma Rousseff mal contava um mês do início das manifestações populares que convulsionaram o País em 2013, quando os caminhoneiros iniciaram uma das maiores paralisações dos últimos anos, no dia 1.º de julho daquele ano. A pauta de reivindicações previa de redução dos preços de pedágios e diesel, melhorias nas condições das estradas e mais segurança nas rodovias à noite até mudanças na lei que regulamenta a profissão. Os protestos, promovidos pelo Movimento União Brasil Caminhoneiro, começaram numa segunda-feira e duraram cinco dias. Os caminhoneiros fecharam 22 rodovias em 9 Estados brasileiros e bloquearam trechos de estradas fundamentais para o tráfego de mercadorias e passageiros. Os protestos seguiram mesmo diante de decisão judicial que proibia a paralisação de rodovias federais e a possibilidade de multas para os infratores.

Após três dias de greve, indústrias estimavam seus prejuízos e optavam por paralisar suas atividades. Com a crescente ameaça de desabastecimento, principalmente de combustível, o governo deu ordem para que manifestantes que interditassem as rodovias fossem presos e a Polícia Federal abriu inquérito para apurar suspeita de locaute – quando os patrões de um determinado setor se recusam a ceder aos trabalhadores os instrumentos para que eles desenvolvam seu trabalho, impedindo-os de exercer a atividade. No dia seguinte, os caminhoneiros suspenderam os atos e o transporte nas estradas foi retomado. Em editorial publicado no 3.º dia de greve, o Estado lembrou que o reajuste do combustível havia sido abaixo da média do preço do petróleo no mercado internacional e falava sobre a pressão para se obter um subsídio para baratear o combustível.

Reconhecia que “os bloqueios das estradas chamam a atenção para a insuficiência e a péssima manutenção da malha rodoviária brasileira”, mas pedia a reabertura das estradas e a garantia do “direito de ir e vir dos usuários e a normalidade do abastecimento.” Em fevereiro de 2015 uma nova greve de caminhoneiros paralisou as estradas do País, trazendo prejuízos estimados em mais de R\$1 bilhão só para o setor agrícola. Nem a promessa do governo de não fazer reajuste no combustível por seis meses, desmobilizou a categoria. A greve só chegou ao fim após a sanção da Lei dos Caminhoneiros, em março, que assegurou vantagens como isenção de pagamento de pedágio para eixo suspenso de caminhões vazios e perdão das multas por excesso de peso.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Priscila Mengue Renata Okumura

Título: SP pode apreender gasolina estocada

Prefeito Bruno Covas decreta estado de emergência na cidade e cria comitê de crise

No quinto dia da greve dos caminhoneiros, o prefeito de São Paulo, Bruno Covas (PSDB), decretou ontem estado de emergência na cidade e determinou a criação de um comitê de crise para avaliar e tomar as “medidas necessárias”. Caso a situação de desabastecimento continue ocorrendo, a Prefeitura estuda decretar feriado municipal ou estado de calamidade pública. A administração municipal informou que o decreto de emergência “permite que a Prefeitura faça compras sem licitação, requisição ou apreenda bens privados, como o combustível que esteja estocado em um posto”. Para economizar combustível, a Prefeitura de São Paulo determinou a suspensão de serviços administrativos não essenciais.

A Prefeitura, com o auxílio da Polícia Militar, continua empenhada em fazer valer a liminar obtida na quinta-feira, que obriga os grevistas a suspender atos que impeçam o abastecimento de combustível para os serviços essenciais”, informou em nota. Ao Estado, Covas classificou como legítima a greve dos caminhoneiros e afirmou que entendia as razões do protesto. “A gente entende os motivos da greve, ela é legítima, mas a gente está fazendo de tudo para minimizar os impactos para a população mais carente da cidade, que precisa do transporte público, que precisa da escola pública, que precisa do Samu”, afirmou. O prefeito disse que o estoque de combustível do Serviço Funerário garantia a continuidade dos trabalhos até ontem. À noite, a administração informou que conseguiu comprar combustível para dar continuidade aos serviços públicos. Somente em uma distribuidora, foram adquiridos 240 mil litros de óleo diesel, retirados com apoio da PM.

Professor de Direito da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Luciano Godoy explica que o decreto cria uma “situação de exceção” para atender “necessidades essenciais” e que permite abrir mão de formalidades como abrir uma licitação, por exemplo. Em geral, o decreto é mais utilizado em casos de desastres ambientais, como enchentes, ou de falta de energia e altas de violência. Segundo Godoy, o decreto “cabe totalmente”. “A Prefeitura tem praticamente a obrigação de manter os serviços”, diz. Para manter esses serviços, o município pode “requisitar” os combustíveis e pagar apenas futuramente. “É uma ‘compra forçada’, o fornecedor não tem a opção de não vender”, explica.

Em decorrência da paralisação, o serviço de transporte público voltou a ser afetado durante o dia de ontem. A frota foi reduzida em até 40% durante os horários de pico e novamente pontos ficaram cheios e veículos circularam lotados em diferentes regiões da capital. Trânsito. A situação dos ônibus contrastava com o trânsito na cidade, que no trânsito teve clima de feriado. Por volta das 16h30, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registrava 18 quilômetros de lentidão, índice bem abaixo do registrado em dias normais, que costuma ficar entre 75 e 95 km. O tráfego só foi difícil para quem se deparou com protestos de por motoristas de transporte escolar, que bloqueou avenidas, como a Paulista, e manifestações também feitas por motociclistas nas marginais

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Hidrelétrica Jirau tem recursos para honrar compromissos apenas até agosto

No limite. De acordo com o presidente da concessionária, que administra usina de 3.750 MW no Rio Madeira, companhia precisará de aporte de R\$ 450 milhões dos sócios a partir dessa data para não ficar inadimplente no mercado; usina ficou pronta no ano passado

Renée Pereira Concluída no início de 2017, a Hidrelétrica Jirau, no Rio Madeira, enfrenta grave crise financeira. A concessionária Energia Sustentável do Brasil (ESBR), que administra a usina, tem dinheiro para bancar os compromissos só até agosto. A partir dessa data, os sócios terão de aportar cerca de R\$ 450 milhões para a empresa não ficar inadimplente, diz o presidente da ESBR, Victor Paranhos. A conta poderá subir por causa do risco hidrológico. Trata-se do GSF (sigla em inglês para Generation Scaling Factor), mecanismo que mede quanto as usinas geraram abaixo do volume contratado. No período seco, com menos água nos reservatórios, as hidrelétricas produzem abaixo do previsto e são obrigadas a ir a mercado comprar energia para cobrir o contrato.

De 2014 para cá, Jirau já gastou R\$ 1 bilhão para cobrir esse déficit – fator que tem provocado desequilíbrio no setor elétrico. “Essa conta foi paga com aportes de recursos dos sócios, pois hoje nosso fluxo de caixa é negativo”, explica Paranhos. Neste ano, a empresa terá de pagar R\$ 1,2 bilhão de financiamento ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), R\$ 700 milhões de Tarifa de Uso do Sistema de Transmissão (Tust) e cerca de R\$ 470 milhões de GSF. “Basta olhar para nosso fluxo de caixa para entender a situação a empresa”, diz o presidente da ESBR – empresa formada pela franco-belga Engie, a japonesa Mitsui e as estatais Chesf e Eletrosul, do grupo Eletrobrás. Por causa da necessidade de aportes, a estrutura de capital da concessionária se inverteu. Inicialmente, 70% dos recursos vinham do BNDES e 30% dos sócios. Hoje, essa proporção é de 48% e 52%, respectivamente.

Perdas. A construção da hidrelétrica foi tumultuada desde o início do projeto, em 2009, com uma série de paralisações. Num dos conflitos, o canteiro de obras foi praticamente destruído. Na época, trabalhavam no empreendimento cerca de 18 mil pessoas, que ficaram paradas durante meses até o alojamento ser reconstruído. Esses entraves ajudaram a elevar o valor da obra, que começou com R\$ 9 bilhões e terminou em R\$ 20 bilhões. Esse aumento dos investimentos também foi decorrente da expansão da capacidade da usina, de 3.300 MW para 3.750 MW. Mas, segundo Paranhos, uma parte dessa expansão foi comprometida pela mudança no projeto da Hidrelétrica de Santo Antônio, no mesmo rio.

