

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

O Globo

Título: O governo cantou vitória antes da hora	4
Título: » Incendiário.	5

O Estado de S. Paulo

Título: Rombo em usinas leva setor ao Congresso	79
---	----

Correio Braziliense

Título: Elétricas apelam para votar MP 814	103
--	-----

Sumário

VEÍCULO: O Globo	4
Título: O governo cantou vitória antes da hora	4
Título: » Incendiário.	5
Título: O risco do populismo	5
Título: A Venezuela é aqui.....	7
Título: Bloqueios sem fim.....	10
Título: Estados cobram mudança em preços da Petrobras	12
Título: Mais de uma centena de voos foram cancelados.....	13
Título: Equipe do GLOBO é ameaçada em paralisação	14
Título: Um país dependente dos caminhões.....	15

Título: Hospitais privados podem ter de fechar prontos-socorros	17
Título: Sem combustível	18
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	19
Título: Perdas e vexames.....	19
Título: É uma cilada	21
Título: De carona com o caos	22
Título: A imprensa foi atropelada	23
Título: 'Greve De Caminhoneiros'. Onde?	25
Título: O lado sombrio.....	27
Título: Subsidiar preço do diesel causa distorções, segundo especialistas	28
Título: Brasil caminhoneiro, uma força estranha.....	30
Título: Comédia de erros.....	31
Título: O assunto é 'Paralisação dos caminhoneiros'	33
Título: De quem é a culpa?.....	36
Título: Perdas com protestos de caminhoneiros superam R\$ 10 bi em cinco dias	37
Título: Gasolina acaba em 99% dos postos de SP; ladrão fura tanque de carro e furta combustível	40
Título: Prisões terão de ocorrer, diz ministro sobre empresários	42
Título: Análise - O apocalipse e a ruína da sociedade organizada nos fascina	43
Título: Concessão a caminhoneiros pode custar R\$ 21 bilhões	45
Título: A vida na pista	48
Título: 'Ato de caminhoneiros pode ser o embrião de uma rebelião tributária'	52
Título: WhatsApp organiza e (des)informa manifestantes pelas rodovias do país.....	57
Título: Caminhoneira Selma já criou três grupos no aplicativo	59
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	60
Título: Escolhendo o inimigo	60
Título: Ensaio sobre a cegueira	62
Título: » E o feitiço.	63
Título: Paradeira e desmoralização	64
Título: Raízes da crise são velhas, falha de Temer é própria	65
Título: Governo acusa empresários de fomentar greve e anuncia multas de R\$ 100 mil	68
Título: Governador diz que Temer 'repassa' ônus	70
Título: Ônibus têm combustível até segunda, diz Covas.....	71
Título: 'O maior custo da paralisação é o abalo na confiança'	72

Título: 'Crise não inviabiliza, mas limita o governo'	74
Título: Petroleiros param em refinaria do Sul.....	77
Título: Sábado de filas onde havia combustível.....	78
Título: Rombo em usinas leva setor ao Congresso	79
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	80
Título: Planalto conta os estragos da greve	80
Título: PF pede prisão de empresários.....	83
Título: Ação emergencial em 15 aeroportos.....	85
Título: Petroleiros cruzam os braços.....	87
Título: Governos fracos	88
Título: Uma caneta cada vez mais sem tinta.....	90
Título: Paralisação escancara dependência rodoviária	93
Título: Falta investimento em trilhos	95
Título: Recursos escassos para mobilidade.....	97
Título: Peso da carga tributária	98
Título: Elétricas apelam para votar MP 814	103
Título: A culpa do Congresso.....	104
Título: A quem interessa esta greve?	105
Título: >> Sr. Redator	106
Título: Acaba o gás de cozinha	108
Título: Postos recebem gasolina e etanol	109
Título: Itens faltam nas prateleiras	110

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Bernardo Mello Franco****Título: O governo cantou vitória antes da hora**

O governo dormiu em festa e acordou em pânico. Na noite de quinta, o Planalto cantou vitória e anunciou que os caminhões voltariam a circular. Na manhã de sexta, foi atropelado pelos fatos. As rodovias continuaram bloqueadas, e a crise de abastecimento se agravou em todo o país. O Planalto errou ao ignorar os alertas de revolta contra a disparada do preço do diesel. Errou de novo ao negociar com gente que não tinha força para suspender o motim.

Errou mais uma vez ao abrir o cofre antes de garantir a liberação das estradas. Com o acordo na lona, Michel Temer apelou à saída de sempre: pediu socorro às Forças Armadas. Os militares não conseguem reduzir a violência no Rio, e agora se veem atirados em outra fogueira. Ao receber a nova missão, avisaram ao chefe que também correm o risco de ficar sem combustível.

O presidente resolveu endurecer o discurso. Em tom enfezado, disse que “terá a coragem de exercer sua autoridade”. Qual autoridade? O poder presidencial parece cada vez menor, esvaziado pela rejeição popular e pela debandada de aliados. Temer está entrincheirado no palácio, cercado de bajuladores e políticos sem voto. **O ministro Moreira Franco, novo titular de Minas e Energia,** desapareceu no auge da crise.

Agora quem fala pelo presidente é Carlos Marun, ex-capataz de Eduardo Cunha. O ministro-pitbull voltou a dar plantão na TV para defender o chefe. “Fomos exitosos”, assegurou à GloboNews, na tarde em que o noticiário mostrava o fiasco do acordo. Na mesma entrevista, ele disse integrar o “melhor governo da história do país por hora de mandato”. Marun não é o único desconectado da realidade.

O Planalto acaba de lançar uma campanha publicitária para comemorar os dois anos do impeachment que instalou Temer no poder. Enquanto a propaganda repete o bordão “Avançamos”, a população experimenta a escassez de combustível, transporte e alimentos. Na quarta-feira, terceiro dia de bloqueio nas estradas, o site do MDB afirmou que “os tempos de instabilidade, recessão e desequilíbrio econômico ficaram para trás”.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Andreza Matais****Título: » Incendiário.**

Coluna do Estadão

O ministro das Minas e Energia, Moreira Franco, é apontado por colegas de governo como quem mais contribuiu para alimentar o discurso dos caminhoneiros de redução da carga tributária.

» Tucanou.

O governo rebatizou de “gabinete de acompanhamento da normalização do abastecimento” o “gabinete de crise” que acompanha a greve dos caminhoneiros.

» Depois da crise.

A greve dos caminhoneiros atrasou os planos do governo de enviar ao Congresso projeto de lei que vai facilitar vendas de terrenos e imóveis da União. O assunto, por ora, está paralisado.

COM NAIRA TRINDADE. COLABOROU RAFAEL MORAES MOURA

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Míriam Leitão****Título: O risco do populismo**

COM ALVARO GRIBEL (DE SÃO PAULO)

Durante dias o país sentirá os efeitos da desordem provocada pela paralisação do transporte rodoviário de carga. O movimento que uniu caminhoneiros e transportadoras precisou de pouco tempo para nocautear o país. Ontem não havia gasolina em várias cidades. Permanecem o bloqueio de estradas e o desabastecimento. O que pedem caminhoneiros, patrões, consumidores é controle de preços.

Há uma fórmula simples que resolve esta crise e a raiva da classe média com o preço da gasolina. E ela está errada. Em tempos eleitorais, a solução errada tem sido defendida pelos candidatos. Eles dizem que a Petrobras deve vender todos os seus derivados pelo custo de produção. Parece simples, faria a felicidade dos

donos de carros, dos caminhoneiros, das empresas de transporte, das companhias aéreas e reduziria a tarifa de energia. Tem apenas um problema: já foi executada inúmeras vezes e sempre terminou em correção brusca de preços e prejuízo para a empresa estatal. O professor de economia da PUC-Rio Márcio Garcia disse que essa tem sido a tendência no Brasil:

— Agora, por exemplo, recebi uma mensagem de um amigo dizendo: não vamos abastecer o carro amanhã porque temos que nos bater contra essa política de aumentos. Como se as altas do dólar e do petróleo fossem algo sobre o qual o governo tivesse controle. Ou tivesse obrigação de não deixar passar. A compreensão é a de que o governo tem que intervir e garantir a coisa barata. O cientista político e professor da UNB Eduardo Viola acha que essa inclinação não é só do Brasil, é de toda a América Latina e explica os grandes ciclos de decadência na região. Sobre um gráfico do PIB per capita da Argentina, em comparação com o dos Estados Unidos, Viola mostrou que as políticas populistas começaram no governo Perón e foram mantidas pelo regime militar:

— Metade da sociedade argentina considera correta a adoção de medidas populistas, o peronismo se divide em três correntes, mas todas elas defendem essas políticas. O eleitorado argentino foi se tornando cada vez mais populista. O populismo econômico não é de direita, nem de esquerda. No Brasil, quem olha com sinceridade o problema das contas públicas verá o gigantismo do custo dos incentivos e subsídios. Todo setor empresarial quer um subsídio para chamar de seu. E o que se viu na última semana foi isso.

Transportadoras, caminhoneiros autônomos e a maioria dos consumidores têm um ponto em comum: querem que o governo lhes garanta preço baixo, independentemente da realidade econômica. Todos os governos, Fernando Henrique, Lula, Dilma e agora Temer, enfrentaram greve do setor de transporte rodoviário de carga e todos eles cederam dando um maior ou menor grau de intervencionismo nos preços. A greve do governo Fernando Henrique foi no ano da sua maior fragilidade política, em 1999, logo depois da desvalorização cambial. A do governo Dilma foi no meio dos protestos de 2013 contra seu governo. O pior agora é que esse é um governo atingido por denúncias de corrupção e em fim de temporada no Planalto.

Mas nosso problema não é este governo cadente, mas sim que tipo de economia a sociedade quer. Márcio Garcia alerta que a oscilação do dólar vai continuar e vai pegar todos os países mais frágeis. — O Brasil, se não encaminhar ao menos uma solução para a questão fiscal, será duramente atingido — prevê. O país, além de não enfrentar o problema fiscal, quer a volta da política de preços de combustíveis baixos. A Argentina de Cristina Kirchner subsidiou tanto o preço da energia que chegou ao ponto de um apartamento de classe média alta em Buenos Aires pagar US\$ 2 de conta de luz. Por mais provas

que haja na história de que esse caminho é errado, o que se pede nos momentos de crise é que o governo resolva o problema reduzindo os preços.

— Por isso não sou otimista sobre o futuro do Brasil. A mentalidade não muda. Parecia que iria mudar depois do fracasso das políticas de Dilma. Mas não. O discurso dominante é populista — diz Viola. É mais fácil pedir ao governo um subsídio. Foi isso que empresários do transporte e caminhoneiros exigiram, com maus modos. E ganharam. Será tirado dinheiro do Orçamento para reduzir o preço do diesel.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ascânio Seleme

Título: A Venezuela é aqui

País sucumbiu a uma greve de caminhoneiros; prateleiras vazias demonstram nossa vulnerabilidade

Para que serve uma empresa estatal?

De que adianta ao Estado brasileiro deter o controle da Petrobras? Se for apenas para obter lucro, melhor privatizar. Depois desse colapso nas estradas brasileiras, o argumento de que é importante manter sob o controle do Estado setores estratégicos da economia não cola mais. Se o governo não quer ou não consegue privatizar a Petrobras, e tampouco pode usar seu poder regulador na empresa, que quebre seu monopólio no refino, sua hegemonia na exploração e incentive a concorrência na distribuição.

Se fosse um indivíduo, a Petrobras sofreria de distúrbio bipolar. Durante os governos do PT foi controlada com mão de ferro, vilipendiada e assaltada vergonhosamente. Perdeu mais de US\$ 150 bilhões em 13 anos. No governo do MDB, viu-se absolutamente livre e fez o que bem entendeu, como se fosse uma empresa cem por cento privada. Em 2017, voltou a lucrar na casa dos bilhões. Nada contra o lucro, mas a Petrobras passou a viver o melhor dos mundos, usufruindo os benefícios das empresas públicas e atuando com a liberdade do setor privado.

O Brasil ficou parecido com a Venezuela nestes últimos dias. Supermercados e farmácias racionaram artigos ou tiveram estoques esgotados. Prateleiras vazias foram o segundo retrato da crise, depois das estradas paradas. Hospitais tiveram dificuldade de se abastecer de insumos e oxigênio. Não era falta ou pouco dinheiro no bolso do comprador. Produtos ficaram retidos nas barreiras ou não conseguiram ser escoados dos locais em que foram produzidos. Faltaram

hortaliças, carnes, ovos, remédios. Faltou água. E aqui, ao contrário da Venezuela, também faltou combustível.

Se visto por outro ângulo, o Brasil lembrou os tempos do Plano Cruzado do governo Sarney, quando o congelamento forçado de preços fez sumir alimentos dos supermercados, sobretudo proteína animal. E os aumentos da gasolina, que eram anunciados à noite para valer a partir do dia seguinte, produziam filas quilométricas de carros nos postos. Mas o que as prateleiras vazias e as filas nos postos de hoje provaram de forma cabal é que somos um país muito frágil.

Somos vulneráveis porque o governo é fraco, imprevidente e parece não enxergar à frente. Era claro que os preços dos combustíveis, sobretudo do óleo diesel, estavam acima do suportável. Para o transporte de cargas era impeditivo. O Brasil está superpovoado de caminhões graças ao crédito facilitado no governo Dilma como instrumento para manter o crescimento da economia, que não ocorreu. Com muito mais oferta do que procura, os caminhoneiros perderam poder de negociação e não conseguem melhorar o valor do frete.

Nossa malha rodoviária é obsoleta porque mais de 60% das cargas do país são transportadas por estradas. A opção rodoviária brasileira jamais foi acompanhada de políticas adequadas para o setor. Os últimos governos do Brasil, Sarney, Collor, Itamar, FH, Lula, Dilma e Temer, nunca cuidaram das estradas do país e tampouco investiram em ferrovias ou hidrovias para mudar o modal dos transportes do país. Deu no que deu, nessa total dependência no óleo diesel.

A Rodovia Presidente Dutra, a estrada que une Rio a São Paulo, as duas maiores cidades do país e as suas regiões metropolitanas, tem apenas quatro pistas, duas de cada lado. Sem poder de barganha e com estradas fáceis de serem obstruídas, como a Dutra, os caminhoneiros conseguiram uma mobilização inédita e estão transferindo para o bolso de todos nós o custo do seu ofício. Todos pagamos pelo combustível mais alto, agora vamos arcar também com a redução dada aos caminhoneiros.

Pode piorar

O impacto do diesel na agricultura é tão grave ou até mais grave do que no transporte de cargas. Um produtor rural distribuiu na internet um vídeo em que calcula o custo do combustível na produção. Para ele pagar os 57 litros de diesel usados pelo seu trator Massey Ferguson 255, tem que vender 181 litros de leite, 41 dúzias de ovos ou sete sacos de 50 quilos de milho. Vem mais encrenca por aí.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Elio Gaspari****Título: 'Greve De Caminhoneiros'. Onde?**

De uma hora para outra, houve uma greve de caminhoneiros e o presidente da Petrobras, Pedro Parente, tornou-se o responsável por dias de caos. Duas falsidades. O que houve não foi uma greve de caminhoneiros, mas uma doce parceria com os empresários do setor de transporte de cargas rodoviárias. Diante dele, o governo capitulou. A repórter Míriam Leitão mostrou que só 30% dos caminhões pertencem a motoristas autônomos. Na outra ponta estão pequenas empresas subcontratadas e grandes transportadoras. Uma “greve de caminhoneiros” pressupõe greve de motoristas de caminhão. Isso nada tem a ver com estradas obstruídas. Pedro Parente não provocou o caos. Desde sua posse na presidência da Petrobras, ele descontaminou-a do caos que recebeu. Na base dessa façanha esteve uma nova política de preços, acoplada ao valor do barril no mercado internacional. É assim que as coisas funcionam em muitos países do mundo. Se o preço do diesel salgou a operação do setor de transporte de cargas, o problema é dele, não de uma população que foi afetada pelo desabastecimento e agora pagará a conta. Os empresários sabiam muito bem o tamanho da confusão que provocariam. O sujeito oculto da produção do caos foi o governo de Michel Temer. No seu modelito Davos, orgulhou-se da política racional de preços dos combustíveis. Já no modelito MDBDEM- PP-PR-PPS, fez de conta que ela não teria custo político. Deveria ter provisionado um colchão financeiro para subsidiar a Petrobras, mas essa ideia era repelida pelos sábios da equipe econômica. Diante do caos, descobriram que o colchão era necessário. O governo tolerou a bagunça e associou-se ao atraso.

A primeira reação de Temer deveria ter sido a responsabilização dos empresários, desmistificando a ideia de “greve dos caminhoneiros”. Bloqueou estrada? Reboco o caminhão, caso ele não pertença ao motorista. Queimou o talonário do policial que multou o veículo? Prendo-o. Só mudou o tom e exerceu a autoridade na sexta-feira, usando a força federal para desobstruir estradas. Desde o primeiro momento tratou-se do caso com o gogó, deixando que o problema deslizesse para a Petrobras e seu presidente. Conseguiram piorar a discussão, beneficiando grupos de pressão, com o dinheiro dos outros.

A LIÇÃO DE PEDRO PARENTE PARA OS SÁBIOS

Na entrevista teatral e inútil que os ministros deram na quinta-feira, o doutor Carlos Marun defendeu a capitulação do governo diante da suposta greve dos caminhoneiros, referindo-se ao que denominou de “realidade brasileira”. Teve toda razão, mas essa realidade está aí há 518 anos. Em 2013, o prefeito

Fernando Haddad aumentou as tarifas de ônibus e foi para um evento em Paris com o governador Geraldo Alckmin. Numa esticada noturna, cantaram “Trem das Onze”. Deu no que deu. O economista Edmar Bacha, conselheiro econômico do candidato Alckmin, cunhou a expressão Belíndia. Hoje se vê que os economistas belgas precisam aprender a viver com a realidade da Índia. A política de preços da Petrobras estava certa. O que faltou foi combinar com os russos, com o setor de transporte de cargas rodoviárias, com as empresas e, finalmente, com os motoristas de caminhão. Faltou sobretudo acautelar-se. Perplexos, os belgas acordaram na Índia. Pedro Parente foi satanizado até mesmo pelo senador Cássio Cunha Lima (PSDBPB), que o acusou de “arrogância” e pediu sua demissão. O senador Eunício de Oliveira (MDB-CE) seguiu na mesma linha, e o candidato a presidente Henrique Meirelles, corifeu do liberalismo de Temer, foi gloriosamente evasivo. Pedro Parente fez o que devia como presidente da Petrobras. Quem desafiou a “realidade brasileira” foram Temer, sua equipe econômica e a claqué belga que os aplaudia.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Cristiane Jungblut, Manoel Ventura, Ramona Ordoñez e Gustavo Schmitt

Título: Bloqueios sem fim

Protestos continuam mesmo com Forças Armadas convocadas. PF pede prisões de envolvidos

BRASÍLIA, SÃO PAULO E RIO - Seis dias após o início dos protestos dos caminhoneiros, as estradas do país continuavam com mais de 500 pontos de bloqueio na noite de ontem, mesmo depois da decisão do governo de convocar as Forças Armadas para liberar rodovias. O governo decidiu endurecer ainda mais e lançou mão ontem de mais instrumentos, como multa de R\$ 100 mil por hora aos donos de transportadoras que não retomarem os trabalhos e até pedidos de prisão à Justiça pela Polícia Federal, que investiga, em 37 inquéritos abertos em 25 estados, a participação de empresários no movimento. O presidente Michel Temer ainda assinou um decreto permitindo que servidores públicos e militares sejam habilitados para desobstruir rodovias. Mas nada disso foi capaz de encerrar o movimento. — Temos mandatos de prisão. Não se sabe se já ocorreram — disse o ministro da Segurança, Raul Jungmann.

— O país não será refém deste egoísmo. Quero dizer que temos comprovado que esta paralisação teve desde o seu início a promoção e o apoio criminoso de proprietários de empresas transportadoras e distribuidoras. Podem ter certeza: irão pagar por isso. Os protestos continuaram, apesar de o governo ter cedido em várias frentes na semana passada: a Petrobras reduziu o preço do diesel por

15 dias e, em seguida, a Casa Civil costurou um acordo com nove entidades empresariais e representantes dos motoristas para obter uma trégua, que não foi seguida nas estradas. Ontem, Temer publicou em edição extra do Diário Oficial da União o decreto que autoriza a requisição de veículos particulares necessários ao transporte rodoviário de cargas consideradas essenciais. Anteontem, ele já havia editado um decreto de Garantia da Lei e da Ordem em todo o território nacional até o dia 4 de junho, para permitir o emprego das Forças Armadas.

No fim do dia, o governo federal divulgou um balanço com 566 pontos de bloqueio parciais em estradas federais no país, número maior do que os 519 registrados no fim de sexta-feira. Segundo o governo, a variação se deve ao fato de os caminhoneiros estão mudando os pontos de bloqueio e que a maioria é parcial. Ainda assim, foi preciso o uso da força em seis. Mesmo sem obstruir totalmente as pistas, os protestos dificultam o transporte de cargas, com postos de gasolina sem combustíveis, aeroportos desabastecidos e supermercados sem alimentos. Segundo o governo, o sistema de transplantes foi afetado, com perdas de órgãos.

MULTA DE R\$ 100 MIL POR HORA

O governo diz já terem sido emitidos mais de 400 autos de infração, com multas que somam mais de R\$ 2 milhões. Depois de três horas de reunião pela manhã do gabinete de crise montado no Planalto, que contou com a presença do presidente Michel Temer, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que o governo está convencido de que há um locaute, caracterizado pela participação de empresários na greve para defender seus interesses. — Em função da liminar concedida pelo Supremo Tribunal Federal, o governo começa a aplicar multas no valor de R\$ 100 mil por hora para os donos de transportadoras que não voltarem ao trabalho. Temos a convicção de que existe o locaute. Os empresários suspeitos serão intimados — disse Marun, que deve ir a São Paulo hoje reunir-se com o governador Márcio França. O ministro da Defesa, general Silva e Luna se reuniu separadamente com os comandantes das três Forças (Marinha, Exército e Aeronáutica) e o chefe do EMCFA (Estado Maior das Forças Armadas), almirante Ademir Sobrinho. O comandante do Exército, general Villas Boas, disse por meio das redes sociais que o “foco é a solução da crise sem conflitos”.

DIESEL SUBIU NA BOMBA

Em São Paulo, o governador Márcio França (PSB) anunciou mais uma série de benefícios na tentativa de convencer os caminhoneiros a abandonar o movimento. Entre as medidas para reduzir custos do transporte está a isenção da cobrança de pedágio sobre eixo suspenso a partir de terça-feira nas rodovias

paulistas, perdão de multas e descontos no IPVA dos veículos. As concessionárias seriam ressarcidas pelo governo. França, que é candidato à reeleição, disse ter negociado com um grupo de caminhoneiros, apesar de admitir que é difícil identificar as lideranças da categoria, em grande parte autônomos que se mobilizam por meio do WhatsApp. Em troca dos benefícios, eles liberariam vias importantes do estado, como a Rodovia Régis Bittencourt, ainda ontem.

Em outro aceno à categoria, o governador disse que o Procon fará a fiscalização para garantir que o desconto de 10% no diesel (equivalente a 41 centavos) anunciado pelo governo chegue logo às bombas. O óleo diesel subiu nos postos, em média, 5,36% na última semana, mesmo após a Petrobras ter reduzido os preços em 10% nas refinarias no último dia 25. Segundo dados da pesquisa mais recente da Agência Nacional do Petróleo, entre 20 a 26 de maio, o preço passou para R\$ 3,788: quase R\$ 0,20 a mais que na semana anterior. Durante o dia, o governo federal adotou como estratégia priorizar a desobstrução de vias próximas a refinarias para permitir a saída de caminhões de combustíveis com escoltas armadas. Entre as prioridades estava o reabastecimento dos aeroportos com querosene de aviação.

Desde o início da manhã, homens do Exército já estavam na Refinaria de Paulínia, no interior de São Paulo, para viabilizar a saída de caminhões-tanque para o Aeroporto de Viracopos, em Campinas. Na Refinaria de Duque de Caxias, caminhões- tanque saíram com a escolta da Polícia Militar. No fim da tarde, houve tensão entre os manifestantes em frente à refinaria e militares em frente à Reduc, mas não houve confronto. Em São Paulo, o batalhão de choque da Polícia Militar inciou negociação com caminhoneiros concentrados no Rodoanel, na capital paulista.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Estados cobram mudança em preços da Petrobras

Sete governadores dizem que não aceitam mudança no ICMS e citam ‘política perversa’ da estatal

BRASÍLIA - Governadores de seis estados do Nordeste (Bahia, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Sergipe) e de Minas Gerais divulgaram um documento em que cobram mudança na política de preços da Petrobras e dizem não aceitar propostas que podem impactar sua arrecadação, como a diminuição as alíquotas do ICMS. O texto afirma que o governo autoriza a Petrobras a adotar uma “política de preços de combustíveis absurda, perversa e irresponsável”

que, segundo o manifesto, “foi elevando, de forma assustadora, os preços de insumos básicos para a população, como o gás de cozinha, a gasolina e o óleo diesel, cujo custo repercute, diretamente, sobre todos os preços da economia, a começar por itens de consumo básico, como os alimentos, que exercem forte impacto sobre o orçamento das famílias mais pobres”.

Na sexta-feira, o governo tentou costurar com os estados um acordo para reduzir o peso do ICMS sobre o diesel. A maior parte dos estados, no entanto, não demonstrou disposição em abrir mão de qualquer arrecadação adicional. Os caminhoneiros e entidades que iniciaram os protestos exigem a redução do imposto. Algumas confederações, como a CNTA, que diz reunir 1 milhão de motoristas autônomos, exigiu um corte de 50% do ICMS sobre o diesel. O ICMS representa, em média, 16% do preço do diesel nas bombas. Na última semana, os governadores de Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Distrito Federal divulgaram manifesto contra mudanças no ICMS. (Manoel Ventura)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Carolina Brígido e Manoel Ventura

Título: Mais de uma centena de voos foram cancelados

Em Brasília, terminal fica lotado após 58 suspensões

BRASÍLIA - Pelo menos 101 voos foram cancelados em todo o país até o início da noite de ontem em decorrência da falta de combustível de aviação nos aeroportos, causada pela greve dos caminhoneiros. As informações estão em balanços divulgados pelas companhias aéreas e pelos aeroportos. A maior parte dos cancelamentos são de Latam (50) e Avianca (27). A Azul cancelou 17 voos. Entre os aeroportos, 14 terminais operados pela Infraero estão sem combustível — incluindo terminais de seis capitais: Palmas, Goiânia, Maceió, Recife, João Pessoa e Aracaju. Terceiro maior do país, o aeroporto de Brasília registrou 58 cancelamentos, entre voos domésticos e para Miami, operados pela American Airlines.

14 HORAS DE ESPERA

No terminal de Brasília, o saguão ficou lotado na manhã de ontem. Há 14 horas tentando voltar para casa, a advogada Roberta Dantas aguardava pacientemente sentada no chão. Ela estava no Acre a trabalho e tinha voo marcado para as 20h30 para Belém, onde mora. Teve o voo cancelado e a previsão da próxima partida para o destino era na quinta-feira. Para tentar chegar a tempo de trabalhar na segunda-feira, Roberta tentou um plano B:

conseguiu embarcar para Brasília às 3h30 da madrugada na vaga de um passageiro que desistiu da viagem. Ontem pela manhã, aguardava na fila da Latam uma outra desistência para viajar de Brasília a Belém. — Vou lá perguntar toda hora. Preciso embarcar. Tenho audiência na segunda, na terça... Vou esperar alguém desistir. A arquiteta Erica Franck e o engenheiro Gustavo Cerqueira tiveram o voo cancelado no Aeroporto de Brasília e não tinham perspectiva de embarcar tão cedo.

Eles iriam para Recife e, de lá, seguiriam para Miami e Nova York. Com o primeiro voo cancelado, não será possível embarcar nos outros. O casal tentava embarcar de Brasília para São Paulo para conseguir chegar aos Estados Unidos. Muitos passageiros reclamavam que não tinham sido acomodados por suas companhias aéreas em hotéis. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Distrito Federal (ABIH-RJ), uma rede com cinco estabelecimentos na cidade estava recusando hóspedes, embora tivesse quartos disponíveis, porque temia escassez de alimentos para quem já estava hospedado em suas unidades.

CAMINHÕES ESCOLTADOS

No início da tarde de ontem, Brasília recebeu seis caminhões de querosene de aviação, após 30 horas sem o combustível. Essa quantidade, porém, representa apenas 6% das reservas do terminal. Os caminhões chegaram escoltados pela Polícia Rodoviária Federal. Entre os aeroportos que estão com o abastecimento de querosene de aviação normal estão Galeão e Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e Congonhas e Guarulhos, em São Paulo. A orientação da Infraero é para que os passageiros, antes de ir aos aeroportos, busquem informações com a sua companhia aérea. Ainda não há previsão de regularização do estoque de combustível.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Equipe do GLOBO é ameaçada em paralisação

Homem mostrou artefato similar a uma granada em ato de caminhoneiros

Uma equipe do GLOBO foi ameaçada na manhã de ontem, durante a cobertura da paralisação dos caminhoneiros em frente à Refinaria Duque de Caxias (Reduc), na Baixada Fluminense. Um repórter, um fotógrafo e um motorista do jornal foram abordados durante o trabalho e tiveram de sair às pressas do local depois de dois homens terem mostrado um artefato similar a uma granada. Por volta das 6h, quando passava de carro perto do centro de distribuição da Shell, em marcha lenta, a equipe percebeu uma aglomeração de caminhoneiros no

local. Dois homens se aproximaram. Um deles, que tinha o rosto encoberto, desferiu dois socos na porta do motorista e gritou para que saíssem dali. A equipe de reportagem decidiu estacionar em outro ponto da via, próximo a uma viatura da Polícia Militar.

