

**Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM**

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

Folha de S. Paulo

[Título: 'Colchão para os preços dos combustíveis tem de ser política permanente'](#)..... 42

Valor Econômico

[Título: Temer, Maia e Eunício são os principais perdedores](#) 133

Sumário

VEÍCULO: O Globo	5
Título: Nocaute.....	5
Título: Enxugando gelo.....	6
Título: De bodes e bruxas.....	6
Título: A conta da greve dos caminhoneiros.....	7
Título: População desaprova ações do governo	9
Título: De carona na greve	10
Título: Meio feriado forçado	11
Título: Escolas municipais não abrem; hospitais suspendem cirurgias	14
Título: Universidades públicas e particulares do Rio não têm aulas hoje.....	16
Título: Hospital Pedro Ernesto, da Uerj, cancela as internações	16
Título: Tribunais do Rio fecham hoje; Defensoria Pública adia evento	17
Título: Angra decreta estado de emergência.....	18
Título: Ainda mais concessões	19

Título: Saída foi buscar liderança regional para nova oferta	21
Título: Falta de liderança formal complica acordo.....	22
Título: Em SP, motoristas resistem mesmo após proposta	23
Título: Em Seropédica grevistas recebem apoio de estudantes e familiares	25
Título: Companhias aéreas cancelam 28 voos por falta de combustíveis nos aeroportos de todo país.....	26
Autor: Marco Grillo e Tiago Dantas.....	27
Título: Discurso de Temer é recebido com panelaço.....	27
Título: Mais de 64 milhões de aves morrem de fome	29
Título: Caminhões escoltados começam a reabastecer postos de combustíveis.....	32
Título: Greve faz Cine PE ser adiado	34
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	35
Título: Saídas racionais.....	35
Título: Um país imaturo	36
Título: Nova crise, velhos erros de Temer.....	37
Título: Antes que seja tarde	38
Título: Bolsonaro te acha otário.....	40
Título: 'Colchão para os preços dos combustíveis tem de ser política permanente'.....	42
Título: Caminhoneiros voltam ao Planalto com mais demandas.....	46
Título: Governo recorre a escolta para levar gasolina a postos.....	48
Título: Diesel é a meta, mas pauta mistura euforia de 'mudar país'	49
Título: Governo acelerou anúncio de acordo ciente do risco de que ele não valia	51
Título: Produtores dizem ter sacrificado 64 mi de aves.....	54
Título: Herança maldita, dependência da matriz rodoviária criou armadilha para o país.....	54
Título: Rodízio segue suspenso em SP e universidades cancelam aulas.....	55
Título: Descontrole resulta dos muitos grupos que defendem seus interesses particulares. 56	
Título: Cumbica teme paralisação de petroleiros	57
Título: TCU manda Congresso parar 12 obras suspeitas.....	58
Título: Petrobrás no palanque.....	59
Título: A velhíssima política.....	61
Título: Desabastecimento se agrava e governo cede a novas exigências de grevistas	62
Título: Temer anuncia pacote de medidas para encerrar greve.....	63
Título: Associação pede que grevistas 'levantem acampamento'	67
Título: Eleito deve revogar multas de Temer, diz Bolsonaro	67

Título: Temer fala e motiva painéis em SP	68
Título: Hipótese de locaute esbarra em pulverização.....	68
Título: AGU orienta PRF a multar empresas em R\$ 100 mil	69
Título: Greve fecha 167 fábricas de alimentos no País	71
Título: Perdas de R\$ 1 bi por dia nas distribuidoras	72
Título: Cem lojas de supermercados de BH não abrem.....	72
Título: Preço do diesel está abaixo da média global	73
Título: Sem insumos, Whirlpool concede férias coletivas.....	74
Título: Só 5% da produção de cimento é entregue.....	75
Título: Produtos apodrecem nos caminhões	75
Título: No WhatsApp, a ordem é reforçar a greve	76
Título: Em novo protesto, vans escolares param hoje em SP	77
Título: SP libera circulação de caminhões.....	79
Título: USP e Unicamp suspendem atividades.....	80
Título: Sincopetro não sabe de onde é a gasolina que abastece SP	81
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	82
Título: Nova tentativa de pôr fim à greve	82
Título: Congresso convoca sessões	85
Título: AGU pressiona a PRF	87
Título: Nove aeroportos em situação crítica.....	88
Título: Preço da gasolina dispara e atinge R\$ 5	91
Título: Greve pode provocar a morte de 1 bilhão de aves.....	93
Título: Supermercados perdem R\$ 1,3 bilhão em vendas	95
Título: Impostos na ordem do dia	96
Título: Das fake news ao caos	98
Título: Aulas suspensas e restrições na saúde	99
VEÍCULO: Valor Econômico	101
Título: Acuado, governo faz concessões para tentar encerrar a greve.....	101
Título: Adesão diminui, mas problemas de abastecimento continuam	103
Título: Tributo flexível poderá fazer preço oscilar menos	106
Título: Brasil vive hoje em estado de exceção	107
Título: Fragmentados pelo lado político, mas unificados na causa	110
Título: PRF elabora relatório para que MPF avance em investigações sobre locaute	112
Título: Ação do governo contra a greve pode ir ao plenário do STF esta semana	114

Título: Agronegócio vai à Justiça cobrar prejuízos	116
Título: Modelo de preços europeu é boa inspiração, diz Reichstul	118
Título: Adesão dos petroleiros promete aumentar a pressão sobre Petrobras	120
Título: Fim de PIS/Cofins coloca meta de déficit primário sob pressão.....	121
Título: Cresce risco de PIB ficar abaixo de 2%.....	123
Título: Fazer planos de investimento com eleição tão incerta não faz muito sentido, diz Amadeo	126
Título: Paralisação piora perspectiva para atividade no 2º trimestre	128
Título: Senado já discutia projeto para preço mínimo de frete	130
Título: Câmara debate dobrar pontos para perder a CNH.....	132
Título: Temer, Maia e Eunício são os principais perdedores	133
Título: Oposição e Bolsonaro tendem a ganhar com desgaste do governo	135
Título: Crise social prejudica centro, mas estratégia é manter pato no posto	137
Título: Acordos negociados em SP expõem propinas em 11 anos de gestão pública	139
Título: Com aval do governo, Pros deve comandar ICMBio.....	142
Título: Ciclo de alta da petroquímica pode durar por mais dois ou três anos.....	143
Título: Enel espera que leilão da Eletropaulo ocorra dia 4	148
Título: Conselho aprova venda de participações da Eletrobrás.....	149
Título: Curtas	149
Título: Acidente inquieta Santo Antônio da Grama	150
Título: Greve afeta retomada de cimenteiras.....	152

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Ricardo Rangel****Título: Nocaute**

‘Foi mal’, desculpou-se Rodrigo Maia ao se dar conta de que seu “erro de cálculo” causaria um prejuízo de R\$ 9 bilhões além do esperado. A comédia de erros que nos trouxe à greve, ao locaute e ao nocaute começou há 60 anos, quando Juscelino Kubitschek fez a opção preferencial pelo transporte rodoviário. Um país grande deve ter ferrovias; um país com muitos rios e litoral extenso deve ter hidrovias, mas nossa matriz de transporte conta com 64% de rodovias. De JK para cá, ninguém fez nem faz nada para mudar isso. Somos reféns de caminhoneiros e transportadores, e, cada vez que os interesses dessas categorias convergem, elas se unem para nos chantagear. Manifestantes (e até consumidores) pedem controle do preço do combustível.

“Todo problema complexo tem uma solução simples — e errada”, disse H. L. Mencken. Hoje, o petróleo sobe no mundo, o combustível sobe na bomba, e a Petrobras prospera; antes, com o PT, o preço era controlado, e a Petrobras teve R\$ 55 bilhões de prejuízo. A intervenção estatal está na raiz do problema, por sinal. Dilma subsidiou caminhões, expandiu enormemente a frota, e derrubou o preço do frete. Interveio em outras áreas, provocou recessão, e o preço do frete caiu mais. Quando o petróleo subiu, o setor ficou com margens ínfimas e uma dívida impagável. O governo ignorou a dificuldade por que o setor passava, veio a greve, e forte. Assustado, Pedro Parente reduziu o preço do diesel por 15 dias. O mercado, escaldado por mais de uma década de intervenção petista na empresa, reagiu rápido, e a ação caiu 14% (47 bilhões).

O país se aproximava do colapso, mas a preocupação dos parlamentares era voltar para seus estados, pois poderia faltar combustível para os aviões (os que têm seus próprios aviões, solidários, ofereceram carona aos colegas). Eunício Oliveira achava que o problema era “do governo federal”, e embarcou para o Ceará. Ao chegar, descobriu que era seu também, e voltou para Brasília na mesma tarde para votar a isenção de PIS/Cofins aprovada por Rodrigo (desistiu quando soube do “erro de cálculo”). Temer estava no Rio, tranquilo, entregando automóveis (deve estar na concessionária até hoje por falta de gasolina), e comentou que “o fato mais importante de hoje foi estar aqui com as senhoras e com os senhores”. Eliseu Padilha capitulou: zerou a Cide e deu subsídio à Petrobras para manter a redução do preço por um mês.

Fortalecido, o movimento prosseguiu. Irritado, Temer enfim reagiu, e conseguiu que a Justiça declarasse a greve ilegal, estipulasse multa de 100 mil por hora e expedisse algumas ordens de prisão. E chamou o Exército (há dúvida se haverá

combustível para os blindados). Mas a greve não acabou — e agora os petroleiros avisam que se unirão aos caminhoneiros. Tudo nessa história é ruim. O país é refém do setor de transportes (não há motivo para acreditar que isso vá mudar nem tão cedo). O monopólio estatal faz da Petrobras e do governo alvos fáceis. O Congresso é omissos, e Temer é fraco e negocia mal. Subsídio é retrocesso e mau precedente: atrapalha o ajuste fiscal, desequilibra a economia, estimula rodovias e poluição, e acaba recaindo sobre o consumidor. Os manifestantes são criminosamente irresponsáveis. E o risco de convulsão social ainda não acabou.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Enxugando gelo

Ouvido na Petrobras: diariamente, cerca de 20 mil caminhões-tanque fazem a entrega de combustível no país. Numa conta otimista, a escolta militar pode garantir o trânsito de um quarto dessa frota.

Ate tu, Brutus?

A sede da Petrobras no Rio está espalhada por vários prédios no Centro e na Lapa (onde fica a diretoria, na Rua do Senado). Por falta de gasolina, a estatal suspende hoje os ônibus que transportam funcionários entre os prédios.

Que nem Marielle

Segundo o sociólogo Marco Aurélio Ruediger, da DAPP/FGV, a paralisação dos caminhoneiros tomou a internet brasileira. O tema, de quarta até ontem, já acumula mais de 6,6 milhões de tuítes.

Aliás...

Este número de tuítes supera a quantidade de publicações no Twitter referentes às manifestações do impeachment de Dilma. E iguala-se, nos últimos anos, aos números de tuítes feitos pela morte de Marielle Franco e do julgamento de Lula.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Paulo Guedes

Título: De bodes e bruxas

A explosão dos preços dos combustíveis é um fenômeno global. Nas economias de mercado, preços livres transmitem informações em uma engrenagem descentralizada. Mesmo em crises, os sinais de preços apontam o curso para correção dos desajustes. Com a mão invisível do mercado, não há culpados a perseguir. Mas, na armadilha dirigista, tudo é conflito e sempre há bruxas a caçar. Afinal, se as patas visíveis do governo contribuem para a tragédia, merece ser acusado enquanto persegue seus bodes expiatórios. O governo Dilma estimulou uma bolha na oferta de transportes, com crédito subsidiado do BNDES para compra de caminhões.

Estima-se um excesso de oferta de quase 300 mil entre os 2,6 milhões de caminhoneiros, 10% acima do que teríamos sem o doping do crédito. A bolha estourou com o colapso da demanda em meio à recessão, derrubando os fretes. E, após décadas sem investimentos nas estradas esburacadas, recorremos às concessões para transferir custos de reparos e manutenção para o setor privado, resultando em pedágios onerosos. A falta de segurança nas estradas, o roubo de cargas e a indústria de multas agravaram o pesadelo dos caminhoneiros.

Mas a disparada do câmbio e do preço internacional do petróleo repassada por uma política de reajustes diários foi o golpe decisivo que deflagrou a avassaladora greve dos caminhoneiros. Como na armadilha dirigista o governo se mete em tudo, agora é condenado pela opinião pública. "Dopou os caminhoneiros com crédito." "Permitiu os pedágios extorsivos." "Controla a produção e a distribuição de combustíveis, estabelecendo preços e impostos abusivos aos consumidores e contribuintes."

Após a roubalheira na Petrobras, o descasamento entre a realidade dos fretes e o hiper-realismo dos reajustes diários sugere que a recuperação da empresa é mais importante que a sobrevivência dos caminhoneiros. Desembocamos na pororoca de condenações recíprocas. Social-democratas que promoveram fusões e concentração de poder econômico em todos os setores arvoram-se em defensores da competição ameaçando empresas em área das mais fragmentadas. Enquanto isso, quase 1 milhão de caminhoneiros autônomos e 150 mil pequenas empresas viram massa de manobra política contra o direito de ir e vir pelo bloqueio de estradas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Samy Dana

Título: A conta da greve dos caminhoneiros

O custo do acordo sobre o diesel terá de ser pago por alguém. Infelizmente, você

A crise dos caminhoneiros tem ensinado mais sobre economia do que muitas horas na sala de aula. As lições do passado não foram aprendidas, muitas pessoas parecem ainda não entender a dinâmica de formação de preços e muito menos quem pagará a conta do populismo econômico.

A primeira pergunta a ser respondida é: "Quem pagará essa conta e a quem beneficiará esse acordo"? Benesses e concessões nunca vêm sem custos. De um lado, um grupo de caminhoneiros terá menos impostos sobre o diesel. Do outro, o restante dos 207 milhões de brasileiros terá aumento da carga tributária para compensar esse desequilíbrio. Os custos são difusos e os benefícios, concentrados.

A decisão do governo de passar para o Tesouro o custo de compensar a Petrobras pelos reajustes mensais do diesel será cara: quase R\$ 5 bilhões. Essa conta será repassada a todos, com mais impostos, mais dívida pública e menos serviços.

Seria diferente se o governo levasse em conta a dinâmica dos custos difusos e benefícios concentrados envolvidos no acordo. A ideia é de Mancur Olson, economista e cientista social, no livro "A lógica da ação coletiva: algumas decisões econômicas afetam grupos de maneira diferente". Mais hábeis, os grupos menores são mais eficientes em apresentar demandas. Grupos bem organizados, como o dos caminhoneiros e transportadoras, coordenam-se mais facilmente em lobbies e ações. Eles têm incentivos para isso. Já os brasileiros que pagarão a conta de forma difusa têm menos incentivos para se organizarem. Na prática, a pauta da minoria domina a da maioria.

A segunda pergunta é: "os caminhoneiros têm motivos para reclamar da alta de preços?" Desde 2017, os combustíveis variam conforme a cotação internacional do petróleo. Sendo que, por motivos diversos, o petróleo subiu no mundo todo. Mas os caminhoneiros sentem mais, pois o gasto com combustível equivale a quase metade do frete.

Subsidiar o diesel poderia, a princípio, beneficiar a economia, por reduzir custos de logística e frete. O problema está na solução encontrada. Na guerra de quem grita mais, o Planalto recuou e reduzirá o preço do combustível. O governo compensará a Petrobras pelo prejuízo de só reajustar o diesel uma vez por mês, além de reonerar a folha de pagamento para 28 setores.

Criou-se um subsídio para um pequeno grupo em troca de maior carga tributária para os demais. O custo do acordo, de R\$ 25 por brasileiro, foi

imposto a todos, mas é disperso. O efeito difuso é incapaz de criar a mesma mobilização.

Além de toda a sociedade pagar esse custo através de impostos, a receita do governo cairá. Vai sobrar para o investimento, que será menor. É uma conta que não fecha. A terceira pergunta é: "como reduzir o preço dos combustíveis e o custo logístico?" Ora, em uma economia livre, se há uma oferta grande de gasolina, o preço tende a cair; se a demanda aumenta, o preço tende a subir. Países como Argentina e Venezuela já tentaram mexer no preço de forma artificial, e não deu certo.