“Com o aumento da cota do lago de Santo Antônio de 70,5 metros para 71,3 metros, Jirau perdeu 91 MW de sua geração”, diz o executivo. Isso equivale a R\$ 180 milhões por ano que a empresa deixou de faturar desde 2016. O assunto deverá ser discutido com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Taxa. Outro ponto que precisa ser revisto, diz o executivo, refere-se ao custo do financiamento do BNDES. Nesse caso, quem está à frente das discussões é o Instituto Acende Brasil e envolve todas as grandes hidrelétricas leiloadas no passado. O argumento é que as empresas levaram em conta um juro subsidiado para dar lances nos leilões. Os contratos eram corrigidos pela TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo), transformada pelo atual governo em TLP – mais próxima das taxas de mercado. Na outra ponta, no entanto, os contratos de venda de energia são corrigidos pela inflação, que está em queda no Brasil.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Anne Warth / BRASÍLIA Maria Regina Silva Thais Barcellos /

Título: Aneel adota bandeira vermelha em tarifa de luz

Sinalização da agência reguladora representa adicional de R\$ 5 a cada 100 quilowatts/hora de energia consumidos

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) anunciou que as contas de luz terão a bandeira vermelha em seu segundo patamar no mês de junho. Com a bandeira vermelha 2 no mês que vem, a tarifa terá um adicional de R\$ 5 a cada 100 quilowatts/ hora (kWh) consumidos. No mês passado, vigorou a bandeira amarela, que adicionava R\$ 1 a cada 100 kWh. Segundo a Aneel, o início da seca levou à redução do nível dos reservatórios das hidrelétricas, especialmente na Região Sul, e ao aumento do preço da energia no mercado à vista. O nível dos reservatórios e o preço da energia são os dois indicadores que determinam a cor da bandeira. O órgão regulador destacou ainda que a previsão de chuvas para junho está mais baixa que a média histórica. O sistema de bandeiras tarifárias sinaliza o custo da energia gerada e tem o objetivo de possibilitar aos consumidores o uso consciente. Na bandeira verde, não há cobrança de taxa extra. Na bandeira amarela, a taxa extra é de R\$ 1 a cada 100 quilowatts-hora consumidos. No primeiro patamar da bandeira vermelha, o adicional é de R\$ 3 a cada 100 kWh. E no segundo patamar da bandeira vermelha, a cobrança é de R\$ 5 a cada 100 kWh.

A TR Soluções, empresa especializada em tarifas de energia, prevê que a bandeira vermelha no patamar 2 permaneça nas contas de luz até novembro, durante todo o período seco. A projeção da companhia é que a bandeira só volte para o nível amarelo em dezembro. A adoção da bandeira vermelha 2 terá impacto relevante na inflação. Nos cálculos dos economistas consultados pelo Broadcast/Estadão, esse encarecimento significa um impacto de 0,28 a 0,33 ponto porcentual no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Surpreendido pela decisão da Aneel, Fábio Romão, da LCA Consultores, por exemplo, elevou sua previsão para o IPCA de junho de 0,47% para 0,58%. Ele esperava a bandeira vermelha para o custo da energia, mas no nível 1, e não no patamar 2. Reajustes. Antes do sistema de bandeiras tarifárias, o custo da energia era repassado às tarifas uma vez por ano, no reajuste anual de cada empresa. Como as distribuidoras bancavam esse custo ao longo do ano, quando o gasto era repassado para a conta de luz, havia incidência da taxa básica de juros, a Selic. Agora, esse custo é cobrado mensalmente e permite ao consumidor adaptar seu consumo e evitar sustos. A Aneel deve anunciar a bandeira tarifária que vai vigorar no mês de julho no dia 29 de junho.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Internacional

Autor: Rodrigo Cavalheiro

Título: No interior da Venezuela, comida apodrece por falta de gás e cortes de luz

Longe de Caracas. Apesar de gigantescos recursos energéticos, preço subsidiado prejudica abastecimento e governo venezuelano é incapaz de manter população minimamente abastecida para preparar o escasso alimento que consegue comprar

Com a maior reserva de petróleo do mundo e uma das dez maiores de gás, a Venezuela não consegue manter a população minimamente abastecida para cozinhar a rara comida que consegue. Caracas, onde há gás encanado, é um oásis comparado a cidades como San Cristóbal, no Estado de Táchira, controlado pela oposição. Nesta região da fronteira com a Colômbia, há longas filas para comprar o frango que ficará na geladeira por falta de gás e apodrecerá em razão dos cortes de luz.

O botijão de gás de 18 quilos custa 300 bolívares pela tabela, um valor quase sem equivalência em dólar (US\$ 0,0003). Na prática, quando o caminhão aparece, o distribuidor vende o produto por 50 mil bolívares (US\$ 0,06). O preço é uma das razões para a escassez, mas é impossível subir o valor quando o salário mínimo equivale a US\$ 3. “Preferiria mil vezes que não fosse subsidiado, mas que o fornecimento fosse regular”, diz a professora María Elena Saez, de 56 anos, que vive em uma montanha a 5 quilômetros do centro da cidade e chegou a ficar dois meses sem gás. Como alternativa, ela usava o fogão elétrico.

Como durante os últimos meses houve um sistema de cortes regulares (seis horas com luz e seis sem), ela também usava uma grelha à lenha. “Cheguei a perder quilos de frango quando faltaram as duas coisas, gás e luz, e a lenha molhava”, diz María Elena. Na quarta-feira, enquanto recebia a reportagem em seu pátio, sentada ao lado da grelha apoiada em dois tijolos sob a qual costuma cozinhar para impedir que a comida estrague, o caminhão de gás passou pela rua de terra que dá acesso à casa. “Milagre”, disse. Houve correria entre os vizinhos.

Seu filho conseguiu um botijão e a aglomeração já provocava alguma confusão, quando a polícia chegou. Quando se imaginava que os policiais colocariam ordem na fila, a surpresa. Eles “apreenderam” três cilindros cheios e os colocaram no porta-malas da viatura. “Mas que sem-vergonha”, balbuciou María Elena. O frango perdido por falta de energia é produto de luxo para boa parte da população. Se em Caracas há filas de 50 metros para comprar o quilo de frango por US\$ 1, em San Cristóbal a situação de desabastecimento é muito pior.

Na quarta-feira, o funcionário público José Delgado, de 50 anos, deixava um supermercado do centro da cidade com 4 pacotes de farinha de milho, base da alimentação local, pelos quais pagou 220 mil bolívares (US\$ 0,25), preço tabelado. Ele havia ficado 8 horas na fila, com mulher e a filha de 4 anos. “Lá

dentro não tem nada. Não tem arroz, não tem azeite. Conseguimos pelo menos farinha”, disse o homem, atribuindo a culpa da crise ao governo de Nicolás Maduro.

Nem todos pensam como ele. Oscar Tolosa, de 52 anos, que ainda esperava sua vez sob uma leve garoa, disse que a responsabilidade pela escassez é de um bloqueio internacional liderado por empresários e pelos EUA. “O governo nos manda comida, mas os empresários a escondem. Com o gás é a mesma coisa. Existe gás, só precisamos fazer a fila”, afirmou. Na escola da qual María Elena é coordenadora, a Unidade Educativa Peribeca, não se sabe se o gás não chega porque já não se distribui a merenda, ou o contrário.

Na prática, as aulas passaram a se concentrar no turno da manhã. Dos 25 professores, 18 levam uma arepa (espécie de pastel feito com a farinha de milho) extra para dar de café da manhã aos alunos mais pobres. “Todos os dias algum deles desmaia”, diz a professora. Sua escola tem 359 alunos, dos quais apenas 20% têm comparecido às aulas. Como a energia elétrica também é praticamente gratuita, muitos colombianos que ganham em pesos preferem viver na Venezuela. Tradicional reduto opositor, Táchira tem como governadora Laidy Gómez, eleita em 2017.