Os policiais militares, contudo, tiveram de sair depois que algumas pessoas que participavam da manifestação começaram a disparar rojões na direção da refinaria. Foi então que dois homens em uma motocicleta ameaçaram atear fogo no carro de reportagem. — Olha só, a ordem da gente é tacar fogo, quebrar o carro e explodir vocês — disse um dos homens. Em seguida, o homem tirou um artefato semelhante a uma granada do bolso e mostrou-o ao motorista. Por segurança, a equipe decidiu abandonar o local e registrar a ocorrência. O diretor-executivo da Associação Nacional de Jornais (ANJ), Ricardo Pedreira, lamentou o episódio e cobrou investigação das autoridades: — Quando um jornalista é ameaçado, o próprio direito das pessoas de serem informadas é prejudicado. Lamento, condeno e espero que o episódio seja esclarecido e que quem fez essas ameaças seja punido.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Danielle Nogueira

Título: Um país dependente dos caminhões

Falta de planejamento e de investimentos em outros modais, como ferrovia e hidrovia, deixou Brasil refém

A greve dos caminhoneiros expôs o nó da infraestrutura de transporte brasileira. Em poucos dias, o país enfrentou sinais de caos com desabastecimento, disparada de preços, falta de transporte público, e o governo tornou-se refém da categoria. Reflexo da elevada participação das rodovias na matriz de transporte e de um conjunto de erros — históricos e recentes — que impedem outros modais, como ferrovias e hidrovias, de avançarem. Apenas 32% das mercadorias no país circulam por trem ou embarcação. E 66%, por caminhão. Falta de planejamento de longo prazo, baixo investimento público no setor de transportes, bem como modelos de concessão que despertam pouco interesse junto à iniciativa privada são algumas das razões.

Em países de dimensão territorial semelhante, como China e Estados Unidos, esse percentual é de 32% e 43%, respectivamente, segundo dados do instituto Ilos. A histórica concentração rodoviária não assegurou ganhos expressivos de produtividade ou qualidade. São apenas 211 mil quilômetros de vias pavimentadas, um terço da extensão da rede na Alemanha, que tem território muito menor que o brasileiro. A comparação com países emergentes não deixa

o Brasil melhor na foto. A China é cortada por mais de 4 milhões de quilômetros de rodovias.

Já na Índia, que tem menos da metade do tamanho do Brasil, as estradas asfaltadas se espalham por mais de 1,5 milhão de quilômetros. A situação se repete nos outros modais: a malha ferroviária brasileira se estende por 29 mil quilômetros, enquanto a chinesa alcança 121 mil quilômetros e a indiana, 68 mil quilômetros. Nos EUA, a diferença é maior: são 225 mil quilômetros de ferrovias. — O problema da infraestrutura de transportes no Brasil é que ela é desequilibrada, os investimentos são de má qualidade e não há integração entre os modais. Temos que investir mais e melhor — afirma Claudio Frischtak, da consultoria Inter.B.

DIFERENTES PLANOS SEM SUCESSO

O investimento público em transporte no Brasil chegou próximo a 2% do PIB (patamar apontado como ideal) em meados da década de 1970. Desde então, seguiu ladeira abaixo até cair para 0,16% do PIB no ano passado. Paralelamente, as tentativas de mobilizar a iniciativa privada não foram suficientes. — Não temos nem investimento público nem modelos de concessões claros e seguros para atrair capital privado. Precisamos de planejamento de longo prazo — diz Maurício Lima, do Ilos. A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que reúne gigantes do setor como Vale, Rumo e MRS, afirma que as ferrovias transportam 25% das cargas no país, enquanto o Ilos estima em 20%. Foi nesse vácuo de planejamento e de investimento que as rodovias cresceram.

Elas são menos complexas e mais baratas que ferrovias ou hidrovias e conseguem ser concluídas em menos tempo. Como os governos se pautam pelo calendário eleitoral, dizem analistas, a descontinuidade impera. Não faltaram programas de concessões: Avançar, PACs, PIL 1 e 2, Crescer. A cada mandato, novas concessões eram previstas, mas pouco saía do papel. O resultado é que, na área de ferrovias, a malha em operação hoje é menor do que a que existia antes do processo de privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), estatal que operava ferrovias brasileiras até 1996. Mais recentemente, no governo de Dilma Rousseff, houve uma tentativa de alterar o modelo de concessão.

O usuário da ferrovia pagaria um pedágio ao governo pelo uso da via de acordo com o volume de carga transportado, e o governo pagaria à concessionária pela capacidade ofertada na rede. A ideia era quebrar o modelo verticalizado que vigorava no Brasil, em que o usuário da ferrovia é também o dono da concessão. Mas houve uma chiadeira do setor e a proposta não foi à frente. Assim, em quase seis anos de mandato, nenhuma linha férrea foi concedida à iniciativa privada, segundo Fernando Paes, diretor executivo da ANTF.

GRUPOS DE PRESSÃO

Agora, o governo de Michel Temer tenta renovar antecipadamente cinco contratos de concessão, que vencerão entre 2026 e 2028, mediante novos investimentos. As discussões se arrastam desde a gestão Dilma. O modelo verticalizado das ferrovias brasileiras, típico de países que são grandes produtores de commodities, como EUA e Austrália, pode ser um limitador para a expansão do modal, na avaliação de Maurício Lima, da Ilos. Isso porque o dono da concessão pode não ter interesse em ampliar a oferta de vagões na linha, pois isso poderia comprometer o tráfego do seu produto. Como nas rodovias não há esse empecilho e caminhões são bem mais baratos que locomotivas, o volume de carga transportado nas estradas aumenta sem garantia de que esse crescimento seja acompanhado de investimento em melhorias nas vias.

— O modelo rodoviário é muito pulverizado. São quase 700 mil autônomos e mais de 150 mil empresas de transporte. Qualquer um pode entrar — diz Lima. Essa característica do sistema rodoviário reforça a opção política histórica do Brasil pelas rodovias, desde o governo de Juscelino Kubitschek, nos anos 1950. Isso acabou criando um ambiente para o desenvolvimento de negócios que orbitam em torno do modelo, desde fábricas de veículos e autopeças a postos de gasolina. Eles representam grupos de interesses, diz Frischtak, que fazem pressão sobre o governo. Um claro exemplo foi a manutenção da desoneração da folha de pagamento para o setor rodoviário, uma das reivindicações dos grevistas.

O segmento de ferrovias deixará de contar com a benesse, ao lado de outros 27 setores econômicos. Após a crise global de 2008, o BNDES também passou a financiar a aquisição de caminhões com crédito barato, sob alegação de que isso dinamizaria a economia. — A frota aumentou, elevando a oferta de transporte nas rodovias. Enquanto a economia estava em expansão e o preço do diesel estava sob controle, a capacidade adicional se ajustou à demanda. A recessão, aliada à liberação dos preços do diesel e ao excesso de capacidade, foi uma combinação explosiva, que culminou na greve dos caminhoneiros — afirma Frischtak.

VEÍCULO: O Globo**Seção:** Economia**Autor:****Título:** Hospitais privados podem ter de fechar prontos-socorros

SÃO PAULO E RIO- A Associação Nacional de Hospitais Privados (Anahp) afirmou ontem que, se os bloqueios dos caminhoneiros continuarem, prontos socorros

em várias cidades do país podem ser fechados. Em nota, a associação diz que, se nada for feito até o início da semana, “os hospitais não conseguirão mais garantir o acesso e a continuidade do cuidado dos pacientes que necessitarem de tratamento”.

Fazem parte da associação 107 hospitais privados, entre eles Sírío-Libanês, Albert Einstein, em São Paulo, e a Rede D’Or. Em clínicas de hemodiálise do Rio, pacientes tiveram suas sessões reduzidas de quatro para duas horas devido à falta de insumos. Nos hospitais privados, segundo a Anahp, cirurgias eletivas vêm sendo adiadas para que se possa garantir os atendimentos de urgência e emergência. Há estoque limitado de gases medicinais e são registrados problemas na alimentação dos pacientes. Também foi afetada a coleta de lixo hospitalar e a entrega de insumos para exames e hemodiálise.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordoñez, Gabriel Martins E Aline Macedo

Título: Sem combustível

No Rio e em São Paulo, gasolina, etanol e diesel esgotaram nas bombas. Faltam alimentos em mercados públicos

Os poucos postos de combustíveis que ainda tinham gasolina, álcool ou diesel disponíveis no município do Rio de Janeiro e na Grande São Paulo esgotaram seus estoques no início da tarde de ontem. Em várias cidades do país, os consumidores sofreram também com o desabastecimento em feiras e falta de alguns alimentos nos supermercados. Nos postos de combustível, será preciso até cinco dias, no caso do Rio, e sete, para o mercado paulistano, para que o abastecimento seja normalizado, segundo estimativas de representantes dos sindicatos que representam os estabelecimentos que revendem os produtos.

FILA DE 3 HORAS E TANQUE SECO

Se no Rio os postos de gasolina estavam vazios, uma cena se repetiu em diversos pontos do país: filas de consumidores que aguardaram por horas para abastecer seus veículos. Em algumas cidades, como Brasília e Belém (PA), porém, a distribuição de combustível está sendo retomada aos poucos. — Pedimos às distribuidoras que, quando forem retomadas as entregas, que as façam com a distribuição de determinados volumes, em cada um dos bairros, dos combustíveis básicos — disse Antônio Barbosa Ferreira, presidente em exercício do SindComb, sindicato dos postos do Rio. No Autoposto Veredas, na Penha, Zona Norte do Rio, motoristas faziam fila para tentar abastecer os

tanques com etanol. A espera chegou a mais de três horas, porém, grande parte deles voltou para casa sem combustível.

— Quando tinha só um carro na minha frente, o etanol acabou — lamenta Sandra Cristina, moradora da Pavuna, que cancelou sua viagem para Búzios por falta de combustível. O fornecimento de alimentos também segue precário. No Cadeg, em Benfica, boxes fechados e corredores vazios contrastavam com o habitual movimento de sábado. Até a festa portuguesa foi cancelada. — Não entra produto aqui desde terça-feira. O que está à venda é o nosso estoque — diz Neli Hoshina, sócia de uma loja especializada em produtos orientais. Segundo André Lobo, diretor social do Cadeg, a preocupação maior é com os próximos dias: — A situação pode se agravar a partir da semana que vem. Normalmente, o reabastecimento desses produtos seria feito na madrugada de domingo.

NO CADEG, UM SÁBADO ATÍPICO

Nas contas de Vinícius Guedes, que vende verduras, frutas e legumes no atacado e no varejo, já são dois dias de trabalho perdidos. — Já tivemos que parar de fornecer para os grandes clientes, como restaurantes e hospitais — conta. — O pior é que estamos no fim do mês: daqui a pouco tem folha de pagamento para fechar, e os meus funcionários não podem ser punidos por isso. O Cadeg registrou apenas 5% do volume tradicional para um sábado. No Ceasa de Irajá a situação também era atípica. Apesar de fechar às 14h, por volta das 13h só havia uma loja aberta. À venda, somente três sacos de batata. Também o mercado de flores no Cadeg murcho. Enquanto enchia seu caminhão com os produtos que não foram vendidos ontem, o produtor Luiz Henrique Abreu explicou o motivo de ter conseguido circular com sua carga: as plantas ornamentais são todas de um sítio em Campo Grande, Zona Oeste do Rio. — Normalmente, o pátio estaria cheio de caminhões, mas hoje a grande maioria dos que vieram trabalhar trouxe tudo com carro de passeio.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Perdas e vexames

Paralisação de caminhoneiros provoca prejuízos à economia e tende a reduzir a confiança geral; reação de políticos mistura tibieza e demagogia

Ainda está por ser concluído o inventário dos prejuízos impostos pela paralisação dos caminhoneiros à já combalida economia do país. Prosseguem, afinal, os transtornos decorrentes do desabastecimento, em particular de combustíveis.

Pessoas deixaram de trabalhar, fábricas pararam, mercadorias pereceram por falta de transporte, companhias aéreas cancelaram voos, estados e prefeituras reduziram serviços públicos.

Tais perdas e danos serão captados pelos números do Produto Interno Bruto do segundo trimestre, a serem conhecidos apenas no final de agosto. Na próxima quarta-feira (30) o IBGE divulgará os resultados dos primeiros três meses do ano, que, conforme os prognósticos mais consensuais, mostrarão renda e produção estagnadas.

De modo menos tangível, a desordem decorrente do movimento paredista e a reação desastrada do governo federal tendem a contribuir, decerto, para a queda da confiança de empresários e consumidores, que já se verificava nas sondagens mais recentes.

As projeções para o crescimento do PIB neste ano, que no início de março rumavam aos 3%, estão em declínio e mais próximas de 2%. O cenário internacional já não se afigura mais tão favorável, em razão da alta do dólar — que também levou à interrupção da queda dos juros do Banco Central.

Agora, a crise dos caminhoneiros lança novas dúvidas sobre a política de ajuste do Orçamento federal.

Os cortes de tributos em negociação para baratear os derivados de petróleo têm impacto calculado em mais de R\$ 14 bilhões neste ano, e sua compensação é duvidosa. O governo prometeu, ademais, subsidiar o óleo diesel para evitar reajustes diários de preços, a um custo difícil de estimar.

Pode parecer pouco quando se considera a receita de R\$ 1,2 trilhão esperada pelo Tesouro Nacional neste 2018. Cumpre lembrar, porém, que as despesas previstas —sem contar os encargos da dívida pública— superam a arrecadação em mais de R\$ 150 bilhões.

Em tal quadro de penúria, é desolador testemunhar as atitudes dos políticos nacionais diante das pressões abusivas dos caminhoneiros. Apontar apenas a tibieza do Planalto seria subestimar o problema.

Da esquerda à direita, aproveitou-se a ocasião para ataques demagógicos à política de preços da Petrobras —que pode, claro, ser ajustada, mas basicamente reflete os movimentos do mercado global.

Viu-se o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ) a errar de forma vexaminosa as contas do impacto da renúncia tributária que correu a defender; o do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), tentou refugiar-se em seu estado, mas teve de voltar às pressas para as negociações.

Governantes e legisladores seguem aferrados à prática de acomodar todas as demandas de uma sociedade desigual no Orçamento e na dívida pública, como se já não vivêssemos as tristes sequelas do esgotamento dessa estratégia.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Bruno Boghossian

Título: É uma cilada

A resistência dos caminhoneiros e a decisão do governo de convocar as Forças Armadas mostram que a crise deixou de vez o campo da negociação e das políticas públicas.

O país caiu numa cilada. Michel Temer fez acordo com líderes de fachada, decidiu bancar prejuízos da Petrobras para dar diesel mais barato aos motoristas temporariamente e, agora, ameaça tirar à força das estradas aqueles que continuam parados.

Seja qual for o desfecho dessa crise, o resultado será precário. Ainda que consiga desmobilizar os grevistas com a ajuda dos militares, o governo enfrentará um estado permanente de insatisfação. O aborrecimento com o custo dos combustíveis permanecerá tanto entre caminhoneiros quanto entre motoristas que abastecem seus carros com uma gasolina cada vez mais cara.

Se a paralisação persistir, Temer será obrigado a lançar mão de gambiarras, como a redução de tributos sobre o diesel por decreto. Para chegar ao fim do mandato, o presidente dispensaria uma receita bilionária.

O Planalto já avisou que qualquer corte sobre o PIS e a Cofins só valeria até o fim deste ano. A carga tributária sobre os combustíveis, portanto, não mudaria de vez. O próximo presidente (seja quem for) precisaria explicar o aumento nas bombas em seu primeiro dia de governo.

Não há discussão séria sobre impostos e sobre o peso do Estado em um ambiente de chantagem, e muito menos com um governo enfraquecido por sua impopularidade.

A candidatura governista de Henrique Meirelles foi lançada sob a propaganda da retomada da economia após a devastação dos anos Dilma Rousseff. O ex-ministro da Fazenda criou até um slogan: “Quando o Brasil tem problemas, chama o Meirelles”.

Sob essa perspectiva, o legado de Temer também poderia usar o comandante do Exército como garoto-propaganda. Oposição à reforma da Previdência? Violência fora de controle no Rio? Greve de caminhoneiros? Chama o Villas Bôas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daniela Lima

Título: De carona com o caos

Painel

O PT vai tentar surfar ao máximo na nova onda de críticas ao governo Michel Temer após a paralisação dos caminhoneiros. A sigla pretende usar o levante como mote para defender a participação do ex-presidente Lula na disputa pela Presidência. A ideia é que o tema apareça nos atos que o partido fará neste domingo (27) para reafirmar o lançamento do petista. Os discursos devem dizer que “os brasileiros lembram qual era o preço do botijão de gás e da gasolina na era Lula”.

Memória seletiva

Desde que a crise dos caminhoneiros explodiu, o PT faz forte campanha nas redes sociais para alardear que combustíveis e gás eram mais baratos sob a batuta da legenda. As mensagens ignoram o revés da Petrobras no segundo mandato de Dilma Rousseff. Em 2015, a estatal registrou seu primeiro prejuízo desde 1991.

Memória seletiva 2

A Petrobras fechou o ano que antecedeu a queda de Dilma com rombo de R\$ 34,8 bilhões.

Sintonize

Seis meses antes de a Câmara autorizar seu impeachment, Dilma enfrentou uma paralisação de caminhoneiros em rodovias de 14 estados. Ministros que atuaram ao lado dela dizem que o governo hoje erra feio na comunicação.

AM-FM

Sob o PT, as propostas para dar fim aos protestos foram alardeadas por ministros em entrevistas a cerca de 300 rádios do interior. Falas à TV não eram prioridade.

Buscar em casa

Integrantes do primeiro escalão do governo receberam vídeos de caminhoneiros pedindo apoio ao levante em frente a comandos militares. Em um filme, o manifestante fala para uma plateia de cima de um tanque que estava exposto no local.

Pedra sobre pedra

“Nós, povo brasileiro, queremos o apoio do Exército. Nós não queremos o presidente mais, não queremos o Senado, não queremos o STF. Queremos intervenção militar já”, diz o caminhoneiro. O filme foi feito diante do comando da brigada de cavalaria mecanizada de Santiago (RS).

Sonho meu

Apesar dos acenos a uma intervenção, ministros minimizam qualquer desconfiança e dizem que o presidente espera um arrefecimento forte da paralisação até esta segunda (28).

Tiroteio

Greve de caminhoneiro a gente sabe como começa, não como termina.

O governo deixou chegar onde está

DIUMAR BUENO, presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, um dos líderes da paralisação

com Thais Arbex e Gabriela Sá Pessoa _

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Paula Cesarino Costa

Título: A imprensa foi atropelada

Ombudsman

Folha não conseguiu responder à pergunta fundamental: Quem parou o país?

A semana terminou com mais de 500 obstruções em estradas do país. Postos de combustível fecharam, ônibus deixaram de circular, aviões ficaram em terra, produtos sumiram das prateleiras, indústrias pararam, hospitais interromperam tratamentos ambulâncias e carros de polícia racionaram. A distribuição de jornais e revistas foi afetada.

Esse foi o cenário provocado por caminhoneiros e/ou empresas de transporte que decidiram realizar paralisação para forçar a redução do preço do diesel. O preço do diesel subiu 12,3% em maio e já é um dos mais altos da história.

A manifestação surpreendeu a maioria dos brasileiros. Desde o início do mês, no entanto, o governo recebera avisos de entidades ligadas a caminhoneiros de que havia indicativos de paralisações.

Em 7 de maio, o Blog dos Caminhoneiros informava que os protestos contra os seguidos aumentos de diesel tinham começado, em Barra Mansa (RJ), na via Dutra, e iriam se intensificar. Dava a dica de que a articulação estava sendo feita por meio de redes sociais.

No dia 14, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) protocolou ofício na Presidência da República exigindo a redução dos impostos sobre os combustíveis, com prazo até dia 20. No dia 18, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) lançou comunicado em que mencionava a possibilidade de paralisação a partir de segunda-feira, 21, o que de fato ocorreu.

Os jornais não souberam dos alertas ou não deram importância a eles. O governo demorou a reagir. Interrupções em várias estradas do país, incluindo vias importantes e próximas do leitor da Folha como Anhanguera e Anchieta/Imigrantes, foram registradas de forma discreta no site e ignoradas na versão impressa. Até terça-feira, 22, ninguém a tentou para a dimensão que o movimento poderia adquirir.

A categoria dos caminhoneiros reúne cerca de 600 mil profissionais sindicalizados. Ao todo, há no país 1 milhão de caminhoneiros autônomos. Quando dezenas de estradas foram bloqueadas ficou evidente o despreparo da imprensa em geral, não só da Folha, para cobrir e explicar as origens, os personagens e os desdobramentos do movimento.

Não se sabia com quem falar. Não se explicava como tinha sido organizado de forma tão ampla. Eram raras as vozes e os rostos dos que estavam à frente do movimento. Ou não havia líderes? Era um movimento só de autônomos? Havia empresários por trás? Os jornais demoraram a começar a entender. E a explicar para seu leitor.

A edição da Folha de quinta-feira (24) cita a CNTA só ao mencionar o alcance da greve. Reportagem e análise tratavam apenas do lado oficial: governo, Congresso e Petrobras. Evidenciam o olhar viciado do jornal no poder e o distanciamento e pouca informação de setores organizados da sociedade. Nenhum repórter demonstrou ter entre suas fontes um líder dos transportadores.

Não era tarefa simples. É uma categoria pulverizada, sem liderança única, com sindicatos concorrentes, muitos autônomos e com grandes empresas de transporte organizadas. E a articulação se deu essencialmente por aplicativos de mensagem instantânea, estratégia cada vez mais comum e que dificulta a apuração.

A Folha demorou para conseguir dar a seu leitor um mínimo de informações sobre os protagonistas dos atos que pararam o Brasil. No final da noite do dia 24, colocou no ar reportagem interessante sobre caminhoneira que havia criado três grupos de WhatsApp, pelos quais convocava apoiadores para o ato. Não foi publicada na versão impressa.

A editora de Mercado, Alexa Salomão, foi transparente ao explicar que tinha três repórteres dedicados a essa apuração, mas que, até o início da noite de sexta, a história não estava pronta para ser publicada.

“Como essa mobilização está parando o país e há suspeita de locaute, seria leviano atribuir a esta ou àquela entidade ou empresa a liderança da mobilização sem que tivéssemos mais detalhes” afirmou.

A incapacidade dos jornais de identificar, mensurar e explicar como o país chegou à crise que afetou a rotina de todos é preocupante. Em um momento crucial para mostrar sua relevância, a Folha deu indicações de despreparo, desnorreamento e fragilidade de análise.

Para além dos atos em si, toda a questão legal e política da reação do governo, que anunciou o uso das Forças Armadas contra manifestantes e expedientes temerários como a requisição de bens, era por demais confusa e foi pouco questionada e analisada

Os jornais foram atropelados pela greve dos caminhoneiros e empresas de transporte.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Elio Gaspari

Título: ‘Greve De Caminhoneiros’. Onde?

De uma hora para outra, houve uma greve de caminhoneiros e o presidente da Petrobras, Pedro Parente, tornou-se o responsável por dias de caos. Duas falsidades. O que houve não foi uma greve de caminhoneiros, mas uma doce parceria com os empresários do setor de transporte de cargas rodoviárias. Diante dele, o governo capitulou. A repórter Míriam Leitão mostrou que só 30% dos

caminhões pertencem a motoristas autônomos. Na outra ponta estão pequenas empresas subcontratadas e grandes transportadoras. Uma “greve de caminhoneiros” pressupõe greve de motoristas de caminhão. Isso nada tem a ver com estradas obstruídas. Pedro Parente não provocou o caos. Desde sua posse na presidência da Petrobras, ele descontaminou-a do caos que recebeu. Na base dessa façanha esteve uma nova política de preços, acoplada ao valor do barril no mercado internacional. É assim que as coisas funcionam em muitos países do mundo. Se o preço do diesel salgou a operação do setor de transporte de cargas, o problema é dele, não de uma população que foi afetada pelo desabastecimento e agora pagará a conta. Os empresários sabiam muito bem o tamanho da confusão que provocariam. O sujeito oculto da produção do caos foi o governo de Michel Temer. No seu modelito Davos, orgulhou-se da política racional de preços dos combustíveis. Já no modelito MDBDEM- PP-PR-PPS, fez de conta que ela não teria custo político. Deveria ter provisionado um colchão financeiro para subsidiar a Petrobras, mas essa ideia era repelida pelos sábios da equipe econômica. Diante do caos, descobriram que o colchão era necessário. O governo tolerou a bagunça e associou-se ao atraso.

A primeira reação de Temer deveria ter sido a responsabilização dos empresários, desmistificando a ideia de “greve dos caminhoneiros”. Bloqueou estrada? Reboco o caminhão, caso ele não pertença ao motorista. Queimou o talonário do policial que multou o veículo? Prendo-o. Só mudou o tom e exerceu a autoridade na sexta-feira, usando a força federal para desobstruir estradas. Desde o primeiro momento tratou-se do caso com o gogó, deixando que o problema deslizesse para a Petrobras e seu presidente. Conseguiram piorar a discussão, beneficiando grupos de pressão, com o dinheiro dos outros.

A LIÇÃO DE PEDRO PARENTE PARA OS SÁBIOS

Na entrevista teatral e inútil que os ministros deram na quinta-feira, o doutor Carlos Marun defendeu a capitulação do governo diante da suposta greve dos caminhoneiros, referindo-se ao que denominou de “realidade brasileira”. Teve toda razão, mas essa realidade está aí há 518 anos. Em 2013, o prefeito Fernando Haddad aumentou as tarifas de ônibus e foi para um evento em Paris com o governador Geraldo Alckmin. Numa esticada noturna, cantaram “Trem das Onze”. Deu no que deu. O economista Edmar Bacha, conselheiro econômico do candidato Alckmin, cunhou a expressão Belíndia. Hoje se vê que os economistas belgas precisam aprender a viver com a realidade da Índia. A política de preços da Petrobras estava certa. O que faltou foi combinar com os russos, com o setor de transporte de cargas rodoviárias, com as empresas e, finalmente, com os motoristas de caminhão. Faltou sobretudo acautelar-se. Perplexos, os belgas acordaram na Índia. Pedro Parente foi satanizado até mesmo pelo senador Cássio Cunha Lima (PSDBPB), que o acusou de “arrogância” e pediu sua demissão. O senador Eunício de Oliveira (MDB-CE) seguiu na mesma linha, e o candidato a

presidente Henrique Meirelles, corifeu do liberalismo de Temer, foi gloriosamente evasivo. Pedro Parente fez o que devia como presidente da Petrobras. Quem desafiou a “realidade brasileira” foram Temer, sua equipe econômica e a claqué belga que os aplaudia.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Janio de Freitas

Título: O lado sombrio

A situação provocada pelos caminhoneiros se ajusta ao que Bolsonaro diz e representa

Reuniões de militares fora dos quartéis, para “discutir a situação” só poderiam ser vistas como prática de civismo se o passado brasileiro, a partir do golpe da República, não as intrigasse com o espírito da democracia.

A gravidade da situação não esperou, para pretextar reuniões, o tumulto provocado por empresários e autônomos de carga rodoviária. Pode mesmo haver quem ligue uma coisa à outra, ao menos como conhecimento prévio.

Há poucos dias, Michel Temer pediu ao comandante do Exército uma conversa privada. O general Villas Bôas deu ao ministro da Defesa conhecimento do convite, é provável que depois relatasse a conversa, mas nada extravasou a respeito (ainda). O que confirma um lado nebuloso na realidade que logo ferveria, na segunda-feira 14, com a eclosão das reações ao terceiro aumento do diesel em uma semana.

Os efeitos rápidos e brutos da retenção de cargas e de combustível configuraram o aspecto socioeconômico e, em escala bem menor, a parte óbvia dos reflexos políticos da greve. Nestes reflexos há, no entanto, um aparente subproduto que pode ser ou tornar-se o principal, e não o sub.

É a implicação eleitoral da ação grevista. Henrique Meirelles é prejudicado, Alckmin perde algo por sua complacência com Temer e com o governo. Os demais ganham alguma coisa, exceto um, que ganha muito.

Na gravidade e nos modos, a situação provocada pelos caminhoneiros empresariais e autônomos se ajusta, com precisão, ao que Jair Bolsonaro diz e representa para o eleitorado. O governo fraco e frouxo, a falta de ordem e de quem aponha sob controle, o Congresso dos negociatas, o alto Judiciário confuso e confundindo, e a população indignada, a esperar das “autoridades” a solução que não vem. O candidato e os caminhoneiros sabem o que fazer.

“Sabe que todo caminhoneiro vota no Bolsonaro, né?” É a informação do chefe de um dos núcleos do movimento, em conversa transcrita no melhor jornalismo de cobertura desses dias: a colheita da repórter Josette Goulart, do site e da revista Piauí, na sua original participação em quatro grupos de WhatsApp de lideranças da obstrução. A informação não surpreende, mas talvez ilumine algumas sombras da situação.

Nesses grupos “se espalham”, como Josette constatou, “vídeos de militares apoiando o movimento e incentivando os caminhoneiros a não desistirem”. Não desistiram. E enriqueceram suas exigências: além de preço rebaixado do diesel, “renúncia de Temer e antecipação das eleições” Em certa contradição com “o slogan frequente”: “Intervenção já”.

De quem? Não seria preciso dizer.

Mas os taxistas e donos de carros particulares que de repente se juntaram, quinta-feira, para destroçar o pedágio da Linha Amarela, próxima da Barra da Tijuca, preferiram não deixar dúvida. Do nada, surgiu entre eles uma faixa: “Intervenção militar”. A dúvida sobreveio, porém, trazida pelas outras informações: a faixa e a “intervenção militar” eram uma exigência ou a identificação de autoria do ataque agitador?

Por mais que os efeitos da greve sejam vistos e sentidos, há mais obscuridade do que clareza por aí.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: Subsidiar preço do diesel causa distorções, segundo especialistas

Mercado Aberto

A alta do petróleo favorece a arrecadação da União, mas usar o valor para compensar o preço do diesel ou alterar a política de remarcações da Petrobras tem consequências negativas, dizem especialistas em óleo e gás e contas públicas.

A valorização da commodity faz os royalties e participações especiais subirem. Além disso, se a Petrobras lucra mais, paga mais imposto, segundo David Zylbersztajn, que foi presidente da ANP (Agência Nacional do Petróleo).

A ideia de usar dinheiro público para subsidiar combustíveis fósseis, no entanto, não é compatível com o momento atual, diz: “Quem faz isso são os países árabes e a Venezuela, economias distorcidas.”

A política atual de preços da Petrobras é a única possível para uma petroleira, diz.

“Commodities têm essas variações. Petróleo deu prejuízos durante anos, e é preciso ter o dinheiro do momento de alta para os momentos de perda. Mudar essa prática pode quebrar a empresa.”