Não que estejamos contra os caminhoneiros. Ao contrário. Como economistas, nos dedicamos a analisar como aumentar o bem-estar. Mas é preciso entender a lógica da formação de preços. Deve-se buscar preços menores pelos caminhos corretos, não por meio de populismo.

E um dos problemas está na gestão. Empresas e setores subsidiados não primam por uma gestão eficiente. O governo não discute seus gastos, apenas busca cobrir um benefício com impostos.

Não pode tudo virar um jogo do "quem grita mais" com cada classe reivindicando sua pauta e chantageando o governo para obter privilégios.

Indivíduos buscando benefícios próprios quando outros pagam esta conta prejudicam a sociedade a longo prazo. Cobrar por um bem o preço que vale ajuda a promover seu uso racional. Não existe almoço grátis. O custo do acordo sobre o diesel terá de ser pago por alguém. Infelizmente, você.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Jeferson Ribeiro

Título: População desaprova ações do governo

Pesquisa mostra também rejeição ao movimento dos caminhoneiros

As ações do governo Michel Temer para tentar dar fim à greve dos caminhoneiros são desaprovadas por 95% da população. Uma pesquisa da Ideia BigData, feita no fim de semana, mostra que a região onde há menos reprovação é o Sudeste, onde 93% dos entrevistados se posicionaram contra as negociações feitas pelo presidente e seus ministros. O estudo revela que a maioria da população (55%) desaprova a paralisação, que tem provocado desabastecimento em todo o país. A pesquisa, obtida pelo GLOBO, ouviu 2.004 pessoas por telefone e mostra ainda forte rejeição (66%) à política de preços da

Petrobras, que leva em conta a cotação internacional do petróleo para reajustar diariamente o combustível entregue às refinarias.

O Ideia BigData perguntou aos entrevistados se eles aprovam a proposta do governo aos caminhoneiros para subsidiar o preço do diesel e, com isso, evitar reajustes de acordo com a cotação internacional do petróleo. Para 58% dos entrevistados o subsídio deveria ser aplicado; 42% desaprovam a medida. O maior índice de apoio está no Norte (65%) e no Nordeste (63%). A maioria é contra no Sul (55%) e no Sudeste (51%). — As pessoas não têm muita noção de como funcionam essa política e os mecanismos de subsídio, mas vêem o governo como responsável por fazer as entregas de que precisam — diz o presidente da Ideia BigData, Maurício Moura, enfatizando que o resultado da pesquisa pode estar relacionado à avaliação negativa que o governo tem em geral.

REJEIÇÃO À GREVE

Em relação ao movimento, a maior rejeição (60%) ocorre nos estados do Sul e do Centro-Oeste, mas há desaprovação em quase todos os estados. No Sudeste, considerada a margem de erro de 2,25%, a população está dividida: 52% desaprovam, e 48% apoiam a greve. No Norte o apoio à greve é maior, mas também por uma diferença pequena: 52% são a favor, e 48% contra. Para Moura, não há como apontar motivos para a diferença nas regiões, mas ele acredita que a desaprovação vai crescer nos próximos dias, porque aumentará o número de pessoas sofrendo efeitos da paralisação: — Muitos apoiam até ficarem sem gasolina. Apesar de o impacto da greve ser maior nos centros urbanos, nas redes sociais ela tem recebido apoio, como mostrou levantamento do Torabit, revelado pelo colunista Lauro Jardim, após analisar mais de 130 mil comentários e concluir que 53% deles eram favoráveis aos protestos. Moura avalia que o cenário identificado nas redes pode estar distorcido porque o perfil de quem faz postagens é de pessoas que apoiam a greve.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Marco Grillo

Título: De carona na greve

Bolsonaro muda de ideia e, após criticar bloqueio de estradas por caminhoneiros, agora diz que é contra multas impostas aos grevistas pelo governo federal

O deputado federal Jair Bolsonaro, pré-candidato do PSL à Presidência, mudou de posicionamento e defendeu, ontem, os caminhoneiros que estão em greve há quase uma semana pedindo a redução do preço do diesel. Na quinta-feira, o

presidenciável havia afirmado que era contrário ao bloqueio de estradas, tática adotada pelo movimento grevista em todo o país. Em mensagem publicada no Twitter, Bolsonaro questionou a aplicação de punições aos caminhoneiros. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) multou motoristas por pararem os caminhões no acostamento, e a Polícia Federal, segundo o ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) pediu a prisão de empresários do setor de transportes que estariam estimulando a greve. — Qualquer multa, confisco ou prisão imposta aos caminhoneiros por (Michel) Temer/(Raul) Jungmann será revogada por um futuro presidente honesto/patriota — escreveu Bolsonaro no Twitter.

MUDANÇA DE DISCURSO

Na noite de ontem, a mensagem já tinha sido curtida quase 22 mil vezes e republicada por mais de cinco mil usuários da rede social. Uma imagem que trazia a mesma mensagem, o nome e a foto do presidenciável também foi distribuída pelo deputado ontem via WhatsApp. Na semana passada, nos primeiros dias de greve, a postura havia sido diferente. Ao ser perguntado sobre o que achava do movimento, Bolsonaro criticou as interrupções no tráfego nas estradas. — Os caminhoneiros sofrem com preço alto dos combustíveis, roubo de cargas, a indústria das multas, as condições das estradas... Eu concordo com quem para o caminhão em casa. Agora, fechar rodovia é extrapolar. Com isso, não dá para negociar — disse o pré-candidato do PSL, que, na ocasião se absteve de opinar sobre qual solução daria para a crise envolvendo o alto preço dos combustíveis.

— Quem tem de dar a solução é o governo, não sou eu. Em outro campo da política, Bolsonaro também mudou o discurso recentemente. O deputado amenizou as resistências em negociar alianças com nomes envolvidos em casos de corrupção, como mostrou O GLOBO na semana passada. Ele reconheceu que não se opõe a conversar com o ex-deputado Valdemar Costa Neto, condenado no mensalão, para atrair o PR para a sua chapa. — Se precisar falar com ele (Costa Neto), eu falo. Quero o (senador) Magno (Malta) como vice. Não vou condenar o PR inteiro? — relativizou. O deputado questionou ainda se apenas ele sofreria essa cobrança, tentando dividir o desgaste com alianças polêmicas feitas pelos adversários. — E os partidos que querem negociar com o Temer? E os que podem caminhar com o PT? Só eu que vou ser cobrado por isso? Após a publicação da reportagem, ele foi ao Twitter e acusou a imprensa de “mentir” ao dizer que ele “acenava para corruptos e condenados”.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor: Ligia Dias Andrade, Leonardo Sodré e Luiz Ernesto Magalhães

Título: Meio feriado forçado

Empresas estimam que só 40% dos ônibus vão circular hoje; muitos serviços não funcionarão

A greve dos caminhoneiros, que chega hoje ao oitavo dia, forçará o Rio a viver uma segunda-feira em clima de meio feriado. Após um fim de semana com falta de ônibus nas ruas, os consórcios conseguiram o apoio das forças de segurança para abastecer parte da frota com óleo diesel. Mesmo assim, o dia não será normal. Em princípio, apenas 40% dos ônibus comuns estarão em circulação para atender a quatro milhões de passageiros. O sistema BRT informou que vai operar com 125 coletivos (35% da frota). O número de ônibus será inferior ao da última sexta-feira, quando 46% dos coletivos rodaram e os moradores da cidade tiveram muita dificuldade para chegar ao trabalho.

Mesmo para assegurar esses 40%, ontem à noite ainda havia problemas de logística: nenhuma carreta carregada de combustível tinha chegado às empresas. Só para o consórcio BRT eram aguardados seis caminhões-tanque. No início da noite, os empresários ainda discutiam com autoridades da Segurança Pública como seria a logística de distribuição ao longo da madrugada de hoje. Com isso, muitos serviços não vão funcionar: as escolas municipais estarão fechadas, assim como boa parte dos colégios particulares e das universidades públicas e privadas. Na Saúde, hospitais da rede pública e particular suspenderam cirurgias que não são de emergência para economizar insumos e dar prioridade aos pacientes internados. A Justiça também anunciou que não haverá expediente.

POUCOS COLETIVOS, TODOS VAZIOS

Ontem, apenas 13% dos ônibus circularam durante o dia e 12% à noite, mesmo assim quase sempre vazios. O sistema BRT pôs apenas 56 coletivos em operação, menos de 20% de sua frota. Mas não houve grandes problemas, porque só saiu de casa quem tinha muita necessidade. As estações do BRT ficaram desertas, assim como as praias e outros pontos mais importantes da cidade. A fiscal de caixa Ana Lúcia Rodrigues do Nascimento saiu mais cedo de casa, em Guaratiba, para trabalhar na Barra. Ao chegar à estação Mato Alto do BRT Transoeste, não precisou esperar muito tempo: — A dificuldade foi maior para chegar aqui na estação, porque vim de van. Hoje tem menos vans rodando, e, por isso, tive que esperar mais um pouco. O BRT veio até antes do que eu esperava. Vou chegar cedo no trabalho, mas é melhor do que me atrasar. Não sabia como estava a situação e preferir saí cedo para me precaver.

A cuidadora de idosos Vanessa Alexandre de Melo, que foi trabalhar nos últimos dois dias de carona com os amigos, também se surpreendeu com o BRT, mas pela ausência de passageiros. — Apesar de ser domingo, por estar rodando pouco ônibus, achei que estivessem lotados. Só que estão mais vazios do que

ultimamente. Está dando até para viajar sentado, tem muitos lugares — disse. Na Rodoviária Novo Rio, as empresas só liberavam os ônibus quando eles lotavam, o que provocou muitos atrasos. A falta de transporte atingiu também outros municípios da Região Metropolitana. Na Baixada, dez empresas que operam 259 linhas estão com dificuldades para obter diesel. Os coletivos da Viação Flores, uma das principais da região, sequer circularam ontem.

Da frota de 484 carros, apenas cem vão rodar hoje nas linhas que fazem integração com o trem e o metrô. Em relação aos problemas de abastecimento, o governo do estado informou à noite que está em condições de fornecer escolta policial para normalizar todos os serviços. — O importante é que o combustível seja distribuído de maneira uniforme entre os consórcios, de forma que todas as empresas possam atender ao maior número de passageiros — disse o presidente do Rio Ônibus, Claudio Callak.

BRT COM 40 ESTAÇÕES FECHADAS

No caso do BRT, que chegou a suspender as operações ao longo de quase todo o dia de sábado, também será mantido hoje o esquema de emergência implantado na semana passada. Das 135 estações, 40 permanecerão fechadas. O corredor Transoeste não vai operar no trecho entre Campo Grande e Santa Cruz, e o Transcarioca manterá fora de operação as estações entre Madureira e o Aeroporto Internacional Tom Jobim. O metrô vai manter sua rotina. A Supervia continuará com restrições de horários nos ramais de Guapimirim e Vila Inhomirim, onde as locomotivas ainda são movidas a diesel e sequer circularam no fim de semana. As barcas também terão a rotina afetada. Suspensa no fim de semana, a linha Praça 15-Niterói será retomada hoje.

No entanto, as partidas ocorrerão a cada 20 minutos. Normalmente, o intervalo é de dez minutos no sentido de maior demanda: Rio (pela manhã) e Niterói (no fim da tarde). Algumas viagens nos trechos Charitas- Praça Quinze e Cocotá- Praça Quinze foram suprimidas para poupar combustível. Até segunda ordem, a Comlurb manterá a rotina dos roteiros da coleta de lixo domiciliar. No sábado, a empresa conseguiu uma liminar que garante o abastecimento da frota na Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e acesso livre ao Centro de Tratamento de Resíduos de Seropédica, para onde são levadas quase nove mil toneladas de lixo diárias produzidas na cidade.

Até anteontem, os caminhões estavam descartando resíduos nas cinco estações de transferência espalhadas pelo Rio. Mas os veículos não conseguiam acesso ao aterro de Seropédica, devido a bloqueios de grevistas. A reativação do aterro de Gramacho, que poderia servir como depósito provisório do lixo, como chegou a ser anunciado pelo prefeito Marcelo Crivella no sábado, só acontecerá em último caso. A Cedae informou que o abastecimento de água para a Região

Metropolitana está garantido, porque a empresa conseguiu receber produtos químicos para tratamento na estação do Guandu.

Em relação ao abastecimento de postos de gasolina do Rio, ainda não há previsão de quando a situação será normalizada, porque os estoques estão zerados. E, mesmo quando o fornecimento for normalizado, vai demorar para a rotina ser restabelecida. No caso de repartições públicas, o governo do estado e a prefeitura decidiram mantê-las funcionando, como em dias comuns. Em uma tentativa de acabar com a greve, o governador Luiz Fernando Pezão disse que a Assembleia Legislativa (Alerj) deve votar amanhã o projeto para reduzir a alíquota de ICMS do diesel de 16% para 12%, cumprindo acordo que firmou na semana passada com líderes dos caminhoneiros.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor: Lígia Dias Andrade E Luiz Ernesto Magalhães

Título: Escolas municipais não abrem; hospitais suspendem cirurgias

Estoques de sangue estão baixos; PF será acionada se houver mortes, diz secretário

Com estoques de merenda quase zerados, a prefeitura decidiu ontem suspender as aulas hoje nas 1.537 escolas onde estudam 655 mil alunos. As creches do município também não vão abrir, assim como boa parte dos colégios particulares e das universidades públicas e privadas. Na rede estadual, o governador Luiz Fernando Pezão decidiu manter as escolas abertas. Os problemas de transporte levaram ainda os hospitais da rede pública e privada a suspender as cirurgias eletivas, programadas com antecedência. Na rede municipal, por determinação do prefeito Marcelo Crivella, nenhuma unidade terá cirurgias não emergenciais, assim como alguns dos mais importantes hospitais particulares, como o Samaritano, a Casa de Saúde São José e as unidades da Unimed Rio.

Na rede estadual, a Secretaria de Saúde informou que cada unidade vai avaliar a necessidade de suspender as cirurgias eletivas a partir de hoje. Segundo a pasta, os hospitais estão recebendo medicamentos, mas os estoques de sangue estão baixos. Ontem, até o fim da manhã, apenas três doadores haviam comparecido ao Hemorio. — Estamos monitorando a situação 24 horas por dia. Todas as nossas unidades estão em funcionamento, mas, com os baixos estoques de sangue, precisamos priorizar as cirurgias de emergência. Quem morar ou trabalhar próximo ao Hemorio e puder doar sangue vai nos ajudar a salvar vidas — disse o secretário de Saúde, Sérgio Gama.

O interventor na Segurança do Rio, general Braga Netto, advertiu que, se houver morte de pacientes por falta de sangue, oxigênio e outros insumos nos hospitais, a Polícia Federal será acionada para tomar as medidas legais: — Por exemplo, se morrerem pessoas no hospital por motivo de impedimento da chegada de combustível de gás, oxigênio. Estamos com problemas de hemodiálise e sangue. Isso tudo tem de ser observado. A decisão de fechar as escolas municipais foi anunciada por Crivella após reunião com técnicos de diversos órgãos, no Centro de Operações Rio, na Cidade Nova. Ao longo do dia, haverá uma nova avaliação da situação, mas o prefeito não descarta manter as escolas fechadas a semana inteira. A rede já não abriria na quinta (feriado) e na sexta-feira.

ESCOLAS ESTADUAIS ABERTAS

No estado, o secretário de Educação, Wagner Viter, disse que a maior parte das escolas tem alimentos no estoque para a preparação de merenda. As que não têm poderão fazer adaptações no cardápio ou comprar produtos. Na rede particular, o Sindicato dos Estabelecimentos de Educação Básica do Município (Sinepe Rio) informou que a decisão de abrir ou não será de cada instituição. A Rede Pensi, por exemplo, que conta com 11 mil alunos no estado, informou que não haverá aulas hoje.