O Estado foi um dos poucos a registrar protestos após a reeleição de Maduro, no domingo, em uma votação boicotada pela oposição. “Estamos começando a promover alguns atos”, disse um estudante encarregado de bloquear ruas e atacar postos policiais nas manifestações do ano passado. Para o economista Asdrubal Oliveros, da consultoria Ecoanalítica, a crise no fornecimento de gás faz parte do colapso dos serviços públicos de forma geral. “Isso tem relação com a queda de investimento na PDVSA (estatal petrolífera) e com tarifas que não podem ser sustentadas de acordo com a realidade do mercado.”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza e Rodolfo Costa

Título: Após o diálogo, o uso da força

Depois de fracassar o acordo com os caminhoneiros, o governo federal adotou um tom mais combativo e vai usar a força para liberar rodovias que estão bloqueadas pelos manifestantes. O presidente Michel Temer decretou estado de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) em todo o território nacional. A medida, que vigora desde ontem e se encerra em 4 de junho, autoriza o emprego das Forças Armadas em todas as unidades da Federação e concede poder de polícia aos militares. A decisão ocorre no momento em que a população sofre com a falta de combustível e enfrenta a escassez de alimentos em supermercados

devido à greve da categoria.

A prioridade, inicialmente, será levar combustível para abastecer serviços considerados críticos, como ambulâncias, carros policiais e aeroportos. Dos mais de 50 aeroportos do país, oito estão totalmente sem combustíveis. O Exército Brasileiro, que tem o maior efetivo entre as três forças, colocou à disposição do comando da operação mais de 100 mil militares. O efetivo vai começar a atuar primeiro em áreas em situação de emergência, como Belo Horizonte, São Paulo e nas refinarias em diversos estados. No entanto, a intenção é de que o uso do contingente das forças de segurança estaduais evitem o emprego exacerbado das tropas federais.

O uso da força contra os atos relacionados ao protesto dos caminhoneiros recebeu a chancela do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF). Em decisão tomada na noite de ontem, ele autorizou a remoção de caminhões, até mesmo dos acostamentos, e a aplicação de multa de até R\$ 100 mil para entidades e de R\$ 10 mil para motoristas que se recusem a retirar os veículos dos locais determinados. “Autorizo a imediata reintegração de posse das rodovias federais e estaduais ocupadas em todo o território nacional, inclusive nos respectivos acostamentos.”

O decreto que estabelece a GLO foi publicado em uma edição extra do Diário Oficial da União. Mas antes mesmo de a norma entrar em vigor, o Exército iniciou a mobilização das tropas que ocupam ruas de todas as unidades da Federação a partir de hoje, em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), em rodovias federais. Nas estradas estaduais, os militares contarão com o apoio da PM.

O texto do decreto permite que militares dirijam caminhões para retirá-los dos locais de passagem dos demais veículos. “As ações previstas neste decreto poderão incluir, em coordenação com os órgãos de segurança pública, após avaliação e priorização definida pelos Ministérios envolvidos: I - a remoção ou a condução de veículos que estiverem obstruindo a via pública.” O efetivo das forças de segurança dos estados também pode ser assumido pelos órgãos federais que coordenam a ação. Mesmo quem estiver estacionado no acostamento, gramado ou laterais das pistas será removido. “Chegamos a um acordo com as lideranças nacionais representativas dos caminhoneiros, atendemos 12 reivindicações prioritárias dos caminhoneiros, que se comprometeram a encerrar a paralisação, mas infelizmente a situação não ocorreu como prevista”, criticou Temer.

Fluxo normal

A medida, considerada extrema por muitos especialistas, coloca o país em

apreensão, avaliam especialistas. O professor George Felipe Dantas, consultor em segurança pública, destaca que a convocação das forças federais representa uma resposta do governo diante da situação de calamidade. Mas a medida está longe de representar uma solução para o problema. “Os militares têm em sua formação treinamentos para atuar neste tipo de situação, de caos e perda de controle. Mas a reclamação sobre o preço do combustível é a mesma no país inteiro. Eu diria que deve ter algum efeito nos próximos dias, principalmente no abastecimento de produtos essenciais, mas não fará voltar o fluxo normal no transporte de cargas. Não existem militares suficientes para dirigir todos os caminhões”, afirma.

No ápice das manifestações, os caminhoneiros conseguiram bloquear 938 pontos em rodovias federais e estaduais. Até as 18h de ontem, 419 obstruções deixaram de existir e restavam apenas 519, segundo dados da PRF. “Os números apontam para a adesão crescente dos senhores caminhoneiros aos termos do acordo fechado pelo Palácio do Planalto e pela equipe coordenada pelo ministro Padilha”, analisou o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann.

O anúncio do presidente Temer foi suficiente para que a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) recuasse. A entidade foi uma das duas representantes da categoria que não assinou o acordo com o governo. Em nota divulgada pelo próprio presidente, José da Fonseca Lopes, pediu aos filiados a retirada das interdições, mas não dos protestos. “Mantenham as manifestações de forma pacífica, sem obstrução das vias. Já mostramos a nossa força ao governo, que nos intitulou como minoria. Conseguimos parar 25 estados”, destacou. Novas reuniões serão feitas hoje para debater os avanços do processo de desmobilização da greve. O Gabinete de Acompanhamento da Normalização do Abastecimento terá reuniões às 9h e às 17h para avaliar como está a situação em todas as regiões.

Pelo país

30

Quantidade de decisões judiciais que proíbem a obstrução de rodovias federais no Acre, Ceará, Sergipe, São Paulo, Paraná, Pará, Minas Gerais, Rio Grande do Norte, Goiás, Santa Catarina, Pernambuco, Paraíba, Rondônia, Distrito Federal e Rio Grande do Sul durante as manifestações de greve de caminhoneiros

8

Total de aeroportos que ficaram totalmente sem combustível e tiveram que cancelar voos

550

Pontos de paralisação de caminhoneiros ontem nas rodovias do país em 25 unidades da Federação, de acordo com a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA). O total apresenta alta em relação aos 496 pontos de manifestações registrados 24 horas antes

40%

Percentual da frota de ônibus que vai circular neste fim de semana em São Paulo. A medida será adotada pela SPTrans para economizar combustível

4milhões

Total de flores jogadas fora em Holambra (SP). Os produtores da região dependem totalmente do modal rodoviário e, por serem perecíveis, as hastes não conseguem ficar armazenadas.

Divisão de líderes

Eles não podem dividir uma mesma boleia, mas são os dois principais dirigentes da categoria que está bloqueando estradas e afetando o abastecimento em todo o país. O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, de 57 anos; e o presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, de 76 anos, são adversários no intrincado mundo dos grupos, confederações e federações que dizem representar a categoria.

Na quinta-feira, Fonseca abandonou a reunião das entidades com o governo. Ele se levantou da mesa de negociações assim que percebeu que seus pares estavam prontos para aceitar uma trégua de 15 dias nas paralisações — entre eles, Diumar Bueno. Saiu do encontro afirmando que só encerraria o movimento depois de “assinada e carimbada a lei que retira dos combustíveis PIS/Cofins e Cide”. Já Bueno preferiu permanecer e deu um voto de confiança ao governo. Ou seja, com dois líderes pregando posições antagônicas, a categoria, que reúne mais de 1 milhão de profissionais, ficou sem saber qual liderança seguir: Fonseca ou Bueno?

Entre os caminhoneiros da linha de frente (aqueles que estão bloqueando estradas), a liderança do movimento não é clara. A maioria não reconhece nenhum dos dois. Desconfiam que as entidades estejam sendo usadas pelos patrões. Além disso, os grupos parecem se organizar de forma quase independente — com muita comunicação via WhatsApp.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Rodolfo Costa/Alessandra Azevedo/ Rodolfo Costa**Título:** Complô empresarial investigado

A Polícia Federal investiga cerca de 20 empresários suspeitos de se aproveitarem da paralisação dos caminhoneiros para obter vantagens econômicas. Na prática, os agentes apuram se os gestores podem ter se apropriado do movimento grevista e impedido o retorno das atividades para concretizar pleitos mercadológicos antigos, como a redução da carga tributária. A determinação saiu do gabinete do ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, que exigiu a apuração da prática dos crimes.

A prática de locaute já estava sendo considerada pelo governo. O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu na noite de quinta-feira, quando o acordo com a categoria foi firmado. As suspeitas começaram quando a Polícia Rodoviária Federal (PRF) fez escoltas de caminhões de abastecimento e caminhões-tanque. Jungmann explicou que, ao chegarem na transportadora ou distribuidora, “não havia disposição de fazer com que os motoristas, sob a escolta e garantia da PRF, realizassem exatamente aquilo que é previsto, que é o transporte de carga.”