Alterar os valores também afeta artificialmente as curvas de oferta e demanda de um mercado, segundo o economista Raul Velloso.

“O preço de um produto sobe porque há escassez dele, e isso precisa acontecer para desestimular o consumo e incentivar a produção.”

Um governo forte tornaria isso explícito, mas o atual não tem vontade de contrariar consumidores, diz. “Isso gerou essa situação em que haverá SUVs abastecidas com diesel subsidiado.”

O setor de transportes deveria ter se tornado mais eficiente, mas não quis passar por esse processo, afirma.

Arrecadação de São Paulo cai com crise e medidas do governo federal

As finanças de São Paulo serão afetadas pela paralisação e bloqueios dos caminhoneiros e também pelas respostas que o governo federal deu à crise.

Uma fatia de 29% da Cide, o imposto cuja alíquota foi zerada, é repassada aos estados. Para São Paulo, isso representa cerca de R\$ 8 milhões por mês, segundo André Grotti, assessor de política tributária da Secretaria da Fazenda.

Se a Cide for zero até o fim do ano, serão R\$ 56 milhões.

Há um efeito indireto: a arrecadação do ICMS diminuirá com a exclusão da Cide do preço do litro do diesel.

“Seremos impactados duplamente, sem contar os números de dias em que a produção industrial, o comércio e as importações foram prejudicados”, afirma ele.

A arrecadação de impostos sobre produtos importados também deve cair, afirma.

“Os pátios estão abarrotados de containers porque não é possível escoá-los. Por mês, o ICMS de importados representa cerca de R\$ 2,5 bilhões.” A circulação de bens e mercadorias, o fator gerador de incidência do ICMS, é afetada pelos bloqueios.

O impacto será apurado em um mês, mas a Fazenda estima que a atividade econômica dos dias de greve é semelhante à dos feriados.

Uma refinaria da Petrobras em Paulínia ficou ilhada, diz ele, e isso também fará a receita do estado do mês cair.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Vinicius Torres Freire

Título: Brasil caminhoneiro, uma força estranha

Da extrema esquerda a empresas, há adesão e pouca crítica ao parадão do transporte

Quase não se ouve crítica à parada dos transportadores de carga.

É fácil compreender que candidatos à eleição não se atrevam a atacar um protesto contra os detestados aumentos de combustíveis. Mas a adesão ao parадão caminhoneiro vai de empresários a movimentos sociais de extrema esquerda, todos tentando tirar casquinha de uma revolta popular entre bolsonaristas, quando não liderada pelos partidários do capitão da extrema direita.

Pesquisas sobre reações nas redes sociais indicam maioria favorável ao movimento, mesmo que falte gasolina e se espalhe o medo de desabastecimento de comida. A hashtag #TemerAbaixaAGasolina foi para o topo das paradas do Twitter.

Do outro lado, restaram praticamente a alma penada do governo de Michel Temer e os economistas-padrão, que muita vez vivem no mundo da lua em que a política é um exotismo exógeno.

Desde que o comércio ocidental ressurgiu, na Idade Média, empresários protestam contra desordens e bloqueios de estradas, digamos, em nota sarcástica. O parадão caminhoneiro, porém, começou com o apoio de várias associações empresariais.

Há protestos, como aqueles dos criadores de animais, da indústria de produtos de carne, de fabricantes de remédios e químicos, de carros. Em geral, são

tímidos ou localizados. Não há grita empresarial organizada contra o que antes se chamava de baderna, ainda mais se organizada pela esquerda.

Durante a semana, a esquerda decidiu surfar a onda dos caminhoneiros, de costume seus desafetos. O PT reconheceu a “justiça” do protesto, mais para baterem Temer e na política “entreguista” e “privatista” da Petrobras, mal citando o povo dos caminhões. Mas a Frente Brasil Popular, de movimentos sociais próximos do petismo, e a Frente Povo Sem Medo, á esquerda, aderiram, assim como a CUT e o MTST, de Guilherme Boulos, presidenciável do PSOL.

Marina Silva (Rede) e Geraldo Alckmin (PSDB) ficaram numa crítica suave á falta de diálogo e á frequência dos reajustes da Petrobras, sem condenar sua administração “de mercado”, estraçalhada por Ciro Gomes (PDT). O Congresso quase inteiro bate em Temer e na Petrobras “de mercado”.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia, presidenciável do DEM, pede que a Petrobras dê uma suavizada nos reajustes e detona Temer. Quer dar ao paradoxo o sentido de protesto contra impostos.

Henrique Meirelles, até ontem timoneiro da coalizão mercadista que levou Temer ao poder, foi meio nessa linha. Mas, para baixar impostos, diz, é preciso reformar a Previdência. Nota-se, porém, um desejo geral de não reformar coisa alguma, mas de transferir prejuízos privados para fundos públicos.

Empresas de transporte e seus clientes não querem micar com a alta do custo do combustível, que não conseguem repassar aos consumidores, na pindaíba. Reivindicam subsídios do governo falido, o qual ninguém quer bancar.

Há de fato uma revolta contra impostos e governos em geral, vitaminada pela raiva de quatro anos de crise, das corrupções e de Temer. Mas quase todo o mundo quer uma mão estatal, desde que bancada por outrem.

Essa conjunção de repulsas contaminou feito a peste o programa de reformas, como a da Previdência. É o sentimento que parece estar na base do apoio tácito ao movimento caminhoneiro, que se tornou um porta-voz acidental da raiva das ruas. Resta a pergunta: quem ou o quê se quer derrubar agora?

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Samuel Pessôa

Título: Comédia de erros

Crédito barato para comprar caminhão provocou excesso de oferta e reduziu frete

Logo após a crise de 2009, os formuladores de política econômica passaram a estimular a compra de caminhões com empréstimos subsidiados do BNDES.

Achava-se que seria política contra cíclica eficaz para ajudar a economia a sair da crise iniciada em 2008.

O programa de crédito muito barato persistiu até o primeiro mandato da presidente Dilma. De 2009 até hoje a frota de caminhões aumentou 40%. A economia, no mesmo período, cresceu 11%.

Não havia necessidade de tanto caminhão.

Evidentemente, o excesso de oferta de caminhões pressiona o frete para baixo.

A situação é especialmente difícil para o motorista autônomo. Os grandes operadores expandiram muito a oferta e podem contratar outros motoristas. Mesmo porque o mercado de trabalho muito fraco, com elevado desemprego, facilita as coisas para os grandes operadores.

A movimentação de veículos pesados nas estradas pedagiadas encontra-se quase 12% abaixo do pico de fevereiro de 2014.

As montadoras, por sua vez, trabalharam anos a plena carga para, em seguida, ficar anos com elevada ociosidade.

Em que pesem todos os estímulos para a compra de caminhões entre novembro de 2008 e novembro de 2013, a produção de caminhões excedeu os licenciamentos domésticos e a exportação em 40 mil unidades.

É claro que a reversão de cenário foi brutal Para as montadoras e para os caminhoneiros.

O governo, na tentativa de amenizar a situação para os caminhoneiros, reduziu o pedágio em 2015, quebrando contrato com as concessionárias de rodovias. Tudo está na Justiça.

Entrementes as economias centrais vão se recuperando do estrago da crise de 2008, e os juros de dez anos pagos pelos títulos do Tesouro americano sobem e ultrapassam a marca fatídica de 3% ao ano. O real e demais moedas das economias emergentes perdem valor.

Simultaneamente, os problemas da Venezuela e as “trumpices” com o Irã pressionam o preço do petróleo em um momento de real fraco. O preço do petróleo em reais explode. Não há muito espaço para que a Petrobras não repasse os aumentos, pois ela foi muito machucada no período das vacas gordas para a economia brasileira, durante o qual foi instrumentalizada e mal gerida. Precisa reduzir seu endividamento.

A péssima situação fiscal e a incapacidade de Temer em aprovar a reforma da Previdência após o evento Joesley obrigam o governo a procurar receita onde dá. Eleva-se a tributação dos impostos federais sobre gasolina e óleo diesel.

Em meio a uma recuperação frustrada da economia, os fretes, pressionados pelos custos do diesel, nas rotas agrícolas, subiram de janeiro até abril algo como 40% em termos reais. Em geral, nessa época do ano, os fretes agrícolas sobem uns 20%. Caminhões perdem espaço para ferrovias, o que não é ruim. Mas com tanto caminhão...

Um conjunto incrível de intervenções totalmente desastradas explica movimento grevista muito rápido e que desorganizou a vida das pessoas como poucas vezes ocorreu.

Bom momento para nós voltarmos à agenda que estava posta em 2002: construirmos as condições para que a regulação do setor de comercialização dos subprodutos do petróleo ocorra de forma competitiva por empresas privadas.

Será necessário privatizar com sabedoria o setor de refino. Melhorar o marco regulatório e criar condições para que o comércio internacional ajude a disciplinar o mercado.

Para esse setor, no Brasil, as falhas de governo ultrapassam as falhas de mercado por larga margem.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Tendências/ Debates

Autor: Mauricio Lima

Título: O assunto é 'Paralisação dos caminhoneiros'

Surpresa do que parecia certo ::

Cenário da crise começou a se desenhar em 2014

Mesmo após décadas acostumados à situação insustentável do transporte de carga no Brasil, a magnitude da crise do setor e o seu impacto no cotidiano do país ainda causam grande surpresa na população.

Para entender o atual momento, é importante voltarmos até o período pré-crise de 2014, quando a economia estava em expansão e havia aumento da demanda por transporte rodoviário, que já era demasiadamente grande.

Ante o cenário positivo do mercado nacional e o crédito fácil e barato no setor rodoviário, as transportadoras e os autônomos investiram como nunca em novos caminhões.

Entretanto, no meio de 2014, a economia começou a arrefecer, e a demanda por transportes deu seus primeiros sinais de fraqueza.

No desespero de conter a inflação, o governo, por meio da Petrobras, congelou os preços dos combustíveis, embora, no mercado internacional, o preço do barril de petróleo estivesse subindo.

Assim, a Petrobras sistematicamente comprava combustível no exterior por um preço superior ao seu preço de venda no Brasil; no entanto, pela interferência do governo, só foi autorizada a aumentar os preços após as eleições.

Nesse momento, os reajustes nos preços dos combustíveis trouxeram um impacto grande na economia já fragilizada, derrubando ainda mais a demanda por transporte. Altamente endividados pela compra de veículos novos, as transportadoras e os autônomos se viram em uma encruzilhada. Com a demanda por transporte em baixa, tinham pouco poder de barganha com os embarcadores e, conseqüentemente, não conseguiram repassar o aumento dos custos com os combustíveis.

É importante ressaltar que qualquer variação na atividade econômica no Brasil acaba sendo amplificada no modal rodoviário, por conta da capacidade limitada de transporte dos outros modais. Quando o PIB brasileiro cai, a movimentação por caminhão cai em proporção maior; quando sobe o PIB, a movimentação dispara.

Devido à carência de investimentos nos outros modais, são os caminhões quem dão conta do movimento extra de carga quando a economia está crescendo.

Assim, naturalmente, quando a economia se contrai, é o modal rodoviário quem mais sente a crise.

Esse cenário de queda na demanda por transportes continuou até meados de 2017, quando o setor começou a se recuperar. Com transportadoras e

autônomos altamente endividados, também foi reduzida a compra de veículos, com impacto na oferta justamente no momento em que a demanda se recuperava, permitindo um maior aumento de barganha por parte das empresas de transporte.

No final do ano, porém, o acumulado dessa recuperação econômica ainda era baixo para as empresas contratantes; os transportadores tentavam forçar o aumento no preço dos fretes, mas as empresas se negavam a aceitar.

Começou, então, uma forte queda de braço, com as transportadoras tentando recuperar as margens e os embarcadores tentando evitar os aumentos, pois ainda saíam da crise e não conseguiam acomodá-los nos seus orçamentos.

Nesse meio-tempo, a Petrobras passou a adotar uma política de preços flutuantes, que mudam de acordo com o preço do barril de petróleo no mercado internacional e o valor do dólar. Essa política é importante para evitar as perdas que ocorreram na empresa no período de preços congelados, mas é razoável que esses aumentos aconteçam mensalmente, para permitir maior previsibilidade aos transportadores.

Dessa forma, a Petrobras entrou nessa queda de braço que já era travada entre embarcadores e transportadores (e autônomos), junto também com o governo, por conta dos elevados impostos que compõem os preços dos combustíveis.

Estava, então, montado o cenário que levou à atual greve dos caminhoneiros, com impacto em todos os setores e na vida de todos os brasileiros, comprovando a fragilidade do nosso sistema de transporte.

Como todo brasileiro, espero ansiosamente o fim da greve. Ao mesmo tempo, espero que o Brasil tenha aprendido a lição. É fundamental investir em infraestrutura para o desenvolvimento do país, para que o Brasil saia da armadilha de ser caro para quem contrata e barato para quem é contratado.

Por mais antagônico que isso possa parecer, precisamos demais e melhores ferrovias, hidrovias e dutos (e até mesmo rodovias) para que o transporte rodoviário se desenvolva naquilo que é a sua verdadeira vocação, mantendo-se vital e imprescindível ao país.

Mestre em engenharia de produção (Coppe-UFRJ) e sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Tendências / Debates**Autor:** Breno Paquelet**Título:** De quem é a culpa?

Que o caso sirva de lição no diálogo com uma classe

Durante a última semana, a greve dos caminhoneiros dividiu opiniões. Em casa, no trabalho, entre amigos, diversos pontos de vista foram levantados. No meu caso, vou estimular a reflexão diante dos aspectos negociais do caso.

Sempre que há uma negociação complexa, envolvendo interesses e direitos de diversas partes, todas estão certas em alguma instância. E, geralmente, poderiam costurar um acordo viável se houvesse diálogo.

O drama vivido agora começou há vários meses, foi subestimado por quem deveria se preparar para “o imprevisível” e acabou gerando prejuízo a todos os envolvidos na equação.

Nas negociações há um jogo velado de poder. As partes avaliam o quanto dependem uma da outra e qual efeito um “não acordo” pode lhes gerar. O governo, por ser presumidamente a parte mais forte na negociação, achou que poderia ignorar indefinidamente o pleito da classe dos caminhoneiros, sem nenhuma consequência.

Os motoristas, por outro lado, viam a imprevisibilidade dos custos do diesel se agravando a cada mês, chegando a uma variação de 21% nos últimos meses, tendo suas tentativas de diálogo negadas.

Sabendo do impacto de sua atividade na economia e no bem-estar da população, ameaçaram parar suas atividades, na tentativa de discutir seus interesses, mas foram novamente ignorados.

Sendo contra ou a favor de invocar uma greve, o objetivo da paralisação é claro: trazer a outra parte à mesa de negociação.

Também é certo que o governo tinha plenas condições de prever que sua reiterada postura diante do pleito dessa classe tão representativa, no mínimo, geraria sérios riscos de desabastecimento de vários itens de primeira necessidade.

Se o governo tivesse tentado compreender as reivindicações há meses, quando ainda não vinham acompanhadas de graves ameaças, poderiam ter surgido soluções colaborativas, sem a carga gigantesca da pressão da opinião pública.

É claro que, após reiteradas falhas no estabelecimento de diálogo, com demora para considerar seriamente soluções para um problema que vinha se desenhando claramente e com os efeitos sobre a população fugindo ao controle, atitudes mais drásticas podem ser necessárias para restabelecer a ordem. Certamente, serão soluções paliativas, que não resolvem a raiz do problema.

A lição que podemos tirar do caso é simples: os caminhoneiros possuem reivindicações legítimas, têm direito a pleitear seus interesses, mas esse direito termina quando começa a ameaçar seriamente o bem-estar da população.

O governo, por outro lado, não precisa ser refém de nenhuma classe trabalhadora.

No entanto, como responsável pelo equilíbrio da sociedade, tem o dever de tomar as medidas necessárias para evitar o caos enquanto o problema ainda não tomou proporções gigantescas (nesse caso, simplesmente se antecipando e tentando entender os apelos de uma classe que, queiram ou não, é responsável por 80% dos serviços de transporte de carga no país).

Que esse caso sirva de lição para que o diálogo saudável seja estabelecido tão logo um problema surja, para evitar que a sociedade e os empresários, mais uma vez, sejam os maiores prejudicados na situação.

Professor de gestão na UFF e especialista em negociações estratégicas pela Harvard Business School

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Joana Cunha

Título: Perdas com protestos de caminhoneiros superam R\$ 10 bi em cinco dias

Cargas vencidas de perecíveis, fábricas paradas e vendas perdidas elevam os prejuízos, segundo cálculos preliminares de setores

Os bloqueios de caminhoneiros nas rodovias que paralisaram o escoamento da produção em todo o país já provocaram perdas de a menos R\$ 10,2 bilhões, conforme as primeiras estimativas de diferentes setores.

O número, quase o dobro dos R\$ 5 bilhões que o governo usará para cobrir a perda que a Petrobras terá por reduzir o preço do diesel e suspender os reajustes diários, vai crescer quando for possível mensurar os estragos com mais precisão.

O presidente da CBIC (Câmara Brasileira da Indústria da Construção), José Carlos Martins, estima que 40% das atividades do setor tenham sido atingidas, comprometendo negócios de R\$ 2,4 bilhões.

Na indústria de frangos e suínos, o cálculo chega a R\$ 1,8 bilhão perdido em cinco dias, diz Ricardo Santin, vice-presidente da ABPA (Associação Brasileira de Proteína Animal).

O valor abrange a previsão de exportações que deixaram de ser feitas e a atividade do mercado interno. “Todo dia estão morrendo pintinhos ou ovos que não nascem. Já morreram mais de 50 milhões de aves.”

Com a atividade desregulada, o frango perde a qualidade porque não atinge o peso determinado e não pode ser abatido na época adequada.

Em carnes bovinas, cerca de R\$ 620 milhões deixaram de ser embarcados para exportação, segundo Antônio Camardelli, presidente da Abiec (da indústria de carnes).

Nesse caso, são negócios postergados porque os animais não foram abatidos, mas o setor está fazendo o balanço da carne apodrecida.

“A maioria dos frigoríficos está sem abate. Deve ter 3.000 carretas carregadas sem poder desovar no varejo. Vai ter que contabilizar todo esse produto perecível”, afirma Camardelli.

A JBS paralisou unidades em cinco estados. Sem receber insumos e animais para o abate, além da falta de caminhões para escoar a produção acabada, a BRF também suspendeu parte das atividades.

A imagem do leite derramado, símbolo dos desperdícios da semana, representa um prejuízo de R\$ 1,1 bilhão aos produtores em cinco dias de protestos, valor que soma a receita que deixa de entrar aos custo de produção, nos cálculos da CNA (confederação da agropecuária). Segundo a entidade, cerca de 95 milhões de litros de leite são produzidos diariamente no país e estão sendo descartados.

Mais R\$ 1 bilhão deixou de ser faturado no setor farmacêutico, estima o Sindusfarma (da indústria de medicamentos). “Se faltam remédios, as doenças crônicas e as agudas podem se agravar, elevando despesas hospitalares”, diz Nelson Mussolini, presidente da entidade.

Outro R\$ 1,3 bilhão é a conta da Anfavea, associação da indústria automotiva, que na quinta (24) anunciou a paralisação total das fábricas. O cálculo envolve apenas o que deixou de ser arrecadado em tributos e não inclui o faturamento das montadoras.

O setor tem alta dependência do transporte por caminhões para receber peças das linhas de montagem e também para o desembarço de veículos prontos enviados às concessionárias e à exportação.

Outro mercado dependente dos fretes, o comércio eletrônico calcula uma queda de quase R\$ 280 milhões no faturamento da semana passada, segundo números da Ebit, empresa especializada em pesquisas sobre o varejo online.

Só na quinta (24), as empresas aéreas brasileiras perderam R\$ 50 milhões, segundo a Abear (que representa as grandes companhias dopais). A entidade ainda não mediu o estrago de sexta (25), quando mais de dez aeroportos ficaram sem combustível e as empresas foram obrigadas a cancelar mais de cem voos.

A Latam deixou de cobrar para reagendar passagem nos aeroportos afetados.

“O prejuízo ainda não estimado é a queda do volume de vendas. Começa a despencar. Quem queria viajar não compra”, diz Eduardo Sanovicz, presidente da Abear.

Desde quarta, as operações da cadeia do café estão paradas, segundo Nathan Herszkowicz, diretor da associação Abic.

“A carga para exportação não chega ao porto. E as empresas que perderam embarques pagarão multa”, diz Herszkowicz, cuja previsão supera R\$ 550 milhões em negócios perdidos ou atrasados.

Fábricas de vestuário e têxteis sofrem com a escassez de insumos e funcionários impossibilitados de chegar ao trabalho, segundo sua entidade, a Abit. A estimativa é um baque de R\$ 1,2 bilhão no faturamento do setor, excluindo impostos, em cinco dias.

As estimativas dão alguma dimensão dos recursos que deixaram de ser movimentados, mas o real impacto talvez jamais seja medido, de acordo com André Rebelo, assessor de assuntos estratégicos da presidência da Fiesp (federação das indústrias paulistas).

“São diferentes efeitos, fica difícil estimar. Quantas pessoas pagaram menos bilhetes de ônibus em São Paulo? Não sabemos. Alguns empresários pararam uma linha de produção, outros pararam tudo, outros dispensaram pessoal.”

Segundo a Eletros (dos fabricantes de eletroeletrônicos), dez fábricas pararam alguma linha de produção.

A Abinee, que representa também a indústria de componentes, não tem o prejuízo definido, mas identificou em pesquisa com associados que 96% tiveram algum impacto.

Para Pedro Moreira, presidente da Abralog, associação de logística que reúne empresas como C&A, Correios e FedEx, existe ainda um custo intangível da “perda potencial”. Ele prevê perdas totais superiores a R\$ 25 bilhões por causa da semana de protestos.

Neste sábado (26), sexto dia de paralisação, 99% da gasolina havia acabado na cidade de São Paulo.

O ministro Raul Jungmann (Segurança Pública) disse que prisões serão necessárias para punir empresários que estão praticando locaute na paralisação dos caminhoneiros.

Colaboraram Pedro Diniz, Filipe Oliveira e Isabella Menon, de São Paulo

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Gasolina acaba em 99% dos postos de SP; ladrão fura tanque de carro e furta combustível

O impacto maior em São Paulo da paralisação dos caminhoneiros pelo país, que chegou neste sábado (26) ao sexto dia, foi sentido nos postos de combustível.

O desabastecimento deu a tona: os estabelecimentos que ficaram abertos na cidade tinham apenas estoque de gás (GNV). Segundo o Sincopetro (sindicato do comércio de derivados de petróleo do estado), 99% dos postos estavam sem gasolina, etanol e diesel.

Em reunião que discutiu os reflexos dos atos dos caminhoneiros na cidade, o Comitê de Gerenciamento de Crise da Prefeitura afirmou à tarde que o estoque de combustível para manter serviços essenciais, como transporte coletivo e a Guarda CM, deve durar até segunda-feira (28). Para coleta de lixo e serviço funerário, porém, só haveria estoque para até domingo (27) à noite.

A prefeitura informou que o programa Ruas Abertas só funcionará neste domingo na avenida Paulista. Segundo o prefeito Bruno Covas (PSDB), a restrição visa racionalizar o uso das equipes da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). O tucano descartou, em entrevista, decretar feriado ou ponto facultativo na capital paulista na segunda.

O fotógrafo Fabio Piva, 39, viveu uma cena insólita ao sair na madrugada com sua Pajero TR4 na zona norte: o carro, que havia sido abastecido na quinta, estava sem gasolina. Com ele no guincho, Piva descobriu um furo no tanque —o combustível foi furtado.

O desabastecimento de combustíveis atingiu também outras capitais, como Salvador e Curitiba. Dos 150 postos da capital baiana, só um tinha gasolina e etanol no meio da tarde —com exclusividade para abastecer ambulâncias, carros oficiais e da polícia. No estado, os 2.800 postos estavam com o estoque praticamente zerado.

Em várias cidades, o transporte público foi afetado pela falta de combustível. No Rio, o sistema BRT só começou a circular, e parcialmente, às 17h11, depois de a Polícia Militar escoltar caminhões-tanque para abastecer os veículos.

Neste domingo, impactos ainda serão sentidos. Em Belo Horizonte, os ônibus não circularão, para, segundo a prefeitura, garantir que rodem na segunda. Porto Alegre também deixará os coletivos na garagem —e, em contrapartida, vai permitir que lotações transportem passageiros em pé e incentivar o compartilhamento de táxis. Na segunda, os ônibus circularão, a princípio, só entre as 6h e as 8h30.

A preocupação se estende ao setor de saúde. A Associação de Hospitais Privados diz que, se o abastecimento não se normalizar, pronto-socorros correm o risco de fechar no início da semana.

Gases medicinais estão com estoques limitados, o que afeta cirurgias, pacientes internados em UTI e atendimentos de emergência. A alimentação de pacientes já precisa de adaptações, uma vez que há dificuldade na compra de alimentos frescos.

Nos aeroportos, o sábado foi complicado: se grandes terminais, como os de São Paulo e Rio, funcionaram normalmente —Congonhas tem estoque de querosene para até segunda—, ao menos 13 operaram com restrições (incluindo Recife e Goiânia).

Em Brasília, 40 voos foram cancelados até o começo da manhã; à tarde, o aeroporto recebeu quatro caminhões de combustível —suficientes para “operação contingencial”.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor: Talita Fernandes, Laís Alegretti e Thais Bilenky****Título: Prisões terão de ocorrer, diz ministro sobre empresários**

Governo anuncia 37 inquéritos da PF para apurar locaute; em SR França tenta acordo com caminhoneiros

O ministro Raul Jungmann (Segurança Pública) afirmou que prisões serão necessárias para punir empresários suspeitos de praticar locaute na paralisação dos caminhoneiros. O protesto chegou ao sexto dia neste sábado (26).

“Elas [as prisões], sem sombra de dúvidas, terão de ocorrer para punir os responsáveis”, afirmou o ministro.

A Polícia Federal abriu 37 inquéritos em 25 estados para apurar ações de locaute —a participação do setor empresarial na paralisação, o que é uma prática ilegal.

“Nós temos, sim, [pedidos de] mandados de prisão, por isso que eu digo que prisões vão ocorrer. Não saberia dizer se já ocorreram”, afirmou. Foram feitos também pedidos de busca e apreensão.

Segundo Jungmann, que comanda administrativamente a PF, a instituição vai convocar os suspeitos para prestar depoimentos.

O presidente Michel Temer passou o dia em reuniões no Palácio do Planalto para tratar da crise de abastecimento. Além do presidente, oito ministros participaram das discussões do gabinete da crise.

Pela manhã, o ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) já havia afirmado que o governo identificara a participação de empresários. “Temos hoje a convicção de que existe o locaute.”

Segundo Marun, o governo começa a aplicar multas no valor de R\$ 100 mil por hora parada para os donos de transportadoras.

A declaração gerou incômodo no governo e na PF, que viram uma antecipação de assuntos tratados com sigilo pelo governo.

Até o início da noite, haviam 566 pontos de bloqueios parciais nas rodovias do país —pela manhã eram 596. Seis bloqueios de caminhoneiros foram liberados com a tropa de choque.

Jungmann afirmou que foram aplicados 400 autos de infração, com a aplicação de R\$ 2,33 milhões em multa.

Tropas do Exército escoltaram sete caminhões-tanque do aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), para abastecimento na Replan (refinaria de Paulínia).

Para garantir o abastecimento de combustíveis, uma ação foi realizada por policiais militares na Reduc (refinaria Duque de Caxias), para restabelecer a circulação de BRT.

Além de recorrer aos militares, Temer publicou um decreto que autoriza a requisição de veículos particulares necessários ao transporte rodoviário de cargas consideradas essenciais nas ações de desobstrução de vias públicas.

A medida, chamada de requisição, amplia o poder dos militares e servidores públicos nas rodovias. Até o momento, foram identificadas 240 pessoas aptas para a espécie de confisco.

Marun embarcou para São Paulo na noite de sábado para negociar com caminhoneiros e se reunir com o governador de SP, Márcio França (PSB).

O governador anunciou um acordo em que caminhoneiros se comprometiam a desobstruir a rodovia Régis Bittencourt até 21h e liberar todas as vias até terça-feira (29) em troca da isenção de pedágio por eixo suspenso.

França disse que desmobilizou a tropa de choque da Polícia Militar, que havia sido deslocada para o Rodoanel.

Questionado sobre qual garantia tinha de que negocia com os agentes certos, França disse que “fez uma aposta no bom sentido”.

Segundo o governador, em telefonema neste sábado, Temer se comprometeu a compensar os R\$ 50 milhões mensais ou R\$ 600 milhões anuais decorrentes da isenção do pedágio.

A medida deve levar a uma renegociação dos contratos entre as concessionárias e o estado, que poderá gerar aumento da tarifa para usuários.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Contardo Calligaris

Título: Análise - O apocalipse e a ruína da sociedade organizada nos fascinam

Nos últimos dias, as notícias falsas e as falsas declarações dos supostos líderes da greve fizeram sucesso na internet.

Parece que, quanto mais as postagens eram alarmantes, tanto mais elas eram repercutidas nas redes sociais.

“Olá, pessoal, aqui quem fala é o presidente do Sindicato dos Caminhoneiros do Brasil. Quero falar para vocês se prevenirem, avisem suas famílias, vão ao mercado, comprem comida, abasteçam seus carros, se previnam. Vai trancar tudo.”

Será que o pessoal que lê acredita e entra em pânico? Ou será que acredita porque gosta de entrar em pânico? E, se esse for o caso, por que gostaríamos de “entrar em pânico”?

O apocalipse nos fascina. Existem centenas de ficções pré-apocalíticas, apocalíticas e pós-apocalíticas. As apocalíticas e pós-apocalíticas, em geral, são histórias de sobrevivência, no deserto de “Mad Max” ou na Nova York de “Eu sou a Lenda”.

As pré-apocalíticas nos prometem a experiência de vivermos o momento em que a sociedade vai acabar. Custamos a construí-la, não é? Foi por uma boa causa, em tese: juntar forças diante de um mundo que pode ser francamente hostil. Mas ela, a sociedade, claro, veio com mil defeitos: injustiças, desigualdades, violências e, sobretudo, sacrifícios penosos da nossa liberdade.