— Cada escola tem características próprias. Apesar das dificuldades decorrentes da paralisação, temos informações de que varias instituições irão abrir suas portas — disse José Carlos Portugal, presidente do Sinepe Rio. A secretaria municipal de Saúde informou que, por dificuldades com transporte, cerca de 30% dos funcionários, principalmente nas áreas de apoio, têm faltado aos plantões. Há problemas também na alimentação dos pacientes internados. O órgão teve de fazer adaptações nos cardápios. Por enquanto, a rotina de UPAs e clínicas da família está mantida. No entanto, o esquema será avaliado ao longo do dia. Os medicamentos em estoque ainda são suficientes para manter a demanda.

— Talvez a gente precise fazer uma campanha de doação de sangue. Se necessário, vamos avisar à população. Com essa crise, graças a Deus as emergências diminuíram: menos carros nas ruas, menos acidentes — disse Crivella. Segundo balanço da Secretaria de Segurança, a Central de Escolas realizou desde quinta-feira, 160 escoltas de caminhões de combustível. Foram feitos acompanhamentos para abastecer Comlurb, Cedae, BRT, Petrobras, ônibus, aeroportos, órgãos de saúde e forças de segurança pública, entre outros.

A Central de Escolas funciona no Centro Integrado de Comando e Controle (CICC), na Praça Onze, onde está instalado o Gabinete de Gestão de Crises.

Pezão reafirmou ontem que negocia com líderes do movimento para tentar garantir a normalização do abastecimento no estado. O governador acredita que consiga a suspensão da greve no Rio após a aprovação, na Alerj, de projeto de lei que restabelece a alíquota de 12% do ICMS para o óleo diesel no estado. A votação na Alerj está prevista para amanhã.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor:

Título: Universidades públicas e particulares do Rio não têm aulas hoje

UFRJ, Uerj, UFF e UFRRJ vão manter funcionando apenas as atividades essenciais

Quatro universidades públicas no Rio decidiram cancelar as aulas de hoje por causa dos reflexos da paralisação dos caminhoneiros. UFRJ, Uerj, UFF e UFRRJ anunciaram que a greve afetou serviços essenciais para o atendimento e a manutenção das cidades universitárias. Instituições particulares, como a Estácio, também não vão funcionar hoje. A reitoria da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) informou que as aulas dos cursos de graduação e pósgraduação foram suspensas em todas as unidades.

Em Niterói, o reitor da Universidade Federal Fluminense (UFF), Sidney Mello, anunciou o cancelamento das aulas desta segunda-feira e disse que apenas as atividades consideradas essenciais serão mantidas. "O impasse nas negociações entre governo e caminhoneiros vem aprofundando, sobremaneira, o desabastecimento de alimentos e combustíveis pelo país. Há um impacto direto na mobilidade urbana, na segurança pública e no funcionamento adequado das instituições", afirmou ele, em nota.

A Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj) afirmou em nota que está acompanhando a greve. "Considerando o aprofundamento da grave crise de mobilidade urbana provocada pela escassez de combustíveis, a reitoria da Uerj resolveu suspender as atividades da universidade nesta segunda-feira, exceto para as atividades consideradas essenciais".

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor:

Título: Hospital Pedro Ernesto, da Uerj, cancela as internações

Em Nova Iguaçu, unidade da Posse não fará operações programadas

O Hospital Universitário Pedro Ernesto, ligado à Uerj, suspendeu novas internações eletivas. O motivo, segundo comunicado enviado pela direção geral, é a "atual situação de abastecimento do Hupe, em especial de oxigênio, eletricidade, água e comida". O hospital informou, porém, que poderá haver "internação em casos graves ou cirúrgicos, conforme necessidade, quando for considerada estratégica para saúde da população". Por enquanto, estão mantidas no Pedro Ernesto as cirurgias eletivas que já estão marcadas.

Caso elas tenham que ser canceladas, a direção pede que todo o quadro de servidores esteja presente e que as salas sejam convertidas para atender urgências. "Isto permitirá dar alta mais precoce a pacientes já internados ou servir de retaguarda a outras unidades", diz a nota. O Hospital Geral de Nova Iguaçu, na Posse, informou que suspendeu as cirurgias eletivas para manter o atendimento na emergência e dos pacientes internados.

Também está havendo remanejamento de funcionários para que os plantões estejam completos. Até o momento, não há falta de insumos ou medicamentos, mas a situação pode se agravar a partir de amanhã. A Maternidade Mariana Bulhões enfrentará problemas a partir de amanhã se não receber os insumos.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor:

Título: Tribunais do Rio fecham hoje; Defensoria Pública adia evento

Prazos de processos físicos e eletrônicos estão suspensos no estado

O Judiciário do Rio não terá expediente hoje por causa da falta de combustíveis provocada pela greve dos caminhoneiros. O presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJ-RJ), desembargador Milton Fernandes de Souza, suspendeu todas as atividades nos Fóruns da capital e do interior, e ainda os prazos dos processos físicos e eletrônicos em todo o estado.

De acordo com o TJ, os advogados e servidores estão com dificuldades de deslocamento: "O ato executivo 146/2018 foi publicado em razão dos transtornos causados nos transportes público e particular, devido à escassez de combustíveis provocada pela greve geral dos caminhoneiros, de proporção nacional, amplamente divulgada pela mídia. Tais transtornos estão dificultando o deslocamento de advogados e jurisdicionados aos fóruns deste estado", informou o tribunal.

O Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (TRT-TJ) também suspendeu o expediente interno e externo em todo o estado. Com isso, como no TJ, os

prazos dos processos físicos e eletrônicos ficam suspensos. O ato 97/2018 foi editado levando em conta as dificuldades de locomoção. Para evitar a perda de direitos, as medidas de caráter urgente serão resolvidas pelo juízo do plantão do Judiciário.

SEMINÁRIO ADIADO

Já a Defensoria Pública do Rio informou que adiou o seminário "A quem serve a Constituição? Medidas de Exceção, Criminalização dos Movimentos Sociais e Direito de Resistência", previsto para acontecer hoje, em sua sede. O evento, em parceria com movimentos sociais de luta pela moradia, tem como objetivo debater as consequências de projetos de lei em tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal que, se forem aprovados, vão criminalizar os movimentos sociais que têm como foco as ocupações urbanas e rurais. Entre os convidados estava o ator Danny Glover, embaixador da ONU para os Direitos Humanos e Questões Raciais, que ontem teve de abreviar uma visita à Rocinha por causa de mais um tiroteio na favela.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor:

Título: Angra decreta estado de emergência

Crise põe em risco plano de fuga em caso de acidente nuclear

O prefeito de Angra dos Reis, Fernando Jordão, decretou ontem situação de emergência pública. Segundo ele, a crise de desabastecimento de combustível comprometeu vários serviços e pôs em risco a execução do plano de emergência das usinas nucleares Angra I e Angra II, que ficam na cidade. O plano estabelece as rotas de fuga da cidade em caso de acidente nuclear, mas todos os postos de abastecimento estão sem combustíveis. Segundo a prefeitura, a manutenção dos serviços de defesa civil e de saúde do município também estão ameaçados.

— Tive que decretar estado de emergência em Angra dos Reis, porque nós não temos mais combustíveis, e a empresa (de ônibus) Bonfim reduziu sua frota para atender à população. Além disso, nós temos duas usinas nucleares e não vamos ter plano de emergência nenhum funcionando sem combustível — disse o prefeito. Segundo Jordão, se Angra não tiver prioridade no abastecimento para manter o plano de emergência das usinas nucleares, será pedido o desligamento de Angra I e Angra II.

Com o desabastecimento, serviços como o transporte coletivo de passageiros, a coleta de resíduos sólidos, a segurança urbana, a defesa civil e o transporte marítimo ficaram bastante comprometidos. Este último é muito utilizado para levar serviços básicos até os moradores das ilhas e das comunidades da Ilha Grande

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura, Cristiane Jungblut, Aguirre Talento, Marco Grillo e Tiago Dantas

Título: Ainda mais concessões

Governo congela preço do diesel por 60 dias e promete medida provisória para caminhoneiros

-Brasília- No sétimo dia de paralisação dos caminhoneiros, o governo decidiu ceder ainda mais aos pedidos da categoria. Após reunião realizada no Palácio do Planalto com caminhoneiros, o presidente Michel Temer anunciou uma redução no preço do diesel de R\$ 0,46 por litro na bomba e que o preço do produto seguirá congelado por 60 dias, o dobro do prazo previsto no acordo anunciado na última quinta-feira, que não surtiu efeito. Numa nova tentativa de encerrar a greve, Temer anunciou que serão editadas três medidas provisórias (MPs), o que garante a entrada em vigor em caráter imediato.

— Nós fizemos nossa parte para perdoar problemas e sofrimentos. As medidas que acabo de anunciar, repito, atendem a praticamente todas as reivindicações que nos foram apresentadas. Por isso eu quero manifestar a minha plena confiança, a confiança do governo num espírito natural de responsabilidade, de solidariedade e de patriotismo de cada um daqueles caminhoneiros que servem ao nosso país — disse Temer.

Durante o pronunciamento do presidente, houve painelaços e gritos de "Fora, Temer" em vários estados do país. No Rio, moradores bateram painelas em bairros da Zona Norte, como a Tijuca, e da Zona Sul, como Leme e Laranjeiras. Em Santa Catarina, moradores de Balneário Camboriú bateram painelas e foram às janelas protestar contra Temer — o registro foi publicado em vídeo no Twitter. Em São Paulo, moradores fizeram barulho com apitos e vuvuzelas.

Para chegar a uma redução de preço de R\$ 0,46 por litro, o governo vai reduzir o PIS/Cofins e a Cide, embora não tenha dado detalhes de qual será a redução. Além disso, a conta inclui ainda o esforço de redução de preço da Petrobras, que será compensada pelo período com desconto. Depois dos 60 dias, os reajustes do produto passarão a ser mensais.

IMPACTO DE R\$ 10 BILHÕES PARA O GOVERNO

Segundo o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, o conjunto de medidas adotadas pelo governo terá impacto de R\$ 10 bilhões. Marun afirmou que o governo irá criar um crédito extraordinário para dar um desconto equivalente a anular as alíquotas do PIS/Cofins e da Cide, que era uma reivindicação dos caminhoneiros. A fonte dos recursos será detalhada hoje pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia.

— Optamos por produzir os efeitos no (preço) do óleo diesel à redução a zero do PIS/Cofins e da Cide. Nós utilizamos isso para indenizar a Petrobras no sentido de que esse valor seja descontado do preço do diesel — disse o ministro.

— Nós cedemos, compreendemos, entendemos o pleito da sociedade.

O pacote tem outras medidas. Uma medida provisória vai determinar a suspensão da cobrança do eixo suspenso para caminhões em todas as rodovias. Atualmente a regra tem sido aplicada apenas em rodovias federais.

O governo incluiu ainda uma medida para estabelecer uma tabela mínima para o do frete, assunto que vinha sendo debatido no Congresso. Além disso, uma MP vai reservar 30% dos fretes da Conab para caminhoneiros autônomos.

A decisão de enviar tudo por MP, que tem força de lei, ocorre porque as lideranças do movimento disseram que só sairão das ruas com medidas no papel.

Além disso, não haverá reoneração de folha de pagamento no setor de transporte de carga: — O governo está assumindo sacrifícios no orçamento. E honrará esse custo sem nenhum prejuízo para a Petrobras — afirmou o presidente. — Cada caminhoneiro poderá planejar melhor seus custos e o valor do frete. É a chamada previsibilidade.

Temer confirmou que as medidas do acordo frustrado, anunciado quinta-feira, continuam válidas.

A corrida para fechar um acordo ainda no fim de semana visava a evitar que o país iniciasse uma segunda semana de paralisação. Ao longo dos últimos sete dias, o país enfrentou sinais de caos, com desabastecimento, escassez de transporte público, cancelamento de voos, danos à indústria, falta de medicamentos, inclusive dos considerados essenciais.

O presidente do Congresso, senador Eunício Oliveira (MDB-CE) tem participado diretamente das negociações. Ontem, ele fez críticas à política de preços da Petrobras, que repassa ao consumidor as flutuações nas cotações do dólar e do petróleo. A Federação Única dos Petroleiros (FUP) convocou uma paralisação de 72 horas para quarta-feira. Eles também criticam a política adotada pela estatal.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura

Título: Saída foi buscar liderança regional para nova oferta

Ação foca nas demandas de motoristas em pontos de protesto de maior resistência

-Brasília- Com o agravamento da crise de abastecimento no país e sem ver sinais de que a greve dos caminhoneiros caminhava para o fim, o Palácio do Planalto passou a procurar lideranças regionais da categoria para tentar resolver o problema. Após fechar acordo frustrado na quinta-feira ao negociar com movimentos nacionais ignorados pelos profissionais do setor, a estratégia do governo foi abrir diálogo com coordenadores específicos do movimento.

A ação foca especialmente nos motoristas que estão à frente dos pontos de protesto com maior resistência ou considerados estratégicos pelo gabinete de crise montado pelo governo federal. Na esteira das negociações comandadas pelo governador de São Paulo, Márcio França, o Palácio do Planalto percebeu que não conseguiria avançar em acordo com lideranças tradicionais e partiu para buscar outros grupos.

Emissários do governo localizaram, por exemplo, coordenadores de bloqueios nas vias que dão acesso às refinarias da Petrobras. E também procuraram liberar estradas necessárias para manter o fornecimento de insumos médicos, como oxigênio e gás, ou químicos para tratamento de água. Alguns desses coordenadores participaram de reuniões no domingo no Palácio do Planalto. Com outras lideranças, os contatos é mantido por telefone.

O plano, que começou na sexta-feira, porém, se mostrou insuficiente para liberar as rodovias. Aeroportos e postos continuaram sem combustível suficiente para normalizar a situação. A sinalização das lideranças foi de que só haveria desmobilização se o governo cedesse e publicasse todas as promessas feitas nas reuniões no Diário Oficial da União.

Apesar da proliferação de reivindicações e lideranças organizadas, o governo avaliou que a redução do preço do diesel, a tabela mínima de preço do frete e a

suspensão da cobrança de pedágio para eixo suspenso une a categoria. Com os dados em mãos, passou a prometer solução para os problemas apresentados pelos caminhoneiros e, sem saída, negociou a edição de medidas provisórias.

Antes de retomar a negociação focando nos autônomos, o governo usou como estratégia endurecer o discursos contra as empresas de transporte e acusá-las de locaute (que ocorre quando os próprios patrões fazem greve, o que é ilegal).

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Elisa Martins e Sérgio Roxo

Título: Falta de liderança formal complica acordo

Participantes de reuniões com representantes de governos são indicados por grupos formados no WhatsApp

-São Paulo- A ausência de uma liderança formal pode complicar o desfecho das negociações com o governo para encerrar as paralisações dos caminhoneiros. O caráter difuso dos protestos que tomaram o país ficou evidente na reunião de ontem entre representantes da categoria e o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), que terminou sem acordo. Houve divergência entre os participantes do encontro e surgiram demandas novas em relação a um encontro que havia acontecido na véspera, segundo aliados do governador.

— O problema é que você negocia com dois e depois falam que um terceiro também precisa ser consultado para validar o que foi combinado. Acaba ficando inviável — contou um dos participantes da reunião organizada por França na sede do governo paulista.

As lideranças que comparecem às reuniões são escolhidas entre os grupos concentrados nas estradas. Há um revezamento, e as demandas dos caminhoneiros são reforçadas entre os grupos de WhatsApp, divididos por regiões. A dificuldade de um acordo acontece porque os grupos nas estradas não se sentem representados pelas associações em Brasília. E, mesmo entre os grupos de São Paulo, há discordâncias.

SINDICATOS PERCORREM PONTOS DE CONCENTRAÇÃO

Alguns grupos no WhatsApp convocam a adesão da população a uma greve hoje, o que não é visto com bons olhos por correntes mais favoráveis a um acordo que leve ao fim da greve.

De acordo com França, foram chamados para a reunião de ontem "nove representantes de grupos que estão em cada uma das pontas diferentes do estado de São Paulo! Outros caminhoneiros foram ao local para dar apoio. A entrada no Palácio dos Bandeirantes, sede do governo paulista, era controlada por uma lista. Um grupo de motoristas que transportam caçambas, conhecidos como caçambeiros, também apareceu. O governador afirma que as lideranças que participaram do encontro tinham representatividade porque, em uma reunião na véspera, haviam se comprometido a reduzir as paralisações em 90% e isso aconteceu.