“Isso configurou o indício que nos levou a atribuir e determinar à PF que abrisse o inquérito e fizesse a investigação a respeito dos padrões estarem explorando este movimento social. E tenho motivos justos de que exploraram com interesse econômico e criaram problemas”, afirmou o ministro. As investigações estarão a cargo do diretor-geral da PF, Rogério Galloro. Os suspeitos podem ficar presos por até 16 anos caso as investigações comprovem o locaute. Eles estão sujeitos a responder por atentado contra a segurança do serviço de utilidade pública e do transporte marítimo, fluvial ou aéreo; atentado contra a liberdade do trabalho; exploração de trabalhadores e população; associação criminosa; e incitação ao crime. Além do período de reclusão, os empresários também poderão ser multados.

Mesmo se as investigações identificarem a existência do locaute, o acordo com a categoria será mantido, assegurou Jungmann. Ruy Coutinho, ex-presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), alegou que vários empresários se expuseram nas redes sociais para incentivar as manifestações. “Ocorreram muitas declarações de empresários dando força ao movimento, o que é estranho e dá indícios para a prática, que é ilegal e extrapola o bom senso”, ressaltou.

Coutinho também disse que, por conta do movimento, também se discutiu

quais setores ficarão ou não de fora do projeto de lei da reoneração da folha de pagamento. “Foi um dos pedidos que fizeram e os caminhoneiros não têm nada a ver com a tributação da folha de pagamento das empresas. Então, é preciso investigar isso porque há empresários que podem estar defendendo seus interesses de forma ilícita”, apontou.

O Cade informou que também abriu um processo para apurar as “possíveis infrações econômicas” relativas à paralisação dos caminhoneiros. A advogada especialista em direito concorrencial Ana Frazão, ex-conselheira do órgão, considera necessário que a entidade “ao menos cogite” a prática de locaute na movimentação dos caminhoneiros. Embora empresas tenham direito de se manifestar e se posicionar politicamente, elas não podem usar o poder de mercado para agravar a situação, afirmou. “A ideia da livre concorrência é exatamente a de que não deve existir, como regra, coordenação entre agentes econômicos. No caso dos empregados, eles podem se unir para compensar o fato de serem a parte mais fraca na equação, mas isso não se estende aos empregadores”, explicou.

Contrário

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) informou que não participa, não incentiva e não apoia paralisações de caminhoneiros. “A instituição também não tem conhecimento de participação de empresas no movimento grevista e, se houver, o empresário responsável deverá ser punido”, detalhou em nota.

Segundo a entidade, a presença de representante da CNT nas reuniões com o governo federal nos últimos dias foi a convite do Palácio do Planalto e “como integrante do grupo de interlocução com as entidades representativas dos motoristas autônomos de caminhão, em busca de uma solução que levasse ao fim das paralisações”.

A prática de locaute é caracterizada quando empresários de um setor contribuem, incentivam ou orientam a realização de greve de seus empregados com o objetivo de obter benefícios, o que é proibido por lei. “Em relação ao movimento de paralisação dos caminhoneiros, a Polícia Federal informa que já está investigando a associação para prática de crimes contra a organização do trabalho, a segurança dos meios de transporte e outros serviços públicos”, disse a PF.

Colaborou Antonio Temóteo

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Rosana Ressel / Rodolfo Costa**Título:** Pressão sobre o ICMS

Em meio à crise de abastecimento em função da paralisação nacional dos caminhoneiros, o governo tenta negociar com os estados para que eles também contribuam para a redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do diesel. No entanto, pelo menos seis entes federativos descartaram essa possibilidade. Reunidos em Cuiabá para o Fórum Brasil Central, representantes de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Rondônia, Maranhão e Distrito Federal divulgaram ontem uma carta, assinada pelos governadores, criticando a política de preços da Petrobras e afirmando que não houve, “por parte dos estados, aumento do ICMS incidente sobre os combustíveis que justificassem a elevação dos preços.”

“A causa da escalada dos preços dos combustíveis, notadamente do óleo diesel, nos últimos meses no Brasil se deve exclusivamente à política de flutuação dos preços praticada pela Petrobras, que os vincula à variação do petróleo no mercado internacional”, destacou o documento. Os estados signatários informaram que, para não prejudicar a recuperação fiscal e a execução de políticas públicas nas áreas de saúde, educação e segurança pública, “estão descartadas, até mesmo por impositivo legal, quaisquer medidas que prevejam redução de alíquotas de ICMS sem a correspondente compensação”.

O Palácio do Planalto sediou ontem a reunião extraordinária do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), em que o governo fez duas propostas aos 13 dos 27 integrantes do colegiado. A primeira, para reduzir R\$ 0,05, em média, o custo do óleo diesel na bomba com a redução de 10% do ICMS, e a segunda, para ampliar de 15 para 30 dias a periodicidade do ajuste de preço. De acordo com o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, a reunião foi bastante “produtiva” e há uma sinalização de que o convênio poderá ser aprovado pela unanimidade dos integrantes para entrar em vigor na próxima terça-feira, em uma reunião virtual do Confaz. A expectativa inicial era que esse encontro ocorresse na segunda-feira, mas devido ao regulamento do conselho, são necessárias 48 horas úteis para uma nova reunião. Segundo o ministro, a adesão à redução será “facultativa para cada ente federativo”.

Pelas contas do ministro, essa redução média adicional do ICMS, se somada ao desconto da Petrobras, de R\$ 0,25, anunciado por 15 dias, mas que será bancado via subsídio pela União até o fim do ano, e a eliminação Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), que reduzirá mais R\$ 0,25 o preço do diesel. Com isso, essas três medidas implicariam uma diminuição no preço do

óleo na bomba de R\$ 0,35.

O presidente Michel Temer participou do encontro dos secretários estaduais de Fazenda, algo incomum, pois a reunião estava inicialmente marcada no ministério da área, e aproveitou para fazer um discurso sobre o decreto para acionar as Forças Armadas para desobstruírem as estradas.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Deborah Fortuna/Anna Russel

Título: Mais de 120 voos cancelados

O aeroporto de Brasília registrou 49 voos cancelados até as 20h de ontem. Pelo Brasil, o total chegou a 127. A falta de combustível para aviação (QAV), em decorrência da greve dos caminhoneiros, afetou 12 terminais no país. Desses, quatro já operavam normalmente no fim da noite de ontem, após receberem caminhões de querosene. São eles: Ilhéus (BA), Palmas (TO), Goiânia (GO) e Joinville (SC).

Na capital federal, foram registrados 33 atrasos em função da falta de combustível e não houve registro de chegada de nenhum caminhão até as 21h de ontem. Segundo a Inframerica, as medidas são as mesmas: “Somente pousarão no aeroporto de Brasília aeronaves com capacidade para decolar sem a necessidade de abastecimento no terminal brasiliense. Aviões que pousarem e que necessitem de abastecimento ficarão em solo até regularizar o fornecimento do aeroporto”.

As cidades com terminais administrados pela Infraero que estão sem combustível são: Carajás (PA), São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Juazeiro do Norte (CE), Maceió (AL), Recife (PE) e João Pessoa (PB). Já pela administração da Inframérica apenas o aeroporto de Brasília sofre com desabastecimento.

A Gol informou que teve dois voos cancelados entre Brasília e Teresina ontem. Da Latam foram 46 em todo o país, a grande maioria passaria pelo aeroporto da capital federal. A empresa anunciou ainda que os passageiros com partidas, chegadas ou conexões em Brasília, Confins, Goiânia, Maceió e Uberlândia podem alterar seus voos sem a cobrança de taxa de remarcação e das diferenças tarifárias.

A Avianca cancelou 40 voos, dois passariam por Brasília. A America Airlines também não permitiu a saída de dois voos entre Miami e a capital federal: um que estava previsto para chegar às 7h35 e outro que sairia da cidade às 21h55.

Já a Azul cancelou 37 voos ontem e já informou mais 10 para hoje. “A companhia disponibiliza o cancelamento ou a remarcação do bilhete para voar até 31 de maio para os clientes impactados pela greve”, anunciou.

“Deprimente”

O diretor comercial Alexandre Moroi, 37 anos, passou mais de cinco horas na fila para pegar o voucher de hospedagem, alimentação e remarcação das passagens por causa do cancelamento do seu voo. “A única certeza que tenho é de que não tem previsão para quando a passagem será remarcada”, lamentou. Ele disse que não culpa ninguém e que não se incomoda com a situação em si, já que acha justa a causa da greve. “A única coisa é que eu podia estar em casa com a família numa sexta-feira, mas é só a questão do conforto mesmo”, afirmou.