Não posso matar nem o vizinho nem o cachorro dele. Não posso roubar quando o preço é alto demais. Não posso sequer ameaçar quando acho que sou vítima de um abuso qualquer...

Não seria bom viver aquele momento em que o edifício começa a ruir —em que a sociedade acaba e cada um de nós recuperaria, quem sabe, sua liberdade absoluta?

A greve dos caminhoneiros é um bom começo para uma história pré-apocalíptica: o básico começa a faltar (comida, gasolina), os hospitais não conseguem mais operar normalmente, as mercadorias não chegam às gôndolas dos mercados. Dos caixas dos bancos sumiu o dinheiro líquido...

Em que momento esses transtornos da vida social vão resultar numa verdadeira desagregação da ordem? Na realidade, a sociedade resiste mais do que aparece nas ficções (por exemplo, a sociedade venezuelana continua resistindo).

Mas a ruína da sociedade nos fascina. Podemos desejá-la a ponto de acreditar que ela esteja às portas e agir em consequência, correndo para os postos, os

bancos e os mercados. Gostamos da ideia de entrar em pânico pela iminência do fim da sociedade organizada.

Disse o porquê: a sociedade que inventamos é injusta, lerda, corrupta, violenta... E, como se não bastasse, ela me pede cada vez mais renúncias — isso em nome de um bem comum que ela garante cada vez menos. É aquela coisa: ok, não mato ninguém, mas quem me garante que ninguém me mate no portão de minha casa, para roubar meu carro ou meu celular, que nem é lá grande coisa? O sacrifício vale a pena?

É fácil entender que a gente possa gostar de viver aquele instante em que fica claro que cada um defende apenas os interesses imediatos e “legítimos” de sua sobrevivência. Seria o momento em que cada um recupera a Uberdade soberana que tinha sacrificado em nome de uma sociedade que, de fato, não aconteceu ou tarda a acontecer.

Talvez essa seja mais uma razão pela simpatia popular pela greve. Atrás de uma genérica simpatia de “esquerda”, esconde-se o charme do sonho individualista radical, em que a desagregação social, na iminência do fim de tudo, justificaria a revelação de nossa “verdade”: que somos lobos, cada um contra todos.

Falta gasolina, e a PF ainda impede de comprar gasolina do outro lado da fronteira, onde tem? Falta comida? Faltam remédios? Não consigo chegar ao meu trabalho? Não tem dinheiro no caixa do banco? Cadê a polícia?

Então, que seja, não vou comprar, vou saquear. Vou me armar. Não tem governo, e as forças da ordem sou eu. Afinal, eu estava mesmo cansado de obedecer.

Quem sabe amanhã eu possa, enfim, matar o cara que me ultrapassa pela direita ou aquele que ameaça a entrada de minha casa.

É pânico? Não no sentido de uma crise de pânico. Mais no sentido de que estaríamos sendo atropelados por um desejo de fim da sociedade que é angustiante, mas que é nosso — um desejo tanto mais vivo que a sociedade pela qual renunciamos a nossa liberdade e a nossa selvajaria é, no mínimo, medíocre.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Mariana Carneiro e Julio Wiziack

Título: Concessão a caminhoneiros pode custar R\$ 21 bilhões

Valor equivale a quase duas vezes o previsto com privatização da Eletrobrás

A crise do governo com os caminhoneiros pode terminar com uma conta de ao menos R\$ 21 bilhões para o contribuinte neste ano.

Embora bilionária —equivalente a quase duas vezes o ganho previsto com a privatização da Eletrobrás, de R\$ 12 bilhões—, a cifra desconsidera reduções nas arrecadações estaduais, diminuídas por consequência da redução do preço do diesel cobrado nas bombas.

Em meio à pressão provocada pelo desabastecimento e pelo bloqueio de rodovias, o governo aceitou zerar a cobrança da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) sobre o diesel, o que deverá resultar em perda de R\$ 2,5 bilhões neste ano.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-R1), no entanto, patrocinou projeto que aumenta a concessão à categoria. Foi aprovado na Câmara projeto que zera também a cobrança dos tributos federais PIS e Cofins sobre o combustível que abastece os caminhões. Comisso, a conta pode subir para R\$ 10 bilhões.

A equipe econômica de Temer resiste, e o núcleo político governista tenta mudar o projeto no Senado. Segundo o Ministério da Fazenda, não há como cobrir o buraco.

Maia, no entanto, vem usando como defesa os reforços que o caixa da União terá neste ano. Só com o aumento de royalties e de participações especiais (decorrentes da alta do petróleo), o governo arrecadou R\$ 5,1 bilhões amais de janeiro a abril.

Reservadamente, o congressista tem dito que o governo tem uma folga de R\$ 20 bilhões no Orçamento. O governo prevê fechar o ano com um déficit de R\$ 159 bilhões.

Em outra frente, o governo já aceitou cobrir eventuais perdas da Petrobras com o reajuste mensal—e não mais diário — do preço do diesel. A previsão oficial é que a conta poderá chegar a R\$ 4,9 bilhões até o fim do ano, mas o valor definitivo depende da variação do preço do petróleo e do dólar. Quanto mais altos, mais caro sairá para o Tesouro.

“Os subsídios não saem de graça, a sociedade inteira vai pagar pelo aumento do petróleo”, afirma o presidente do Insper e colunista da Folha, Marcos Lisboa.

“O que se está discutindo hoje é quem vai pagar: quem usa o petróleo ou o resto da sociedade. Os transportadores de carga estão dizendo que não querem pagar.”

Os recursos usados para indenizar a Petrobras deverão ser remanejados de outra área, disse o ministro Eduardo Guardia (Fazenda). Procurado, o Planejamento não informou quais serão os alvos de redução equivalente à do subsídio do diesel.

A conta da crise é ainda maior porque, depois de três dias de negociação, Temer aceitou incluir outras reivindicações dos caminhoneiros. Pelo acordado, os caminhoneiros autônomos obtiveram a reserva de 30% do frete da Conab (Companhia Nacional de Abastecimento).

No ano passado, a estatal gastou R\$ 107 milhões no transporte —valor que, segundo funcionários do governo, provavelmente subirá com a dispensa de licitação aos caminhoneiros autônomos. Para suspender a lei de licitações, o governo terá de editar uma medida provisória.

O acordo também prevê que o frete seja tabelado e o setor seja isento das contribuições federais que incidem sobre a folha de pagamentos.

O projeto que zera a PIS/ Cofins do diesel, aprovado na Câmara dos Deputados, propõe a retirada do benefício a 28 setores, o que resultaria num aumento de arrecadação de cerca de R\$ 3 bilhões, segundo o relator Orlando Silva (PCdoB-SP).

Os demais 28 setores (e o de cargas está entre eles) terão a desoneração até o fim de 2020.

Nesta semana, o Ministério da Fazenda vai liderar um encontro com secretários da Fazenda estaduais para discutir medidas para reduzir o recolhimento também de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre o diesel.

A proposta, apresentada na sexta (25), é que os estados já apliquem em seus cálculos de arrecadação do ICMS o diesel na versão reduzida da Petrobras. A estimativa da Fazenda é que, com o corte de 10% anunciado pela Petrobras, mais o efeito sobre o ICMS, o litro fique R\$ 0,30 mais barato.

No estado de São Paulo, a estimativa é que só a isenção da Cide diminua a arrecadação em R\$ 8 milhões por mês.

Estudos estão sendo feitos para avaliar o impacto adicional da redução do preço da Petrobras, mas a primeira impressão é que a redução de receita será maior.

Com o aumento dos combustíveis, os estados aumentaram sua arrecadação neste ano. No conjunto, eles arrecadaram, de janeiro a março, quase 8% mais em ICMS de combustíveis em relação ao ano passado. Ainda assim, muitos governadores relatam riscos elevados de não conseguir fechar as contas.

Lisboa afirma que as concessões aos caminhoneiros ocorrem em um momento crítico.

Para o economista, há ainda o dano institucional, de negociar questões como dispensa de licitações em compras públicas.

“Fico surpreso com o silêncio dos órgãos de controle com um acordo que viola princípios básicos da boa gestão e da defesa da concorrência.”

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Carolina Linhares, Isabel Fleck e Joana Cunha

Título: A vida na pista

Caminhoneiros param o país, mas recebem apoio nas estradas, e culpam o governo pela vida dura; enquanto protestam, fazem churrasco e pedem a volta dos militares

A pedradas ou na base do convencimento, caminhoneiros enfileiraram seus veículos em estradas de todo o país para pressionar pela redução do diesel, promover churrascos e até pedir intervenção militar.

Na semana passada, homens que causaram a escassez de alimentos e combustíveis bloquearam parcialmente rodovias como Régis Bittencourt, Dutra e Fernão Dias, percorridas pela reportagem.

Manifestantes de pouco mais de 20 anos ou na casa dos 65, em uma mobilização difusa, eles reclamavam de custos e de tudo.

“Aqui a gente corre risco de vida, fica até sete meses longe da família e ainda tem que pagar para trabalhar?”, questionou o motorista Valdivino Fonseca, 65, em um dos pontos de manifestação na Via Dutra, na quinta-feira (24), em Jacareí (SP).

De acordo com um de seus colegas, que não quis se identificar, um frete de Santa Catarina ao Rio custa em torno de R\$ 5.000, mas a viagem consome R\$ 1.200, e o combustível, mais R\$ 4.180.

Com o dinheiro no limite, segundo relatos, os motoristas se aglomeraram nas estradas e se solidarizaram uns com os outros. Na tarde de quinta, entre doações recebidas e vaquinhas para comprar alimentos, improvisaram uma galinhada.

Do analógico ao digital, conectavam-se pelos velhos rádios, como de costume para Fonseca, ou pelos ágeis smartphones com WhatsApp, no caso de Ricardo Pitsch, 23.

Uma paixão entre ambos: a profissão ao volante.

Pitsch até tatuou duas carretas nas costas, mas não deixa de lamentar sua rotina.

“Quando a gente fecha a porta do caminhão de noite para dormir, a gente chora, viu? É muito problema, muita solidão”, disse o jovem.

Apesar disso, há também momentos de confraternização entre esses homens.

Ainda não havia escurecido quando uma churrasqueira improvisada foi colocada ao lado do posto Rodoanel Sul, na Régis, na sexta-feira (25), para garantir o jantar de manifestantes.

Os 70 quilos de carne —incluída a linguiça suína— e os 300 pães foram doados pelo dono do posto, Joaquim Almeida, que apoia a paralisação, segundo o gerente, Leandro Duarte. O valor total foi de R\$ 1.500.

“Ele quis fazer aparte dele. Ele também é a favor de baixar o valor [do combustível]”, disse Duarte. Na bomba do posto em Embu das Artes (SP), o litro de diesel custa R\$ 3,98.

Alguns caminhoneiros se voluntariaram para ajudar a montar os sanduíches com linguiça —e distribuir.

A maioria dos manifestantes afirmou não haver lideranças, mas havia uma organização.

Tem quem pode e tem quem não pode passar, por exemplo. Só foram liberados os caminhões que levavam animais, produtos perecíveis ou remédios.

Existe até revezamento, contou o caminhoneiro autônomo William Batista, 32.

Ele afirmou que conseguiu ir para casa dormir. “Quando eu volto, trago café para o pessoal.”

Alguns motoristas, contudo, não fazem parte nem da organização nem dos turnos. Conversam em grupos separados e dizem não estar no WhatsApp, que norteia as decisões gerais.

Geralmente, são os caminhoneiros que foram parados pelos demais e não estavam no começo do protesto.

É o caso do autônomo Milton dos Santos, 51, que disse apoiar a paralisação, apesar de deixar de receber entre R\$300 e R\$ 600 de frete por dia.

“É fácil apoiar o movimento de casa, mas tem que parar mesmo”, afirmou.

De Belo Horizonte a São Paulo, nos 590 quilômetros da Fernão Dias, as histórias se repetiam.

Além das barreiras virtuais do WhatsApp, que davam o sinal de parada aos motoristas, havia poucos bloqueios físicos nas pistas.

Em São Gonçalo do Sapucaí (MG), uma dessas barreiras foi montada.

Havia galões dispostos na rodovia, obrigando os veículos a reduzirem a velocidade. Uma placa de “intervenção militar” e uma longa fila de caminhões no acostamento acompanhavam o bloqueio.

A reivindicação “intervenção militar ” fora vista pela reportagem poucas horas antes de o presidente Michel Temer decretar GLO (Garantia da Lei e da Ordem), que autoriza justamente o uso das Forças Armadas para obrigar os caminhoneiros parados a liberar as estradas.

A decisão foi tomada na tarde de sexta após o acordo anunciado firmado um dia antes com entidades de representação do setor não convencer os caminhoneiros a voltar a circular.

“Temer é como se fosse um espírito do mal. Ele tira da boca dos meus meninos. Nós, descamisados e pobres, vamos tirar ele de lá”, disse o caminhoneiro Paulo Roberto, 41, em São Gonçalo do Sapucaí (MG).

Apesar da ordem de liberação das estradas, os grupos de caminhoneiros estacionaram dentro de postos de gasolina e se concentraram na saída do local, deixando a pista livre.

Segundo caminhoneiros ouvidos pela reportagem, aqueles que não param ao atravessar pontos de bloqueios nas rodovias são retaliados com pedras.

Para Fernando Francisco, 47, porém, é convencimento. “Vai ficar com agente, passar frio e valorizar o movimento.” Apesar dos relatos de pedradas, muitos caminhoneiros afirmaram que não há nenhum tipo de pressão e o movimento foi espontâneo e voluntário. Eles disseram que os sindicatos que negociaram em Brasília não os representam.

“Esse movimento de agora não está tendo envolvimento com sindicato. Está todo o mundo em conjunto. Todo o mundo está sendo, na verdade, caminhoneiro”, disse Roberto de Oliveira, 46.

Apesar do apoio à greve, ele ressaltou que, de certa forma, os caminhoneiros são obrigados a estacionar. “Se eu rodar e o pessoal quebrar um para-brisa, uma lanterna, eu tenho que pagar. Então, para não tomar prejuízo, tenho que aderir e participar em conjunto.” Como todos os motoristas ouvidos pela Folha, Osvaldo Aparecido, 57, faz as contas de como o combustível e os pedágios consomem o frete que recebem.

“Para ir a São Paulo, são R\$ 1.800 de frete, mas sobram uns R\$ 600. Com manutenção e alimentação, não sobra nada. Vai sobreviver com o quê?” Antes da política de preços da Petrobras atrelada às cotações internacionais, o salário chegava a R\$ 5.000. Agora são R\$ 3.000.

“Dava para pagar as contas, e agora não está dando.”

Na cidade de Oliveira (MG), os caminhoneiros almoçavam no Graal de graça—comida e banho estavam liberados. “Está todo o mundo dando apoio. A gente nem esperava isso e as coisas estão acontecendo”, disse Aparecido.

Em outros locais de paralisação, os caminhoneiros recebiam doações de lanches, água e café.

À noite, os grupos se reuniam em torno de fogueiras na beira da pista. Na divisa com São Paulo, houve protesto e carreata de moradores favoráveis ao movimento. Com faixas e buzinas, cantaram o Hino Nacional e gritaram “fora, Temer” e “o povo unido jamais será vencido”.

Predominaram, em toda a extensão da rodovia, faixas de apoio à intervenção militar.

“Aqui vai ter dificuldade [para as forças agirem], porque a rodovia está desbloqueada. Se vierem, vão comer lanche com a gente e serem bem servidos”, disse Dinho de Castro, 42, que também é vereador em Três Corações (MG).

“O presidente vai me obrigar a trabalhar no meu caminhão? Não pode obrigar. Eu não devo nada para o governo, porque ele nunca me deu nada, só me tomou”, afirmou o colega Valmir Miranda, 57

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: 'Ato de caminhoneiros pode ser o embrião de uma rebelião tributária'

Entrevista - Eduardo Giannetti

Economista vê risco de país não aceitar mais legitimidade do governo para cobrar impostos e diz que mudar preço de combustível todo dia é maluquice

ENTREVISTA

Érica Fraga

As paralisações dos caminhoneiros podem ser o embrião de uma rebelião tributária, que ocorre quando a população deixa de aceitar a legitimidade do governo para cobrar impostos.

O diagnóstico é do economista e filósofo Eduardo Giannetti da Fonseca, para quem a má condução da crise pelo governo de Michel Temer levou outros setores organizados da sociedade a perceberem sua vulnerabilidade.

Para ele, um dos riscos criados por essa situação é que a disseminação do movimento dos caminhoneiros force a saída do presidente antes da eleição marcada para outubro.

“Esse desgaste foi muito grande. Não estou prevendo isso, mas não descarto.”

Outro temor do economista é que uma radicalização dos ânimos impeça a realização do pleito presidencial em “um clima minimamente civilizado”.

Para evitar isso, na opinião de Giannetti, o governo precisa garantir que o acordo que foi feito com os caminhoneiros seja cumprido e restabelecer a normalidade do funcionamento da economia.

O economista concedeu a entrevista na sexta-feira (25) à noite, após enfrentar o que ele classificou como um “pesadelo logístico” para voltar do Nordeste, onde estava a trabalho, para São Paulo.

Ao ter um voo cancelado de Natal para Maceió, Giannetti precisou alugar um carro, chegou a ficar sem gasolina e se surpreendeu com faixas pedindo intervenção militar nos bloqueios da estrada.

“Eu fiquei chocado.”

Há dois anos, o senhor disse que se perguntava até onde o tecido social brasileiro suportaria as consequências da crise econômica. A confusão atual pode ser o início de ruptura do tecido social?

Não vou declarar que é o início, mas a situação é muito característica de rápida disseminação, porque as pessoas estão com os nervos à flor da pele e a situação é muito instável, qualquer faísca pode deflagrar um movimento de grandes proporções. Em 2013, foi o R\$ 0,20 [do reajuste das passagens de ônibus], que acabou se tornando uma outra coisa, e agora foi a questão da precificação dos derivados de petróleo.

Surpreende que não tenha ocorrido antes?

Uma das coisas mais imprevisíveis é como se inicia um processo desses. É um sistema caótico. Eu tenho usado uma imagem de um físico quântico que tem um experimento em que você constrói uma torre delgada de areia e joga um único grão no topo. Três coisas podem acontecer: ou o grão de areia repousa no local exato onde caiu, ou o grão de areia escorrega suavemente até a base da torre, ou o grão de areia cai num ponto exato da torre e ela desaba. A política brasileira está jogando o grãozinho de areia todos os dias nessa torre e ela é extremamente frágil. O sistema de poder se tornou extremamente frágil por tudo que vem acontecendo e por tudo que a Operação Lava Jato escancarou.

É possível identificar o início desse processo?

Acho que o primeiro ponto que chamou realmente a atenção para essa realidade brasileira foram as manifestações de junho de 2013. Eu lembro que, quando as manifestações ganharam as ruas, o então secretário de Dilma Rousseff, Gilberto Carvalho, declarou que o povo estava sendo ingrato.

O Brasil não passou por algo equivalente à Revolução Francesa e à Americana. Ainda estamos vivendo numa espécie de antigo regime em que os governantes acreditam que as pessoas existem para servi-los, e não o contrário. Eles lidam com a sociedade civil como se ela fosse um ente servil e tutelar, que existe para render tributos e prestígio.

E acho que estamos caminhando para uma situação, que eu espero que seja resolvida nas urnas, quando vamos questionar a prevalência desse antigo

regime caracterizado por duas realidades que foram muito bem explicitadas pela Lava Jato.

A primeira é um patronato político que usa o poder para se perpetuar nele e age como se o poder fosse um patrimônio. Aí entra a noção de patrimonialismo de Raymundo Faoro [1925-2003]. E isso vale para todos os grupos políticos que passaram pelo Palácio do Planalto.

Aliado a esse grupo existe um segmento muito relevante do setor privado, do empresariado brasileiro, que, em vez de buscar o crescimento de seus negócios no mercado, criando valor pela inovação e pela eficiência, busca crescer por meio de acesso privilegiado a governantes, num jogo de caça às rendas.

Duas empresas brasileiras colocaram o Estado brasileiro na sua folha de pagamentos. A aliança desses dois grupos constitui o estado patrimonialista no Brasil. A Lava Jato escancarou essa realidade, e grãos de areia estão caindo nessa torre de poder.

O que ameaça a torre despencar agora?

A Lava Jato e o esgotamento do ciclo de expansão fiscal que começou em 1988. Naquele ano, tínhamos uma carga tributária normal para um país de renda média de 24% do PIB [Produto Interno Bruto]. De lá para cá, todos os governos, sem exceção, aumentaram a carga tributária no Brasil. Hoje, ela está em torno de 34% do PLB.

Além disso, o Estado tem um déficit nominal de 6% do PIB.

Então, estamos em um país em que 40% da renda nacional transita pelo setor público.

A população não sente que isso a beneficiou?

A capacidade de investimento do Estado caiu de 1988 pra cá. Metade dos domicílios não tem coleta de esgoto. Nossos indicadores de saúde, educação, segurança são deploráveis. O Bolsa Família, que é o principal programa de transferência de renda do governo, representa 0,5% do PLB. É praticamente a migalha que cai da mesa. E olha o impacto que tem para dezenas de milhões de famílias. Então, realmente tem algo profundamente errado nas finanças públicas brasileiras. Esta revolta dos caminhoneiros é o embrião de rebelião tributária.

O que é uma rebelião tributária?

É uma insubordinação que começa quando a população não aceita mais a legitimidade do governo para tributá-la. A revolução americana começou com o lema “no taxation without representation” [não há tributação sem representação].

Qual foi o grão de areia que detonou esse possível início de rebelião tributária?

Eu admiro a melhoria da governança das estatais brasileiras a partir do governo Temer. Acho que Petrobras, Eletrobrás, Infraero melhoraram significativamente em governança e seriedade de gestão. Mas a Petrobras cometeu um erro grave na metodologia de fixação dos preços dos derivados de petróleo.

Fomos de um extremo ao outro, o que é muito comum no Brasil. Fomos do extremo de uma mão muito pesada no governo Dilma —que represou a correção dos derivados de petróleo para segurar a inflação no curto prazo e acabou gerando um enorme desequilíbrio— para outro extremo de fundamentalismo de mercado, equivocado nesse caso.

Por que esse mecanismo é equivocado?

Porque você não pode mudar o preço dos derivados de petróleo nas refinarias todos os dias, usando uma metodologia que é calcada em dois preços de alta frequência e de muita volatilidade, que são o preço do petróleo no mercado internacional e a taxa e câmbio em um regime flutuante.

Transmitir para o consumidor a volatilidade do mercado de petróleo mundial e da variação da taxa de câmbio no Brasil todos os dias é uma maluquice. Primeiro porque cria uma enorme imprevisibilidade e depois porque tem situações de volatilidade transitórias que levam a traumas na população.

Se até o Banco Central, no câmbio flutuante, utiliza instrumentos para atenuar a volatilidade do câmbio, como no derivado de petróleo, que é tão sensível para tanta gente na população, você vai transmitir essa volatilidade diariamente para o consumidor final? É lógico que tem que ter realismo tarifário. Agora, você acoplar a isso, numa base diária, a volatilidade do mercado internacional de petróleo e do câmbio é um erro grave.

O senhor acha que a população tende a repudiar ou se solidarizar com os caminhoneiros?

A minha impressão é que a população, de modo geral, apoia. Agora, o que não dá para aceitar é que o direito de greve, que é legítimo, intocável, se transforme no direito de parar e chantagear o país, bloqueando as vias públicas. Isso não é previsto dentro da ordem democrática de um Estado ordenado.

Como o senhor avalia a reação do governo?

Chamou a atenção que o governo tenha deixado chegar a esse ponto antes de começar a agir. A reação do governo foi atrasada, lenta e excessiva. Estão concedendo coisas que não deveriam estar na negociação. Eles, realmente, estão muito assustados com a situação que se criou. Fizeram aquela confusão inexplicável do PIS/ Cofins na Câmara. Não dá para entender aquilo. Foi muito atabalhoado e mostra um governo que está completamente rendido, à mercê dos fatos.

Isso aumenta o risco de que uma rebelião tributária ocorra de fato?

Você usou a palavra certa, é um risco. O risco é que outros setores percebendo a fragilidade do governo fiquem animados a tentar chantageá-lo também. Eu acho que os setores organizados da sociedade sentiram o gosto de sangue, porque perceberam a vulnerabilidade deste final de governo Temer.

A disseminação desse movimento poderia ter consequências desestabilizadoras? O senhor disse ter se assustado com as faixas pedindo intervenção militar nos bloqueios.

Acho que tem dois riscos neste momento. Um deles é que o desencantamento com a política leve a uma posição de indiferença e de abandono de qualquer pretensão de mudança por meio da democracia, do voto. O outro é a violência. A ideia de que precisa haver uma ruptura, um tipo de ação violenta, de ação transgressiva. O que também terminaria mal.

A democracia existe para permitir correções de voto e mudanças, alternância de poder. Estamos a quatro meses da eleição. Acho perigoso que o quadro se complique a tal ponto que coloque em risco até mesmo a realização de eleições em um clima minimamente civilizado, que permita o debate e o uso dessa oportunidade para tentar melhorar o país.

Como a situação pode ser controlada para evitar esses desfechos?

Acho que o primeiro ponto é garantir o cumprimento do acordo que foi feito. Embora ele esteja mal desenhado, é o que se tem. E acho que é preciso reestabelecer a normalidade do funcionamento do sistema econômico. Senão vamos para uma situação de desorganização aguda do sistema produtivo e da própria organização social. Você tem o desabastecimento de hospitais, de alimentos e população reage querendo se proteger.

Estava lembrando hoje que essa questão dos caminhoneiros esteve muito presente no período que antecedeu a queda de [Augusto] Pinochet [ditador que

governou entre 1973 e 1990] no Chile. É um grupo com enorme potencial disruptivo. É muito preocupante.

Existe o risco de um desfecho semelhante no Brasil, com a queda do presidente Temer?

Eu tendo a crer que sim. Esse desgaste foi muito grande. Não estou prevendo isso, mas não descarto. E acho que, se a situação continuar se agravando e ele se mostrar impotente para cumprir o acordo que firmou com os representantes do movimento, a situação dele caminhará para a insustentabilidade.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: WhatsApp organiza e (des)informa manifestantes pelas rodovias do país

Mensagens com ou sem autoria definida são compartilhadas por grupos com centenas de integrantes

Há uma semana, uma mensagem que dizia que o Brasília parar a partir da última segunda-feira (21) em protesto contra a alta do combustível chegou a um grupo do aplicativo de mensagens WhatsApp de 60 caminhoneiros da região de Embu das Artes, em São Paulo.

Parte deles se sensibilizou com o chamado, cuja origem não era clara, e criou um outro grupo com o mesmo fim.

Na sexta-feira (25), ele já reunia mais de 290 pessoas, se tornando a principal forma de comunicação dos caminhoneiros que protestavam na rodovia Régis Bittencourt.

O formato de mobilização se repetiu em outros estados, permitindo que a paralisação prosseguisse mesmo após o acordo anunciado pelo governo federal comparte das representações da classe na noite de quinta (24).

“Se não fosse essa ferramenta e a internet, teríamos dispersado depois que o governo anunciou o fim da greve na televisão”, disse uma das lideranças de caminhoneiros em Goiás, Wallace Ladim, conhecido como Chorão, que utiliza essa forma de comunicação.

Segundo ele, o grupo que entrou em acordo com o governo era formado por sindicatos e patronais. “Os caminhoneiros ainda querem desconto na gasolina e no gás de cozinha”, diz. E o recado passa pelo WhatsApp.

Assim tem sido feita a mobilização dos caminhoneiros nas estradas brasileiras. Fotos, vídeos, comunicados se espalham pelo aplicativo.

Após a reunião de quinta, a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), por exemplo, publicou comunicado reportando à classe a proposta do governo —que se espalhou por mensagens de celular.

O texto apontava que ainda estavam pendentes antigas queixas da categoria, como a “a suspensão imediata da cobrança de pedágio sobre eixo suspenso de caminhões vazios”.

Os manifestantes que ocuparam as rodovias não sabem muito bem que são seus representantes, mas as mensagens dão a entender que há alguém para defendê-los.

O caminhoneiro autônomo William Batista, 32, disse que as instituições que conversaram com o presidente Michel Temer não representavam quem estava estrada. “Mas sei que tem seis pessoas lá [em Brasília] negociando para agente. Os nomes certinhos eu não sei. Tem um vídeo no WhatsApp, eles estão lá.”

Também pela rede social circulam informações de conteúdo duvidoso, como sobre a sempre iminente chegada do Exército para retirá-los da rodovia, e até que militares teriam orientado os caminhoneiros a colocar faixas em apoio a uma intervenção das Forças Armadas para evitar a retirada. Há dezenas delas em diferentes rodovias.

Apontado como liderança dos caminhoneiros parados em São Gonçalo do Sapucaí (MG), Paulo Roberto, 41, atribui o sucesso da greve à mobilização pelo aplicativo. “O que fortaleceu foram os grupos que a gente já tinha”, completa.

Ele conta que grupos de caminhoneiros desconhecidos entre si, usados anteriormente para discutir preços de fretes e condições de estrada, são hoje a rede de comunicação da paralisação.

“Agente foi montando, adicionando, e ficou do tamanho que está.”

Acampados há quatro dias no entorno do terminal de petróleo de Ribeirão Preto (a 313 km de São Paulo), caminhoneiros têm usado a rede social e também o radioamador para serem supridos de alimentos por familiares e não deixarem o local da manifestação “descoberto”.

“Alguns são associados a entidades e sindicatos, mas outros não são. A causa é a mesma, independentemente disso”, disse o caminhoneiro João Cardoso dos Santos.

Ele foi um dos que refutaram a negociação entre sindicatos e o governo federal. “Não estava lá, não estou em nenhum sindicato. Sou autônomo, como o próprio nome diz, e não tive representação [no encontro na capital federal]”, afirmou.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Carolina Linhares, Gustavo Fioratti, Isabel Fleck, Marcelo Toledo e Thaiza Pauluze

Título: Caminhoneira Selma já criou três grupos no aplicativo

Caminhoneira há 25 anos numa profissão dominada por homens, Selma Regina Santos, 48, convoca online apoiadores ao protesto contra o custo do diesel.

Ela é uma ativista atuante com um celular na mão. Criou três grupos no aplicativo de mensagens WhatsApp: Para Frente Brasil, Siga Bem Caminhoneiro e Rainha dos Caminhoneiros —este último em sua homenagem.