— Hoje não tem mais uma liderança formal, naquele formato sindical, em que falando com um está falando com todo mundo. É uma liderança de WhatsApp, de Facebook, de comunicação direta. Mas tem efetividade.

França acredita que os líderes têm um "controle razoável" das manifestações, mas reconhece que pode haver problema com os grupos que mantêm os 10% restantes de paralisações em São Paulo.

— No meio desses 10%, tem de tudo. Pode ser que um pessoal fale eu não vou sair daqui porque quero intervenção militar.

Um dos presentes ao encontro em São Paulo se identificou como José Roberto (se recusando a informar o sobrenome), se dizia representantes dos autônomos e fazer parte da ANTB (Associação Nacional de Transporte do Brasil). A entidade possui um site simples na internet e tem sede em Santo André, no ABC paulista. Ele relatou ter sido contatado para a reunião por "pessoas que sabem da sua liderança". Mas se recusou a dizer quem o localizou, se limitando a informar que não foram funcionários do governo.

As propostas em reuniões com o governo costumam ser passadas entre os grupos de WhatsApp, mas lideranças informais reconhecem a dificuldade em responder por todos os grupos espalhados pelo país.

Membros de sindicatos têm percorrido discretamente os pontos de concentração de caminhoneiros nas estradas buscando o apoio de lideranças e a presença em reuniões oficiais. Desde o início da greve, caminhoneiros têm dito que os sindicatos representam as transportadoras, mas não têm influência nas estradas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Elisa Martins

Título: Em SP, motoristas resistem mesmo após proposta

Grupo troca de lugar, mas diz que só sai se reivindicações forem atendidas

-São Paulo- Depois de três dias sem tomar banho, parado no Rodoanel de São Paulo, o motorista Sivanildo Rodrigues deslocou seu caminhão para a rodovia federal Régis Bittencourt na noite deste sábado. Diz que, assim como outros caminhoneiros, foi escoltado pela Tropa de Choque da Polícia Militar, que teria orientado os grevistas a liberarem a pista.

Com o Rodoanel livre, os motoristas dizem que estão se reagrupando nas estradas federais de São Paulo, mas que não desistiram da paralisação.

— A polícia falou que era para deixar lá (o Rodoanel, via estadual) livre. Mas ainda não dá para seguir viagem. Só mudamos de lugar — diz ele.

BANHEIROS QUÍMICOS

O governo de São Paulo pediu, no sábado, que os caminhoneiros liberassem o tráfego nas vias estaduais. Em troca, o governador Márcio França (PSB) se comprometeu a suspender o pedágio do eixo suspenso, cancelar multas dadas nos últimos dias aos motoristas parados em bloqueios e fiscalizar postos de combustível para garantir que o desconto de 10% no diesel anunciado quinta-feira pelo governo federal chegaria às bombas.

A pressão também recaiu sobre os motoristas nas vias federais, como a Régis Bittencourt, mas os motoristas afirmam que só saem com suas demandas atendidas. Entre sábado e domingo, porém, os caminhoneiros liberaram as vias e pararam seus veículos no estacionamento.

— O que fizemos foi movimentar os carros. Ir mais para o acostamento, tentar acomodar nos postos de gasolina — diz Cristiano Oliveira, parado com seu caminhão na estrada desde a semana passada. — Ninguém está aqui porque gosta. Minha família está em casa, eu estou aqui. Mas é uma necessidade. Cresci em um caminhão.

Os bloqueios com cones na Régis Bittencourt ficaram menos ostensivos em comparação aos dias anteriores. As faixas da rodovia foram liberadas, ao contrário de outros dias, em que o trânsito passava em apenas uma via, com períodos de acesso totalmente bloqueado. Mas a quantidade de caminhões no acostamento ainda forma uma longa fila.

Em alguns bloqueios, banheiros químicos foram colocados para atender os motoristas. Voluntários continuam levando doações, algumas delas patrocinadas por transportadoras, como O GLOBO mostrou na sexta-feira. Motoristas também improvisam com churrasco na beira da estrada e fogueira à noite, para esquentar do frio.

— Agora depende do Temer. Foi ele que começou isso aqui. O Rodoanel só foi liberado porque conversamos com a polícia ontem e pediram que liberássemos a via. Mas ninguém sai — diz Rodrigo Teixeira, nomeado um dos porta-vozes informais do grupo em São Paulo.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Em Seropédica grevistas recebem apoio de estudantes e familiares

Grupo de universitários se reuniram em rede social para entregar alimentos

-SEROPÉDICA- Seja nas buzinas e palavras de apoio dos motoristas ou nas doações de alimentos e água, quem passa ou para no km 204 da Rodovia Presidente Dutra, em Seropédica, na Baixada Fluminense, tem demonstrado apoio à greve dos caminhoneiros. Apesar de ter afetado serviços básicos, manifestantes garantem que vão continuar parados até que reivindicações sejam atendidas.

Na manhã de ontem, um grupo de 15 universitários da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) levou sanduíches, café, água e materiais de higiene pessoal. Os estudantes se reuniram num grupo formado no Facebook.

— A gente quer montar um centro de apoio no Centro, em Seropédica. Quem não puder vir aqui leva até lá e a gente traz durante a semana — garantiu a estudante de Veterinária Naira Brum, de 31 anos.

Em Seropédica, a fila de caminhões e carretas chega a quase um quilômetro. Dentro do pátio de um posto de gasolina, mais veículos estacionados. Caminhoneiros arriscam números: 500, mil, dois mil. Enquanto governo e categoria não chegam a um denominador comum, o pátio virou um acampamento.

Alguns profissionais estão com a família. Como o baiano Rogério dos Santos, de 32 anos. Ele estava com a mulher, Janaína, e a filha, Hester, de apenas 4 anos, quando soube da paralisação e seguiu para Seropédica.

— Tinha acabado de deixar carga de bananas em São João de Meriti, quando soube que ia parar. Quase sempre viajo com elas porque aí não tem saudade. A Hester só sente falta de criança para brincar.

R\$ 1 MIL SÓ DE PEDÁGIO

João Souza Cardoso Neto, de 65 anos, é caminhoneiro há 46 anos. O paranaense transporta tubos de PVC para o Rio duas vezes por semana. Ele participou de uma paralisação em 1996.

— Em 1996, foram dois dias. Foi pela redução do combustível, mas a negociação foi rápida. A redução foi bem menor (do que foi pedido). Essa é a maior de todas e vamos ficar até o fim.

Gidásio Gomes de Queiroz, de 54, caminhoneiro há 29, vem de Paranavaí, no Paraná, ao Rio toda semana trazer carga de farinha. Ele disse que gasta R\$ 1 mil só de pedágio quando vem ao Rio: — De diesel, são quase R\$ 4 mil só para chegar ao Rio. O caminhoneiro não aguenta mais.

Entre as cargas de veículos estacionados, há iogurte, carne, peixe. Na Dutra, em Seropédica, caminhões com medicamentos, carga viva, lixo hospitalar, ambulâncias, ônibus e carros de passeio trafegavam sem problemas. (Cintia Cruz)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Companhias aéreas cancelam 28 voos por falta de combustíveis nos aeroportos de todo país

Dez terminais administrados pela Infraero permaneciam sem combustível

-Brasília- No sétimo dia de paralisação dos caminhoneiros, caiu o número de voos cancelados devido à falta de combustível nos aeroportos. Em todo o país, ontem, foram cancelados 28 voos. A maior parte foi registrada pela Azul (10), seguida por Latam e Avianca, ambas com nove cancelamentos. A Gol não teve voos cancelados.

O número é bem menor que o registrado no sábado, quando mais de cem voos foram cancelados. Para hoje, a Avianca já anunciou o cancelamento de quatro voos (os de ida e volta entre Brasília/Recife e Guarulhos/Fortaleza).

Dez aeroportos administrados pela Infraero permaneciam sem combustível no início da noite de ontem. Três desses terminais são em capitais: João Pessoa (PB), Maceió (AL) e Aracaju (SE). Os aeroportos de Campina Grande (PB), São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Juazeiro do Norte (CE), Joinville (SC) e Pampulha (MG) também ficaram sem querosene de aviação.

"Os aeroportos estão abertos e têm condições de receber pousos e decolagens. Nos terminais em que o abastecimento está indisponível no momento, as

aeronaves que chegarem só poderão decolar se tiverem combustível suficiente para a próxima etapa do voo" informou a Infraero.

Combustível com escolta

Os aeroportos de Recife (PE), Vitória (ES), Petrolina (PE) e Goiânia (GO) receberam combustível entre sábado e ontem. Entre os terminais que recebem querosene de aviação normalmente estão os aeroportos do Galeão e Santos Dumont, no Rio, e Congonhas e Guarulhos, em São Paulo.

Terceiro maior do país, o aeroporto de Brasília recebeu dez caminhões para abastecimento, ontem à noite, escoltados pela polícia. Isso representa 18% das reservas do terminal. O aeroporto recebe todos os dias uma média de 20 caminhões tanque com o querosene. No entanto, desde o início da greve dos caminhoneiros, apenas 20 caminhões conseguiram chegar ao terminal. O desabastecimento provocou o cancelamento de 132 voos, entre pousos e decolagens, desde sexta-feira.

De acordo com as companhias aéreas, a orientação é para que os passageiros busquem informações com as companhias aéreas antes de irem aos aeroportos. A Azul informou que disponibiliza o cancelamento ou a remarcação do bilhete para voar até 31 de maio para os clientes impactados pela greve. A Latam disse que não mede esforços para mitigar os impactos aos passageiros. A Avianca disse que acompanha o cenário de perto e está focada em minimizar os impactos a fim de garantir a segurança das operações e o melhor atendimento aos clientes. (Manoel Ventura)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Marco Grillo e Tiago Dantas

Título: Discurso de Temer é recebido com panelaço

Moradores protestam contra o presidente em cidades como Rio, São Paulo, Recife e na capital federal

-Rio e São Paulo- Durante o pronunciamento em que o presidente Michel Temer anunciou a redução no preço do diesel, houve panelaço e gritos de "Fora, Temer" em vários estados do país. No Rio, moradores bateram panelas em bairros da Zona Norte, como a Tijuca, e da Zona Sul, como Leme e Laranjeiras. Em Santa Catarina, moradores de Balneário Camboriú bateram panelas e foram às janelas protestar contra Temer — o registro foi publicado em vídeo no Twitter.

No Recife, moradores da Boa Viagem bateram panelas, assim como em Vila Velha, no Espírito Santo. Também houve registros em Brasília, Goiânia, Florianópolis, Porto Alegre e Curitiba.

Durante o pronunciamento, Temer fez um apelo aos caminhoneiros para que encerrem a paralisação, lembrando que o governo se mostrou disposto a negociar ao longo de toda a semana e que fez mais concessões aos pedidos, que terão impacto fiscal.

ASSUNTO NAS REDES SOCIAIS

Diversas regiões de São Paulo registraram panelaços durante o pronunciamento do presidente Michel Temer sobre a greve dos caminhoneiros. Moradores da cidade bateram panela e fizeram barulho com apitos e vuvuzelas enquanto o presidente falava em rede nacional de televisão sobre propostas para tentar acabar com a manifestação.

Os panelaços aconteceram em várias regiões da cidade: Bela Vista, Consolação (centro), Paraíso, Jardins (Zona Sul), Ipiranga, Mooca (Zona Leste), Santana (Zona Norte), Pompeia, Perdizes (Zona Oeste). Ao longo da noite, inter-nautas usaram as redes sociais para postar informações de panelaços na cidade.

Em Brasília houve panelaço na cidade satélite de Águas Claras.

Além de dar início a um panelaço por todo o país, o pronunciamento de Temer virou um dos principais assuntos das redes sociais na noite de ontem. O valor de "R\$ 0,46" que foi a redução anunciada para o preço do diesel por 60 dias, entrou na lista de assuntos mais comentados no Twitter entre os brasileiros. Houve usuários reclamando de a queda não ser extensiva aos preços da gasolina e do gás de cozinha e mensagens com receio de que a diminuição na arrecadação provocada pelo congelamento do preço seja compensada com o aumento de outros impostos.

NÃO É A PRIMEIRA VEZ

No ano passado, Temer também foi alvo de protestos quando foi à televisão se defender das acusações de corrupção que surgiram depois da delação dos executivos da JBS. Houve diversos episódios de panelaço também durante o segundo mandato de Dilma Rousseff, que foi reeleita em 2014 e sofreu impeachment em 2016.

Ao longo da última semana, a paralisação dos caminhoneiros provocou desabastecimento em diversas cidades do país. Serviços públicos como transporte urbano e atendimento em hospitais foram prejudicados. Diversos

segmentos industriais têm reclamado dos efeitos da paralisação, como a indústria de veículos, de alimentos, de comércio eletrônico, entre outros.

De outro lado, a reação ao protesto não é unânime. Ontem, em Seropédica, um grupo de 15 estudantes da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) se organizou por meio de um grupo no Facebook para levar comida aos caminhoneiros. Caso o movimento continue, eles pretendem voltar a levar alimentos aos manifestantes.

Mesmo depois da tentativa de acordo feita pelo governador de São Paulo, Márcio Franca, que prometeu acabar com a cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso e retirar multas, parte dos caminhoneiros continuou a ocupar a Rodovia Régis Bittencourt. Muitos deles seguiam acompanhados da família. Como O GLOBO mostrou na última sexta-feira, algumas doações levadas por voluntários aos grevistas eram patrocinadas por empresas transportadoras. (Colaboraram Elisa Martins e Cintia Cruz)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Pollyanna Brêtas, Regiane Jesus E Luciana Casemiro

Título: Mais de 64 milhões de aves morrem de fome

Feiras sofrem com desabastecimento de produtos, e preços disparam. Para analistas, greve afeta inflação

O desabastecimento gerado pela greve dos caminhoneiros levou à morte de mais de 64 milhões de aves adultas e filhotes nas granjas em todo país. Os bloqueios dos manifestantes têm impedido que a ração chegue às fazendas em quantidade suficiente para alimentar os animais, segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). A paralisação também tem prejudicado o abate das aves, que já não encontram condições "minimamente aceitáveis de espaço!

A associação diz que há risco de um bilhão de aves e 20 milhões de suínos morrerem nos próximos dias e de os preços subirem. Além disso, por falta de condições de transporte, milhares de toneladas de alimentos estão ameaçadas de perderem prazo de validade, enquanto o consumidor já enfrenta a escassez de produtos, alertou a associação. Nos cálculos da ABPA, 167 unidades frigoríficas de aves e suínos estão paradas. Mais de 234 mil trabalhadores estão com atividades suspensas.

A situação é dramática não só para o mercado nacional. Aproximadamente 100 mil toneladas de carne de aves e de suínos deixaram de ser exportadas na

última semana. O impacto na balança comercial já é estimado em US\$ 350 milhões, segundo a ABPA.

PREÇOS SOBEM

Enquanto isso, no Rio, os supermercados e as feiras livres também sofrem com a falta de produtos alimentícios, e os preços dos itens que sobraram nas prateleiras dispararam. Na feira de domingo, no bairro da Tijuca, na Zona Norte da cidade, metade das barracas dos feirantes não foi montada.

O quilo da tangerina estava sendo vendido a R\$ 15. Uma dúzia de ovos, a R\$ 10. O feirante Luiz Gustavo Duarte, de 58 anos, que costuma vender mamão, laranja e tangerina estava vendendo só laranja.

— Não tem mamão na Ceasa a tangerina está cara demais. Me recusei a comprar. Não vou vender a R\$15 o que vendia a R\$ 6. Depois de 35 anos de trabalho, essa semana vou tirar férias forçadas. Em todo esse tempo de trabalho, nunca tinha visto a Ceasa sem mercadoria.

Na barraca de cebola, batata e alho de Sérgio Roberto, há 47 de idade e 34 trabalhando como feirante, não havia batatas: — Só trouxe o que ainda tinha em estoque. A batata está pela hora da morte. Nem no tempo do José Sarney (ex-presidente) vi algo parecido — menciona a crise econômica e desabastecimento vivida pelo país em 1986.