O administrador Rodrigo Camargo, 39 anos, também enfrentou mais de sete horas de fila. Ele criticou a falta de informação para os passageiros. “É uma situação deprimente: um país que a gente verdadeiramente não quer”, reprovou. De acordo com ele, o embarque para o voo estava normal, e os passageiros só souberam do cancelamento no portão de embarque.

A orientação de Inframerica, Infraero e Agência Nacional de Aviação (Anac), bem como das companhias aéreas, é para que os passageiros com viagem marcada nos próximos dias confirmem o status do voo com a respectiva companhia.

*Estagiária sob a supervisão de Cida Barbosa

“A única certeza que tenho é de que não tem previsão para quando a passagem será remarcada”

Alexandre Moroi, diretor comercial

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza

Título: Provas de OAB e FAB são adiadas em todo o país

O movimento grevista dos caminhoneiros afeta também concursos e testes que estavam previstos para ocorrer em todo o país. A Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) suspendeu a segunda fase do XXV Exame de Ordem, que ocorreria amanhã. As provas seriam aplicadas para bacharéis em direito que almejam o registro de advogado. A Força Aérea Brasileira também adiou o Exame de

Admissão ao Curso de Formação de Sargentos da Aeronáutica (CFS), da Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), marcado para este fim de semana.

A OAB informou, em nota, que a paralisação dos caminhoneiros prejudica a logística de distribuição das provas, o que inviabiliza a aplicação do exame. “A Coordenação Nacional do Exame de Ordem Unificado, por constatar não haver condições de logística para a entrega e aplicação das provas de forma uniforme, com segurança, sigilo e eficiência em todo o território nacional, conforme certificado pela FGV, resolve suspender a aplicação da prova prático-profissional do XXV Exame de Ordem Unificado, agendada para 27 de maio de 2018, em todo o território nacional, a fim de preservar a segurança e o deslocamento dos examinandos”, destaca um trecho do comunicado.

A instituição afirmou que um novo cronograma será publicado posteriormente. Apesar de o governo ter divulgado um acordo com representantes dos caminhoneiros e sugerido o fim da greve, a categoria continua parada em 24 estados e no Distrito Federal.

A FAB anunciou que a prova do seu processo seletivo será aplicada em 1º de julho. “A mudança ocorre em consequência das manifestações e paralisação dos serviços públicos essenciais, em especial os meios de transporte e de abastecimento, tendo em vista que não há garantia de restabelecimento da normalidade”, explicou a instituição em nota.

Também foi cancelado o concurso da Polícia Civil de São Paulo, que tem como objetivo a contratação de delegados. As seleções para o Conselho Regional de Medicina do Paraná (CRM PR) e para a Liquigás distribuidora também foram adiadas. As provas para preencher 795 vagas da Liquigás seriam aplicadas em 18 estados e no DF.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Bernardo Bittar

Título: Enfraquecido, governo se aproxima de nanicos

O governo quer se unir aos partidos médios para ganhar musculatura. Em busca de apoio e disposto a oferecer suporte aos nanicos, o presidente Michel Temer distribui cargos na administração federal sob indicação até de investigados na Operação Lava-Jato. Nesta semana, duas movimentações demonstraram os acenos do emedebista. Uma delas foi a escolha do novo presidente do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), um assessor legislativo filiado ao Partido Republicano da Ordem Social (Pros). A outra, a nomeação do deputado Ronaldo Fonseca (sem partido-DF) como secretário-

geral da Presidência da República. Um nome pouco conhecido, que terá a responsabilidade de tentar diminuir a fraqueza governista.

No ICMBio, o Pros emplacou Cairo Tavares, um funcionário do partido, de 31 anos, que trabalha na Câmara dos Deputados. Ele fez algumas visitas ao instituto e, ainda que a nomeação nem sequer tenha saído, praticamente tomou posse. Os funcionários de carreira protestam contra a barganha política. “Um cara sem qualquer tipo de qualificação não pode ter poder sobre 300 unidades de conservação no país. O número corresponde a 10% do território nacional. Não é qualquer pessoa que pode tomar conta”, disse Jonas Corrêa, presidente da Associação dos Servidores do Ibama (Asibama-DF).

O ICMBio tem 1,6 mil servidores. Ontem, eles protestaram em frente à sede e foram ao Ministério do Meio Ambiente tentar uma audiência com o ministro substituto, Edson Duarte. O presidente da Fundação da Ordem Social, do Pros, Felipe Espírito Santo, disse ao Correio que o presidente do partido, Eurípedes Júnior, não tem nada a ver com a indicação. “Cairo (Tavares) é um servidor da liderança. O partido dá liberdade institucional para sua bancada e respeita seu posicionamento.”

Sobre a suposta aproximação com o governo federal, Felipe Espírito Santo afirmou que “não há qualquer mudança de posição do partido”. Ele declarou ainda que foram iniciados diálogos institucionais com quatro presidenciáveis, visando às eleições.

Eurípedes Júnior não foi encontrado pela reportagem. Segundo a assessoria de imprensa do Pros, ele está viajando. O presidente da legenda é investigado sob a acusação de receber propina de empreiteiras, via caixa 2, em troca de apoio à coligação da então presidente Dilma Rousseff (PT) em 2014.

No Podemos, a presidente do partido, deputada federal Renata Abreu, garantiu que não há nenhuma movimentação em torno de Michel Temer. “O Ronaldo (Fonseca) me ligou há dois dias falando que tinha aceitado o convite. Eu disse que tudo bem, mas o mandei se desfiliar. E pronto”, frisou. “O Temer gosta de chamar nossos parlamentares sem avisar. Foi a mesma coisa com o (Alexandre) Baldy — hoje ministro das Cidades.”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza

Título: Tribunais suspendem análise de processos

Os problemas com transporte e suprimentos básicos, decorrentes da greve dos caminhoneiros, começam a afetar o Poder Judiciário. Impactados pela paralisação, tribunais de algumas regiões do país estão suspendendo prazos processuais e atividades cotidianas. Passaram a funcionar apenas em regime de plantão. O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), em Porto Alegre, e o Tribunal Regional do Trabalho da 6ª Região (TRT-6), em Pernambuco, adiaram para segunda-feira os prazos processuais que venceram ontem.

Com isso, advogados que precisavam apresentar recursos e petições ou aguardavam a publicação de acórdãos vão ter de esperar. O juiz Sérgio Moro, da 13ª Vara Federal de Curitiba, cancelou depoimentos de testemunhas que estavam previstos para ocorrer no processo relacionado ao sítio de Atibaia, em São Paulo. O Ministério Público afirma que a propriedade foi repassada em forma de propina para o ex-presidente Lula.

No despacho, Moro destacou o impacto do movimento grevista. “Há uma pauta de reivindicação legítima da respeitável categoria e que deve ser avaliada pelas autoridades competentes. No entanto, o prolongamento excessivo da paralisação e que inclui o questionável bloqueio de rodovias tem gerado sérios problemas para a população em geral, com prejuízos, principalmente, para o abastecimento de alimentos e combustíveis nas cidades,” diz o magistrado.

No DF, a seccional da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) solicitou que o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1), o Tribunal de Justiça do DF e Territórios (TJDFT) e o Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região (TRT-10) congelassem os prazos processuais. (RS)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Anna Russel

Título: Menos ônibus em circulação

As manifestações dos caminhoneiros têm impactado o setor de transporte público do país. O governo do DF informou que está definindo um plano de contingência de acordo com o estoque de combustível de cada empresa que opera o Sistema de Transporte Público Coletivo. Hoje, os ônibus vão rodar com a escala de domingo.

Ontem, as empresas Piracicabana, Marechal e São José operaram em horário normal. Já a Pioneira trabalhou somente em horários de pico, das 5h às 9h e das 16h às 20h, com 70% da frota. A Urbi rodou o dia todo com 70% dos ônibus. A TCB não teve alteração na grade de operação.

Já municípios de São Paulo e de Minas Gerais adotaram medidas drásticas para enfrentar a situação. Em Teófilo Otoni (MG), no Vale do Mucuri, a prefeitura decretou situação de calamidade pública. O combustível acabou na cidade e afeta serviços essenciais. Quem também sofre com o estado de emergência é a população de Barbacena (MG).