Após o anúncio de um acordo entre o governo e alguns representantes da categoria, Selma passou a articular a continuação da greve.

Casada com o também caminhoneiro Ivo Evangelista, 69, eles contam gastar, numa viagem entre Curitiba, onde vivem, e o Rio Grande do Sul, cerca de R\$ 1.100 em diesel. Sem contar outros custos do transporte — em geral de mudanças, peças de carro e tecidos.

“De Foz do Iguaçu a Curitiba são dez pedágios e a pista ainda é malfeita. Os valores também mudam. Você passa lá e 15 dias depois, quando volta, está outro preço”, diz Selma.

E a rotina nas estradas tem outras agruras, como dormir no chão do baú e na boleia do caminhão. “A gente lava a roupa no banheiro do posto [de gasolina], estende dentro do baú, faz comida no chão. E, quando fica doente, muitas vezes não tem hospital ou farmácia por perto. Isso quando não dá defeito no caminhão...”

Se o motor quebrar, por exemplo, ela diz gastar em torno de R\$ 5.000 pelo conserto. “As pessoas acham que caminhoneiro ganha dinheiro igual água, mas a realidade é outra. Eu nunca tive Natal, meu Natal é em posto.”

Por causa da profissão, Selma também não participou da criação dos três filhos. “Hoje recebo a cobrança por não ter visto eles crescerem. Eu pagava uma pensão para a avó, que cuidava. Precisava trabalhar”, conta.

Não foram os filhos que a afastaram das longas viagens pelas rodovias —do Nordeste ao Sul do país. Selma descobriu há quatro anos uma trombose na perna e que tinha arritmia cardíaca.

Brigando contra as doenças, a caminhoneira seguiu na estrada, agora em itinerários mais curtos.

“Sigo lutando, guerreando, mas não consigo sair da estrada”, diz Selma. “Eu entrei em depressão, tive síndrome do pânico quando parei de ouvir o barulho do motor, de conhecer pessoas diferentes”, conta a caminhoneira. “Não consigo me ver com uma vassoura dentro de casa.”

A fragilidade da saúde foi também o motivo pelo qual decidiu não comprar a briga nas ruas. “Recebi um vídeo mostrando que tacaram uma pedra e mataram um motorista. Assim eu não quero. Sou caminhoneira, mas não podemos misturar greve com violência.”

Com o serviço parado durante os quatro dias em que rodovias federais de 25 estados e no Distrito Federal estão bloqueadas, Selma e Ivo calculam o prejuízo. “Para nós, que somos autônomos, o prejuízo é total. Mesmo assim apoio e incentivo a greve.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Eliane Cantanhêde

Título: Escolhendo o inimigo

Quase ninguém percebeu, mas o governo Temer e o PT assumiram um discurso parecido diante do caos que a paralisação dos caminhoneiros gerou no País inteiro. Para os dois ex-parceiros de poder, agora inimigos ruidosos, o protesto dos caminhoneiros é “justo” e os verdadeiros culpados são os donos das transportadoras. A uns, solidariedade; aos outros, a lei. Em nota, o partido de Lula condenou as empresas de transporte, “que se aproveitaram do movimento para realizar um locaute”. Em entrevista no Planalto, ministros destacaram que greve de trabalhador é legal, mas locaute de patrão é crime.

Raul Jungmann, da Segurança, enumerou imputações e penas: incitação à violência, tantos anos, ameaça à segurança dos trabalhadores, mais tantos... O presidente Michel Temer abriu a sexta-feira anunciando o uso de “forças federais” e atacou a “minoridade radical” que ignorou o acordo com o governo e manteve a paralisação. Seus ministros, porém, deixaram os radicais para lá e, cuidadosos com os caminhoneiros que impõem ao País falta de comida, remédios, água e combustíveis, anunciaram medidas duras contra seus patrões.

Carlos Marun, da Articulação Política, disse que o governo optou pela negociação “por entender justas as reivindicações”. Eliseu Padilha, da Casa Civil, até elogiou: “O movimento foi plenamente exitoso”. Enquanto isso, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) investiga as empresas de transportes e a Polícia Federal convoca vinte empresários do setor para depor. E por que os adversários PT e governo assumiram esse mesmo discurso? Primeiro, porque a população, já exausta de corrupção e abusos, e também atingida diretamente pelos aumentos de combustíveis, identifica-se com os caminhoneiros, trabalhadores e vítimas como ela própria.

Mas a coisa muda de figura quando a população percebe, ou é devidamente informada, que são patrões oportunistas e aproveitadores que estão criando o caos, impondo as filas em postos de combustíveis, cancelando ônibus e voos e ameaçando hospitais, o fornecimento de comida e água. Até por isso, uma palavra mágica no Planalto foi “desabastecimento”. Quem fica feliz e aplaude a falta de tudo? Nesse espírito, e bem treinado antes, o primeiro militar a assumir a Defesa, general Silva Luna, justificou assim o uso das Forças Armadas em todo o território nacional: “Para garantir o abastecimento”.

As reações do governo e do PT têm um alvo poderoso: a opinião pública. Mas o governo esconde, e o PT assumiu explicitamente, um temor de “aventuras autoritárias”. E, evidentemente, o efeito nas eleições de outubro. Como o movimento remexeu o mau humor nacional, e a esquerda e as bandeiras vermelhas de PT, CUT, MST... estão ausentes nos caminhões parados de Norte a Sul, é razoável supor que tudo isso possa favorecer Jair Bolsonaro.

Aí, bate o pânico. Nesse inferno, o governo ficou entre a cruz e a espada também ao negociar suspensão e “previsibilidade” de reajustes, mas sem piorar as perdas da Petrobrás, de muitos bilhões na Bolsa e também de credibilidade: voltou a ingerência populista na política de preços da companhia, que, em horas, deixou novamente de ser a número 1? Assim, o governo interfere nos reajustes, viu, caminhoneiro, viu, sociedade? Mas arcando com o grosso do prejuízo, viu, investidor, viu, acionista? Há, porém, um problema aí: essa engenhosa negociação é para o diesel.

E a gasolina, que bate direto no bolso do cidadão e da cidadã? A resposta do governo é que não é por causa da gasolina, e sim do diesel, que sobem os preços da carne, dos ovos, de toda a cadeia produtiva. Ok. Agora, vai lá combinar com os russos. Ou explicar o litro a R\$ 5 para quem tem pouca opção e precisa encher o tanque para tocar a vida.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Colunas****Autor: Vera Magalhães****Título: Ensaio sobre a cegueira**

As cenas vividas no Brasil de 2018, com desabastecimento de combustíveis e toda sorte de produtos, filas em postos de gasolina, estradas paradas por caminhoneiros e pessoas indo aos supermercados para estocar víveres cada vez mais caros e a concessão do governo na forma de laudos subsídios lembra em tudo crises anteriores do Brasil, da superinflação de José Sarney à greve dos caminhoneiros do governo FHC.

A escalada de um movimento que começa como uma reivindicação setorial e se alastra por outras categorias, pegando de surpresa governos, imprensa e analistas também leva a um paralelo com junho de 2013. Mas a soma de tudo isso, a reação entre incompetente e covarde de governantes e candidatos e um apoio histórico da esquerda e da direita radicais a um movimento que parou o País me remetem ao magistral romance Ensaio sobre a Cegueira, do Nobel de Literatura português José Saramago. O livro narra o avanço da chamada “epidemia branca”, que começa no dia em que um único homem é acometido de uma cegueira que o faz deixar de enxergar.

O mal aos poucos se alastra para praticamente toda a população, gerando a perda paulatina da humanidade e da civilidade. No Brasil de 2018, a cegueira branca que levou esquerda e direita radicais a apoiarem um movimento baseado na chantagem com o conjunto da sociedade é o ódio ao governo zumbi de Temer. Como na escalada da irracionalidade construída por Saramago à medida que avançava o desespero dos cegos com sua nova condição, pessoas que estão sendo coagidas por grevistas movidos por interesses sectários defendem a greve como se fosse uma reação à corrupção, aos privilégios dos políticos, aos altos salários do Judiciário e aos impostos abusivos.

Como se dá, na cabeça das pessoas, a relação entre o combate a esses problemas (reais) e concessões a uma só categoria que custarão pelo menos R\$ 13 bilhões aos cofres públicos é algo que nem o engenho narrativo de um Saramago seria capaz de explicar. Jair Bolsonaro se pôs a fazer matemática: se o petróleo é quase todo produzido aqui, por que o Brasil segue o preço internacional? O PT se pôs a saudar a mandioca passadista: nos tempos de Dilma é que era bom, pois a Petrobrás controlava preços.

São dois lados da mesma moeda que num passado recentíssimo levou o País à bancarrota: o populismo. Os cegos de ódio por Temer saem repetindo que os impostos sobre os combustíveis são escorchantes. E são. Mas o governo não vai

reduzir a carga tributária por decreto. Diante da situação fiscal do País, o que for retirado do diesel será compensado: se não for por aumento de impostos em outra área, pelo corte de gastos em investimentos ou programas sociais ou rolagem da dívida (que leva a alta de juros).

Mudar essa situação não passa pelo apoio instrumentalizado a uma greve ilegal e injusta. Mas sim pelo voto em uma proposta consistente em outubro. Que inclua reformas estruturais nos impostos, nos gastos públicos (e, portanto, na Previdência), nos altos salários do funcionalismo e na relação com empresas públicas e de economia mista, como a Petrobrás. Nada disso é pauta dos que pararam o País. O mais assustador é que quem bateu palmas para eles e para os imensos prejuízos que causaram parece longe de se recuperar da cegueira.

No livro de Saramago ela passa, mas dá lugar ao desalento. Reproduzo o diálogo final entre a mulher do médico e o marido (tomo a liberdade de mexer na pontuação característica de Saramago para facilitar o entendimento, algo difícil ultimamente): “Por que foi que cegamos? Não sei, talvez um dia se chegue a conhecer a razão. Queres que te diga o que penso? Diz. Penso que não cegamos, penso que estamos cegos. Cegos que veem. Cegos que, vendo, não veem”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Aline Bronzati Cynthia Decloedt Fernanda Guimarães

Título: » E o feitiço.

Coluna do Broadcast

A greve dos caminhoneiros e a falta de combustível nos postos prejudicaram executivos da BR Distribuidora, da Petrobrás. Um almoço, que ocorreria na região do Itaim, na capital paulista, para apresentação da operação de Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA) na sexta-feira, dia 25, foi cancelado por conta da incapacidade de deslocamento de executivos da empresa. A companhia promete realizar o evento em nova data, que ficou, por enquanto, em aberto.

COM DAYANNE SOUSA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção:** Colunas**Autor:** Celso Ming**Título:** Paradeira e desmoralização

Mais cedo ou mais tarde, os caminhoneiros voltarão a rodar pelas estradas do Brasil porque eles também têm família e precisam garantir o leite das crianças. Mesmo desorganizados e sem comando, perceberam que podem se empoderar, como hoje se diz de tanta coisa. São capazes de tomar o governo e o País inteiro como seus reféns. Basta que haja disposição para isso, que sobrevenha uma fagulha e que o WhatsApp comece a coordenar as ações gerais.

A intervenção nas estradas, tal como anunciada sexta-feira, leva enorme risco de desmoralizar as Forças Armadas, que também não estão mostrando o serviço prometido em outra área: a da intervenção na segurança do Estado do Rio de Janeiro. Ou os caminhoneiros voltarão mais ou menos espontaneamente ao trabalho e, nesse caso, a intervenção terá sido (também mais ou menos) dispensável; ou, então, não vai funcionar essa história de botar sargento para dirigir caminhão. Afinal, levar para onde? Descarregar em que condições? Reabastecer o caminhão onde? Existe um velho provérbio siciliano que diz que ninguém pode exigir o que não pode tomar.

O resto é teatro e ameaças vazias. A afirmação de que a conta adicional para a população se restringirá aos R\$ 5 bilhões dos subsídios ao diesel desconhece a paulada sobre a economia popular. Tudo parou, as vendas caíram no País inteiro, a renda foi estancada, o faturamento de todos os setores da economia foi achatado e a arrecadação de impostos também mergulhou. Ou seja, há muito mais prejuízo a levar em consideração.

Com a faca no pescoço, o governo agravou o rombo, que já estava insustentável. E depois que se esgotarem os 30 dias de trégua, como ficarão os preços? Que regra seguirão? O único avanço aí é que afinal se reconhece de que se trata mesmo de um subsídio que tem de ser incorporado ao Orçamento. Em outras épocas tentava-se disfarçar e pedalar imponderáveis desse tipo. As refinarias brasileiras não produzem todo o diesel queimado nos motores e nas caldeiras das termoeletricas.

No ano passado, foi necessário importar mais de 80 milhões de barris, por US\$ 5,3 bilhões, uma fatura que poderá chegar mais perto dos US\$ 10 bilhões neste ano, dado o aumento das cotações internacionais que estão sendo transformadas em reais com um dólar bem mais caro. É um combustível que também precisa ser subsidiado. E se o Brasil não consegue craquear todo o

petróleo de que precisa para seu consumo, mais claro fica que precisa de novas refinarias.

Mas como buscar sócios lá fora ou aqui dentro para esses novos projetos se o governo acaba de quebrar as regras de preços cobrados na entrega de combustíveis pelas refinarias? O governo Temer dormiu no ponto, reagiu tarde demais e, ainda assim, seus figurões agiram como baratas tontas. E fez concessões também demais. Tentou endurecer, como pedra dura que não funciona em água mole. As consequências eleitorais do desastre ainda estão para ser avaliadas. O governo, que já estava esfarrapado, sairá disso sabe-se lá em que condições.

Os oportunistas de sempre se dão ao capricho de fazer um gol atrás do outro pelo vão das pernas do governo central. Os dirigentes do Congresso só aparecem para se trombarem uns com os outros, como se viu pelas atuações do presidente do Senado, Eunício Oliveira, e do presidente da Câmara, Rodrigo Maia. Os governadores passaram a sofrer de surdez súbita, porque, em grande maioria, ignoraram os apelos para reduzir o ICMS sobre o diesel. E, pior, deram-se bem nesse jogo, porque não foram punidos. E não é só o governo federal que está no escuro.

A oposição também se mostra perdida. Segue apontando o dedo para os pretensos golpistas de sempre, mas sabe que o movimento dos caminhoneiros nada tem a ver com as esquerdas. A população ainda não se manifestou. Por enquanto aturdida, tenta se adaptar às novas carências. Mas esse processo produzirá desgaste e tende a estocar descontentamento. Vá se saber se diante das urnas não acabará exigindo linha dura para garantir a vida de cada dia... Sabe-se como esses movimentos começam. Não se sabe como terminam. Mas consumidor e contribuinte já sabem que lhes sobrarão a conta da incompetência alheia.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Espaço Aberto

Autor: Rolf Kuntz

Título: Raízes da crise são velhas, falha de Temer é própria

Acuado, desorientado diante da pressão dos caminhoneiros, mal aconselhado, hesitante no uso da autoridade e negociando de igual para igual com violadores da lei, o presidente Michel Temer também pode, apesar de tudo, considerar-se mais uma vítima de um acúmulo de erros alheios. Durante décadas, decisões desastrosas condenaram o Brasil a depender excessivamente do transporte rodoviário, enquanto outros países continuavam a valorizar e a modernizar as ferrovias e os sistemas de transporte hidroviário.

Equívocos igualmente perigosos submeteram combustíveis e energia elétrica a uma tributação pesada e irracional, aplicada principalmente pelos Estados. Tanto os problemas dos caminhoneiros quanto sua capacidade de pressionar o governo e de impor custos inaceitáveis à sociedade são consequências de erros como esses. Mas esses desacertos foram ainda agravados, durante muito tempo, pela ineficiência na expansão, na modernização e até na mera conservação das estradas – importantes fatores adicionais de custos e de riscos para os envolvidos no transporte de cargas e também de passageiros por estradas. Nenhum desses fatores atenua as falhas do Executivo na reação ao bloqueio das estradas.

Os caminhoneiros podiam ter motivos ponderáveis para protestar e para cobrar mudanças, mas nada poderia justificar a obstrução de rodovias e a imposição de danos à população. Era função da autoridade fazer cumprir a lei prontamente. Em seguida poderia examinar medidas para aliviar a situação dos transportadores, tanto indivíduos quanto empresas. Mas qualquer solução será parcial, provisória e muito imperfeita enquanto os velhos erros forem mantidos. O equívoco mais notório foi o quase abandono do transporte ferroviário, acentuado a partir dos anos 1960.

O Brasil tem uma posição bem diferenciada, entre os países de grande território, quando se trata da matriz de transportes. Os dados variam de uma fonte para outra, mas de forma bem limitada. De modo geral, os vários conjuntos de informações mostram um país muito mais dependente que os outros da movimentação rodoviária. Um quadro incluído no Plano Nacional de Logística de 2014 permite a comparação. Na Rússia, ferrovias transportavam 81% das cargas, 8% dependiam de rodovias e 11%, de hidrovias.

No Canadá, as proporções eram 46%, 43% e 11%. Na Austrália, 43%, 53% e 4%. Nos Estados Unidos, 43%, 32% e 25%. Na China, 37%, 50% e 13%. No Brasil, 25%, 58% e 17%. A esses dados é preciso acrescentar a baixa qualidade do sistema rodoviário. Falta pavimentação em cerca de 80% das estradas, segundo informações em circulação no ano passado. Algumas fontes indicam uma proporção próxima de 85%. O levantamento anual publicado pela Confederação Nacional dos Transportes mostra geralmente um quadro precário.

De acordo com relatório divulgado pela entidade em novembro de 2017, eram regulares, ruins ou péssimas as condições de 61,8% dos 106 mil quilômetros de vias avaliadas. No ano anterior essa parcela representava 58,2% do total. Estradas em más condições impõem maior gasto de tempo, maior consumo de combustível, risco maior de quebras e de acidentes e possibilidade maior de perda de cargas. Impõem prejuízos, portanto, ao transportador, ao proprietário da carga, ao consumidor e, de modo geral, à eficiência e ao poder de competição do País.

Tudo isso afeta o crescimento econômico, a formação de preços e as contas externas. São efeitos micro e macroeconômicos inegáveis e bem conhecidos, mas negligenciados. A tributação irracional também é um velho problema. Surgiu no Senado, na quarta-feira, a ideia de um projeto de resolução para impor um teto à alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente nos combustíveis. O limite para gasolina e álcool ficaria em 18%. O teto para óleo diesel seria de 7%.

As alíquotas variam de Estado para Estado, até o máximo de 35% no Rio de Janeiro. Diante da crise, o governador fluminense ofereceu aos caminhoneiros uma redução. Não basta, no entanto, a boa vontade. É preciso repensar as finanças estaduais e torná-las menos dependentes da tributação de combustíveis e eletricidade. Sem a crise causada pelos caminhoneiros, dificilmente essas questões entrariam na pauta oficial. O governo mal tem conseguido cuidar dos problemas fiscais mais prementes – e só tem alcançado algum avanço nessa área graças ao trabalho dos Ministérios da Fazenda e do Planejamento, exceções na administração federal de hoje.

O trabalho do Banco Central contra a inflação também está fora do padrão dominante no Planalto. A demora do governo em reagir ao bloqueio de estradas comprova a deficiente informação da Presidência da República e seu despreparo para enfrentar crises mais sérias. Comprova também, como tantos outros episódios, a qualidade do Gabinete organizado pelo presidente – uma equipe desfalcada precocemente pela demissão do então secretário de Governo Geddel Vieira Lima, depois envolvido numa história de malas com R\$ 51 milhões.

A negociação com os bloqueadores de rodovias esteve à altura desse padrão. Depois da reunião, a equipe do Executivo anunciou um acordo para o fim dos bloqueios. No dia seguinte, sexta-feira, caminhoneiros continuavam obstruindo rodovias, desafiando a lei, impedindo a entrega de combustíveis e entravando a movimentação de outras mercadorias, como alimentos, medicamentos e até oxigênio para ambulâncias e hospitais.

A ajuda oferecida pelo presidente da Petrobrás, Pedro Parente – redução de preços por 15 dias para dar tempo a uma negociação – havia sido desperdiçada, ou, mais caridosamente, muito mal aproveitada. E ainda sobraram, no Planalto, ameaças e críticas a Parente, com risco de perda de um raro núcleo de competência, a diretoria responsável pelo resgate da maior empresa brasileira.

JORNALISTA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Tânia Monteiro Rafael Moraes Moura Lígia Formenti****Título: Governo acusa empresários de fomentar greve e anuncia multas de R\$ 100 mil**

Segundo ministro, PF pediu prisão de donos de transportadoras que estariam por trás de um locaute na paralisação de caminhoneiros

Com a greve dos caminhoneiros já no sexto dia, o governo tenta apertar o cerco às transportadoras. Segundo o ministro Carlos Marun, da Secretaria de Governo, já há convicção formada de que existe a prática de locaute (quando uma paralisação é coordenada e incentivada por empresários de um setor, o que é ilegal). Além disso, segundo o ministro, o governo começou a aplicar multas no valor de R\$ 100 mil por hora parada para donos de transportadoras por persistirem na greve.

Marun afirmou ainda que a Polícia Federal já tem inquéritos abertos para investigar os casos e até teria feito pedidos de prisão para empresários envolvidos no locaute. “Os empresários suspeitos serão intimados. Rogério Galloro (diretor-geral da PF) também nos informou que já existem pedidos de prisão. Estão aguardando manifestação da Justiça”, disse. De acordo com o ministro, as primeiras ações adotadas pelo governo na sexta-feira, quando foi anunciada a ação de forças federais para desbloquear rodovias, garantiram o abastecimento das usinas termoeletricas em Roraima.

Além disso, os aeroportos de Congonhas, em São Paulo, de Porto Alegre e do Rio de Janeiro já estariam abastecidos e operacionais. A Polícia Rodoviária Federal (PRF), responsável por aplicar as multas em rodovias federais, afirmou ter aplicado 349 sanções a caminhoneiros, que somaram R\$ 1,7 milhão. A PRF informou, em balanço das 11h30, que havia 596 pontos ativos de bloqueios, mas em sua maioria parciais e sem prejuízo à livre circulação.

Outros 544 trechos foram desbloqueados entre a meia-noite e as 11h30 de sábado. Segundo a corporação, foram criados corredores para a circulação de cargas sensíveis, transporte de animais, gêneros alimentícios, equipamentos essenciais e combustíveis. O ministro Marun reconheceu que há “situações graves” no abastecimento, que o governo pretendia resolver até o fim do sábado. Segundo Marun, o presidente Michel Temer está muito preocupado com a situação da saúde. “O que preocupou sobremaneira o presidente Temer é a situação da saúde.

Não obstante nós tenhamos os principais hospitais do País em funcionamento, seus estoques são de minutos e existe nesse momento uma grande

preocupação”, disse. Segundo Marun, já foi determinada a aplicação de multa em caminhões que estejam transportando insumos de saúde e que estejam parados.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Nakagawa Lígia Formenti

Título: 30 ações mandam liberar vias, diz AGU

Monitoramento mostra vários pontos de manifestação no País; associações de caminhoneiros afirmam que não houve relatos de penalidades

A Advocacia Geral da União (AGU) informou no sábado ter chegado a 30 o número de decisões proibindo a obstrução de rodovias federais durante as manifestações de greve de caminhoneiros. As decisões mais recentes ocorreram no Distrito Federal e Rio Grande do Sul. Também foram proibidas obstruções nas rodovias do Acre, Ceará, Sergipe, São Paulo, Paraná, Pará, Minas Gerais, Rio Grande do Norte, Goiás, Santa Catarina, Pernambuco, Paraíba, Rondônia.

As decisões, porém, apenas reforçam a liminar obtida na sexta-feira pela AGU no Supremo Tribunal Federal para desbloqueio de todas as rodovias e acostamentos, com alcance nacional. O ministro Alexandre de Moraes acatou o pedido do órgão para a imposição de multa de R\$ 100 mil por hora às entidades responsáveis pelos atos e de R\$ 10 mil por dia para cada motorista. Antes da obtenção da liminar, outras 11 ações já haviam sido propostas pelas procuradorias da AGU.

Decisões ainda eram aguardadas nos Estados do Maranhão, Amazonas, Pernambuco, Bahia, Mato Grosso, Tocantins, Mato Grosso Sul, Goiás e São Paulo. De acordo com a AGU, as 41 ações foram distribuídas em pedidos de reintegração de posse de rodovias federais ocupadas e interditos proibitórios, mecanismo usado para tentar prevenir novas invasões.

Apesar da informação do ministro Carlos Marun, da Secretaria de Governo, de que já haviam sido aplicadas multas aos caminhoneiros, não havia confirmação de que as punições de R\$ 100 mil por hora para transportadoras e de R\$ 10 mil por dia aos motoristas que continuavam obstruindo as estradas tinham chegado a eles. De concreto, a Polícia Rodoviária Federal (PRF), responsável por aplicar as multas em rodovias federais, informou terem sido aplicadas 349 sanções, que somaram R\$ 1,7 milhão. Todas com base no Código Brasileiro de Trânsito, por bloquear com veículos deliberadamente circulação em vias.

Os dois principais movimentos dos caminhoneiros diziam no sábado que ainda não tinham relatos de multa nas rodovias. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) informou que a direção da entidade seguia reunida e em contato com federações, sindicatos e a própria base nas rodovias. O presidente da CNTA, Diumar Bueno, informou, por meio da assessoria de imprensa, que estava mantida a posição da entidade de que a decisão de terminar a paralisação é de cada um dos motoristas e a entidade apoia a decisão dos caminhoneiros.

A CNTA firmou o acordo com o governo na noite de quinta-feira para o fim da manifestação. A Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), que não apoiou o acordo com o governo federal, também não tem registro de multas nas rodovias. O monitoramento da entidade mostra que continuam vários pontos de manifestação no Brasil, mas sem obstrução das rodovias.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes

Título: Governador diz que Temer 'repassa' ônus

Um grupo de sete governadores dos Estados do Nordeste e Minas Gerais acusam o governo federal de tentar transferir para os governos estaduais responsabilidade pela solução da crise dos caminhoneiros que bloqueiam as estradas brasileiras. Em carta aberta, eles acusam o governo e classificam a política de preços dos combustíveis da Petrobrás de “absurda, perversa e irresponsável”.

Assinada pelos governadores da região da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) - Bahia, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Sergipe e Minas Gerais – a carta diz que o governo tenta fugir às suas responsabilidades convocando os governos a renunciar à arrecadação do ICMS para atender demandas dos representantes dos transportadores participantes da paralisação.

Para os governadores, a política da Petrobrás toma por base a premissa de que a empresa deve precificar seus produtos sempre em patamares superiores aos do mercado internacional, acompanhando as suas oscilações apenas quando há elevação de preços, sem jamais repassar aos consumidores brasileiros as suas eventuais reduções. Em reunião na sexta-feira, o presidente Michel Temer pediu apoio dos Estados e propôs uma mudança na forma de cobrança do ICMS.

Não se trata, porém, de uma redução das alíquotas. O ICMS é o tributo que tem maior peso no preço do diesel, entre 12% a 25%, a depender de cada Estado.

Uma reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) está marcada para a próxima semana para deliberar sobre proposta. Para ser aprovada é preciso de maioria simples.

“Colocar sobre os Estados Federados o ônus de qualquer redução da alíquota sobre os combustíveis - além de ser desrespeitoso - é atitude inconsequente e, por isso mesmo, inaceitável”, criticam os governadores. Eles também criticam a zeragem da CIDE sobre o diesel, tributo que é dividido com Estados e municípios e destinado à manutenção das rodovias. Para os governadores, é absolutamente incompreensível que o governo autorize a Petrobrás a adotar uma política de preços direcionada, unicamente, à “obtenção de lucro e ao acúmulo de receitas”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Priscila Mengue Douglas Gavras

Título: Ônibus têm combustível até segunda, diz Covas

Ainda não é necessário decretar feriado amanhã, segundo prefeito de São Paulo

Grande parte dos serviços essenciais na cidade de São Paulo – como ônibus, ambulâncias e carros da Guarda Civil Metropolitana (GCM) – só têm combustível para operar até o fim da segunda-feira. O prefeito Bruno Covas (PSDB) disse ainda não ver necessidade, por enquanto, de decretar feriado municipal na segunda. Ontem, lixo se acumulava em ruas do centro e feiras de alimentos tiveram queda nítida de estoque e movimento. “A situação é grave, mas está controlada”, disse Covas ontem, após reunião do Comitê de Gerenciamento de Crise da Prefeitura. “Tivemos boas respostas e boa resiliência, mas a dimensão da cidade é um desafio.

No momento, podemos garantir a operação de serviços essenciais até segunda-feira.” Entre anteontem e a manhã de ontem, a Prefeitura conseguiu 550 mil litros de diesel. Há combustível suficiente para que as empresas de ônibus circulem com 50% da frota neste fim de semana e de 60% a 80% dos veículos na segunda-feira. Para a terça, não há abastecimento garantido. Carros da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e da São Paulo Transportes (SPTrans) têm gasolina até o próximo dia útil.

Hospitais municipais têm oxigênio até a segunda e o combustível para o transporte de remédios está garantido até quarta. Já o Serviço Funerário tem combustível só até a manhã de hoje. No caso da coleta de lixo, há combustível suficiente apenas para este fim de semana. “Lembrando que tradicionalmente

ela (a coleta) já não acontece no período diurno do domingo”, ressaltou Covas. No centro expandido, o Estado encontrou ontem, pela manhã, lixo acumulado nas vias, espalhado ou acondicionado em sacos.

O ponto de maior acúmulo era a frente da Faculdade de Direito, no Largo do São Francisco, que teve uma festa anteontem e concentrava dezenas de copos de plástico e sacos. Na Avenida Paulista, havia concentração de sacolas perto do Paraíso. A possibilidade de decretar feriado, de acordo com o prefeito, não está descartada. “A gente está a todo momento avaliando a situação”, afirmou Covas. Feiras vazias. O movimento de frequentadores e de produtores foi um pouco abaixo do normal ontem de manhã na tradicional Feira Orgânica do Modelódromo, realizada em frente à Praça Ayrton Senna, no Parque do Ibirapuera, na zona sul.