A aposentada Lígia Almeida, de 88 anos, até trocou o cardápio do almoço de domingo: — Ia fazer uma rabada, mas a rabada vai ficar para quando acabar a greve. Nunca tinha visto uma coisa como essa, mas acredito que as coisas vão melhorar.

VENDAS DESPENCAM

O movimento do comércio caiu mais de 80% desde o início da greve dos caminhoneiros, na última terça-feira, segundo a Associação do Comércio do Rio de Janeiro (ACRJ). Apesar da paralisação, diz Aldo de Moura Gonçalves, diretor da ACRJ, a maior parte dos lojistas não sofre com desabastecimento.

— O problema é concentrado em artigos perecíveis como hortifrutigranjeiros. Os demais setores como acessórios, moda, entre outros, têm estoque. Essa paralisação terá um impacto econômico grande, pois já atravessamos um momento de economia complicada, principalmente, no Rio — diz Gonçalves, acrescentando que o comércio abrirá normalmente nesta segunda-feira.

Gerson Rolim, diretor de comunicação da Câmara Brasileira de Comércio Eletrônico, diz que ainda não foi possível mensurar o impacto da paralisação no

setor que é completamente dependente da logística para entrega dos produtos ao consumidor. Se a greve continuar esta semana, diz ele, as empresas podem ter que alterar prazos de entrega.

— Os consumidores já podem se preparar para atrasos. Essa paralisação nos levou de volta à idade da pedra. Até sexta-feira as empresas que trabalham com comércio eletrônico estavam voltadas para as adaptações necessárias diante da mudança da lei de proteção de dados na Europa. A partir desta semana é que vamos avaliar o impacto da paralisação. Não se pode conceber um país do tamanho do Brasil ficar numa situação dessas — conclui Rolim.

IMPACTO INFLACIONÁRIO

O clima instável e as dúvidas que abalam a confiança na já fragilizada economia brasileira são apontados por economistas como a repercussão mais negativa do prolongamento da greve dos caminhoneiros.

Para Luiz Roberto Cunha, professor do departamento de Economia da PUC-Rio, com a atividade econômica paralisada e a demora na negociação para pôr fim à crise, o país sentirá os primeiros efeitos na trajetória de inflação. Segundo ele, a escassez e o aumento de preços de produtos, especialmente alimentos e combustíveis, pressionam o índice de preços pelo grande peso no cálculo de aumento de preços. Além disso, a recuperação econômica, que ocorria lentamente, poderá ser afetada.

— O clima de instabilidade e incerteza prejudica fortemente o investimento interno e externos, e abala a confiança do empresário. Sob o ponto de vista da recuperação econômica, há prejuízo generalizado na atividade econômica e risco para as exportações. A incerteza é muito ruim e podemos verificar repercussões no câmbio e na situação fiscal do país — observa Luiz Roberto Cunha.

Para o coordenador do MBA em gestão financeira da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Ricardo Teixeira, a solução adotada pelo governo, de congelamento do preço do diesel e subsídio para ao preço de combustível, traz duas consequências econômicas: de um lado, tira a confiança empresarial e, por outro lado, o Tesouro Nacional terá que bancar os impactos da medida, aprofundando ainda mais o déficit fiscal do país.

— O que o governo perdeu nesta negociação, ele terá que recuperar no mercado. No curto prazo, a opção terá que ser a adoção de subsídios, mas essa política já se mostrou equivocada no médio e longo prazo por gerar pressão inflacionária — explica Ricardo Teixeira.

O professor de Finanças e Economia do Ibmecc/RJ e economista da Órama, Alexandre Espírito Santo, alerta para a repercussão nos setores produtivos: — O problema maior é o efeito disso tudo na economia e o risco de essa decisão dos caminhoneiros contaminar outras categorias. Uma categoria começar a ser contaminada por outra e tivermos um efeito dominó. Na inflação, se tiver uma solução a curto prazo, teremos um solução. Mas tudo isso pode mudar se a greve ainda se prolongar e poderemos ter reflexos no crescimento da economia brasileira.

CANTOR APOIA CATEGORIA

Apesar dos transtornos, o cantor Roberto Carlos demonstrou apoio à greve dos caminhoneiros durante um show no sábado, em São José do Rio Preto, no interior de São Paulo. Antes de cantar a canção "Caminhoneiro" ele afirmou que "As causas que eles estão reivindicando com certeza não são causas só deles!

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bruno Alfano, Gabriel Martins, Carolina Brígido e Tiago Dantas

Título: Caminhões escoltados começam a reabastecer postos de combustíveis

Recomposição dos estoques nos postos do Rio pode levar até cinco dias

-Rio, Brasília e São Paulo- Tropas do Exército estavam de prontidão na noite de ontem para escoltar a saída de caminhões-tanque da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), na Baixada Fluminense, para transportar combustível para postos de gasolina do Rio. A informação foi dada na noite de ontem pelo interventor na área de segurança do Estado do Rio, general Walter Souza Braga Netto. Até então, as forças de segurança garantiam a saída de caminhões apenas para serviços essenciais, como transporte público e policiais.

— Nós temos condição de fornecer escoltas para as distribuidoras que se dispuserem a procurar o centro de crise — disse o interventor. — Já estão saindo carretas. Dependerão das empresas decidir quais carretas sairão. Não tem como adiantar quantas. Mas saíram essa noite.

Os combustíveis que abastecem postos do Rio vêm do terminal da Reduc, onde estão as principais bases de distribuição. Como manifestantes impedem a saída dos caminhões das refinarias desde o início da semana, exceto para serviços essenciais, a Região Metropolitana sofre com o desabastecimento.

Segundo o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis, Lubrificantes e Lojas de Conveniência do Município do Rio (Sindcomb), nenhum dos 830 postos do Rio tinha produto para vender ontem. A entidade estima que o reabastecimento dos postos da cidade levará de quatro a cinco dias para ser normalizado. Isso por causa da grande quantidade de estabelecimentos.

REABASTECIMENTO RACIONADO

Cada caminhão-tanque, em média, consegue carregar 30 mil litros de combustível, normalmente dividido em seis compartimentos de cinco mil litros. Sendo assim, respeitando a quantia mínima de distribuição, cada caminhão pode abastecer seis postos de uma vez.

Para atender minimamente a todos os postos do município, de acordo com o sindicato, os estabelecimentos receberão cinco mil litros de cada combustível líquido (diesel, etanol e gasolina) do tipo comum. Mas os administradores dos postos não receberam nenhum tipo de orientação ou determinação para limitar a compra por cliente.

O domingo foi mais um dia de filas nos postos de gasolina de todo o país, mas houve retomada da distribuição em estados do Norte e Nordeste. Em Brasília, saíram das distribuidoras ontem cerca de 200 caminhões-tanque, que entregaram combustíveis em postos do Distrito Federal com escolta de carros da Polícia Militar. Com isso, as filas nos postos da cidade, que ainda eram longas, começaram a diminuir. Muitos brasilienses faziam filas em alguns postos antes mesmo da chegada do caminhão.

Muita gente também foi aos postos com galões nas mãos, tentando levar combustível até o veículo que ficou desabastecido, sem condições de ir aos estabelecimentos. No entanto, como a prática é proibida, houve protesto de clientes que não conseguiram comprar gasolina ou etanol dessa forma. Também houve postos que optaram por limitar o abastecimento do veículo a um número máximo de litros, já que ainda não há combustível suficiente para atender à demanda.

A pedido do governo do Distrito Federal, o Exército vai escoltar a viagem de 22 caminhões entre Brasília e Betim, em Minas Gerais, para buscar álcool anidro, que é misturado à gasolina, e também gás de cozinha. A decisão foi tomada ontem pelo governador Rodrigo Rollemberg (PSB), depois de se reunir com o gabinete criado para analisar os efeitos da crise na capital federal. Além disso, cinco carretas com gás de cozinha foram escoltadas pela Força Nacional e pela Polícia Rodoviária Federal entre Goiânia e Brasília.

Em São Paulo, a prefeitura paulistana colocou a Guarda Civil Municipal (GCM) para escoltar caminhões-tanque até postos na cidade na madrugada de ontem, mas apenas para estabelecimentos selecionados. Esses postos só foram autorizados a abastecer veículos usados em serviços essenciais da prefeitura, como ambulâncias, viaturas policiais e caminhões de lixo.

Embora cerca de 80% das estradas paulistas tenham sido liberadas desde ontem, segundo a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), havia ainda registro de bloqueios em frente a refinarias e centros de distribuição da Petrobras. Mesmo que o abastecimento de combustível seja retomado hoje, serão necessários de cinco a sete dias para que o funcionamento volte ao normal, segundo estimativa do sindicato que representa os donos dos estabelecimentos, o Sincopetro.

— Há casos em que o caminhão foi atacado quando saiu da refinaria. Quebraram para-brisa e tentaram agredir o motorista. Não dá para por as pessoas em risco. É uma carga inflamável — disse José Alberto Gouveia, presidente do sindicato.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Segundo Caderno

Autor:

Título: Greve faz Cine PE ser adiado

Movimento de caminhoneiros também prejudica evento do MinC

Os organizadores Cine PE, festival que ocorre anualmente em Recife, anunciou que será adiado devido a greve dos caminhoneiros, que chegou ao sétimo dia ontem. O evento, que estava agendado para ocorrer de amanhã a 4 de junho, terá nova data de realização divulgada ainda hoje. Os ingressos já adquiridos ou disponíveis continuarão válidos para a nova data do festival.

Segundo a direção, o adiamento se deu "diante das circunstâncias adversas que afligem o país neste momento" e para assegurar que "tenhamos garantida a mobilidade segura de produtos, insumos e pessoas". Ainda não está definido, segundo os diretores, se "essa decisão poderá contemplar o adiamento por no mínimo dois dias ou na escolha de outro período mais à frente, a depender da conjuntura do quadro nacional e das agendas específicas que interferem no evento".

No ano passado, o festival também foi adiado após o boicote de um grupo de cineastas, por motivação política. Eles retiraram seus filmes por discordar da

inclusão na programação do documentário "O jardim das aflições", sobre o filósofo Olavo de Carvalho, e da ficção "Real — O plano por trás da história".

CANCELAMENTO DE VOOS

A greve dos caminhoneiros também prejudicou o lançamento do Mercado das Indústrias Criativas do Brasil (MICBR), evento promovido pelo Ministério da Cultura (MinC) e a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil). A coletiva de imprensa e o bate-papo online, programados para hoje, às 10h, no Cinearte, na Avenida Paulista, que contariam com a presença do ministro da Cultura, Sérgio Sá Leitão, foram adiados por conta dos cancelamentos de voos.

Segundo nota do MinC, uma nova data será divulgada. O prazo de inscrições para a seleção de até 180 empreendedores de dez setores da economia criativa para participar do MICBR está mantido entre hoje e 27 de junho. O evento será realizado de 5 a 11 de novembro e o edital vai estar disponível em www.cultura.gov.br.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Saídas racionais

Distorções nos preços de combustíveis no Brasil estão ligadas à tributação elevada, que demanda reforma; mercado internacional dá sinais de alívio

A paralisação dos caminhoneiros chamou a atenção para o preço dos combustíveis no Brasil. É importante, contudo, não perder de vista a razão real do problema.

Decerto que a prática atual da Petrobras de repassar automaticamente as cotações globais do petróleo para o mercado interno pode ser aperfeiçoada. Seria erro gravíssimo, contudo, retornar ao populismo tarifário que tantos prejuízos legou às estatais e ao país.

Como está amplamente demonstrado, a elevada carga tributária no Brasil responde pela maior parte da diferença em relação ao que se cobra pelos combustíveis, por exemplo, nos Estados Unidos.

Impostos e contribuições federais e estaduais chegam a representar 44% e 28% do preço da gasolina e do diesel, respectivamente.

No caso do ICMS estadual, cobra-se um percentual do preço, não um valor fixo por litro, o que amplifica os movimentos de alta ou baixa do insumo básico, o petróleo.

Não será simples lidar com o peso dos tributos, no Brasil excessivo para a grande maioria dos produtos e serviços. Discute-se a adoção de paliativos para os derivados agora, mas a resolução definitiva dependerá de uma ampla reforma.

Enquanto isso, surgem sinais de que o mercado internacional pode proporcionar algum alívio a curto prazo. A Opep, cartel do setor petrolífero, considera elevar as cotas de produção de seus membros para conter a alta de preços, que começa aparecer exagerada — o barril subiu de US\$ 45 para quase US\$ 80 nos últimos 12 meses.

Se aprovada na próxima reunião do grupo, marcada para 22 de junho, a medida marcaria o início da reversão dos controles da oferta adotados para enfrentar o impacto das novas tecnologias de extração de xisto nos EUA.

A política da Opep se torna menos necessária agora em razão de outros fatos novos. Entre eles estão o alto crescimento mundial, que elevou a demanda, o colapso da produção venezuelana e o risco de novas sanções ao Irã. Parece ser do interesse dos dois maiores produtores, Arábia Saudita e Rússia, afrouxar o torniquete.

O mero anúncio de que o cartel cogita elevar a oferta derrubou o preço do petróleo na sexta (25). É possível que a escalada cesse, ao menos por algum tempo.

Ao Brasil resta centrar atenções no aperfeiçoamento do sistema tributário — e evitar retrocessos na gestão de sua maior estatal.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Vinicius Mota

Título: Um país imaturo

Há vasta controvérsia sobre os fatores que levam um povo a prosperar, enquanto a maioria das nações atola na estagnação. Como o papel aceita tudo, arrisco um palpite: atingir a maturidade nas relações humanas é para poucos.

A crise dos caminhões é caso exemplar de como a responsabilidade, a arte de encarar a dureza do mundo como missão individual incontornável, escasseia por estas terras.

Caminhoneiros e empresários do transporte, às voltas com o encarecimento de seus custos, asfixiam as cidades e cobram do governo um resgate para liberá-las. A culpa não é nossa, proclamam os bucaneiros.

O governo, que apenas intermedeia a relação entre pagadores de impostos e usuários de serviços públicos, aceita de cara a chantagem. Transfere a fatura para a ponta mais fraca e mal representada da população.

Não se preocupa nem mesmo com garantir a volta à normalidade antes de fazer concessões. A culpa não é nossa, é da Petrobras, afirmam poderosos irresponsáveis em Brasília.

A estatal controla 99% do refino de petróleo no país. Com esse porte, sem concorrentes a fazer-lhe sombra e controlada pelo governo, tem sido a primeira escolha para absorver os excessos do infantilismo nacional. É a mãe que mimam os filhos da pátria, alargando artificialmente os limites para suas travessuras.

Tudo isso, obviamente, não passa de uma fantasia típica de povos que não se emanciparam da adolescência. A conta, a despeito da prestidigitação, sempre é paga de algum modo.

Mamãe Petrobras vive com artrose de tanto carregar piano e não consegue produzir nem investir o que seria possível se atuasse em ambiente sóbrio. Bem mais pesado é o fardo sobre a matriarca dos venezuelanos, a PDVSA, que entrou em coma.

Nas sociedades imaturas, a falsificação da realidade é uma constante. A violência, o engodo e o cinismo suprem as lacunas que o diálogo e o senso de responsabilidade intransferível ocupam nas nações adultas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Leandro Colon

Título: Nova crise, velhos erros de Temer

O governo Michel Temer vive espécie de maldição da segunda quinzena de maio. Se o presidente pudesse, certamente pediria para o ano pular o mês atual. As três crises que abalaram o Planalto sob gestão emedebista ocorreram no período: a queda de Romero Jucá (e toda uma sangria a estancar), em 2016,

a delação bomba da JBS, em 2017, e, agora, a greve que mergulhou o país no caos.

São episódios carregados de suas circunstâncias, mas todos revelando uma característica que marca o governo Temer desde o seu início, pós-impeachment de Dilma Rousseff

Em nenhum, houve autocrítica sobre erros. Em todos, houve práticas equivocadas de reação política.