O prefeito da cidade de São Paulo, Bruno Covas (PSDB), decretou estado de emergência. A prefeitura, com o auxílio da PM, continua empenhada em fazer valer a liminar obtida na quinta-feira, que obriga os grevistas a suspenderem atos que impeçam o abastecimento de combustível para os serviços essenciais. Botucatu e Campinas também estão em estado de emergência.

Em Belo Horizonte, o funcionamento foi pelos horários de domingo, com 60% da frota nas ruas. No Rio de Janeiro, apenas 50% dos ônibus circularam, de acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). (AR)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Leonardo Cavalcanti (Interino)

Título: O silêncio do PT

Brasília-DF

Apesar de terem certeza de que a greve dos caminhoneiros é um locaute, ou seja, estimulada pelos empresários do setor, os caciques petistas decidiram manter silêncio sobre os movimentos erráticos do governo Temer. Para o partido, quanto pior, melhor, pois vai usar na campanha eleitoral a dificuldade do Planalto em isolar a mobilização de caminhoneiros. Tentará emplacar a controversa tese de que o setor fez um movimento de paralisação que acabou isolado por Dilma Rousseff.

Brasília em estado de alerta

Nos gabinetes de investigadores em Brasília, a decisão do presidente Michel Temer de acionar as Forças Armadas para desobstruir as rodovias foi vista com apreensão. Segundo esse pessoal, responsável por apurar crimes contra a segurança dos serviços públicos, há o risco de baderna, depois de uma série de trapalhadas protagonizadas pelo Executivo e pelo Legislativo. Após o caos se

instalar, mesmo depois de uma tentativa de acordo, a alternativa do emedebista foi baixar o decreto de Garantia da Lei e da Ordem (GLO). A comunicação da ação aos generais ocorreu poucos minutos antes do anúncio oficial para a imprensa, às 17h. Até as 21h de ontem, porém, os detalhes do texto não tinham sido divulgados.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Brasil

Autor:

Título: Bloqueio nas estradas e prejuízos à população

A expectativa de que com a proposta de acordo oferecida pelo governo os caminhoneiros retornassem ao trabalho se frustrou nas primeiras horas da manhã de ontem. No quinto dia de paralisação, o caos tomou conta do país. Ontem, além dos caminhões parados, motoristas de vans e motociclistas apoiaram o movimento.

Um balanço da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) apontou que no fim da trade havia 550 pontos interditados pelas 25 unidades da Federação, um aumento de mais de 10% em relação ao dia anterior. Rio Grande do Sul, Paraná, Minas Gerais e Santa Catarina foram os estados que mais tiveram trechos interrompidos. Dado não confirmado pelo ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, que, em entrevista, afirmou a liberação de 45% dos bloqueios.

Independentemente do que foi conseguido depois da assinatura do decreto que autoriza a atuação do Exército em Garantia da Lei e da Ordem (GLO), a sexta-feira foi difícil nos quatro cantos do país. Por conta do desabastecimento de produtos básicos à população, algumas prefeituras de Minas Gerais e de São Paulo decretaram estado de emergência. Na capital paulista, por falta de combustível, apenas 50% da frota estava rodando, e a coleta de lixo foi suspensa. Guarulhos (SP), Campinas e Botucatu também estão em situação de emergência. A situação no Vale do Mucuri, em Teófilo Otoni (MG) ficou tão difícil, que o prefeito decretou estado de calamidade pública.

Para evitar o desabastecimento de farmácias de São Paulo e do Rio, a entrega dos insumos foi feita por vans. Cerca de 34 usinas de açúcar e etanol de Minas Gerais estão sem comercializar o biocombustível e com dificuldades para o escoamento de açúcar. O escoamento da safra de soja está prejudicada.

A Confederação Nacional de Saúde (CNS) informou, em nota, que hospitais já sofrem “falta de gás medicinal, material anestésico, medicamentos, insumos para tratamento de água, entre outros produtos vitais para a manutenção dos

serviços, bem como para a segurança dos pacientes”. A entidade afirma ainda que “não se opõe à nenhuma manifestação”, mas pediu aos caminhoneiros que liberassem os veículos que transportam materiais médicos.

Motoristas em Mato Grosso do Sul, para contornar a falta de combustível, atravessam a fronteira para abastecer no Paraguai. Em São José dos Campos, uma noiva cancelou a festa de casamento que aconteceria hoje, após fornecedores ficarem presos na estrada por causa dos protestos. Além do buffet, convidados cancelaram a presença por falta de combustível para comparecer à festa.

Pela dificuldade dos alunos e professores de chegarem até ao campus, ao menos 11 universidades públicas suspenderam parcial ou totalmente as atividades acadêmicas. É o caso das universidades federais de Pernambuco (UFPE), Rural de Pernambuco (UFRPE), Lavras (UFLA), do Triângulo Mineiro (UFTM), São João Del-Rei (UFSJ), Sergipe (UFS), Grande Dourados (UFGD), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Na UnB, houve a solicitação para que fosse flexibilizada a verificação de frequência e que se evite a realização de atividades de avaliação dos estudantes.

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) previu prejuízos de 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos com a falta de ração nas unidades produtivas. A associação, ainda, afirma que os produtores que contam com estoques estão fracionando para prolongar ao máximo a oferta do alimento.

Greve surgiu pelo WhatsApp

A greve dos caminhoneiros é resultado de discussões sobre as condições de trabalho ruins em diferentes grupos do WhatsApp. De acordo com caminhoneiros, os grupos de conversas eram utilizados para organização e divisão dos transportes, além de troca de informações sobre a situação das estradas. Segundo Alexandre Aparício, o movimento surgiu de forma descentralizada com os próprios motoristas autônomos. “Os sindicatos embarcaram na nossa. Começamos a greve e eles nos apoiaram depois”, disse o motorista que está parado na BR 101, em Santa Catarina. Jaisom Dreher, que está na rodovia Fernão Dias, em Minas Gerais, reforça que não houve uma composição oficial para os protestos, mas que a causa contagiou a todos. “Não teve uma organização central. Fomos nos falando por WhatsApp e aconteceu.”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Andressa Paulino/Letícia Cotta

Título: Produtos em falta e preços nas alturas

A greve dos caminhoneiros fez muitos produtos desaparecerem dos supermercados do país. Os principais itens em falta são alimentos perecíveis. Carnes, como acém e contra filé, já não podem mais ser encontradas em vários estabelecimentos. Peito, coxa e sobrecoxa de frango também estão em falta. E quem está pensando em comprar hortifrutigranjeiros precisa se apressar. Produtos como banana e laranja já estão escassos e a previsão, caso a greve continue, é de que frutas e verduras só durem até este domingo.

A normalização do abastecimento ainda poderia levar de cinco a 10 dias mesmo no caso de haver o desbloqueio de estradas, segundo a Associação Brasileira de Supermercados (Abras). A entidade informou em nota que ainda não estimou as perdas e prejuízos com a paralisação de caminhoneiros.

“A expectativa é de que a situação melhore nas próximas horas, para que possamos normalizar o abastecimento da população”, disse a entidade, em nota. Em São Paulo, de acordo com a Associação Paulista de Supermercados (Apas), as paralisações estão causando a falta de itens de abastecimento diário, como frutas, legumes e verduras. Também estão comprometidas as entregas de carnes, devido ao atraso nas entregas. No Rio de Janeiro, segundo informações de empresários do setor, houve uma queda de 90% na movimentação de caminhões na central de abastecimento do estado.

Com a greve, além disso, os preços aumentaram. Segundo levantamento realizado pelo Correio, em Brasília, de 33 produtos pesquisados, cerca de 22 tiveram alta durante a semana. Mais de 60% dos itens sofreram aumento por conta do desabastecimento. As maiores elevações ocorreram no preço do tomate, que dobrou em relação à semana anterior, e no da batata, que está sendo vendida entre R\$ 3,18 e R\$ 5,99 por quilo. Na semana anterior, era possível encontrar o item por R\$ 2,49.

De acordo com o Sindicato do Comércio Atacadista do DF (Sindiatacadista), se a greve não diminuir, as operações do setor serão fortemente comprometidas a partir de segunda-feira. O desabastecimento preocupa, mas não leva a enfermeira Paula Chies, de 40 anos, a se desesperar. Ela acredita que a greve será resolvida logo, mas afirma que, se isso não ocorrer, começará a estocar alimentos. “Acho desnecessário comprar a mais e deixar produtos alimentícios armazenados. Mas, se a greve continuar, com certeza vou correr ao mercado mais próximo”, disse.