Segundo permissionários, ao menos seis das mais de 30 bancas da feira não funcionaram ontem. O impacto só não foi maior porque a maioria dos produtores plantam na zona sul ou na região metropolitana. Na feira da Praça Charles Miller, no Pacaembu, na zona oeste, a banca de Luiz Silva, de 49 anos, vende um dos itens mais raros nas feiras paulistas nos últimos dias: mamão papaya. “Peguei verde (na quarta-feira) já para isso, para fazer estoque.

Se não, também não tinha.” O baixo movimento desanimou também feirantes do Varejão do Ceagesp, na zona oeste. O sábado, que costuma ser o dia mais movimentado, foi curto e metade das barracas sequer abriu. O movimento de clientes, estimam os comerciantes, caiu entre 60% e 70%. Em um supermercado da Vila Mariana, na zona sul, o matemático Luiz Xavier, de 55 anos, faz as contas. “Se eu levar um pacote de arroz, fico tranquilo para os próximos dias”. Segundo ele, que vai todos os sábados ao local, o movimento aumentou bastante ontem.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Vinicius Neder

Título: ‘O maior custo da paralisação é o abalo na confiança’

Para economista, greve dos caminhoneiros amplia incertezas sobre uma recuperação que já ocorria lentamente

Paradas de produção e preços explosivos para os alimentos à parte, o problema maior do movimento grevista dos caminhoneiros para a economia é o abalo na confiança, diz Armando Castelar, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas e professor da UFRJ. Para piorar, na visão de Castelar, a resposta à crise adotada pelo governo, direcionada para baixar o

preço do óleo diesel, é pouco eficiente e, ao envolver a Petrobrás, eleva o risco empresarial do País. Tudo isso contribui para adiar investimentos, tornando a recuperação da atividade econômica ainda mais lenta, explica Castelar. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Qual o impacto da greve dos caminhoneiros na economia?

Tem um impacto óbvio de curto prazo de coisas que não estão acontecendo. Nesse tipo de choque, algumas coisas acontecem depois. Por exemplo, os automóveis que não estão sendo fabricados porque as peças não chegaram, depois se fabrica, faz uma puxada maior e compensa. Mas tem muita coisa, como as viagens que não aconteceram, o leite que foi jogado fora e assim por diante, que são perdas. Os serviços, tipicamente, não dá para recuperar. Não aconteceu, não aconteceu. Esse impacto é sensível no curto prazo, mas, normalmente, não é muito grande, porque uma parte é recuperável depois.

Qual o principal impacto da greve então?

O custo maior é que isso vai abalar a confiança. Aumenta a incerteza, que já vinha sendo um problema. Temos uma economia que vinha tendo dificuldade de se recuperar num ritmo proporcional à queda que tinha sofrido, por causa da incerteza. A incerteza estava muito em cima da questão eleitoral, mas tudo isso fica ampliado se você percebe que o próximo presidente vai ter de lidar com um ambiente difícil. A fragmentação política dificulta soluções e a gente viu muita fragmentação política na resposta (à greve), viu gente pedindo a cabeça do presidente da Petrobrás.

Como o abalo da confiança atrapalha a economia?

Decisões de investimento vão ser adiadas. As pessoas vão prestar mais atenção na situação política como fator de decisão para investimentos. Também indica que o ambiente pós-eleições pode não ser tranquilo. A incerteza não vai acabar só com as eleições.

A causa da crise é econômica?

A causa mais imediata da crise é a subida simultânea dos preços do dólar e do petróleo, o que não se via acontecer há 15 anos. Há também outro fator por trás disso, que é a economia não ter se recuperado da recessão. Isso reduziu a demanda por frete, portanto, fez a situação dos caminhoneiros ficar muito mais complicada. O caminhoneiro ficar sem frete é uma forma de desemprego. Isso mostra que o desemprego elevado permanente vai gerando uma tensão social que pode explodir de maneiras diferentes. Essa percepção vai prejudicar a recuperação e, num certo sentido, piorar o problema, porque com menos recuperação teremos mais desemprego por mais tempo.

A resposta do governo à greve dos caminhoneiros foi boa?

A resposta que o governo está dando não é a melhor. Em primeiro lugar, está gastando demais. Se baixa o preço do diesel, vai gastar dinheiro com um monte de gente que não são caminhoneiros. O caminhoneiro não consome a maioria do diesel. A maioria do diesel é consumida por empresas, por máquinas agrícolas, por carros de luxo. Baixar o preço do diesel é gastar R\$ 10 para fazer R\$ 1 chegar ao caminhoneiro. Uma coisa focada, que se preocupasse mais com o grupo específico dos caminhoneiros, e não usasse os impostos sobre o diesel para fazer isso, gastaria muito menos dinheiro e faria muito mais. Gastar muito dinheiro com quem não é a questão faz com que outros interessados se juntem e apoiem a resposta. Além disso, a comunicação está sendo muito ruim.

Por que a comunicação é ruim?

O Brasil tem um preço do diesel que é abaixo da média mundial, cerca de 5% mais barato, pelo preço de segunda-feira passada, que já até caiu. É um combustível poluente, não deveríamos querer subsidiar, porque, se subsidiar, ele será mais usado e haverá mais poluição ainda. É preciso sentar e entender o que está acontecendo com a categoria (dos caminhoneiros).

E o impacto na Petrobrás?

Se quer dar um subsídio, pode fazer chegar ao caminhoneiro sem interferir na Petrobrás. Estamos destruindo uma lógica comercial. É um custo altíssimo para fazer uma transferência de renda para um grupo específico. (A resposta à greve) foi péssima para a governança de uma empresa que teve problemas gigantescos e fez um esforço para ter uma gestão mais organizada, mais eficiente, livre de lógicas políticas. Se o governo quer fazer uma política, até pode fazer, a Petrobrás pode até ser o veículo, mas o dinheiro não pode sair da empresa.

E a inflação?

Vai ter um impulso, sim, no curto prazo, porque o preço da gasolina no posto subiu, o preço do alimento subiu, mas depois volta. Não é uma coisa permanente. Obviamente, preocupa as pessoas pagarem mais por alimentos, que é uma coisa que afeta principalmente os mais pobres, mas do ponto de vista da política monetária, do controle da inflação, preocupa menos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Marianna Holanda

Título: 'Crise não inviabiliza, mas limita o governo'

Murillo Aragão, cientista político

Para não perder ainda mais capital político, governo precisa garantir sucesso da retomada do abastecimento do País

Mesmo após o governo federal ser alvo de críticas no combate à crise de abastecimento gerada pela greve dos caminhoneiros, o cientista político Murillo Aragão afirma que a gestão de Michel Temer não foi inviabilizada pela mobilização. Fundador da consultoria Arko Advice, Aragão se especializou em traçar cenários políticos para empresários e banqueiros. Ele reconhece, no entanto, que o governo está debilitado e frágil. Para Aragão, o fato de a paralisação dos caminhoneiros causar transtornos para a vida da população deve evitar que a mobilização se alastre por outros setores.

Na opinião do cientista político, o governo precisa trabalhar rapidamente, restabelecer a ordem e dar uma solução rápida à distribuição de combustíveis. “(Tudo) vai depender de como o Planalto conduzir os próximos dias.” A seguir, os principais trechos da entrevista.

Como a greve dos caminhoneiros afeta o governo Temer?

O governo hoje tem uma agenda que fica cada vez mais limitada, à medida que chegamos a julho (quando começa a corrida eleitoral). Essa crise pode afetar a imagem do governo. Se as próximas pesquisas trouxerem um aumento na desaprovação, o governo fica com limitações políticas. Evidente que é um governo fraco, em fim de mandato, com baixa popularidade. Um problema como esse não inviabiliza a governabilidade, mas prejudica. O governo não está inviabilizado, mas está limitado, na medida em que esse problema fique na agenda. Só existirá (risco) se as manifestações contaminarem outros setores e a questão se tornar generalizada. Claro que existe uma insatisfação represada, diferente da insatisfação que existia com a Dilma. Ela teve uma insatisfação mobilizada, o Temer tem uma insatisfação desmobilizada. O problema da governabilidade se tornará sério mesmo se a insatisfação for mobilizada.

E existe essa chance de contaminar outros setores?

Existe, mas acho difícil de ocorrer. Sinto que essa manifestação em si tem um efeito colateral muito grande. Não é como, por exemplo, uma paralisação de professores. Fica sem aula, os alunos podem até gostar, as mães vão ficar chateadas, mas não afeta a sobrevivência das pessoas. Essa contaminação é um pouco mais difícil, porque sinto que a sociedade, ainda que esteja insatisfeita com o governo, não quer dar força a um movimento que vai paralisar a vida das pessoas.

Depois dos episódios da semana passada, que mostraram um distanciamento cada vez maior entre o Planalto e os presidentes da Câmara e do Senado, como fica a relação do governo com o Congresso?

A base já está dividida, porque o Centrão se divide entre pelo menos quatro candidaturas postas. Cada uma delas tem uma visão de futuro diferente, e isso se reflete na relação com o governo. Então, não acredito que afete muito mais. O perigo é realmente se o tema degrading de tal forma que gere impossibilidade de o governo continuar a existir como tal. Não acredito que isso aconteça, mas em política todo cálculo deve ser feito.

Se for apresentada uma nova denúncia contra o presidente Temer, ela pode passar?

Depende. Acho que não é automático. Mas, sem dúvida, o governo está mais limitado politicamente, talvez (descartar uma eventual denúncia) dê mais trabalho. Tem de ver a conjuntura, a natureza da política.

O governo ainda tem chance de aprovar algum projeto importante no Congresso?

Tem. Ainda se pode votar a reoneração, que é importante para o governo. Pode ser que não venha da forma que o governo quer, mas seria muita inocência achar que o Congresso aprovaria do jeitinho que o governo quer. O Congresso age hoje com uma certa autonomia, com independência. Também vejo que podem prosseguir algumas questões, como o projeto de lei das telecomunicações e eventualmente avançar alguma coisa relacionada à Eletrobrás. Esses avanços podem ficar pendentes para depois das eleições.

Com que ferramentas o governo poderia contar para sair dessa crise?

Ele tem a máquina, recursos, orçamento, tem o poder de iniciativa. Pode fazer coisas que mitiguem um pouco a impopularidade. Tem ainda todo um instrumental. O que é certo dizer é que o governo não acaba. Só se houver alguma coisa muito grave. Vai depender de como o Planalto conduzir os próximos dias.

Qual vai ser o maior desafio do presidente para solucionar a crise atual?

São vários. O primeiro é aplicar a lei e a ordem, com disciplina, sem violência desnecessária, acidentes de percurso. O segundo ponto é que isso ocorra de forma rápida, de maneira que se normalize minimamente o fornecimento de combustível no País. O terceiro fator é que o governo tenha uma abordagem de comunicação eficiente, que seja capaz até de sobrepor a má vontade da mídia em relação a ele.

Essa crise pode afetar as pretensões eleitorais do pré-candidato do MDB, Henrique Meirelles?

Afeta. Mas a eleição só vai tomar uma cara no fim de junho, ou em julho. E o Brasil é um país que tem eventos dramáticos que somem (da memória das pessoas). Você lembra daquelas rebeliões de presídios? Isso só será grave para o Meirelles caso (a crise) prossiga.

Como fica o legado de Temer nas eleições?

A defesa desse legado vai depender da condição de ter um candidato viável ao lado dele e de uma discreta melhora da popularidade, pelo menos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Vinicius Neder

Título: Petroleiros param em refinaria do Sul

Trabalhadores da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), unidade da Petrobrás instalada em Canoas, região metropolitana de Porto Alegre, cruzaram os braços no turno de 8 horas a 16 horas de ontem, em solidariedade ao movimento de greve dos caminhoneiros, informou o Sindicato dos Petroleiros do Rio Grande do Sul (Sindipetro-RS). Segundo a assessoria de imprensa da Petrobrás, a operação não foi afetada.

A diretora de comunicação do Sindipetro-RS, Élide Maich, informou que a paralisação foi decidida por cerca de 70 petroleiros reunidos na porta da Refap, na entrada do turno das 8 horas. A entrada da Refap foi bloqueada por manifestantes desde o início do movimento grevista dos caminhoneiros. Segundo a Petrobrás, há bloqueios em várias refinarias, mas nenhuma unidade teve impacto na operação de produção. Na semana retrasada, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) aprovou greve por tempo indeterminado, mas sem definir uma data.

A entidade divulgou um calendário que previa a definição da data de início da greve para o próximo dia 12, mas o Sindipetro-RS resolveu se antecipar o movimento com a ação localizada na Refap. Os petroleiros reivindicam a redução do preço dos combustíveis, a manutenção dos empregos e retomada da produção interna de combustíveis, o fim das importações de gasolina e outros derivados, e é contra a venda de ativos da Petrobrás, incluindo as refinarias.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor:****Título: Sábado de filas onde havia combustível**

Maioria dos postos mantinha correntes e cones para evitar a entrada dos consumidores

O sábado foi de longas filas de espera nos poucos postos da capital paulista que tinham combustível ontem, quase todos de bandeira branca (não vinculados à grandes redes). A maioria dos estabelecimentos manteve correntes e cones para evitar que o consumidor perdesse tempo em entrar para abastecer veículos. O motorista de aplicativo Antonio Coutinho aguardou mais de três horas para abastecer o carro no posto Portal do Ipiranga, na zona Sul, um dos raros que ainda fornecia gasolina e etanol.

Consumidores em carros, motocicletas ou a pé, com galões nas mãos, aguardavam em longas filas por volta de 13h de ontem. Rosângela Silva, responsável pelo atendimento no posto, disse que os estoques de gasolina, vendida a R\$ 5,299 o litro, e de etanol, a R\$ 3,899, não durariam muito. Segundo ela, nos últimos dias o estabelecimento recebeu combustível da Petrobrás, mas, após o término desse estoque não há previsão de entregas. Coutinho, de 54 anos, mora na Barra Funda, zona Oeste, e percorreu vários postos “pois dependo do carro para meu ganha pão”.

Ontem ele não pode trabalhar porque estava sem combustível ainda não sabia quanto tempo mais demoraria até ser atendido. Na sexta-feira, Vitor Hugo, pastor e motorista de Uber, morador de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, esperou por 7 horas na fila de um posto na Av. dos Bandeirantes. “Quando havia apenas dez carros na minha frente, avisaram que o combustível tinha acabado”. Ontem, ele já contava 2,5 horas de espera no Portal do Ipiranga.

O motoboy Adilton de Barros, outro que aguardou 3 horas até chegar à bomba de combustível estava assustado com o preço. “Quase R\$ 100 para encher o tanque da moto é muito”, reclamou. No posto Afonso Arinos, a alguns quilômetros dali, um carregamento com 15 mil litros de etanol chegou de manhã, mas em quatro horas já não tinha mais nada.

Origem.

O presidente do Sindicato do Comércio de Derivados de Petróleo de São Paulo (Sincopetro), José Gouveia, disse desconhecer a origem do combustível de postos que ainda fornecem abastecimento.

“A lógica seria estarem todos desabastecidos, pois nenhuma base está liberando combustível”, disse ele, ressaltando que os estoques dos postos duram três dias “e já estamos no sexto dia de greve”. Na opinião de Gouveia, é possível que alguns estabelecimentos estejam buscando etanol direto das usinas e, provavelmente, com escolta. Gouveia calcula que, mesmo após o fim da greve, levará em média uma semana para que o abastecimento seja totalmente normalizado.

O taxista Wagner Simonetti, de 60 anos, rodou pela cidade em busca de combustível por duas horas na madrugada do sábado, até chegar em um posto próximo ao viaduto Amaral Gurgel, no centro da cidade, onde a gasolina custava R\$ 5,50. “Dois caminhões abasteceram durante a madrugada e, mesmo caro, a fila estava enorme. Como a busca por corrida está grande agora, vou aproveitar a sorte para trabalhar”.

CLEIDE SILVA E RENATA OKUMURA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Anne Warth

Título: Rombo em usinas leva setor ao Congresso

Empresas querem retomada de projeto para solucionar dívidas de R\$ 7 bilhões

As principais associações do setor elétrico organizam um movimento de apelo ao Congresso para a retomada da votação da Medida Provisória 814, que destrava a privatização das distribuidoras da Eletrobrás. Pelo acordo proposto, nem a MP original nem o relatório apresentado pelo deputado Júlio Lopes (PPRJ), cheio de emendas parlamentares, iriam à votação. A ideia é que o texto a ser apreciado tenha só um artigo para resolver o problema do risco hidrológico (GSF, na sigla em inglês), que se arrasta desde 2015, travou o mercado de energia e gerou inadimplência de quase R\$ 7 bilhões aos geradores.

Segundo o presidente do Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase), Mario Menel, o plano tem apoio do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Mas ainda é preciso aval do presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). Menel já enviou ofício ao senador na tentativa de sensibilizá-lo sobre o tema. **O Ministério de Minas e Energia (MME)** não foi procurado pelas associações. “Não vejo resistência a essa proposta porque não há impacto tarifário nesse

artigo, pois as compensações seriam realizadas por meio de extensão do prazo de outorga dos geradores.

O maior risco de não se resolver esse problema é que, com o aumento do preço da energia no mercado, essa inadimplência pode chegar a R\$ 30 bilhões até o fim deste ano”, diz Menel. Na terça-feira, Maia e Oliveira avisaram ao presidente Michel Temer que não colocariam a MP em votação, pois ela traria aumento tarifário ao consumidor. A MP 814 caduca no dia 1º de junho e não há muita margem de manobra, pois quinta-feira é feriado. Isso significa que, para não perder validade, o texto precisaria ser votado na Câmara na terça-feira (29) e no Senado na quarta-feira (30).

Embora isso seja possível, não é usual, já que o Senado tem uma regra segundo a qual as MPs devem chegar à Casa com uma semana de antecedência. A MP está na pauta da Câmara da próxima semana, mas só porque ainda não perdeu a vigência. Já o Senado prevê votar várias MPs em bloco na terça, mas não há previsão para quarta. Procurado, Maia não respondeu sobre a proposta. Oliveira manteve o que já falou no início da semana e disse que não votará nenhuma proposta que gere aumento no preço da energia.

A perda da validade da MP se tornou um problema para o governo, que trabalha para enviar novo projeto de lei com os artigos que estavam originalmente na proposta. A decisão fez com que as ações da Eletrobrás despendassem, pois a estatal aceitou assumir dívidas bilionárias das distribuidoras junto a fundos setoriais para facilitar a privatização. Sem a MP, esses rombos não têm mais garantia de cobertura legal.

COLABORARAM IGOR GADELHA e RENAN TRUFFI

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Alessandra Azevedo

Título: Planalto conta os estragos da greve

O país chega ao sétimo dia de paralisação dos caminhoneiros, ainda sem grandes expectativas de que a situação volte ao normal. Os esforços dispendidos pelo Palácio do Planalto na tentativa de contenção do movimento incluem o emprego do Exército para desobstruir as vias e um decreto assinado ontem para permitir o uso de bens da população para realizar a tarefa. Apesar dos apelos dos ministros aos caminhoneiros e dos esforços do governo para desobstruir as vias, a semana deve começar com poucas mudanças em relação ao cenário de desabastecimento visto nos últimos dias.

De acordo com balanço divulgado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) na noite de ontem, 586 pontos de estradas federais do país continuam bloqueados, enquanto 577 foram sendo liberados. Os números mostram uma dificuldade de atuação do governo e uma pulverização do movimento, já que a quantidade de locais envolvidos na paralisação aumentou entre o levantamento feito pela manhã e o da noite. Ao longo do dia, 33 pontos foram desobstruídos, mas outros 10 acabaram bloqueados. Uma das explicações para isso é que a liberação de locais estratégicos tem sido substituída por novas paralisações em pontos secundários.

O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, disse ontem, após reunião com o presidente Michel Temer e outros ministros no Palácio do Planalto, que o governo atua em dois eixos para resolver a situação: do diálogo e da autoridade. “Estamos abertos ao diálogo, ainda que o acordo firmado não tenha sido cumprido na sua integralidade. O outro eixo é, evidentemente, o da autoridade, e a estamos exercendo plenamente”, declarou. Segundo Jungmann, o foco do Planalto tem sido garantir um corredor de acesso aos aeroportos e aos principais centros de abastecimento de combustível. Em nota, a PRF afirmou que o transporte de animais, gêneros alimentícios e combustíveis tem sido mantido.

Jungmann ressaltou ainda que um dos instrumentos para desarticular o movimento dos caminhoneiros é a requisição de bens, decretada ontem pelo presidente. “A partir de agora, havendo necessidade, bens poderão ser requisitados, a exemplo de caminhões de privados e de empresas transportadoras, para que se solucione a crise de abastecimento”, explicou. Segundo o ministro, não se trata de transferir uma propriedade privada à União, como o que acontece em uma reforma agrária, mas de ceder posse temporariamente. Se o dono tiver algum prejuízo, deve pedir indenização. “A União, ou fará o pagamento, ressarcirá, ou contestará a solicitação na Justiça”, explicou.

Apesar dos vários instrumentos empregados, como a Garantia da Lei e da Ordem (GLO) em vigor até 4 de junho, e dos avanços anunciados pelo governo, a população ainda não percebe muitas melhoras. Em capitais como Porto Alegre e Belo Horizonte, por exemplo, as prefeituras já avisaram que não haverá circulação de ônibus hoje. Também persistem problemas, como falta de gasolina nos postos, escassez de itens perecíveis nos supermercados e cancelamento de voos em 25 estados. A Associação Nacional de Hospitais Privados (Anahp) afirmou que, se o abastecimento não se normalizar, prontos-socorros correm o risco de serem fechados no início da semana.

Efeitos

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que uma das maiores preocupações de Temer é com o desabastecimento na área de saúde. “Em função disso, foi determinada a aplicação de multa a caminhões que estejam transportando insumos de saúde e que tenham aderido ao movimento. O presidente está muito preocupado com a questão de vidas humanas”, afirmou.

Diante das circunstâncias, a expectativa é de que o início da semana seja complicado. Mesmo que as estradas sejam completamente desbloqueadas, os efeitos não são imediatos. “É muito difícil prever a data (de normalização). Esperamos que a gente consiga normalizar a situação e os caminhoneiros voltem a trabalhar o mais breve possível, mas não há uma previsão, não há uma curva indicativa de que isso acontecerá em um dia ou três dias”, disse o ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Sérgio Etchegoyen, após a reunião no Planalto.

Em alguns casos, a normalização só deve ocorrer no próximo fim de semana. A Associação Brasileira de Supermercados (Abras), por exemplo, afirmou, na sexta-feira, que o abastecimento das lojas ainda poderia levar de cinco a 10 dias para voltar ao normal. Alguns setores afirmam que a situação deve melhorar nos próximos dias, como o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do Distrito Federal (Sindicombustíveis) do Distrito Federal, que afirmou que ontem foram entregues mais de 3,325 milhões de litros de combustíveis para vários postos. “O abastecimento funcionará de plantão com escolta de policiais durante domingo também”, disse o sindicato. A Agência Nacional do Petróleo (ANP) afirmou ontem que está atuando de forma coordenada com órgãos públicos para que o abastecimento seja regularizado no país.

As entidades representativas dos caminhoneiros ainda não deram o braço a torcer e, até ontem, a maioria continuava sem reconhecer o acordo com o governo. Uma das demandas é a redução a zero do PIS-Cofins para o diesel, o que teria custo de cerca de R\$ 10 bilhões aos cofres públicos. Após ter participado de duas reuniões de emergência com o presidente Temer ontem, Jungmann afirmou que “o Brasil não será refém desse egoísmo” e reforçou que o governo está “decidido a usar todos os instrumentos para que isso não permaneça”.

Momento dramático

Em relatos aos ministros mais próximos, o presidente Michel Temer admitiu que o governo vive um “momento dramático”. Segundo Temer, a greve acarretou custos pesados à população, que culpa o Planalto por tudo e vê, na maioria dos casos, os caminhoneiros como heróis. Dentro do governo, há quem considere o atual momento mais dramático do que o enfrentado em maio de 2017, quando

foram reveladas as delações dos irmãos Wesley e Joesley Batista, do grupo JBS. Aquele, segundo um ministro, foi um fato político. O de agora pegou a população toda, dos ricos aos pobres. “Esse quadro é dramático para qualquer governo. Passa a sensação de descontrole, de que o país está entregue ao caos”, diz um assessor de Temer ao Blog do Vicente, hospedado no site do Correio.

Pelo país

57%

Percentual da frota de ônibus em circulação em São Paulo. Para amanhã, a prefeitura precisa da liberação de mais de 550 mil litros de diesel para garantir que todos os coletivos estejam nas ruas

15

Quantidade de aeroportos que operam com restrições. Os terminais estão funcionando e pode haver pousos e decolagens, mas as aeronaves que chegam só podem decolar se tiverem combustível suficiente para a próxima etapa de voo

50 mil

Total de frangos que morreram por falta de ração na Bahia, principalmente nas cidades do recôncavo, como Santo Antônio de Jesus, Conceição da Feira e Governador Mangabeira.

R\$ 773 milhões

Prejuízo que os setores de frutas e de hortaliças tiveram com produtos estragados e vendas não realizadas, tanto no mercado interno como no externo. A soma é composta por R\$ 567 milhões de perdas em hortaliças e R\$ 206 milhões em frutas, segundo as associações nacionais de produtores.

R\$ 600 milhões

Valor que o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), cobrará do governo federal, referente à isenção de pedágio dos caminhões com eixo suspenso.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Bernardo Bittar/Alessandra Azevedo

Título: PF pede prisão de empresários

A Polícia Federal instaurou 37 inquéritos em 25 unidades da Federação para apurar a prática de locaute durante a greve dos caminhoneiros. Trata-se de um crime que ocorre quando empregadores proíbem seus empregados de trabalhar. Geralmente, essa prática visa ao lucro decorrente da paralisação. A pena para quem comete o crime pode chegar a até 16 anos, tempo de prisão equivalente ao de condenados por homicídio.

O assunto foi discutido ontem em reunião emergencial convocada pelo presidente Michel Temer. Oito ministros estiveram no Palácio do Planalto pela manhã. O titular da Secretaria de Governo, Carlos Marun, afirmou que a PF pediu a prisão de empresários que estariam comprovadamente por trás do movimento, coordenando ou incentivando a greve, o que é proibido pela lei por afrontar a livre concorrência. Cerca de 20 pessoas são oficialmente investigadas.

“Hoje, temos a convicção de que, além do movimento paredista, existe o locaute”, declarou o ministro, após mais de três horas de reunião com o presidente. “A PF já tem inquéritos abertos para investigar essas suspeitas. E os empresários suspeitos serão intimados”, acrescentou. Além disso, os donos de transportadoras que não voltarem ao trabalho terão que pagar multas de R\$ 100 mil por hora, disse o ministro. Sobre os pedidos de prisão, Marun repassou a informação do diretor-geral da PF, Rogério Galloro, de que já foram feitos e que, agora, resta aguardar manifestação da Justiça. A PF, segundo ele, não pode dar mais detalhes.

Segundo o ministro extraordinário da Segurança Pública, Raul Jungmann, foram expedidos 400 autos de infração que correspondem a cerca de R\$ 2,8 milhões em multas. Além das investigações da PF, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) também abriu inquérito, na sexta-feira, para investigar a possibilidade de locaute. Se as suspeitas forem confirmadas, as empresas envolvidas poderão ter que pagar multas de até 20% do faturamento anual, sem contar outras possíveis sanções, como proibição de participar de licitações e de ter acesso a empréstimos subsidiados em bancos públicos.

Avaliação

A advogada especialista em direito concorrencial Ana Frazão, ex-conselheira do Cade, lembra que a entidade pode tomar medidas preventivas, como determinar a suspensão de alguma conduta até o fim da investigação, caso julgue necessário. “É preciso fazer análises econômicas muito detalhadas para se chegar a uma conclusão. Por isso, pode demorar para que a investigação seja concluída. Mas, quando há evidente risco à concorrência, é possível tomar medidas excepcionais”, pontuou.

O professor de direito penal Celso Vilardi, da Fundação Getulio Vargas de São Paulo, afirma que, embora existam evidências sobre o crime, é necessário haver investigação comprovando o ocorrido. Ainda que o governo credite a culpa dos atrasos aos empresários, Vilardi afirma que “é muito cedo para se falar em condenação”. A pena para quem pratica locaute pode chegar a 16 anos de cadeia, o mesmo que um homicídio simples. “Na minha opinião, é um pouco exagerada. São dois problemas sérios. O locaute está atrapalhando o país inteiro, se tiver mesmo acontecido. E a pena é severa, a mesma de quem mata uma pessoa.”

Além do crime financeiro, o locaute também pode ser caracterizado como constrangimento ilegal. “É uma coisa que está atrapalhando a coletividade”, aposta o coordenador de pós-graduação da Faculdade de Direito do Instituto de Direito Penal (IDP-SP) Fernando Castelo Branco. Como indícios, você tem a falta de produtos básicos e até a atuação do Procon, que multou alguns estabelecimentos que praticaram preços abusivos durante a semana que passou. “A situação precisa ser resolvida logo, mas os processos judiciais ainda vão dar muito o que falar”, aposta o criminalista.

“É preciso fazer análises econômicas muito detalhadas para se chegar a uma conclusão. Por isso, pode demorar para que a investigação seja concluída”

Ana Frazão, especialista em direito concorrencial

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Ingrid Soares/Hamilton Ferrari

Título: Ação emergencial em 15 aeroportos

Apesar do acordo entre governo federal e caminhoneiros, os manifestantes resistem a interromper as paralisações. Mesmo o ministro do gabinete da Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, garantindo que a situação começa a se normalizar, pelo menos 15 aeroportos do país estão com os serviços prejudicados, principalmente o de Brasília. No 6º dia de protestos, o Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek cancelou 58 voos e outros 21 registraram atraso.

O terminal passou a manhã de ontem sem receber combustível. À tarde, 10 veículos escoltados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) chegaram com cerca de 240 mil litros de Querosene de Aviação (QAV) para ajudar no abastecimento de parte da frota. A quantidade ainda é insuficiente e, como medida contingencial, o aeroporto permite apenas o pouso de aeronaves com combustível capaz de realizar um novo trajeto completo, uma vez que não tem sido possível

reabastecê-las no JK. A recomendação das empresas aéreas é de que os passageiros verifiquem a situação dos voos antes de irem ao aeroporto.