Na saída de seu ministro do Planejamento, flagrado em conversas nada republicanas sobre a Lava Jato, Temer rendeu elogios, destacando o que chamou de “trabalho competente” e “dedicação” do aliado político.

Um ano se passou da revelação do encontro clandestino de Temer com Joesley Batista no subsolo do Jaburu. Um ano da cena de Rodrigo Rocha Loures, ex-assessor presidencial, dando uma corridinha numa calçada puxando uma mala de viagem com R\$ 500 mil de propina da JBS.

E o que o presidente disse sobre a imagem policial que marca o governo? “Coitado, ele [Loures] é de boa índole, de muito boa índole”, declarou, em entrevista dada à Folha.

É maio de 2018 e mais uma vez o governo está acuado, repetindo demonstrações de desarticulação política e de comunicação para reagir a uma crise. O Planalto levou quatro dias para emplacar, com boa dose de razão, o discurso da prática de locaute (ação de empresários) na paralisação de caminhões pelas estradas.

Apenas no quinto dia de greve, Temer apareceu para um pronunciamento no Planalto. Demorou amostrar autoridade e a botar as forças federais nas ruas para desobstruir as rodovias. E foi impreciso ao chamar de “minoría radical” um movimento cuja maioria deu as cartas desde o começo. É incrível que o governo vacile tanto, até na hora em que tem rara chance de obter apoio popular.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daniela Lima

Título: Antes que seja tarde

Painel

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), vai acelerar a tramitação da reforma tributária, que prevê a unificação e redução de alguns impostos. Ele

pediu ao relator da proposta, Luiz Carlos Hauly (PSDB-SP), que monte uma junta de tributaristas renomados para finalizar um texto e colocá-lo em votação em comissão da Casa logo após o feriado desta semana. Maia tenta, com isso, dar uma resposta à mobilização dos caminhoneiros, que começa a ganhar adeptos em outras categorias.

Vida real

A tentativa do democrata de antecipar a votação da proposta esbarra em um problema: Hauly não consegue assegurar o desembarque dos tributaristas em Brasília por conta dos cancelamentos de voos decorrentes da falta de combustível.

Salve-se quem puder

Diretores de unidades hospitalares começaram a entrar em contato direto com parlamentares para alertá-los que, a partir desta segunda (28), temem não ter nem sequer material humano, ou seja, funcionários, para realizar procedimentos em suas unidades.

Fica a dica

Foi o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), quem propôs ao presidente Michel Temer que o governo editasse uma medida provisória para baixar a alíquota do PIS/Cofins no preço do diesel. Hoje, o tributo representa R\$ 0,46 no valor total do combustível.

Raspa do tachó

A proposta de Eunício é que o governo baixe o tributo até o limite de sua responsabilidade fiscal — ou seja, num valor que não prejudique os cofres.

Céu é o limite

O presidente do Senado também sugeriu que o governo insira na medida provisória a íntegra do projeto de lei que cria preços mínimos para o frete, uma das reivindicações dos caminhoneiros. Eunício se comprometeu a aprová-la assim que chegar ao Congresso. Com a MB a nova tabela passaria a valer imediatamente.

Carona na crise

O PT vai apresentar nesta segunda (28) um requerimento de informações à Petrobras para que a estatal detalhe a composição dos custos do combustível. O

líder do partido no Senado, Lindbergh Farias (RJ), diz que a empresa “precisa mostrar que sua política de preços gera lucro gigantesco”.

Pelo retrovisor

Diversos pontos do acordo que o governo Temer propôs aos caminhoneiros na semana passada preocupam órgãos de fiscalização. O Cade, por exemplo, vê com extrema cautela trechos que estabelecem o nivelamento de preços, como o que prevê uma tabela de referência para fretes.

Pelo retrovisor 2

No texto apresentado pelo governo, essa tabela seria atualizada trimestralmente. Integrantes do Cade dizem que a proposta é um verdadeiro retrocesso e que pode levar a um “cartel institucionalizado”.

Fake News

Um vídeo que usa a logomarca do Vem Pra Rua— grupo que comandou manifestações pelo impeachment de Dilma de 2014 a 2016— circulou em grupos de WhatsApp convocando atos em apoio à greve dos caminhoneiros. A peça faz uma defesa da intervenção militar.

Fake News 2

O filme reúne imagens das chamadas jornadas de junho de 2013 e dos atos anti-Dilma. O Vem Pra Rua nunca foi um grupo intervencionista. Procurada, a assessoria do movimento disse que o vídeo é fake.

Tiroteio

Grevistas e militaristas se juntam quando chega a zero a credibilidade da política. Democratas do Brasil, uni-vos

Do advogado Miguel Reale Jr., sobre o flerte da paralisação dos caminhoneiros com a intervenção militar

com Thais Arbex e Gabriela Sá Pessoa

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Rocha de Barros

Título: Bolsonaro te acha otário

Ele apoia a greve para produzir desordem agora e vender ordem em outubro

É preciso ter muita cautela ao interpretar o apoio à greve dos caminhoneiros nas redes sociais. A turma de Bolsonaro está bastante engajada para aumentar a visibilidade do movimento grevista e reforçar a impressão de que ele é popular. Não sabemos se esse entusiasmo nas redes sociais reflete bem a opinião da turma na fila dos supermercados.

Mas é possível mesmo que haja algum nível de simpatia pela greve. Há gente com esperança de que a greve reduza o preço da gasolina. O governo Temer é o mais impopular da história. E, ainda assim, mesmo com tudo isso, é surpreendente que um movimento que leva pessoas em pânico a estocar alimentos desperte qualquer entusiasmo no público.

A primeira suspeita é que a simpatia pela greve seja uma reação ao sucesso do sistema político em seu esforço de evitar surpresas na eleição de 2018. Os outsiders não conseguiram os apoios partidários com que contavam. As regras de financiamento eleitoral favorecem fortemente a manutenção do status quo.

O público pode não conhecer os detalhes desses mecanismos, mas já notou, pela lista de candidatos disponíveis, que a eleição deve ser bem mais parecida com as anteriores do que esperavam que a Lava Jato dizimasse o sistema. Diante disso, a ideia de uma grande mobilização que pare o país e “mande um recado para o poder” pode parecer sedutora.

Se for isso, é preciso explicar para o público que ele está, de novo, sendo feito de otário.

Há uma questão bastante específica que ajudou a desencadear a greve — os aumentos constantes de preço dos combustíveis tornaram o planejamento dos fretes impraticável. É certamente possível encontrar uma solução prática para esse problema, e imagino que algo nesse sentido seja feito nos próximos dias.

Mas também há fortes suspeitas de que a greve foi, em parte, um locaute, um movimento de empresas de transporte para conseguir dinheiro do governo. Ninguém nessa turma é seu amigo, leitor. Se as empresas vencerem, teremos que pagar mais impostos.

E se você acha que roubarem seu dinheiro e te deixarem sem comida é a pior coisa que pode lhe acontecer nessa história, veja só o que Bolsonaro está fazendo.

Bolsonaro gosta da greve dos caminhoneiros porque cedo ou tarde alguém vai morrer sem hemodiálise por causa da paralisação, e Bolsonaro quer que pessoas morram sem hemodiálise. Bolsonaro apoia a greve dos caminhoneiros

porque o desabastecimento vai deixar a população com fome, e Bolsonaro quer a população com fome.

Bolsonaro quer isso tudo porque sabe que quanto mais você estiver com raiva, medo e fome, quanto mais estiver desesperado e sem saber o que fazer, menor será sua capacidade de pensar direito. E ninguém jamais votará em Bolsonaro se estiver pensando direito.

Bolsonaro apoia a greve para produzir desordem agora e vender ordem em outubro.

Cai nessa quem for otário. Bolsonaro já foi condenado em primeira instância por planejar a colocação de bomba no próprio quartel para pedir aumento de salário — acabou livrado pelo Superior Tribunal Militar. Apoiou o motim policial do Espírito Santo no ano passado. É incapaz de criticar as milícias que aterrorizam o Rio de Janeiro. E agora torce pelo caos.

Bolsonaro nunca vai lhe entregar ordem, amigo. Se houver ordem, você vai conseguir pensar direito. E quem estiver pensando direito jamais votará em Bolsonaro.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Poder

Autor: Julio Wiziack e Leandro Colon

Título: 'Colchão para os preços dos combustíveis tem de ser política permanente'

entrevista da **2a - Moreira Franco**

Ministro defende manutenção de reajustes mensais, em vez de diários, e nega que Planalto tenha demorado a perceber ação de caminhoneiros

MERCADO

O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco (MDB-RJ), defende uma política permanente de compensação à Petrobras para garantir de vez reajustes de combustíveis mais longos e não diários.

O governo assinou um acordo com representantes de caminhoneiros prevendo esse tipo de prática para manter uma previsibilidade de preços para o diesel a cada 30 dias, até o fim do ano, em vez de aumentos sucessivos no mês, como vinha ocorrendo. As eventuais perdas da Petrobras com as variações no mês serão bancadas pelo governo.

Em entrevista neste domingo (27), **Moreira** disse que é preciso que o modelo de previsibilidade seja permanente, sustentado pelo que chama de “colchão”, inclusive para a gasolina.

“É todo o mundo. Uma política para os combustíveis”, afirmou. “Não estamos falando de curto ou longo prazo. Isso aí tem de ser permanente.”

O ministro discorda de que tenha havido erros nas negociações do governo para encerrar a paralisação iniciada por caminhoneiros há uma semana.

O governo não demorou demais para agir na greve?

As negociações vêm se dando há muito tempo. A crítica é pelo fato de o governo estar dialogando e o acordo não ser cumprido. Um grande ativo do MDB, daqueles que militaram para estabelecer o regime democrático no Brasil, é o respeito ao contraditório.

A intolerância não une, não constrói. É natural que, diante de circunstâncias econômicas e sociais, grupos da sociedade tenham interesses divergentes. Precisamos romper com a tradição autoritária de que o Estado ainda vê o cidadão como colonizado e acha que o poder dele se expressa não pela capacidade de encontrar solução majoritária, mas pela força de impô-la.

Mas em 48 horas a crise aumentou.

As coisas não são assim. Ninguém consegue resolver problemas com esse nível de complexidade com duas ou três conversas.

Uma das associações enviou ofício à Casa Civil relatando os problemas em outubro. O presidente Temer também foi informado por carta no dia 14. Por que esse diálogo não ocorreu antes?

Você não acha que não deveria fazer a mim essa pergunta? Vai lá [ao Palácio do Planalto] e pergunta: “Essa carta chegou ao presidente?” Sabe quantas cartas chegam diariamente à Presidência? Aqui mesmo, no ministério, quantas cartas chegam? Porque mandou [ofício] você é obrigado a receber, independentemente da estrutura do seu trabalho? Não é assim.

A inteligência do governo não alertou para o risco de que a greve poderia crescer? Não estou fugindo de falha. Mas não vou responder ao que você está me forçando a responder porque eu não concordo. É a sua opinião. Você tem de respeitar [a minha]. Aconteceu o que expliquei e acho que está claro. Agora você está querendo ser meu terapeuta.

Por que o presidente Temer só apareceu na sexta-feira (25) em público, quando anunciou o uso da força para desobstruir as estradas?

Os problemas não chegam imediatamente ao presidente da República .

O sr. se surpreendeu com o impacto do movimento?

Esse setor tem uma capacidade de desorganizar o dia a dia das pessoas como nenhum outro. No passado, você tinha lideranças sindicais muito mais hierarquizadas. Eram verticais. Você tinha nacional, estadual, municipal, e o fluxo de tomada de decisão era relativamente controlado. Hoje, com o avanço tecnológico, está horizontalizado.

Antes você conversava com o líder sindical e ele ia lá, fazia a sua reunião, resolvia e saía. As insatisfações não tinham outros canais de expressão. Hoje, você recebe, vai, conversa, acerta e aí aparece um [grevista] que diz que precisa colocar militar na rua [para ele parar a greve]. A gente tem de entender isso, e não se resolve com polícia na rua.

Os petroleiros anunciaram uma greve. O governo teme um efeito manada?

Claro.

O governo reagiu e disse que vai compensar a Petrobras para segurar a alta de preços. As ações da estatal caíram. Como agradar ao mercado e aos grevistas que pedem subsídios para baixar o preço dos combustíveis?

Os preços sempre tenderam a serem administrados, e agora o governo está docemente quebrando essa estrutura monopolista da Petrobras. Essa cultura de administração de preços causou prejuízos de US\$ 45 bilhões (R\$ 165 bilhões em valores de hoje) e também dilapidou a credibilidade da empresa. Sempre dissemos que somos contra essa prática. Não vamos mudar a política [de manter a autonomia de preços da Petrobras].

Mas a solução de conter os reajustes foi lida pelo mercado como uma intervenção. Não é a mesma coisa?

De forma alguma. A formação do preço fica muito vulnerável à questão política e cambial. Por outro lado, ninguém consegue viver sem saber o que vai acontecer no dia seguinte. Para os caminhoneiros, por exemplo, não pode ser todo dia um preço diferente. Dá um prazo, 30 dias, e os caras se organizam. Por isso, estamos usando as ferramentas de que dispomos para, preservando a política de preço, criar um colchão que garanta essa previsibilidade.

Esse acordo da previsibilidade de 30 dias é uma prática que este governo e o próximo precisam para manter a política de preço da Petrobras? Esse colchão tem de ser estável e valer para sempre?

É claro. É fundamental, porque queremos viver numa sociedade com previsibilidade. Agora não é como no passado, um ato unilateral do governo de não “pode aumentar”. Você tem mecanismos técnicos que permitem fazer uma gestão adequada que não agrida as regras e as oscilações que ocorrem na composição de preços da Petrobras.

Na medida em que tem prazo mais largo, o colchão é a possibilidade de dar esse prazo sem que a conta seja paga [pelo consumidor].

Mas é uma política só para os caminhoneiros ou para toda a população?

Claro que é todo o mundo. É uma política para os combustíveis.

Mas no fim das contas quem paga por esse colchão não é o contribuinte?

Não. [Em 30 dias] se você tem um aumento [do petróleo e do câmbio], compensa com posteriores quedas.

Mas neste ano a expectativa é que o petróleo e o dólar se elevem ainda mais. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse que essa política [do colchão] pode custar R\$ 5 bilhões até o fim deste ano. Não é uma medida de curto prazo?

Não estamos falando de curto ou longo prazo. Isso aí tem de ser permanente. Porque é uma questão de preço justo. No setor elétrico, já se usa isso. Empresas privadas e públicas comprem da usina de Itaipu [binacional] em dólar, e há uma conta gráfica [no governo] que vai regulando [as variações] e garantindo que essas passagens [de volatilidade] se deem sem que haja uma administração do preço. Na Petrobras, como é uma coisa muito nova, ainda não tem. E é exatamente sobre isso que a área econômica está debruçada há alguns dias.

O governo cedeu com a Cide, mas o maior impacto é do ICMS. Como convencer os governadores a reduzir as alíquotas?

Mais de 70% do que os estados arrecadam são em cima de cinco produtos. Telecomunicações, energia, combustíveis. Ninguém vive mais sem uma tomada, que alimenta o celular. Os outros dois, cigarro e bebida, não são fundamentais. Então é injusto você pagar 34% de ICMS sobre combustível [índice que incide sobre a gasolina no Rio]. Não dá mais, temos de enfrentar.

Como convencer os governadores a abrir mão dessa receita?

O Rio já baixou [o ICMS]. É conversa. Não temos tradição de reforma tributária, mas temos de nos dedicar à simplificação tributária. Não dá para continuar desse jeito: tem crise fiscal e aumenta [imposto].

Mas Rodrigo Maia incluiu o PIS e a Cofins no projeto que prevê zerar alíquotas sobre o diesel. Foi um golpe contra o governo?

Para o governo, os procedimentos de mudança de PIS/Cofins não se resolvem com uma canetada. A própria lei evita a possibilidade de eles [congressistas] estarem envolvidos com o ambiente de tensão. O sistema é sábio.

Isso tudo ocorre na semana em que Temer anuncia Henrique Meirelles como candidato do governo. Essa crise não compromete ainda mais a campanha dele?

Não vou tomar a iniciativa de politizar, de colocar um problema dessa natureza no plano eleitoral.