Segundo o economista-pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia, da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), Carlos Thadeu Filho, a greve está desencadeando problemas em frigoríficos e fazendas que cultivam hortifrutigranjeiros. “Os principais afetados são as proteínas e as frutas e

verduras. Grande parte dos frigoríficos estão fechando, os produtos estão apodrecendo, e animais estão morrendo”, destacou.

Estragos

Outros setores também foram afetados pela paralisação dos caminhoneiros. Por falta de combustível, hospitais de todo o país reduziram a quantidade de ambulâncias em operação. E até a distribuição de medicamentos está comprometida. De acordo com o Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos de São Paulo (Sindusfarma), diversas empresas relataram problemas no envio de produtos a clientes, como farmácias, clínicas e hospitais.

“A crise está afetando todos os setores, desde a agropecuária, a indústria e o setor de serviços até o comércio”, afirmou o economista sênior da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), Fábio Bentes. “A crise vai causar estragos na capacidade de recuperação da economia. Estávamos com a expectativa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) em torno de 2,5%. Agora, a estimativa é de 2%, no máximo”, acrescentou.

** Estagiárias sob supervisão de Odail Figueiredo*

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Maiza Santos

Título: Gasolina quase no fim

Abastecer o carro tornou-se uma tarefa praticamente impossível para o brasileiro. Na noite de ontem, apenas quatro postos — em Samambaia, Taguatinga e Ceilândia — ainda tinham gasolina, entre os 322 existentes no Distrito Federal. E não há garantia de que haverá combustível hoje. No quinto dia de greve dos caminhoneiros, muitas pessoas amargaram a frustração de permanecer por horas em filas quilométricas sem conseguir abastecer.

“Estamos sem previsão de retomada da normalidade. Os postos estão aguardando a liberação dos combustíveis”, alertou a presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do Distrito Federal (Sindicombustíveis), Elisa Schmitt Monteiro.

Rodando na reserva, alguns carros pararam no meio do trânsito, por falta de gasolina. Na tarde de ontem, no último posto do Eixinho L, da rede JarJour, houve uma confusão entre motoristas e pessoas que chegaram a pé com galões para comprar combustível. A polícia foi chamada e o abastecimento foi interrompido por alguns minutos. Quem aguardava no carro reclamou que a fila

seria furada por quem carregava galões.

O assistente social Rogério Ribeiro de Sousa, de 23 anos, morador do Paranoá, era um dos que estavam na fila com um galão, por volta das 16h. Ele caminhou da EPTG até o posto no Eixinho, na esperança de conseguir combustível. “A gasolina do meu carro acabou na faixa do meio, eu o empurrei até o acostamento. Estou aqui desde as 11h. Quando chegou minha vez, disseram que não pode colocar no galão. É até liberado pelo Inmetro. Meu carro vai ter que ficar parado até chegar gasolina em algum posto ou a situação voltar ao normal”, reclamou.

Na Asa Norte, outro posto da mesma rede esgotou o combustível por volta das 7h, mas, às 16h, os motoristas permaneciam na fila, na esperança da chegada de caminhões com gasolina. Rosane Morena da Rosa, de 48 anos, trabalha com eventos e estava na fila havia cinco horas porque precisa do carro no fim de semana. Ela chegou a perder alguns alimentos, como carne e sorvete, que estragaram em meio à espera.

“Cheguei antes das 11h, eles falaram que ia chegar um caminhão às 14h, mas agora disseram que não têm previsão. Como vou trabalhar amanhã? Tenho evento marcado. Como digo às pessoas que não posso ir por que não tenho combustível?”. Ela abasteceu pela última vez na quarta-feira e, desde então, fez algumas tentativas frustradas de obter gasolina.

A situação é preocupante em todo o Brasil. No Rio, o sindicato dos varejistas informou que os postos com frota própria de caminhões tentaram comprar combustíveis na madrugada de quinta-feira nas refinarias de Petrobras, Shell e Ipiranga, mas foram impedidos por bloqueios dos grevistas.

Fronteira

No estado de São Paulo, os postos da capital estão 100% sem gasolina e etanol, segundo o sindicato dos revendedores. Em Jundiaí, havia combustível apenas em cinco estabelecimentos. A maioria dos postos de Campinas também estava sem combustível ontem. Em Mato Grosso do Sul, motoristas estão atravessando a fronteira para abastecer no Paraguai.

Ontem, a Petrobras anunciou a quarta redução em quatro dias no preço da gasolina nas refinarias. O valor do litro cairá 0,32% a partir de hoje, passando de R\$ 2,0160 para R\$ 2,0096. O preço do diesel segue congelado em R\$ 2,1016.

**** Estagiária sob supervisão de Odail Figueiredo***

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Economia**Autor:** Vicente Nunes**Título:** Sequelas da crise

Correio Econômico

A fatura deixada pela greve dos caminhoneiros será enorme. Quem pensa que, quando houver o desbloqueio das estradas, a situação voltará rapidamente ao normal, deve se preparar para vários dias de restrições. A paralisação do transporte de cargas nos últimos cinco dias deixou sequelas pesadas. Uma delas, a alta de preços. A maioria dos empresários não voltará a praticar as tabelas vigentes antes da crise que resultou em desabastecimento. Muitos vão aproveitar o caos para garantir margens de lucro maiores.

A perspectiva é de que, em junho, a inflação seja, no mínimo, três vezes superior à média mensal observada em 2018. Isso significa uma taxa entre 0,7% e 0,8%. É possível que fique acima disso, dependendo da nova realidade de preços na economia a partir da normalização do abastecimento. Em junho de 2017, houve deflação de 0,23%. Isso quer dizer que, quando o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) em 12 meses for divulgado, a taxa acumulada, que está abaixo de 3%, o piso da meta, ficará mais próximo de 4%.

A tendência, acredita Carlos Thadeu Filho, economista sênior do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getulio Vargas (FGV), é de que a inflação só volte a ficar em um patamar mais confortável depois de setembro. Ele ressalta que, além dos impactos da greve dos caminhoneiros nos preços dos alimentos, sobretudo nos das carnes, devido à paralisação dos frigoríficos, o próximo mês, especificamente, será marcado por um tarifaço. Combustíveis e energia elétrica ficarão mais caros. “Junho será bastante complicado para a inflação. Teremos três meses em um”, diz.

A situação só não ficará mais difícil porque os preços dos serviços, que são muito resistentes, estão em queda. Não bastasse a demanda reprimida, o mercado de trabalho está muito fraco, jogando os salários para baixo. Isso diminui o custo dos prestadores de serviços. É isso, no entender de Thadeu Filho, que vai segurar a inflação deste ano e de 2019. Nesse contexto, não haverá necessidade de o Banco Central elevar a taxa básica de juros (Selic). Um aperto monetário nos próximos meses enterraria qualquer possibilidade de retomada da economia.

Queda do PIB

A alta da inflação já está no radar do governo. A equipe econômica, porém, não prevê um grande salto no IPCA. A perspectiva é de que, tão logo o abastecimento de postos e supermercados volte ao normal, os reajustes dos últimos dias sejam revertidos. O discurso é de que, em um ambiente de economia tão fragilizada, indústria e varejo não abusem dos consumidores sob pena de verem os estoques de mercadorias encalharem. “O que vimos nos últimos cinco dias foi um quadro atípico, de extremos. Corrigidos os abusos, a inflação voltará a ficar comportada”, diz um técnico.

Ele reconhece, porém, que o governo teve muita culpa para que o país mergulhasse no caos, com sérios prejuízos para a economia. O Palácio do Planalto subestimou o movimento dos caminhoneiros. E demorou para tomar medidas mais enérgicas. “Chegamos ao limite. É inaceitável que centenas de cidades fiquem sem combustíveis e que supermercados exibam prateleiras vazias. Essas imagens nos remetem aos momentos mais críticos do período de hiperinflação”, acrescenta. Foi preciso que se chegasse a esse ponto para que o presidente Michel Temer enfrentasse, com rigor, o bloqueio de estradas.