Os terminais ainda não têm previsão para normalização. Em Brasília, o diretor de Operações da Inframerica, Ruan Djedjeian, afirma que a situação dependerá do fluxo de caminhões que forem liberados. “Normalmente temos 20 caminhões por dia para abastecer a frota. Nos últimos cinco dias, recebemos 10. Hoje, chegaram mais 10, mas, como o volume estava zerado, vai demorar um pouco e estamos trabalhando em medida de retenção. Se a frota fosse restabelecida totalmente, levaria cerca de três ou quatro dias para normalizar as operações”, diz.

Quem teve a passagem cancelada passou horas no saguão do aeroporto de Brasília e, para pedir a remarcação, sofreu com a falta de informação. O químico Jorge Gusmão, 46 anos, teve o voo para Recife cancelado. Ele chegou às 6h no aeroporto acompanhado do filho João, 11. Até as 11h ainda aguardava um posicionamento da Latam. De mudança para a cidade nordestina, os dois estavam na esperança de conseguir um voo no mesmo dia. Gusmão reclama que a empresa pediu que a remarcação fosse feita via telefone ou internet, mas as linhas estavam congestionadas.

“Estamos com a mudança no caminhão e o que dava para trazer por aqui veio com a gente. Passei mais de 40 minutos no telefone e na Internet tentando remarcar, mas não consegui. O jeito é aguardar aqui mesmo”, lamenta. Ele é a favor das manifestações, mas ressalta que a população não pode ser prejudicada. “Precisam de ao menos uma trégua. A reivindicação é justa, mas está ficando abusiva e atrapalhando a vida dos brasileiros com o desabastecimento”, afirma.

Sem taxas

Em nota, as companhias informaram que os passageiros poderão alterar os voos sem a cobrança de taxa de remarcação e das diferenças tarifárias da passagem para nova data, sem multas, de acordo com a disponibilidade.

Além do Aeroporto JK, a Infraero divulgou uma lista de 14 aeroportos administrados pela pasta e que ainda estão em falta de combustível e operam com restrições: Carajás (PA), São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Palmas (TO), Goiânia (GO), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE), Vitória (ES), Petrolina (PE) e Joinville (SC).

A Latam teve 50 vôo cancelados pelo país, 21 em Brasília. A empresa transportou em uma aeronave Boeing 777, entre Guarulhos e o Distrito Federal, 40 toneladas adicionais de combustível e, no retorno, levou 385 passageiros

para Guarulhos (SP). Na Gol, sete voos foram cancelados. Pela Avianca, outros sete aviões que saíam de Brasília permaneceram no aeroporto. No restante do país, 20 voos não decolaram e mais nove cancelamentos estão previstos para domingo. A Azul não teve nenhum voo cancelado em Brasília, mas, pelo país, foram 17. A lista segue sendo atualizada.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor:

Título: Petroleiros cruzam os braços

Trabalhadores da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), unidade da Petrobras instalada em Canoas, região metropolitana de Porto Alegre, cruzaram os braços no turno de 8h a 16h de ontem, em solidariedade ao movimento de greve dos caminhoneiros, informou o Sindicato dos Petroleiros do Rio Grande do Sul (Sindipetro-RS). Segundo a Petrobras, a operação não foi afetada. Isso porque os trabalhadores do turno anterior, de meia-noite às 8h, assumiram os trabalhos.

A diretora de comunicação do Sindipetro-RS, Élide Maich, informou que a paralisação foi decidida por cerca de 70 petroleiros reunidos na porta da Refap, na entrada do turno das 8h. A entrada da Refap foi bloqueada por manifestantes desde o início do movimento grevista dos caminhoneiros. Segundo a Petrobras, há bloqueios em várias refinarias, mas nenhuma unidade teve impacto na operação de produção.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP) e seus sindicatos filiados também convocaram a categoria para uma greve nacional de advertência de 72 horas. A intenção é de que o movimento dos petroleiros comece a partir de quarta-feira (30/5). As entidades pedem redução de preços do gás de cozinha e dos combustíveis e a saída “imediata” do presidente da estatal, Pedro Parente.

Segundo a FUP, com “aval” do governo do presidente Michel Temer, o gestor “mergulhou” o país numa crise sem precedentes. “A atual política de reajuste dos derivados de petróleo, que fez os preços dos combustíveis dispararem, é reflexo direto do maior desmonte da história da Petrobrás. Os culpados pelo caos são Pedro Parente e Michel Temer”, comunicou a entidade em nota.

A FUP defende que o alinhamento internacional dos preços da Petrobras faria parte do “desmonte” da estatal. “O objetivo é privatizar as refinarias, os dutos e terminais, assim como já ocorreu com os campos do pré-sal, gasodutos, subsidiárias, entre dezenas de outros ativos estratégicos da estatal”, critica a entidade. A Refap foi uma das refinarias colocadas à venda, em abril, pela

estatal, lembra a diretora do Sindipetro-RS. Segundo Élidea, a paralisação poderá continuar, caso os funcionários do turno de 16h à meia-noite decidam cruzar os braços. Uma reunião será feita na entrada do turno.

Neste domingo, a FUP garantiu que os petroleiros farão novos atrasos e cortes de rendição nas quatro refinarias e fábricas de fertilizantes que estão em processo de venda: Rlam (BA), Abreu e Lima (PE), Repar (PR), Refap (RS), Araucária Nitrogenados (PR) e Fafen Bahia.

Teles: manutenção está comprometida

As prestadoras de telecomunicações alertam as autoridades para o fato de que, devido à interrupção no abastecimento de combustíveis e bloqueio de rodovias, algumas atividades das empresas podem ficar comprometidas, como manutenção de redes, reparo e funcionamento dos geradores das estações de telecomunicações, que são acionados no caso de falta de energia. Segundo o Sindicato Nacional das Empresas de Telefonia e de Serviço Móvel Celular e Pessoal (Sinditelebrasil), até o momento, não foi registrada nenhuma ocorrência, mas, devido ao baixo volume do estoque de combustível da frota de veículos que transportam as equipes, poderá haver risco de contingenciamento dessas atividades.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Luiz Carlos Azedo

Título: Governos fracos

Nas entrelinhas

“Isso é coisa de governo fraco”, sapecou o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), ao criticar a mobilização das Forças Armadas para enfrentar a crise de abastecimento provocada pela greve dos caminhoneiros (na verdade, um grande locaute das transportadoras, que só agora começa a ser enfrentado pelo governo como manda a lei). Na quarta-feira, Maia foi protagonista de uma votação na Câmara que complicou ainda mais a situação, ao induzir os deputados a votarem pela extinção do Pis-Cofins no diesel dizendo que a perda seria de R\$ 3 bilhões, quando na realidade seria de R\$ 10 bilhões. Disse que as contas da receita estavam erradas, ao contrário dos cálculos da assessoria técnica do relator, deputado Orlando Silva (PCdoB-RJ).

O último presidente da Câmara a se aproveitar de um governo fraco foi o ex-deputado Eduardo Cunha (MDB-RJ), que abriu o processo de impeachment de Dilma Rousseff (PT), aliado à oposição, mas hoje está cumprindo pena em

regime fechado. Dilma havia passado por um tremendo desgaste em 2013, quando foi surpreendida por grandes manifestações de protestos em todo o país, mas, mesmo assim, conseguiu a reeleição. Não resistiu, porém, quando as mobilizações de rua convergiram para as articulações no Congresso, em razão do colapso de sua “nova matriz econômica”, que jogou o país na maior recessão de sua história e provocou desemprego em massa. Seu vice, Michel Temer, entrou na conspiração e assumiu seu lugar. É um presidente fraco pela própria natureza.

Ao contrário de Cunha, Maia é hoje o primeiro na linha de sucessão de Temer. Na semana passada, o ambiente na Câmara era de vaca estranhar o bezerro, como gostam de afirmar os políticos. Os que haviam votado contra a denúncia contra Michel Temer que sua manutenção no cargo foi um erro. Estava-se pagando um preço muito alto por isso, pois o governo não se recuperou da crise ética, apesar da queda da inflação e dos juros baixos. Aliados de Temer admitem que estão sendo muito cobrados pelos eleitores por causa do voto contra a denúncia. O ambiente na Câmara não é favorável ao governo. Resumindo, se houver uma nova denúncia, Temer será afastado do poder.

Maia sabe disso e parece arrependido do apoio a Temer. Teve os destinos do país nas mãos, mas não atendeu ao apelo da maioria dos seus pares, depois de um puxão de orelhas de sua mãe, uma chilena que viveu os dias dramáticos da queda de Salvador Allende ao lado do ex-prefeito Cesar Maia, então um jovem professor de economia exilado no Chile. Mariangeles Ibarra Maia, em mensagem encaminhada ao filho, pediu: “Não conspire contra Temer”. A candidatura de Maia a presidente da República parecia uma jogada para garantir a recondução ao comando da Câmara; agora, começa a ter outro sentido.

Caso Temer fosse afastado, Maia assumiria a Presidência e poderia concorrer à reeleição no cargo. Há dois caminhos para isso: abrir um processo de impeachment, o que teria uma conotação golpista para o presidente da Câmara; ou esperar a terceira denúncia contra Temer, com base na investigação do Porto de Santos. Nos tempos de Janot, isso já teria ocorrido. A procuradora-geral Raquel Dodge, porém, não tem a mesma gana do antecessor contra Temer, por quem foi nomeada para o cargo, sendo a segunda mais votada entre os procuradores.

Abastecimento

O Brasil já teve muitos governos fracos, alguns acabaram depostos, como a Regência da princesa Isabel, em 1889, e os governos de Washington Luiz, na Revolução de 1930, e o de João Goulart, em 1964. Mas nenhum foi tão fraco como a Regência Provisória que assumiu o comando do país com a abdicação de

Dom Pedro I, em 1831, formado pelo paulista José da Costa Carvalho, o maranhense João Bráulio Muniz e o general Francisco de Lima e Silva. Num dos seus piores momentos, o governo passou seis dias cercado por mercenários amotinados, traficantes e fidalgos insatisfeitos. Nessa crise, avultou-se o ministro da Justiça, o padre Diogo Antônio Feijó, e um jovem major do Exército, Luiz Alves de Lima e Silva, filho do general, que enfrentaram os amotinados e, depois, uma série de rebeliões. Era uma época em que o nosso Estado-nação estava nos seus primórdios.

Hoje, temos um governo fraco, mas um Estado forte, com instituições sólidas e mão pesada. É uma ironia, mas a crise que estamos vivendo decorre mais do segundo do que do primeiro aspecto. Resulta de um conflito distributivo no qual a conta já não fecha, além de uma estratégia de desenvolvimento que tem como polos mais dinâmicos da indústria a produção de veículos automotivos e a exploração e o refino de petróleo do pré-sal, de um lado; a construção civil nas cidades e a produção de commodities agrícolas no campo, de outro. O Estado forte vive de aumentar impostos de combustíveis, telecomunicações e energia elétrica, para financiar governos ineficientes e subsidiar setores privilegiados da economia.

A paralisação colapsou a economia, enquanto a União, o Congresso, os governos estaduais, as empresas de transportes e os caminhoneiros brigam para ver quem vai ganhar mais ao jogar a conta no colo do consumidor. Por essa razão, a greve dos caminhoneiros gerou sentimentos contraditórios na população, que num primeiro momento ficou contra o governo, porque abraça a ideia de reduzir impostos para baixar o preço do combustível, muito inflacionado pela alta do dólar. Até o abastecimento entrar em colapso. Agora, a opinião pública se volta contra os grevistas, mas não refresca o governo. A crise política instalada só se resolverá nas eleições.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa

Título: Uma caneta cada vez mais sem tinta

A tinta da caneta do presidente Michel Temer está secando e o brilho dela já é uma vaga lembrança. Em outros anos eleitorais, o poder presidencial de sanção ou veto, de liberação de emendas, autorização de obras e demais medidas voltadas para a população criaram uma estrutura política capaz de garantir votos e a reeleição. Mas não é para este rumo que o governo federal se encaminha. E a paralisação dos caminhoneiros foi o xeque-mate. A demora em perceber e reagir aos protestos escancarou uma situação de fragilidade que, agora, compromete a capacidade de aprovar medidas no Congresso. E tudo se

encaminha para a perda da capacidade do MDB em ser o protagonista na união do centro em torno da pré-candidatura de Henrique Meirelles, ex-ministro da Fazenda.

O governo se esforça para criar a narrativa de que está fortalecido. Há duas semanas, prometeu entregar, até o fim do ano, 700 mil imóveis do Minha Casa, Minha Vida e autorizou crédito para financiamento e conclusão de obras em Santa Catarina. Ao fim de abril, reajustou o Bolsa Família em 5,67% — quase o dobro da inflação do ano anterior. Mas não consegue impulsionar a pré-candidatura do MDB e emplacar a imagem de uma gestão forte.

As suspeitas de Temer ter beneficiado empresas no setor portuário em troca de propina, conforme investigações da Polícia Federal, são os principais motivos do enfraquecimento do poder do presidente, pondera o cientista político Cristiano Noronha, sócio da Arko Advice. O campo econômico também não anima. O mercado de trabalho não deslança e o desemprego continua subindo, apesar de crescimento dos empregos formais. Assim, menos pessoas têm renda para gastar e ter uma sensação de conforto social. No campo fiscal, as despesas do governo continuam subindo acima das receitas. O impacto disso fragiliza ainda mais a tinta da caneta presidencial de anunciar investimentos em obras, por exemplo.

Em meio a tantos problemas, veio a paralisação dos caminhoneiros. O governo foi alertado sobre os protestos e não adotou diálogos preventivos. Mesmo após o início das manifestações, na segunda-feira, as negociações entre o Palácio do Planalto e a categoria começaram apenas na quarta-feira. Tarde demais. Na manhã do dia seguinte, começaram os relatos de desabastecimento nas principais cidades do país. “Um governo fragilizado acaba ficando com dificuldades de negociar com o Congresso. Agora, pode enfrentar dificuldades em emplacar algumas medidas provisórias”, afirma.

Aos poucos, os sinais de perda de apoio no Congresso estão surgindo. Na terça-feira à noite, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, retirou da pauta da Câmara a MP que trata sobre a privatização da Eletrobrás. Um exemplo sintomático do esgotamento da caneta de Temer. “O que possuía de emenda (parlamentar) já foi liberada. Também já não tem mais muitos cargos para oferecer”, adverte Noronha.

A divisão interna no MDB também não ajuda a estrutura política do governo. Sobre tudo após Temer ter sugerido que saia do partido quem não apoiar Meirelles. O discurso pegou mal entre caciques, como o presidente do Senado, Eunício Oliveira (CE). O vice-líder do governo na Câmara, Beto Mansur (MDB-SP), no entanto, nega um enfraquecimento. “Não acho que perde base ou fica fragilizado. É algo que acontece. Acho até que a gente perdeu um pouco a

possibilidade de ter um programa de regulação de preços de combustíveis no Brasil, mas vamos fazer agora”, destaca.

Expectativa

A união do centro em torno de Meirelles se torna um sonho cada vez mais distante em vista do enfraquecimento do governo. Se havia uma expectativa de usar a caneta para a construção de moradias do programa Minha Casa, Minha Vida, e autorização de recursos para estados e municípios, o mesmo não se pode esperar após os acontecimentos da greve dos caminhoneiros. Sobre tudo após o crescimento de Maia no cenário.

O presidente da Câmara comandou a sessão que, na quarta-feira à noite, aprovou o projeto de desoneração da folha de pagamento, que possibilitará a redução de R\$ 0,05 sobre o óleo diesel mediante a eliminação da Cide. O efeito prático é pequeno, mas transmitiu às lideranças dos caminhoneiros, um dia depois, uma sensibilidade maior que a do governo para colocar fim à paralisação.

Na mesma quinta-feira, pressionado, o governo anunciou um acordo com a maioria dos representantes da categoria, mas precisou recorrer às Forças Armadas em decisão anunciada na sexta-feira para prevalecer o trato. O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, disse “não acreditar mais nas promessas do governo” ao negar o acordo.

O DEM, no entanto, evita tratar a atuação de Maia como uma vitória sobre Temer. Mas integrantes do partido admitem que, ao marcar posição no impasse, o presidente da Câmara conseguiu crescer no centro. É o que avalia o deputado Efraim Filho (PB), vice-líder do DEM na Câmara. “Rodrigo agiu na condição de presidente (da Casa). Porém, isso transmitiu à sociedade a capacidade que ele tem de conduzir o país nas adversidades”, pondera. A análise é endossada pelo líder do partido no Senado Federal, Ronaldo Caiado (GO). Para ele, o presidenciável conseguiu elevar o cacife político. “Pode unir o centro, não tenho dúvida. Rodrigo teve uma ação inteligente e articulada”, sustenta.

Momento difícil

Veja as dificuldades enfrentadas nos últimos dias pelo governo de Michel Temer

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

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

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

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

» Reedição da tabela de frete a cada três meses

» Extinção de ações judiciais contrárias ao movimento

» Negociação de multas aplicadas aos caminhoneiros em decorrência da paralisação

» Reuniões periódicas entre as entidades representantes da categoria e o governo

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

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Rosana Hessel

Título: Paralisação escancara dependência rodoviária

A crise de abastecimento na qual o país mergulhou com a paralisação de caminhoneiros, iniciada na última segunda-feira, revela o quanto o país é refém do modal rodoviário e, principalmente, do óleo diesel, que é o combustível que move a economia brasileira. Atualmente, mais de 60% de tudo o que é transportado no país viaja sobre os caminhões e esse percentual tem sido crescente nos últimos anos devido à falta de investimentos para diversificar a matriz de transportes.

Entre 2006 e 2016, segundo dados da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e do Instituto Ilos — Especialistas em Logística e Supply Chain,

a fatia das rodovias na matriz de transportes brasileira avançou de 59% para 62,8%. No mesmo período, a participação da ferrovia recuou de 24% para 21%.

“O principal problema é que o Brasil é dependente do caminhão e essa dependência aumentou nos últimos anos. Não temos uma ferrovia forte e os investimentos nesse setor estão paralisados há quase sete anos”, lamenta o professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) Paulo Fleury, um dos maiores especialistas em logística do país e fundador do Instituto Ilos. Ele destaca que o combustível está em praticamente tudo na economia. “Nos últimos anos, a participação do rodoviário aumentou na matriz de transportes e a dos outros modais diminuiu”, emenda.

Na avaliação do economista André Rebelo, assessor de assuntos estratégicos da Fiesp, o transporte rodoviário é essencial na economia porque ajuda a agregar valor aos produtos, desde a soja, passando por veículos e itens de informática. Mas ele também lamenta a dependência elevada não só do caminhão, mas, sobretudo, do diesel. “A matriz dominante de transporte é resultado de uma escolha dos governos passados e hoje sofremos as consequências das decisões políticas”, frisa, lembrando que o transporte ferroviário também é movido a diesel, assim como o marítimo e o hidroviário.

Até mesmo a energia elétrica, uma boa parte (cerca de 20%) vem de termelétricas movidas a combustíveis fósseis. Rebelo destaca que os serviços, que têm um peso de 70% na composição do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, dependem, em sua essência, dos transportes. O diesel, sozinho, tem um peso de 2% a 2,5% no PIB, calcula. “Esse percentual é superior ao peso da indústria automobilística, de 1,5% do PIB”, afirma.

Para o economista André Braz, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a importância do diesel na economia é grande, porque praticamente todos os produtos consumidos no país são transportados, em algum momento, por caminhões. Também tem relevância na composição dos preços em geral, apesar de o diesel ter um peso menor do que o da gasolina na composição da inflação, de apenas 0,15 ponto percentual, contra 4,36 pontos da gasolina no Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). “O diesel não pesa diretamente no IPCA, mas ele movimenta a economia, desde o transporte de produtos agrícolas até o de produtos manufaturados, passando pelos ônibus nos grandes centros, navios e até a geração de energia”, destaca.

O chefe da divisão econômica da Confederação Nacional do Comércio (CNC), Fabio Bentes, reforça que a crise ganhou uma proporção gigantesca, porque o combustível e o caminhão são dois componentes que não têm substituto. “A falta de combustível, principalmente o diesel, inviabiliza a economia, porque

muitos produtos têm giro rápido nos estoques e são impactados no preço”, explica.

No caso da indústria automobilística, que trabalha no just in time, com estoque reduzido de autopeças, várias fábricas tiveram problemas para dar continuidade à produção. “O giro dos estoques no comércio, em geral, também é rápido. E eles acabam sendo repostos várias vezes ao longo do mês. Com o desabastecimento, o impacto foi direto nos preços”, explica.

Atraso tecnológico

Na avaliação de Adriano Pires, diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie), a dependência do rodoviário e do diesel escancarada pela greve dos caminhoneiros mostra como o país está atrasado nas discussões de vanguarda sobre infraestrutura. “No mundo, há opções de substitutivo para o diesel, como o GNL (Gás Natural Liquefeito), tanto para caminhões quanto para navios, o que é a modernidade. O gás natural é mais barato e polui muito menos, mas não se discute isso. O país está atrasado no debate de mudança tecnológica”, destaca.

Fleury, da UFRJ, ressalta que, estruturalmente, é muito difícil resolver esse problema da dependência do diesel e das rodovias no país. “O caminhoneiro está em qualquer lugar do país. E a maioria da categoria é de motoristas autônomos. Isso provoca vulnerabilidade”, alerta. Rebelo, da Fiesp, lembra ainda que a crise reflete um problema maior que é a falta de demanda por frete. “Hoje, o motorista autônomo não está mais conseguindo repassar os aumentos sucessivos no diesel em função da alta do dólar e do petróleo para o cliente, porque não há tanta carga disponível para ser transportada. A economia está demorando muito para reagir da recessão de 2015 e 2016 e isso se reflete no frete”, avalia.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Rosana Hessel

Título: Falta investimento em trilhos

Diante da enorme dependência que a economia e os brasileiros têm do modal rodoviário, volta à tona a velha discussão sobre a necessidade de alternativas para reduzir a relevância dos carros e caminhões na vida da população. Nessas horas de aperto, as pessoas começam a comparar como países que têm uma boa infraestrutura de trilhos, como trens, metrô e VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos), proporcionam maior qualidade de vida nos grandes centros urbanos, além de poluírem menos.

A superintendente da ANPTrilhos, Roberta Marchesi, lembra que a falta de investimentos nas ferrovias vem desde a década de 1950, quando o ex-presidente Juscelino Kubitschek foi um dos principais responsáveis pelo sucateamento de uma malha que um dia já foi maior do que a dos Estados Unidos ao apostar na indústria automobilística em detrimento das ferrovias. “Aos poucos, o governo foi abandonando o investimento. O país chegou a ter 5 mil quilômetros (km) de vias de transporte urbano e hoje tem apenas 1 mil km para o transporte de passageiros”, critica, lembrando que o mandato de quatro anos não estimula prefeitos e governadores a investirem em projetos de metrô.

A especialista ressalta que a cidade de São Paulo, com a maior malha de metrô do país, tem apenas cerca de 40km enquanto Londres e Nova York possuem 400km. “A cidade do México, que inaugurou o metrô na mesma época em que São Paulo (no fim da década de 1970), hoje tem 220km”, compara. A predominância do transporte individual em detrimento ao de massa traz, inclusive, uma falsa sensação de mobilidade, na avaliação de Roberta. O brasileiro gasta, em média, 1,5 hora no deslocamento de casa para o trabalho, o que dá 90 horas por mês desperdiçadas no trânsito. “O investimento em trilhos proporciona muito mais produtividade para o indivíduo, que pode usar esse tempo no lazer, na educação e na saúde”, assinala.

O consultor Bernardo Figueiredo, ex-presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), também lamenta a falta de investimento em ferrovias e o fato de o país ter dimensões continentais e necessitar que uma carga seja transportada do Sul para o Nordeste de caminhão. Pelas contas de Figueiredo, o Brasil tem apenas 3km de ferrovia para cada quilômetro quadrado (km²) de território, enquanto os Estados Unidos têm 10 vezes mais: 30km de trilhos para cada km². “Dois terços dos trechos concedidos estão abandonados. Dos 28 mil km de malha concedida, apenas 8 mil km operam atualmente”, diz, lembrando que o transporte de passageiros ficou em segundo plano no processo de privatização.

Para Figueiredo, o mais grave hoje é que as rodovias estão no limite. “As estradas estão malconservadas. Os caminhoneiros fazem sacrifícios para continuar trabalhando, enquanto a oferta de carga ainda não se recuperou”, destaca. O especialista reconhece que, como o problema é estrutural, demanda tempo para ser corrigido. “Melhorar a ferrovia demora, portanto, o país precisa conviver e cuidar do rodoviário para profissionalizar o negócio. O caminhoneiro não pode ficar três dias parado no porto esperando para descarregar”, avalia.

Bonde perdido

Na avaliação de Roberta, por conta da má administração e das escolhas erradas do poder público, o Brasil perdeu o bonde ao deixar de avançar os projetos de

mobilidade da Copa do Mundo e das Olimpíadas. “Nas obras previstas, havia projetos de 70 km de linhas de trilhos e o governo não conseguiu entregar 1 km. O país não aproveitou uma oportunidade única de deixar um legado positivo para a população”, lamenta.

Paulo Furquim, professor de finanças do Insper, afirma que falta uma estratégia de desenvolvimento no país, porque nem a política de incentivo ao etanol, que é um combustível mais limpo e não fóssil, se sustentou. “O que o país tem feito é sujar a matriz energética, usando mais petróleo”, lamenta.

Menos poluição

Roberta Marchesi, da ANPTrilhos, revela que o transporte público, movido, predominantemente, a diesel no Brasil, é muito mais poluente do que o ferroviário, pois emite 100 gramas de gás carbônico por passageiro por quilômetro, enquanto o transporte sobre trilho, 5g por passageiro/km. “Essa emissão seria zero se não tivéssemos que considerar a geração elétrica das usinas térmicas, que funcionam à base de óleo diesel”, explica. “O grande questionamento é que o Brasil é autossuficiente em petróleo, mas temos o combustível mais caro do mundo e que alimenta a indústria mais poluente do mundo. É um contrassenso tanto na questão econômica do petróleo quanto nas emissões”, critica.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Rosana Hessel

Título: Recursos escassos para mobilidade

O forte desequilíbrio no orçamento federal vem fazendo com que governo sacrifique cada vez mais os investimentos, comprometendo a manutenção da infraestrutura existente e minando a ampliação de obras que poderiam ajudar a melhorar a vida dos contribuintes. Como a maior parte de tudo que o governo arrecada acaba indo para pagar despesas obrigatórias — como a folha de pagamento e os benefícios previdenciários —, que crescem em ritmo mais acelerado do que a inflação, sobram menos recursos para esses desembolsos. Não à toa, o país patina e não consegue voltar a crescer conforme o esperado após a crise econômica.

Especialistas lembram que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007 pelo governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva para alavancar os investimentos em infraestrutura, praticamente caiu no esquecimento. Conforme dados do Tesouro Nacional, o volume de investimentos atingiu o pico de R\$ 57,7 bilhões, ou 1% do Produto Interno Bruto

(PIB), em 2014, ano em que as contas públicas começaram a fechar no vermelho. No ano passado, caiu pela metade em termos percentuais, para R\$ 29,6 bilhões e a tendência é de que, nos próximos anos, seja zerado.

A queda no investimento reflete na taxa de Formação Bruta de Capital Fixo em relação ao PIB, que atingiu o menor nível da história em 2017: 15,6%. Pelas estimativas do Fundo Monetário Internacional (FMI), esse indicador não chegará a 20% do PIB nos próximos cinco anos, o que limitará um crescimento mais robusto daqui para frente.

O consultor Bernardo Figueiredo, ex-presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), reconhece que o investimento só encolhe diante da falta de equilíbrio nas contas públicas e acaba prejudicando o desenvolvimento do setor. “O governo cobra outorga na concessão das ferrovias e, em vez de aplicar na melhoria de infraestrutura, bota o dinheiro no caixa do Tesouro para cobrir o deficit fiscal”, critica. Para ele, o setor de ferrovia é estratégico.

Figueiredo lamenta o fato de o projeto do trem-bala não ter saído do papel, apesar de custar menos do que os R\$ 51 bilhões de prejuízo que a política de congelamento no preço da gasolina provocou na Petrobras. Na avaliação do consultor, é imprescindível que a ampliação da malha seja feita e que novos trechos sejam concedidos, porque há investidores de olho nas oportunidades que existem nesse setor.

A superintendente da ANPTrilhos, Roberta Marchesi, destaca que a falta de investimento no transporte ferroviário é sistêmica. “A crise atual é uma grande oportunidade para que o próximo presidente comece, desde já, a pensar em mudar o quadro atual e avançar na discussão de projetos de mobilidade urbana para as grandes cidades e, também, para as médias, que podem ter os mesmos problemas que as capitais passam daqui a alguns anos”, pontua. (RH)

“A crise atual é uma grande oportunidade para que o próximo presidente comece, desde já, a pensar em mudar o quadro atual e avançar na discussão de projetos de mobilidade urbana”

Roberta Marchesi, superintendente da ANPTrilhos

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Rosana Hessel

Título: Peso da carga tributária

Em meio à escassez de combustíveis nos postos e à falta de serviços públicos de qualidade, o peso da carga tributária e do pouco retorno que o estado dá não deixa de ser um questionamento frequente para quem tem ficado horas a fio nas filas dos postos para encher o tanque do carro. Na bomba, a gasolina é a campeã de impostos. Praticamente, 62% do preço do produto são para pagar tributos federais, estaduais e municipais, de acordo com levantamento do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT). Mas o diesel não fica atrás. Quase metade, 46,6%, do custo são impostos, percentual parecido com o do querosene de aviação: 46,7%

O presidente do IBPT, João Eloi Olenike, explica que o alto percentual da gasolina, quase parecido com a tributação do cigarro, é resultado do forte aumento de PIS-Cofins ocorrido no ano passado, de mais de 40%. Antes, o peso dos tributos girava em torno de 53%. Apenas o etanol, com 29,5%, fica abaixo da média da carga tributária de 33,6%, porque tem subsídios. Para o especialista, como o maior volume de cargas é transportado por estradas e com o diesel tributado em quase 50%, “inviabiliza qualquer retomada na economia.”

Olenike destaca que a falta de retorno dos serviços públicos básicos não é proporcional à carga tributária. “Os brasileiros pagam imposto sobre a renda, o patrimônio e o consumo e ainda pagam por fora serviços particulares para compensar a ausência do Estado, como plano de Previdência, escola particular, cerca de arame eletrônico e pedágio. O governo não entrega serviços de qualidade pelos quais cobra porque gasta muito mal os R\$ 2,3 trilhões de impostos que arrecada”, critica.