Pedro Parente (presidente da Petrobras) saiu desgastado e fez discurso lançando dúvidas sobre sua permanência. Ele fica?

Não acho que ele saiu desgastado. A leitura que você faz não leva em consideração o esforço que ele fez para defender a política, o que é louvável. Nós todos achamos que é correta. Mas você não pode ser intransigente a ponto de achar que ela se encerra nela própria. Ele percebeu a gravidade e a necessidade de incorporar já uma alternativa que nós estamos encaminhando para o colchão.

Parente só fez o anúncio do desconto no diesel depois de o ministro Eliseu Padilha colocar, publicamente, a faca no pescoço dele. Ou foi falha de comunicação do governo?

Não sou comunicólogo. Não vou fazer avaliações.

Parente não vai sair?

É como na música do Tim Maia: não há motivo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Caminhoneiros voltam ao Planalto com mais demandas

Em São Paulo, França adia acordo depois de não receber garantias do governo federal

Representantes de caminhoneiros autônomos que não assinaram o acordo com o governo na semana passada voltaram ao Palácio do Planalto neste domingo (27) para negociar uma pauta mais extensa e avisar que a desmobilização só terá início quando as promessas forem publicadas no Diário Oficial da União. “O setor vive de promessas há 19 anos, desde a greve de 1999, e, de fato, nunca foi atendido como deveria.

Nenhum acordo que firmarmos hoje terá validade sem antes isso se tornar público nos meios oficiais do governo”, disse Gilson Baitaca, presidente do MTG (Movimento dos Transportadores de Grãos). “Não há desmobilização agora sem ter o que a categoria diz na rua”, reforçou Carlos Alberto Dahmer, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Ijuí (RS). “[Queremos] todos os itens da reunião de quinta-feira, os 10% de desconto da Petrobras [no preço do diesel], mais a pauta que iremos apresentar hoje. Todos deverão estar publicados no Diário Oficial.”

Os caminhoneiros querem que o governo zere as alíquotas de PIS e Cofins e Cide do óleo diesel, edite uma medida provisória para regular os preços de fretes, volte o preço do diesel ao de julho de 2017 e o congele durante 90 dias.

Também pediram a reserva de cerca de um terço do transporte da Petrobras e dos Correios e a votação na Câmara, até terça-feira (29), da urgência do novo marco regulatório do setor de transportes.

“Eles [os pontos que ficaram de fora do acordo de quinta-feira passada] é que vão dar resultado imediato e financeiro no bolso do caminhoneiro”, afirmou Baitaca.

O presidente Michel Temer (MDB) fez reuniões ao longo do dia para discutir a crise. Ele avaliava fazer um pronunciamento, mas, até a conclusão desta edição, não havia decisão a respeito.

Em São Paulo, o governador Márcio França (PSB) disse que adiou de terça para quinta-feira (31) o acordo com caminhoneiros depois de não receber do governo federal garantias de 60 dias de congelamento no preço do diesel.

O ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) havia dito que iria de Brasília a São Paulo para finalizar o acordo, mas desmarcou a viagem.

“Em Brasília, eles afirmam e reafirmam que o preço chegou no pico e vai cair, por isso seria bobagem exigir essa garantia. Ontem falamos: bom, o senhor [governo federal] garante que fica 46 [centavos] a menos. Se cair, o senhor

abaixa [o preço do litro]. Se subir, o senhor não sobe. Mas deve ter algum entrave na Fazenda ou no Planejamento ou questão jurídica”, concluiu.

Por telefone, Marun disse a França que conseguiria ampliar a redução de R\$ 0,41 para R\$ 0,46 por litro de diesel, cobrado na bomba —portanto, repassando o desconto ao motorista. O governador afirmou, porém, que não houve tempo de repassar o recado aos caminhoneiros, que já tinham deixado o Palácio dos Bandeirantes. “Faltou muito pouco”, lamentou.

Com isso, a greve não deve acabar em São Paulo até pelo menos quinta-feira (31).

No começo da tarde, o governo havia informado que mapeara uma redução de 80% nas interrupções de rodovias desde o início das negociações com caminhoneiros. O Rodoanel, que teve uma operação da Polícia Militar na noite de sábado, estava liberado.

Às 15 horas, eram 33 os pontos de parada—quatro interdições totais devia. No começo da noite, locais como a rodovia Régis Bittencourt continuavam com caminhoneiros parados —a reportagem contou ao menos 300 veículos na altura de Embu das Artes.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Governo recorre a escolta para levar gasolina a postos

Pelo país, cidades recorreram à escolta da Polícia Militar neste domingo (27) para levar combustível a postos e permitir à população reabastecer veículos.

Em São Paulo, as operações começaram na madrugada de sábado para domingo. À noite, a Polícia Militar chegou a informar que toda a corporação estava empenhada em escoltas, e que 20 postos da capital (de um total de 2.100) receberiam combustível —com ações também durante a madrugada.

Pressão de sindicalistas sobre donos de postos, que ficaram com medo de receberem os caminhões, porém, levaram a corporação a cancelar as operações —a PM não especificou de qual sindicato vinha essa pressão.

No sábado, a capital paulista tinha 99% dos estabelecimentos com falta de gasolina, etanol e diesel, segundo o Sincopetro (sindicato do comércio varejista de derivados de petróleo do estado).

Na manhã de domingo, o prefeito Bruno Covas (PSDB) disse que serviços essenciais têm combustível garantido por tempo indeterminado: três estabelecimentos atenderão a esses setores.

No final da tarde, a chegada de um caminhão em um posto na rua Peru, no Jardim América (zona oeste), causou frisson em motoristas.

A resposta não era animadora: o posto só abriria na manhã desta segunda (28), segundo os frentistas, com prioridade para carros da polícia.

Ainda assim, duas filas foram formadas em poucos minutos. A comerciante Maria Inês Tosi chegou a se alterar com um dos policiais militares que faziam a segurança do local. “Pelo amor de Deus, eu sei que vocês precisam, mas deixem um posto pra gente”

Em outras cidades, filas se repetiram. Cinco postos de Salvador (dos 150 da cidade) receberam cargas de combustível com escolta policial na noite de sábado; de manhã, as filas chegavam a 3 quilômetros em locais como a avenida Antônio Carlos Magalhães, misturando carros, motos e gente a pé.

Já o Rio de Janeiro amanheceu sem combustível: caminhões-tanque foram destinados ao abastecimento de serviços básicos, como hospitais, veículos de segurança e o BRT.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Diesel é a meta, mas pauta mistura euforia de ‘mudar país’

Não teve acordo com associações ou ameaça de prisão que convencesse caminhoneiros na rodovia Régis Bittencourt a desistir do protesto. Em um ponto da estrada na altura do Rodoanel, eles prometiam passar quantas noites fossem necessárias. Até quando? “Até esse país entrar no rumo”, respondeu um manifestante que não quis se identificar. Poucos motoristas revelam sua identidade à reportagem: “Apareço aí hoje e amanhã a Polícia Federal está na minha casa”, afirmou um homem que dava orientações a um grupo. Em faixas penduradas nos dois lados da rodovia e em caixa de som, não faltaram pedidos de intervenção militar. Alguns dizem que só saem dali quando o presidente Michel Temer renunciar.

A manifestação, que neste domingo (27) chegou ao sétimo dia, ganha apoios difusos, assim como as pautas que vão se somam nos acostamentos.

Motoristas de vans fizeram carreata no local, sindicato da Polícia Federal soltou nota em apoio à paralisação e petroleiros ameaçam parar a partir de quarta-feira (30). O ator Alexandre Frota esteve no local.

As reivindicações dos caminhoneiros misturam uma euforia sobre “mudar o país” e “tirar os corruptos do poder”.

“Você só vai para a escola depois que o Brasil ficar bom”, disse Adriana, uma mulher em torno de 30 anos para a filha pré-adolescente no acostamento da Régis.

Ela não quis informar seu sobrenome à reportagem.

Ao lado de centenas de manifestantes segurando bandeiras do Brasil, Adriana afirmou que com todas as doações que estão sendo recebidas da população da região será possível ficar no protesto por muitos dias.

“Está cheio de comida aqui. A gente não precisa ir embora”, afirmou a mulher antes de voltar a gritar com seu grupo frases como “vem pra rua” e “fora, corruptos”.

De medidas mais concretas, os caminhoneiros pedem a redução do preço do combustível. Eles querem também um preço mínimo na tabela do valor dos fretes e a isenção no pagamento de pedágio de eixos suspensos.

“Quando saímos carregados, usamos cinco eixos, por exemplo. Mas, vazios, voltamos com três. Não tem lógica pagar pelos pneus suspensos, que não desgastam a pista”, afirmou Geraldo Rodrigues, 51, caminhoneiro autônomo desde os 18 anos.

Atendidas as três reivindicações, eles dizem que liberam a estrada. Mas não basta um acordo verbal, afirmaram.

“O governador de São Paulo [Márcio França] disse que ia isentar o eixo suspenso, mas não foi publicado no Diário Oficial”, disse Márcio de Faria, 46, apontado pelos colegas como um dos porta-vozes da paralisação.

Além de autônomos, caminhoneiros assalariados também estavam no local.

Muitos disseram que suas empresas apoiam a paralisação. “Não corro o risco de perder meu emprego de jeito nenhum” afirmou um caminhoneiro de uma transportadora de Santa Catarina, que pediu para não ser identificado.

Em um grupo, funcionários de uma empresa paulista afirmaram que se alternavam em turnos, de 48 horas, para manter a paralisação.

“A empresa depositou um dinheiro nas nossas contas, para ajudar”, afirmou.

A reportagem ouviu de mais de um caminhoneiro que as empresas prometeram aumento salarial caso o valor do diesel abaixe.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Governo acelerou anúncio de acordo ciente do risco de que ele não valia

Entidades alertaram que não representavam todos os caminhoneiros, e texto poderia ser recusado

O serviço de inteligência do governo subestimou o potencial da greve de caminhoneiros iniciada há uma semana e não previu o risco de desabastecimento.

O presidente Michel Temer e assessores também ignoraram alertas da categoria, demoraram a abrir negociação e, por fim, selaram um acordo cientes de que poderia não ser cumprido.

Temer, por exemplo, não mexeu na agenda de compromissos nos dois primeiros dias de protestos — esteve inclusive em um evento político do MDB para manifestar apoio à pré-candidatura de Henrique Meirelles à Presidência.

Apenas no quarto dia, quinta-feira (24), o governo passou a adotar o discurso da prática de “locaute”, a ação de empresários por trás do movimento.

Na principal reunião sobre o tema, naquele mesmo dia, no Palácio do Planalto, líderes de entidades do setor preveniram o ministro Eliseu Padilha (Casa Civil): não tinham poder de comando sobre todos os manifestantes.

Padilha respondeu que, mesmo assim, era preciso algum anúncio porque o país, nas palavras do ministro, não poderia parar. Assim foi feito. O acordo não foi cumprido pelos manifestantes.

Padilha entrou na história quando a confusão já estava instalada. Ele foi escalado por Temer na quarta (23) para assumir as negociações depois que o presidente, após um café com bispos evangélicos, recebeu alertas sobre o crescimento dos protestos.

Até então, a preocupação estava circunscrita à escalada dos preços dos combustíveis diante da greve. Esse foi o foco de reunião entre Temer e um

grupo de ministros no domingo (20), no Palácio do Jaburu, um dia antes do início das paralisações.

Naquele momento, a área de inteligência, sob o comando do general Sérgio Etchegoyen (Gabinete de Segurança Institucional), não previu que a greve poderia paralisar o país, apesar de uma carta da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros) endereçada a Temer ter sido protocolada na semana anterior chamar atenção para esse risco.

“Imagine o Brasil ficar sem transporte por uma semana ou mais? Seria terrível para todos, mas parece que só dessa forma vocês vão voltar seus olhares para as nossas necessidades e reivindicações”, diz o documento assinado pelo presidente da entidade, José da Fonseca Lopes.

Em outubro, a mesma associação havia procurado a Casa Civil para discutir os preços dos combustíveis. “Seria uma loucura imaginar que uma greve possa ser prevista com seis meses de antecedência”, disse Padilha à Folha.

Serviços públicos essenciais, como unidades de saúde, resgate em situações de emergência, transporte de passageiros e policiamento de rua, não haviam sido alertados a tempo pelo Planalto sobre o risco real da greve e, assim, não deram início a nenhum plano de emergência antes que as bombas dos postos começassem a secar.

O governo não conseguiu organizar nenhum plano de contingência. Também demorou a reagir no campo político.

Na segunda (21), os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-R1), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), assumiram a linha de frente da agenda política ao anunciarem uma comissão para discutir o tema dos combustíveis.

No dia seguinte, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, entrou no circuito. Esteve em Brasília com a equipe econômica. Saiu dizendo que não mexeria em hipótese alguma na política de reajuste.

Com o impasse e protestos se agravando pelas estradas, Padilha, então, telefonou para Flávio Benatti, presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), para que ele sensibilizasse as entidades do setor a aceitar um acordo. Marcaram a reunião de quinta com 11 entidades.

O presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes, quarto representante a discursar no encontro a portas fechadas, disse que não estava lá para negociar e deixou o Planalto.

Com a saída repentina dele, os demais representantes do movimento se reuniram separadamente por uma hora. Na volta, titubearam sobre o fechamento de um acordo justamente porque temiam não garantir o seu cumprimento.

Nesse momento, Padilha telefonou para Eunício Oliveira, a pedido dos manifestantes. Eles queriam um compromisso de que o Congresso aprovaria um projeto de lei sobre fretes. Eunício não quis assinar o acordo e afirmou que não tinha como dar a palavra de que o texto passaria, mas disse que pautaria o tema.

Os líderes das entidades toparam assinar, sob a condição de que levariam o teor para discussão e aprovação nas estradas.

Após o anúncio feito por Padilha, os grupos de Whatsapp dos caminhoneiros paralisados já indicavam que o entendimento não seria cumprido.

As mensagens, relatadas à Folha, diziam que os representantes reunidos no Planalto não tinham o respaldo das lideranças regionais.

A ausência de uma liderança única é exatamente, na avaliação de assessores de Temer, o que tem dificultado as negociações. O protesto nasceu de pequenas paralisações em cidades no interior da Bahia, do Rio de Janeiro e de São Paulo e rapidamente se alastrou.

Em São Paulo, começou na cidade de Ourinhos. O diretor do sindicato dos caminhoneiros autônomos do município, Ariovaldo Almeida Junior, conta que a manifestação no interior paulista foi organizada duas semanas antes.

“Procurei outras entidades sindicais autônomas do interior paulista, como de Bauru, Piracicaba e Jaú. Nós elegemos uma liderança para o movimento em cada local”, disse.

Para ganhar adesão fora de São Paulo, dirigiu cerca de 680 km até Volta Redonda, no Rio de Janeiro. Segundo ele, o movimento surgiu da insatisfação da categoria e não tem vinculação política.

Na sexta-feira, a situação nas estradas não mudou. Uma reunião de emergência foi convocada e o ministro Etchegoyen (GSI) assumiu um protagonismo. No sábado (26), sem sinais de uma remissão, o Planalto passou a declarar haver prática de locaute e anunciou a abertura de 37 inquéritos e pedidos de prisão de empresários do setor.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor:****Título: Produtores dizem ter sacrificado 64 mi de aves**

SÃO PAULO E BRASÍLIA- Produtores rurais foram ao Palácio do Planalto neste domingo (27) entregar uma carta de manifestação ao presidente Michel Temer depois que 64 milhões de aves foram sacrificadas por falta de alimentos.

De acordo com a ABPA (Associação Brasileira de Proteína Animal), o prejuízo até agora é de R\$ 3 bilhões e, nos próximos cinco dias, 1 bilhão de aves e 20 mil suínos morrerão se não chegar comida para os animais. A região Sul é a mais atingida.