A equipe econômica está tentando mapear todas as perdas. Os mais pessimistas já falam em queda do Produto Interno Bruto (PIB) no segundo trimestre do ano, o que será uma derrota para o discurso de Temer e de seu candidato à Presidência da República, o ex-ministro da Fazenda, Henrique Meirelles. Os dois fazem questão de dizer que conseguiram tirar a economia da mais grave recessão da história, provocada por Dilma Rousseff. Depois dos estragos feitos pela greve dos caminhoneiros, terão que explicar números cada vez mais ruins. O Brasil, sem dúvida, voltou a caminhar à beira do abismo.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Simone Kafruni

Título: Incerteza faz bolsa cair 5% na semana

O mercado tensionou ainda mais o nervosismo provocado pela crise da paralisação dos caminhoneiros com uma influência negativa do cenário internacional nos negócios. Ontem, o Ibovespa, principal índice da Bolsa de Valores de São Paulo (B3), teve queda de 1,53% e fechou aos 78.898 pontos. Na semana, a perda acumulada chegou a 5,04%. O dólar continuou sua escalada: subiu 0,49% e alcançou R\$ 3,666 para venda.

As ações da Petrobras, que têm forte influência no índice, derreteram mais um pouco, com desvalorização de 1,39% nas preferenciais, cotadas a R\$ 19,80, e de 0,73% nas ordinárias, precificadas em R\$ 23,03 no fim do pregão. Os papéis da

petroleira despencaram mais de 20% no acumulado da semana. Desde 16 de maio, quando atingiu a maior valorização recente, de R\$ 388,8 bilhões, a companhia perdeu R\$ 106,5 bilhões em valor de mercado. Ontem, valia R\$ 282,3 bilhões, segundo levantamento de Einar Rivero, da empresa de informações financeiras Economática. “A companhia perdeu o equivalente a um Santander”, comparou.

Liquidez

As quedas do petróleo e das bolsas de Nova York e de países emergentes colaboraram para um pregão bastante tenso, com investidores temerosos deixando suas posições e preferindo manter a liquidez até a imprevisibilidade passar. O momento mais nervoso ocorreu à tarde, após a declaração do presidente Michel Temer de que o governo usaria as Forças Armadas para acabar com os bloqueios nas rodovias. Rumores sobre a eventual saída de Pedro Parente do comando da Petrobras aumentaram o clima de incerteza e jogaram uma pá de cal na tentativa de recuperação dos papéis da estatal, que mantinham estabilidade na parte de manhã, ensaiando até leve alta.

Para o analista da Ativa Investimentos Lucas Claro, a situação é preocupante, porque o mercado não tem noção do que pode acontecer. “Quando as notícias se tornam imprevisíveis, os investidores saem do mercado. Vão para a renda fixa ou mesmo tiram seus recursos e preferem ficar líquidos, esperando uma posição do governo”, avaliou. Como a Petrobras está no centro da crise dos caminhoneiros, os ativos romperam o suporte de R\$ 20. “Na máxima, as ações chegaram a R\$ 21,27 e passaram um tempo no positivo. Mas nas duas horas finais do pregão perderam tudo e mais um pouco”, comentou.

Além disso, Claro explicou que o fato de ser sexta-feira piorou o quadro. “São dois dias sem pregão pela frente e não há nada que se possa fazer. É esperar para ver. Se eu fosse investidor, talvez estivesse líquido”, opinou. “Mas tem gestor falando que vai aproveitar a queda para fazer posição e comprar Petrobras barato”, ressaltou.

Bazuca

Para piorar, o petróleo caiu no mercado internacional. André Perfeito, economista-chefe da Spinelli Corretora, destacou que o momento impõe muita cautela. “O dia foi difícil no mundo. O barril do Brent caiu 3,20% e o WTI, 4,43%. Isso afeta ainda mais a Petrobras, que já está tendo que lidar com a possibilidade de abandonar a política de preços alinhados ao mercado internacional”, avaliou. Perfeito disse que o fim de semana será “emocionante”.

Segundo o economista, a crise chegou de uma forma mais forte porque o

governo é altamente impopular. “Por mais que a população esteja sofrendo, também vê o presidente Temer com maus olhos. O anúncio sobre usar as Forças Armadas foi um tiro de bazuca no pé. Se usarem violência com um caminhoneiro, acabou. Não é assim que funciona”, lamentou. Perfeito também sugeriu aos investidores ficarem líquidos e vendidos no Brasil.

Derretimento

Em nove dias, Petrobras perdeu R\$ 106,5 bilhões em valor de mercado

Dia Valor (em R\$ bilhões)

16/5/18	388,8
17/5/18	370,2
18/5/18	368,0
21/5/18	357,2
22/5/18	349,9
23/5/18	332,4
24/5/18	285,1
25/5/18	282,3

Fonte: *Economatica*

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor:

Título: Luz mais cara em junho

Conjuntura

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) anunciou ontem que as contas de luz terão a bandeira vermelha em seu segundo patamar no mês de junho, ou seja, a tarifa terá um adicional de R\$ 5 a cada 100 quilowatts-hora (kWh) consumidos. No mês passado, vigorou a bandeira amarela, que adicionava R\$ 1 a cada 100kWh consumidos. De janeiro a abril, vigorou a bandeira verde, que não tem custo adicional.

De acordo com a Aneel, a seca levou à redução do nível dos reservatórios das hidrelétricas, especialmente na Região Sul. Isso elevou o risco hidrológico (GSF) e o preço da energia no mercado de curto prazo (PLD), que são os indicadores que determinam a cor da bandeira. O órgão regulador destacou ainda que a previsão de chuvas para junho será inferior à média histórica.

O sistema de bandeiras tarifárias leva em consideração o nível dos reservatórios das hidrelétricas e o preço da energia no mercado à vista. Sinaliza o custo da energia gerada e tem o objetivo de possibilitar aos consumidores o uso consciente. Anteriormente, o custo era repassado às tarifas uma vez por ano, no reajuste anual de cada empresa, e tinha a incidência da taxa básica de juros, a Selic. Agora, esse custo é cobrado mensalmente e permite ao consumidor adaptar seu consumo e evitar sustos na conta de luz.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: Medida necessária

Visão do Correio

Paralisação de caminhoneiros não é fato novo no Brasil. Em país continental movido a rodas como o Brasil, a categoria sabe que tem força e poder de barganha. Em 1999, Fernando Henrique Cardoso enfrentou quatro dias de paralisação e o bloqueio de rodovias com o consequente desabastecimento em diferentes setores. O governo cedeu às reivindicações — suspensão dos reajustes do diesel e de pedágios.

Seis anos depois, Dilma Rousseff teve de confrontar movimento paredista semelhante. Os líderes defendiam o impeachment da presidente. A resposta foi dura — elevação do valor das multas dos profissionais que obstruíam o direito de ir e vir de veículos e pessoas. Na segunda, começou novo confronto. De forma difusa, sem liderança clara, motoristas cruzaram os braços. O Planalto parece ter sido apanhado de surpresa.

Como se não contasse com serviço de inteligência, demorou a tomar medidas eficazes. De um lado, desqualificou a potência avassaladora da paralisação. De outro, ignorou a forte suspeita de que na retaguarda da greve havia transportadoras de cargas e outros setores empresariais do setor. A reivindicação de baixa de impostos figura em pauta de patrão, não de empregado. Locaute, vale lembrar, é ilegal.

Na quinta-feira — diante de uma população assustada com a falta de gasolina nos postos e o risco de desabastecimento de produtos e serviços essenciais — o presidente e equipe sentaram-se à mesa e costuraram acordo de suspender a paralisação por 15 dias. O acerto veio depois de a Petrobras manter o corte de 10% no preço do diesel e suspender por 30 dias os aumentos do preço do óleo, e de o Congresso se propor a reduzir os impostos sobre derivados de petróleo.

Nem todos os representantes do setor aceitaram a negociação. Mas esperava-se que o movimento se desmobilizasse. Não foi o que aconteceu. Contrariando as expectativas, sexta-feira amanheceu parada, com bloqueios de estradas e abusos que prejudicam a população. Nada mais legítimo do que greve de trabalhador, mas ultrapassar os limites civilizados é inaceitável. Daí ser bem-vinda a iniciativa do governo de acionar as forças federais para liberar as estradas.

Trata-se de reação correta à chantagem que o Planalto vem sofrendo sem dar resposta à altura. Ceder, sem antes receber as garantias do negociado, é ingenuidade, fruto, talvez, da pressa com que os acertos foram conduzidos. Os recursos legais previstos devem ser acionados para liberar as vias de circulação, garantir o direito de ir e vir e assegurar a normalidade da vida do cidadão.

MME / ASCOM .