A redução de 10% no preço do litro do diesel, anunciada pela Petrobras e que os cofres da União vão subsidiar até o fim do ano, é paliativo, não resolverá a crise por muito tempo. “O governo está empurrando o problema com a barriga para o próximo presidente”, alerta. Para ele, essa discussão precisa entrar no debate eleitoral, porque uma reforma tributária se faz necessária. “Os serviços essenciais previstos na Constituição, como medicamento e material escolar, não deviam ter carga tributária tão elevada. Isso é um contrassenso”, pontua.

Negociações

As negociações entre o governo e os caminhoneiros para reduzir tributos sobre o diesel devem acalmar o clima de tensão nas estradas, mas vão agravar as contas públicas, que têm como teto da meta fiscal um rombo de até R\$ 159 bilhões. A isenção da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) e a alíquota de PIS-Cofins sobre o diesel, pelas contas do economista Fabio Klein, da Tendências Consultoria, deve provocar um rombo de R\$ 8,6 bilhões nos cofres do governo. “Será necessário compensar via aumento de imposto ou corte de despesas para cumprir a meta fiscal”, destaca.

Klein lembra que o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) tem um peso maior do que os tributos federais. “A carga do ICMS varia de 12% a 25% e incide sobre o valor final do produto. Os estados, portanto, precisam participar da discussão da desoneração, porque não é só o governo federal que tem que pagar essa conta da crise dos combustíveis”, avalia. O governo começou a negociar com os estados na sexta-feira e terá nova reunião na terça. Por enquanto, apenas 10 entes federativos aceitam reduzir o ICMS sobre diesel. (RH)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Antonio Machado

Título: Brasil S/A

O óleo dos tolos

“O petróleo é nosso”, escutam os brasileiros desde a fundação da Petrobras, urgidos por governantes e apologistas de todos os vieses ideológicos de um idílico “Brasil potência” a acreditar que a nossa estatal seria como uma religião a exigir respeito e medo dos fiéis.

A crença vem enricando os pastores dessa seita ao longo de seus 65 anos de vida, entre altos funcionários da estatal, fornecedores, prestadores de serviços e partidos políticos, boa parte dos quais forma o grosso prontuário de crimes de corrupção apurados pela Lava-Jato, mas não os crédulos de que o petróleo seria nosso. Nunca foi.

Formalmente, o Estado, representado pelo Tesouro Nacional, é dono das reservas de petróleo e gás do país. A Petrobras só as explora, refina e distribui, repassando todo seu custo (como faria qualquer empresa privada) aos usuários dos combustíveis. Só que, em geral, as empresas não consideradas excepcionais por nenhum outro direito que não seja o da competência concorrem umas com as outras.

E a Petrobras? Foi um monopólio de direito por mais de dois terços de sua existência. Desde 2010, é um monopólio de fato, pois a nova lei do petróleo (só há pouco revista) a fez operadora única do pré-sal e a obrigou a investir ao menos 30% do custo de exploração.

Foi a versão petista do Brasil grande dos governos militares e se exauriu, ao ser convocada a também fazer magia no governo Dilma — o antecedente hoje pouco falado no protesto dos caminhoneiros.

De um lado, premida pelo esforço gigantesco da exploração do pré-sal e, de outro, pelo longo congelamento de preço dos combustíveis imposto para segurar a inflação que ameaçava bombar na campanha de reeleição de Dilma Rousseff, a Petrobras se endividou sem poder.

Foi aí que se encalacrrou. Perdeu a geração própria de caixa, que no Brasil de juros anormais costuma bancar metade do investimento, ao praticar preços gravosos vis-à-vis o seu escalafobético programa de expansão — US\$ 220,6 bilhões até 2018. Ao fim de 2014, devia US\$ 120 bilhões ou R\$ 331 bilhões, a maior dívida corporativa do mundo.

É essa engenharia financeira do dilmismo que Pedro Parente, atual presidente da Petrobras, vem desfazendo. Com sucesso. Mas à custa de preços alinhados ao câmbio e à cotação internacional do barril de petróleo, contrariando caminhoneiros e a maioria da sociedade.

A bronca até que demorou

Parente chegou à Petrobras com a missão de resgatar sua geração de caixa, bancar com o preço dos combustíveis o custo do investimento (que também foi enxugado) e baixar o brutal endividamento. Seria algo normal, se o atraso de preços da gasolina e do diesel herdado de Dilma não fosse enorme. Faltaram-lhe sabedoria e sensibilidade.

Os aumentos de preços passaram a ser quase diários desde 2017. Só em maio, a gasolina subiu 12 vezes e o diesel, cinco. É certo que o caixa da estatal está no bagaço, mas a solução teria de considerar a previsibilidade das atividades dependentes dos combustíveis.

Surpreende que a bronca dos transportadores autônomos (com o apoio das empresas de transporte) tenha demorado, pois entre motoristas em geral a irritação nos postos de serviços é notória e crescente.

Os liberais de tertúlias

O governo cedeu aos protestos, anunciando subvenções que sairão do orçamento fiscal, implicando cortes de gastos equivalentes ao que destinará à Petrobras para manter constante, mês a mês, o preço do diesel nas bombas. Não foi a melhor solução nem encerrou a greve.

Os caminhoneiros querem que o governo fixe preços mínimos de frete a fim de resolver outra besteira de Dilma. O BNDES havia criado uma linha de financiamento a juro subsidiado para a venda de caminhões.

Aumentou a oferta de transporte ao mesmo tempo em que a recessão desabou a demanda de carga e o preço dos fretes. Diesel, pedágios, impostos etc. para cima, frete para baixo, pronto: crise instalada.

Como o governo tenta resolver? Como sempre: o consumidor paga a conta, o Estado (ou seja, nós, outra vez) subsidia, desviando verba orçamentária, e a Petrobras preserva sua política de preços livres, satisfazendo a consciência dos liberais de tertúlias televisivas.

Petrobras, amante oculta

Enfim, a Petrobras, tal como amante oculta, sempre foi estatal no registro societário e privada nas transações com seus interessados imediatos, todos engabelando a esposa oficial (brasileiros de boa-fé), fazendo-a acreditar ser a herdeira oficial de tanta riqueza.

O protesto da vez pôs o diesel como vilão, mas o que está em cena de fato é o absoluto desconhecimento da sociedade sobre o motivo de tanta lambança que impede a prosperidade e a justiça no país.

Este governo falhou ao não saber dizer com simplicidade o caos que recebeu. Falhou ao não expor didaticamente a penúria das contas da Petrobras. E pecam todas as lideranças, sobretudo as ditas liberais ou progressistas, ao omitir a captura do Estado por oportunistas de todo tipo, como os que vivem a denunciar o assédio internacional à Petrobras, não o nacionalismo vulgar que a saqueia desde sempre.

Sugando as tetas magras

A recuperação da Petrobras é uma urgência necessária, tanto quanto a solvência do INSS e do próprio Estado nacional, mas há mais de um jeito de fazer. O jeito tecnocrático preocupa-se com a cotação da ação na bolsa, que tem seu peso, mas não é determinante, se o caixa é recomposto no mercado doméstico. O consumidor é o ator central.

Teria sido mais eficaz, para merecer o respeito da sociedade, dar publicidade aos gravames escondidos da estatal. Como a Sete Brasil, uma firma de investimentos formada em 2010 por amigos da “casa” a fim de contratar 28 navios-sondas a estaleiros — também criados só para atender a encomenda —, e depois arrendá-los à Petrobras.

A tal Sete Brasil foi, a rigor, laranja da Petrobras, que, com seu balanço, não poderia contrair novas dívidas. O país está assim, com rolos desconhecidos pela maioria, permitindo aos demagogos venderem terrenos na Lua enquanto sugam as tetas magras do Tesouro exaurido.

“Protesto dos caminhoneiros expõe a ficção do estatismo benfeitor e os pés de barro da economia”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor:

Título: Elétricas apelam para votar MP 814

As principais associações do setor elétrico organizam um movimento de apelo ao Congresso para a retomada da votação da Medida Provisória 814, que destrava a privatização das distribuidoras da Eletrobrás. Pelo acordo, nem a MP original nem o relatório apresentado pelo deputado Júlio Lopes (PP-RJ), com emendas parlamentares, iriam à votação.

A ideia é que o texto a ser apreciado tenha só um artigo para resolver o problema do risco hidrológico (GSF, na sigla em inglês), que se arrasta desde 2015 e travou o mercado de energia e gerou inadimplência de quase R\$ 7 bilhões aos geradores. Segundo o presidente do Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase), Mario Menel, o plano tem apoio do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Mas é preciso aval do presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE).

Menel já enviou ofício ao senador na tentativa de sensibilizá-lo sobre o tema. **O Ministério de Minas e Energia (MME)** não foi procurado pelas associações. “Não vejo resistência a essa proposta porque não há impacto tarifário nesse artigo, pois as compensações seriam realizadas por meio de extensão do prazo de outorga dos geradores. O maior risco de não se resolver esse problema é que, com o aumento do preço da energia no mercado, essa inadimplência pode chegar a R\$ 30 bilhões até o fim deste ano”, diz Menel.

Na terça-feira passada, Maia e Oliveira avisaram ao presidente Michel Temer que não colocariam a MP em votação, pois ela traria aumento tarifário ao consumidor. A MP 814 caduca no dia 1º de junho e não há muita margem de manobra, pois quinta-feira é feriado. Isso significa que, para não perder validade, precisaria ser votada na Câmara na terça-feira e, no Senado, na quarta.

Embora isso seja possível, não é usual, já que o Senado tem uma regra segundo a qual as MPs devem chegar à Casa com uma semana de antecedência. A MP está na pauta da Câmara da próxima semana, mas só porque ainda não perdeu a vigência. Já o Senado prevê votar várias MPs em bloco na terça, mas não há previsão para quarta.

A perda da validade da MP se tornou um problema para o governo, que trabalha para enviar novo projeto de lei com os artigos que estavam originalmente na proposta. A estatal aceitou assumir dívidas das distribuidoras para facilitar a privatização. Sem a MP, esses rombos não têm mais garantia de cobertura legal.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: A culpa do Congresso

Visão do Correio

Os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia, e do Senado, Eunício Oliveira, protagonizaram momentos vergonhosos em meio ao caos provocado pela greve dos caminhoneiros. Com o governo acuado por um movimento claramente sustentado por empresários ávidos por tirar vantagens do Estado, era de se esperar que os chefes das duas casas legislativas assumissem papéis à altura dos cargos que ocupam. Preferiram, contudo, jogar mais lenha na fogueira ao promoverem uma sucessão de trapalhadas. Em vez de colherem frutos políticos, como desejavam, viraram motivo de piadas.

Maia, economista de formação, entubou em um projeto que propunha a reoneração da folha de pagamento das empresas e a redução a zero das alíquotas do PIS e da Cofins incidentes sobre o diesel até o fim deste ano. Disse que a fatura dessa medida, de R\$ 3,5 bilhões, poderia ser coberta sem problemas pelo governo com o fim dos subsídios dados a setores responsáveis por milhões de empregos. Errou no cálculo em mais de R\$ 8 bilhões. Já Eunício pegou o avião para seu reduto eleitoral, o Ceará, sob a alegação de que tinha compromissos pessoais, mesmo com o Brasil pegando fogo. Só retornou a Brasília depois de ser bombardeado por todos os lados. Mas nada fez em favor do país.

Na verdade, há tempos o Congresso deixou de cumprir o seu papel. Medidas importantes que poderiam dar um novo ânimo à economia permanecem paradas sem que deputados e senadores mostrem disposição em votá-los. Os senhores parlamentares só estão preocupados em sugar o governo vendendo apoio que, no fim das contas, não dão. Para eles, o que importa mesmo é encher as burras para garantir a reeleição e continuarem fingindo que legislam, sendo remunerados com salários de Primeiro Mundo e usufruindo de benefícios inexistentes em grande parte do planeta.

Não há dúvidas de que, se a Câmara e o Senado tivessem aprovado a reforma da Previdência Social, o Brasil estaria em uma situação muito melhor para enfrentar os transtornos provocados pelos transportadores de cargas. O governo teria uma perspectiva fiscal muito melhor para negociar. Todos saberiam que uma política temporária de redução de impostos, por exemplo, não colocaria as contas num buraco ainda maior do que o visto hoje. Talvez não se chegaria ao ponto de ver o país convivendo com desabastecimento, pois a arrancada do dólar seria menor, reduzindo o reajuste dos combustíveis.

O Congresso, não há dúvida, tem grande culpa por todas as mazelas enfrentadas pela população. Ao não fazer o dever de casa e manter o país com os pés fincados no atraso, estimula um ambiente propício ao caos que levou prefeitos a decretarem situação de emergência, escolas a suspenderem aulas, hospitais a restringirem atendimento, supermercados a ficarem sem mercadorias. Em vez de olharem apenas para as eleições — Maia quer se candidatar à Presidência da República e Eunício, se reeleger senador —, os presidentes da Câmara e do Senado deveriam chamar os seus pares à responsabilidade e promover um grande esforço para votações de interesse da população. Não é possível que continuem jogando tanto contra o Brasil.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: Ana Dubeux

Título: A quem interessa esta greve?

Há no seu enalço e no meu uma pergunta que persegue o juízo, lateja na mente, martela na alma e agoniza sem resposta: quando acabará o movimento dos caminhoneiros? Ainda que seja essa a indagação mais repetida, há outras: como será o fim da paralisação? Com força e resistência ou mediante acordo, que parece difícil e pouco viável devido à complexidade das reivindicações, à pulverização de lideranças, à falta de estratégia do governo? Como o Brasil sairá disso? Que lições poderemos tirar? Em tempos de narrativas de WhatsApp em que fake news, piadas e realidade têm a mesma escala de importância e envolvimento no que realmente podemos acreditar? Greve de trabalhadores ou locaute de empresários? Há dúvidas e angústias a perder de vista. Aguardamos o desfecho da paralisação dos caminhoneiros com o temor de quem conta os litros finais de gasolina no tanque do carro ou os alimentos que ainda restam na despensa. O desabastecimento e a impossibilidade de ir e vir são condições a que o brasileiro mirava com razoável distância até poucos dias atrás. Não mais que de repente, a população tornou-se refém. Faz fila em postos, corre para o supermercado e mostra o seu lado mais humano para o bem, sendo solidário; para o mal, pensando apenas em si e na própria sobrevivência, o que de alguma forma também é

justificável. Apesar disso, pode-se identificar na vizinhança, na família, nas redes sociais vestígios bastante evidentes de que a maioria reconhece legitimidade no movimento. A radicalização, a insistência e a resistência dos manifestantes são traduzidas como um cansaço da categoria e de todo o povo brasileiro em relação a governos que viram as costas para as principais reivindicações da população. Uma hora, a insatisfação sai da bolha, ganha vida, corpo, alma, discurso, ação, dimensão. A atual situação não é fácil, mas era previsível. Governos são normalmente bastante competentes para postergar problemas que crescem de forma assustadora, fermentados pela omissão. Normalmente, são resultado de anos e anos de ouvidos moucos, promessas não cumpridas, pouco apego para encontrar soluções reais que demandam investimentos e tempo. Sobram paliativos, placebos que perdem eficácia do dia para a noite. Tal o resultado. Não faltam recados diários, claríssimos, de que a paciência do cidadão pode ser elástica, mas há limite. Agora o problema é outro: como conter os ânimos? Como garantir o bom senso? Como trazer de volta a normalidade? Estamos a poucos meses de uma eleição difícilíssima. É perceptível o uso político do movimento grevista. Há casuísmos de todo lado. Identificar esses sinais, reconhecer notícias e alarmes falsos no meio do caminho e evitar a interferência de tudo isso nas próximas eleições é tarefa hercúlea. Mas há uma verdade impossível de negar: o Brasil não aguenta mais o Brasil como é %u2014 cheio de desmandos, de falsos interessados nas reais soluções, de mordomias para uns e sufoco para outros. Existe uma crise, uma guerra em curso e uma chance sem precedentes de mudar nossa história. Saibamos votar e defender a democracia, que não pode ser abalada pela ineficiência dos poderes constituídos, todos eles em parte culpados pela atual situação.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: >> Sr. Redator

Greve dos caminhoneiros I

A repórter da CBN interrompeu as notícias sobre a paralisação para noticiar sobre o vestibular da UnB, dizendo: “Afim, a vida não para”. Para sim, senhorita. E pode acabar para alguns. Resido no Grande Colorado e sobrevivo com sessões diárias de hemodiálise. Eu me desloco da minha residência até a clínica autorizada pelo meu convênio, na 616 Sul, de carro. Não sobrevivo sem gasolina. Nem sem o material de hemodiálise parado nos bloqueios. E com a solução da paralisação em mãos dos políticos existentes, a calamidade pública está instalada. Políticos representados pelo presidente do Senado, Eunício Oliveira, que viajou para Fortaleza por compromisso particular. Fora todos. Que se instale regime de exceção. Que se trate a questão com a urgência necessária

e não após cinco dias de permissividade com o crime de impedir o direito de ir e vir. Em meio ao caos instalado, os políticos fazem reuniões para “avaliar” a situação, após cinco dias de inércia.

» **Marcelo Hecksher, Grande Colorado**

Greve dos caminhoneiros II

A greve abusiva dos caminhoneiros, no melhor estilo “Venezuela”, expõe a fragilidade do sistema de transporte (e logística) brasileiro, com absoluta predominância do modal rodoviário (74%). Essa predominância encarece os produtos do país, prejudicando a concorrência nas exportações e torna as estradas um perigo para os carros e ônibus, que têm de enfrentar verdadeiros “caminhões vagões” com mais 30 metros de comprimento. Não é apenas uma coincidência, portanto, que, em mais de 50% dos acidentes rodoviários, as carretas estejam envolvidas e que estradas recém-inauguradas, por uma falta crônica de fiscalização da tara, sejam rapidamente danificadas. É fundamental que nesta eleição votemos em candidatos que prometam mudar esta situação e, para tanto, proponho o hashtag #queremosferrovias.

» **José Salles Neto, Lago Norte**

Greve dos caminhoneiros III

Para tudo. Os hospitais ficam sem oxigênio e remédios, os supermercados ficam sem mercadorias, as escolas fecham suas portas. Enfim, o Brasil simplesmente para. Por quê? Pela burrice, incompetência ou interesses escusos de nossos governantes. Já foi dito milhões de vezes que o transporte ferroviário é de imensa importância para um país. Pode ser que a construção de ferrovias seja mais onerosa que a construção de estradas de rodagem, mas o custo-benefício não se compara. Acho que sei por que os governantes preferem as estradas de rodagem: pressão dos produtores de gasolina, diesel e etanol. Puro interesse dessa “máfia” que não pensa no bem-estar do povo e no desenvolvimento do Brasil. Jesus, iluminai os corações desses brasileiros gananciosos. Dentro de Brasília, por exemplo, como seria bom termos um transporte sobre trilhos. (...) A população do Grande Colorado, de Sobradinho e de muitos outros bairros do DF ficariam muito felizes. Senhores governantes, por favor, deixem um pouco de lado os próprios interesses e pensem: o Brasil sobre trilhos, tal como o nosso pai da industrialização, o Barão de Mauá, sonhava, seria o ideal. Pensem um pouquinho no bem de todos.

» **Maria Apolonia P. Gomes, Grande Colorado**

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Cidades**Autor:** Renato Alves/Amanda Ferreira**Título:** Acaba o gás de cozinha

Enquanto caminhões-tanque carregados com gasolina e etanol começaram a deixar as distribuidoras, graças às escoltas da Polícia Militar, as revendas de gás de cozinha da capital zeraram os estoques ontem e não têm previsão para voltar a receber carregamentos. Inexiste um esquema de segurança que garanta a chegada dos botijões ao Distrito Federal. E, quando chegarem, levarão ao menos 24 horas para começarem a ser entregues nas residências.

Os depósitos de Brasília não recebem os botijões para a venda desde terça-feira, por causa da greve dos caminhoneiros, que bloqueia o transporte de cargas nas rodovias brasileiras. De acordo com Cyntia Moura Santo, diretora do Sindicato das Empresas Transportadoras e Revendedoras de Gás LP no DF (Sindvargas), os revendedores fecharam as portas ontem por falta de produto. “Após a normalização das entregas, o gás de cozinha doméstico (P13) deve demorar ao menos 24 horas para chegar ao consumidor residencial porque primeiro será liberado o gás a granel que atende hospitais e outras prioridades”, explicou.

}O DF está sem receber tanto o gás já envasado quanto o que seria engarrafado nas distribuidoras. Os caminhões estão parados em Valparaíso (GO), e na Fercal (DF) e na BR-060, que liga Goiânia a Brasília. A Polícia Militar informou que, até a noite de ontem, não havia sido orientada a fazer escolta do gás de cozinha, apenas de combustíveis para veículos, como a gasolina.

O reflexo é sentido nos lares. Moradora do Noroeste, Maria de Fátima Lopes, 73 anos, telefonou para três revendedoras e desistiu quando notou que não haveria mais jeito. O estoque dela só dura, no máximo, até amanhã. “São mais de oito pessoas em casa e fica complicado o dia a dia sem o gás. Além de esperar, não sabemos o que fazer”, afirma. O jeito, de acordo com ela, é preparar alimentos que cozinham mais rápido e esquentar o necessário no microondas. “Estamos inseguros, fazendo o mínimo”, completa.

Água garantida

Enquanto falta gás, o sistema de abastecimento de água da capital funciona dentro da capacidade e necessidade de atender à população, apesar da greve nacional de caminhoneiros. Assim, não há risco de falta de água, de acordo com a Companhia de Saneamento do DF (Caesb).

Ainda segundo o órgão, o governo “está tomando todas as providências para garantir o funcionamento do sistema de água e esgoto na cidade”. A Caesb alerta que as pessoas não devem fazer estoque extra de água e precisam apenas manter o consumo racional, evitando desperdícios.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Cidades

Autor: Ailim Cabral

Título: Postos recebem gasolina e etanol

O esquema montado pela Polícia Militar para garantir o abastecimento dos postos de combustíveis do Distrito Federal deu resultado. Às 13h de ontem, 79 caminhões-tanque haviam deixado a central de distribuição da Petrobras no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA).

Em alguns postos, os clientes que aguardaram na fila desde cedo começaram a abastecer os carros na hora do almoço. Estabelecimentos usaram as redes sociais para anunciar a disponibilidade de gasolina e etanol. Alguns postos limitam a R\$ 100 a compra por cliente.

A expectativa do Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do DF (Sindicombustíveis) é de que o abastecimento nos postos seja normalizado hoje. “A base está liberada e operando quase na normalidade. Agora é só aguardar o tempo para normalizar o abastecimento na cidade”, afirmou a presidente da entidade, Elisa Schmitt.

Filas extensas

Quem foi atrás de combustíveis enfrentou filas quilométricas nos postos e preços bem acima do praticado há uma semana. No posto BR da 105 Sul, por exemplo, o caminhão-tanque chegou por volta do meio-dia. A gasolina era vendida a R\$ 4,78 por litro (no débito) e R\$ 4,88 (crédito).

Outro posto BR, na quadra 300 do Sudoeste, atraiu uma fila que, à tarde, chegava ao Setor de Oficinas. A dentista Michelle Bastos, 35 anos, saiu do Guará às pressas assim que soube haver gasolina no estabelecimento. Com o carro perto da reserva, ela não conseguiria fazer o percurso até o trabalho nos próximos dias. “Precisamos disso para seguir a semana. A fila vale a segurança”, afirmou.

Quem também estava na espera era o engenheiro Delvan Tavares, 69 anos. Apesar de ainda ter combustível no carro, ele aproveitou a proximidade de casa

para colocar mais alguns litros no tanque. “Não é uma emergência, mas quero me garantir porque não sei até quando essa greve vai durar”, comentou.

Ônibus rodam

O sindicato das empresas de ônibus informou que as cinco empresas de transporte público do DF receberam combustível ontem e os 2,8 mil veículos têm óleo diesel suficiente para rodar normalmente hoje e segunda-feira. Nos últimos dois dias, a frota rodou em contenção, por causa da greve dos caminhoneiros e da falta de abastecimento.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Cidades

Autor: Renata Rios / Renato Alves

Título: Itens faltam nas prateleiras

Os brasilienses acordaram cedo para ir às compras. Mas, enquanto muita gente lotou os supermercados perto de casa para encher os carrinhos e as geladeiras, na Central de Abastecimento do Distrito Federal (Ceasa-DF) faltaram expositores, produtos e clientes. Com estoque em baixa, varejistas falam em fechamento das portas e até falência de pequenos comerciantes, caso o transporte de cargas não seja normalizado rapidamente.

A Ceasa-DF ficou vazia, em relação aos sábados, o dia de maior movimento. Muitos expositores não montaram as bancas por falta de produto ou de combustível para levar a carga. A maioria dos que foram trabalhar era pequeno produtor do DF e Entorno. Eles levaram o que cultivam em suas residências, em carros. No entanto, com a escassez de combustíveis nos postos, a maioria dos clientes não apareceu. O resultado foram hortaliças, frutas e legumes sob o risco de se perderem.

“Viemos fazer compras normalmente. Tem alguns produtos faltando, assim como o preço está um pouco mais alto que o normal”, reclamou Cecília Trentino, 60 anos, que acordou cedo para fazer compras na Ceasa-DF acompanhada do marido, José Augusto Trentino, 61, ambos aposentados.

Dermeval Oliveira, servidor público de 44 anos, também foi à Ceasa, como de costume, na manhã de sábado. “Achei o espaço mais vazio, com menos gente circulando e até menos barracas. Também senti falta de alguns produtos”, observou. A aposentada Maria Emília Lemos, 65 anos, foi outra que sentiu falta de itens. “Vim fazer compras normalmente, não para estocar, mas faltou muita coisa que eu não consegui encontrar”.

rejuízos também tiverem os revendedores, que recebem mercadorias de médios e grandes fornecedores de outras unidades da Federação para repassar aos estabelecimentos do DF e Entorno. Com os caminhões retidos nos bloqueios feitos pelos grevistas em todo o país, os estoques das distribuidoras da Ceasa-DF estão quase zerados. “Esta semana, a Ceasa-DF recebeu apenas 10% dos caminhões que vêm dos estados. É mais ou menos isso que temos à venda hoje (ontem)”, contou Fernando Santos, chefe de estatísticas da companhia.

Clientes a pé

O cenário era parecido na tradicional feira do Cruzeiro. “O movimento até está normal. O problema é que já temos algumas mercadorias faltando. Talvez nem conseguimos abrir amanhã (hoje)”, relatou o feirante Alexandre Melo Souza, 42 anos, que trabalha há mais de 20 no ramo. Para ele, a falta de combustível também limita o deslocamento da clientela.

Terceira geração de feirantes da família, que começou na Feira do Cruzeiro em 1968, Marcelo Sarmiento, 40 anos, também reclamou da queda. “Caiu mais de 25% o movimento da feira, logo em um sábado, que seria muito movimentado”, afirmou. “Está começando a faltar algumas coisas, como queijo, por exemplo. Só recebi de dois distribuidores, ambos aqui de Brasília”, completou.

A professora Nídia Andrade, 45 anos, foi à feira do Cruzeiro a pé, ontem. “Viemos andando, como uma forma de economizar gasolina e de fazer alguma coisa diferente. Trouxe até o cachorro!”, contou. Moradora do bairro, Sílvia Helena Martins, aproveitou a proximidade para gastar menos gasolina. “Até agora consegui tudo que procurei, mas reparei que está mais vazio.”

Portas fechadas

O presidente do Sindicato dos Supermercados do DF (Sindsuper-DF), Antonio Perón, afirma que o setor está ansioso por uma solução por parte do Poder Executivo brasileiro. “Os produtos perecíveis estão acabando mais rapidamente, pois os que não foram vendidos perderam a validade e tiveram que ser retirados das prateleiras. Muitos supermercados não têm mais fruta, verdura e legumes, por exemplo”, afirmou Perón. Ainda segundo ele, o sindicato alerta para que as pessoas tenham calma e não estoquem alimentos. “Acredito que essa situação será solucionada antes que os estoques dos supermercados acabem”, aposta.

O Sindicato do Comércio Atacadista do DF (Sindiatacadista) alerta que a escassez de produtos pode provocar um efeito cascata no comércio local, inclusive refletindo na arrecadação e geração de empregos. O sindicato pede para que os governos do DF e Federal encontrem, urgentemente, medidas

concretas para solucionar a questão. Segundo os empresários do setor, a situação está agravada, agora, com a falta de combustíveis. Caso a situação permaneça assim até segunda-feira várias empresas atacadistas podem não operar para evitar mais prejuízo.

O presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), Rodrigo Freire, considera a situação crítica. “Estamos no limite. Se o reabastecimento não for normalizado até segunda-feira, teremos um alto percentual de estabelecimentos fechados. Há muitas franquias com problemas. Para alguns empresários, um dia sem funcionar resulta no fechamento das portas para sempre”, destaca. A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do DF (Fecomércio-DF) chama a atenção para gravidade dos efeitos da greve nos setores de comércio e serviços.

No Fran’s Café do Sudoeste, os efeitos da falta de abastecimento começam a aparecer. “Recebemos um caminhão com produtos vindos de São Paulo, toda semana, porém, ele não chegou esta semana. Temos alguns itens que começam a faltar, como os pães, por exemplo”, contou Fabiano dos Santos, gerente da casa.

Gerente do restaurante Soho, Marcelo Ramos destacou que a situação da casa ainda não é das piores. Por enquanto há só dois itens indisponíveis no menu. “Na sexta-feira, consegui salmão por via aérea, o que nos deu mais alguns dias de autonomia. Mas, se a greve continuar, os efeitos serão mais severos. Temos pescados para mais três dias apenas”, afirmou Ramos. Ele explicou que os pescados da casa não passam pelo processo de congelamento.

Apesar dos alertas, tanto o comércio de rua quanto os shoppings funcionam normalmente hoje.

“Estamos no limite. Se o reabastecimento não for normalizado até segunda-feira, teremos um alto percentual de estabelecimentos fechados. Há muitas franquias com problemas. Para alguns empresários, um dia sem funcionar resulta no fechamento das portas para sempre”

Rodrigo Freire

presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel)

MME / ASCOM .