"Já está havendo canibalização. Precisamos que os caminhoneiros deixem passar comida", disse o diretor-executivo da ABPA, Ricardo Santin. Segundo ele, a crise já reduziu em US\$ 350 milhões as exportações brasileiras de aves.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor: Análise : Leão Serva****Título: Herança maldita, dependência da matriz rodoviária criou armadilha para o país**

O sofrimento causado pelos caminhoneiros à sociedade não seria o mesmo se não vivêssemos na mais absoluta dependência da matriz rodoviária para o transporte de gente e de cargas. Nem mesmo os EUA, que nos "venderam" a obsessão pelos automóveis, têm proporção tão grande de transportes por caminhões.

O Brasil move 60% de suas cargas por rodovias, 20% em trens e 15% por hidrovias ou portos; nos EUA, os trens levam cerca de 42%, os caminhões 32% e os barcos, 25%, segundo a CNT (Confederação Nacional dos Transportes). A coisa é ainda mais grave em São Paulo: a Federação das Indústrias do Estado aponta que aqui há um quase monopólio: 93% das cargas são transportadas por rodovias.

Essa é a herança maldita que recebemos do início do século 20, quando Washington Luís (1869-1957), governador de São Paulo, depois presidente da República entre 1926 e 1930, pregava que "governar é abrir estradas". Até então, seguíamos o modelo europeu, de incentivo às ferrovias.

É mais barato implantar rodovias. Na ferrovia, a estrada e os veículos são parte do investimento; no modelo rodoviário, o Estado ou a construtora privada pagam o leito; os usuários entram com os veículos e combustível.

E assim, com menos dinheiro (por várias décadas, todo ele público), nossos governos espalharam estradas. Até mesmo na Amazônia, com os maiores rios do mundo, o Brasil implanta estradas de rodagem em vez de hidrovias.

Tudo parecia bem até a crise do petróleo, nos anos 1970. Naquele momento, quando o barril pulou de US\$ 3 para US\$ 30, ficou clara a arapuca em que nos metemos: o Brasil não tinha alternativa ao transporte rodoviário, não pôde escapar dos gastos com óleo e quase quebrou. Desde então, outras crises aconteceram. E há sempre alguém lembrando o óbvio, que deveríamos ter apostado mais em ferrovias e hidrovias.

Mas todas as altas de petróleo provocam crises econômicas (ainda mais pesadas no Brasil), em que Estado e empresas ficam sem capacidade de realizar investimentos necessários para construir alternativas. Empurramos o problema com soluções imediatistas, como agora, e seguimos rodando, até aproxima crise.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Rodízio segue suspenso em SP e universidades cancelam aulas

São Paulo- Nesta segunda-feira (28), o rodízio de veículos seguirá suspenso na capital paulista, e de 60% a 80% da frota de ônibus deve circular na cidade, considerando o atual nível dos estoques de combustível e a previsão de novas aquisições.

A operação de ônibus de terça-feira (29) em diante depende da chegada de mais combustível.

Porto Alegre e Belo Horizonte terão frotas reduzidas fora dos horários de pico. Em Salvador, 70% dos ônibus devem circular. No Rio, barcas, metrô, VLT e Supervia funcionarão normalmente na segunda. Em Curitiba e Vitória, o serviço de ônibus não sofrerá alterações.

Na capital paulista, serviços como Unidades Básicas de Saúde, ambulâncias e transporte de vacinas estão mantidos. O serviço de varrição também. As coletas de lixo domiciliar e hospitalar e a limpeza pós-feira livre estão garantidas, mas a coleta seletiva segue suspensa.

As escolas da rede municipal vão abrir normalmente. Já as universidades, Unicamp, UFSCar, UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro), Uerj (Universidade do Estado do Rio de Janeiro), UFF (Universidade Federal Fluminense) e UFRRJ (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro) suspenderam suas aulas de segunda. A USP cancelou as aulas de graduação até quarta (30).

Até o fechamento desta edição, os seguintes aeroportos operados pela Infraero estavam sem combustível: São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Maceió (AL), Aracaju (SE), Joinville (SC), João Pessoa (PB) e Pampulha (MG).

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Marcos Lisboa

Título: Descontrole resulta dos muitos grupos que defendem seus interesses particulares

ANÁLISE

O Estado de Direito, os pesos e contrapesos da democracia e o respeito aos mecanismos de propor novas regras do jogo podem ser imperfeitos. Pior, apenas, é a alternativa.

Temos assistido nos últimos anos, de forma crescente, a grupos defenderem seus interesses na contramão das dificuldades do país.

O mais recente é a paralisação dos caminhoneiros autônomos.

Um único acordo propõe desrespeitar tantas leis e o Poder Executivo acha razoável continuar com a negociação.

O acordo imposto ao governo federal pede reserva de mercado a sindicatos de motoristas autônomos para oferecer serviços de transporte, que ficariam dispensados da lei de licitação; pede tabelamento de preços para o transporte por caminhões.

A conta será paga pelo contribuinte. Por todos nós.

Nada como um governo fraco pressionado por grupos de interesse em meio a muitas tentativas de implementar o que se acha correto, mesmo que ao arrepio da lei. Não tem dado certo. Basta olhar para trás.

Há uma bem-vinda insatisfação com a corrupção. Agentes do Estado têm buscado punir o malfeito.

Algumas vezes, porém, as regras existentes dificultam o andamento dos processos. A reação em alguns casos foi desrespeitar as regras.

O descontrole não começou recentemente. O governo anterior adorou programas de incentivo que claramente violava as regras da OMC (Organização Mundial de Comércio), da qual o Brasil é signatário.

Pois bem, o programa fracassou, o país desperdiçou uma enormidade de recursos e fomos condenados pela OMC.

Em 2013, o governo quis aumentar os gastos públicos e permitir que os estados fizessem o mesmo. Mas não havia dinheiro.

Foram criados inúmeros artifícios, como o aval para que estados tomassem empréstimos mesmo que a análise risco indicasse que não conseguiriam pagar as suas dívidas.

Regras contábeis foram manipuladas para permitir que o governo federal continuasse a expandir os seus gastos sem que isso ficasse aparente nas contas públicas.

Deu tudo errado.

Os estados quebraram e a crise fiscal do governo federal se tornou inevitável, com graves consequências para o país.

O descontrole do país resulta dos muitos grupos que defendem seus interesses particulares ainda que em prejuízo do país, em meio a salvadores da pátria que acham razoável descumprir a lei para fazer o que acham melhor.

Dissemina-se o desrespeito à norma legal.

Vamos sucumbir aos chantagistas e aos autoritários; ou vamos resgatar o respeito ao Estado de Direito?

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Cumbica teme paralisação de petroleiros

A greve dos petroleiros —anunciada pela Federação Única dos Petroleiros para quarta-feira (30)— levou o tema "desabastecimento" para aeroportos que estavam blindados contra a crise dos caminhoneiros até agora.

O GRU Airport, o maior do país, em Guarulhos, que é abastecido por dutos ligados diretamente às refinarias da Petrobras, começa a estudar medidas para se precaver caso haja de fato uma paralisação que venha a se prolongar. Uma das medidas seria a elevação da capacidade de armazenamento.

Procurado, GRU Airport diz que tem "um pool para armazenamento de combustíveis para abastecer os voos com capacidade para 50 milhões de litros de querosene para aviação".

Terminal do Tietê tem movimento reduzido em SP

São Paulo- O Terminal Rodoviário do Tietê, em São Paulo, o maior da América Latina, apresentou movimento reduzido neste domingo (27).

A maioria das empresas que fazem viagens para o Norte e o Nordeste não estava vendendo passagens. Funcionários das companhias informavam aos passageiros que não havia combustível disponível e que as estradas para os destinos estavam bloqueadas.

Na Viação Itapemirim, só foram vendidos bilhetes para esta terça (29). Houve remarcação de passagens para a mesma data.

"Não tinha ideia que a paralisação iria chegar a esse ponto", disse o autônomo Carlos Augusto Maranhão, 48, que buscava passagens para Fortaleza

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Andreza Matais e Marcelo de Moraes

Título: TCU manda Congresso parar 12 obras suspeitas

Coluna do Estadão

O Tribunal de Contas da União recomendou ao Congresso que bloqueie o repasse de recursos federais para 12 obras que apresentam indícios de irregularidades graves. O relatório foi enviado para a Comissão Mista de Orçamento, à qual cabe dar a palavra final sobre se acata ou não a orientação da Corte. Do total, seis obras ainda não constam do anexo da lei orçamentária deste ano, que relaciona os empreendimentos proibidos de receber recursos

novos. Uma delas está em São Paulo, a Ferrovia Norte-Sul (trecho Ouroeste-Estrela D" Oeste).

» As novinhas. As demais obras ficam no Nordeste: Fábrica de Hemoderivados e Biotecnologia (PE), Vila Olímpica (PI), Canal do Sertão (AL) e Canal Aduitor Vertente Litorânea (PB), e no Rio, Usina Termonuclear de Angra 3 (RJ).

» Prepara. Depois de surpreender o governo e o Senado com o projeto que zera o fim da cobrança do PIS/Cofins do combustível, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, vai tocar uma agenda econômica.

» Ponta do lápis. Um estudo da equipe do senador José Serra (PSDB-SP) identificou que o governo vai deixar de arrecadar se zerar o PIS/Cofins e a Cide dos combustíveis o equivalente a um ano do orçamento do Bolsa Família. O tucano adianta que vai votar a favor da medida, reivindicada pelos caminhoneiros.

» Matemática. O cálculo leva em conta que, na média dos últimos três anos, as distribuidoras comercializaram cerca de 55 bilhões de litros de óleo diesel. Esse volume de vendas geraria uma arrecadação para o Tesouro de R\$ 28 bilhões em um ano, mesmo orçamento do Bolsa Família.

PRONTO, FALEI!

Carlos Jereissati - Empresário

"Monopólios fazem tecnocratas perderem a pouca sensibilidade que possuem", sobre o presidente da Petrobrás, Pedro Parente, manter a política de reajustes.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Cida Damasco

Título: Petrobrás no palanque

Quase uma semana de bloqueios nas estradas de todo o País, tropas nas ruas, colapso no abastecimento de combustíveis, corrida aos supermercados, ameaça de adesão dos petroleiros e um tombo de R\$ 50 bilhões no valor de mercado da Petrobrás. Se é chocante a demora do governo Temer para enfrentar a anunciada crise dos combustíveis, pode-se dizer que são decepcionantes as primeiras manifestações dos candidatos à sua sucessão na Presidência. Na grande maioria são genéricas, mais para palavras de ordem dirigidas a seu público interno, ou obviedades, dando a impressão de que seus autores ainda procuram saber de que lado sopra o vento para só depois tomar posição.

Preferem bater forte no governo, recordista em impopularidade, do que nos caminhoneiros.

Na verdade, não é nada fácil identificar a direção do vento. A polarização que vem marcando as diferenças de pensamento da sociedade brasileira nos últimos tempos desta vez não é tão clara. Esquerda e direita embaralham suas posições sobre a justiça ou não das reivindicações dos caminhoneiros e sobre o real significado dos protestos. Uns comemoram os resultados da mobilização porque os caminhoneiros conseguiram parar o País, o que "MST e CUT não conseguiram", outros crucificam a administração da Petrobrás, recorrem ao argumento de que a situação se agravou depois de Dilma e repetem o mote "onde foram parar os batedores de panelas?".

Levantamento das opiniões expressas nas redes sociais, no meio da semana passada, mostra apoio às manifestações - contrariando a tendência da população de rejeitar qualquer movimento que cause transtornos no seu dia a dia. E que transtornos! Trata-se quase de uma reedição do início das jornadas de 2013, inclusive pela perplexidade em relação à amplitude dos protestos e às difusas cadeias de mobilização e comando. Todos se perguntam quem são as lideranças efetivas e qual o tamanho do locaute.

Provocações e dúvidas à parte, o fato é que a questão é muito mais complicada do que apoiar ou não a greve e os grevistas. Estão em jogo a política de preços dos combustíveis, as relações entre o governo e a Petrobrás e, em última instância, o papel do Estado na economia. Não basta apoiar ou renegar a privatização da Petrobrás. É preciso definir, com clareza, qual o modelo que se deseja para seu futuro. Mesmo defensores de uma gestão que preserve os ganhos dos acionistas e os investimentos da estatal, reconhecem que não dá para administrar uma empresa estratégica com critérios e prioridades estabelecidos para empresas "comuns". Isso significa criar mecanismos de amortecimento de oscilações bruscas de preços, para evitar que sejam sufocados setores, empresas e, no fim da linha, a própria população.

Nesse sentido, o que os candidatos disseram até o momento é pouco esclarecedor. Ciro Gomes (PDT) foi mais Ciro do que nunca ao tachar a política de preços da Petrobrás de "aberração". Manuela D'Ávila (PCdoB) atacou o "liberalismo entreguista" e, assim como Guilherme Boulos (PSOL), pediu a demissão do presidente da estatal, Pedro Parente. Num aceno ao pensamento comum do eleitorado, Álvaro Dias (Podemos) aproveitou o apoio aos caminhoneiros para atacar o peso da corrupção nas finanças da Petrobrás.

João Amoêdo (Partido Novo) insistiu na privatização. Cauteloso como sempre, Geraldo Alckmin (PSDB) advertiu que mesmo por uma causa justa, não se pode transformar o País em refém. Para Marina Silva (Rede), erraram feio governo e

Petrobrás, por não se anteciparem à crise. Declarando-se 100% ao lado dos caminhoneiros, Jair Bolsonaro (PSL) atribuiu os reajustes à necessidade de tapar buracos da corrupção e agradar aos governadores. E Lula, da prisão, mirou a falta de ação do governo e a política de preços. Também sem surpresas, Henrique Meirelles (MDB) defendeu o corte de gastos do governo, que resultaria na redução de impostos inclusive para os combustíveis.

No entanto, estejam ou não explicitadas nos seus programas, as diretrizes para a Petrobrás necessariamente terão de estar na cabeça dos candidatos. Mesmo que vingue um acordo sustentado na combinação de concessões aos caminhoneiros e subsídios, o sucessor de Temer encontrará uma Petrobrás cercada de incertezas. Assim como todo o País.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: A velhíssima política

É certo que o "novo" não é, necessariamente, sinônimo de "bom" na política. Pode ser, ao contrário, um retrocesso – um flerte com soluções autoritárias, que prescindem do Congresso por considerar a atividade política insalubre por princípio. O País deve, portanto, resistir ao discurso segundo o qual basta expulsar do poder todos os que se identificam com a "velha" política para que os problemas se resolvam. Contudo, há uma velhíssima política que, esta sim, precisa ser eliminada urgentemente do cenário nacional. Trata-se de parlamentares que exploram a política como instrumento para a satisfação de seus interesses privados e, assim, não se importam em promover o atraso no País se isso facilitar a manutenção de seus currais eleitorais.

É o caso, por exemplo, do presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). Embora seja do mesmo partido do presidente da República, Michel Temer, o senador Eunício tem sido um opositor de fazer inveja a muitos petistas. Agora mesmo, no auge da complexa crise que resultou na alta dos combustíveis e, por conseguinte, no protesto de caminhoneiros que paralisou parte do País, o presidente do Senado partiu para a simplificação rasteira, típica dos palanques. Em entrevista ao Estado, referindo-se à política de preços da Petrobrás sob a gestão de Pedro Parente – que respeita a oscilação dos preços internacionais do petróleo e, portanto, dispensa os subsídios que tanto prejuízo deram à estatal durante o governo petista –, o senador Eunício saiu-se com esta: "Entre os 'Parentes' e os consumidores, eu fico com os consumidores".

Na mesma entrevista, o presidente do Senado tratou de forma igualmente ligeira outro assunto delicado, a privatização das falidas distribuidoras da

Eletrobrás no Norte e no Nordeste, passo necessário para a privatização da própria Eletrobrás. Questionado se apoiava a decisão da Câmara de não votar a medida provisória que destravaria o leilão das distribuidoras, anunciada pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), Eunício declarou: "Já temos o aumento do combustível e agora vamos aprovar outra medida provisória preparativa para o aumento de energia? Pelo amor de Deus! Energia, gasolina, gás de cozinha. As pessoas estão com medo de voltar ao fogão a lenha e ainda serem penalizadas pelo Ibama".

Tal reação nem para comício deveria prestar. A Eletrobrás e suas distribuidoras estão quebradas, em razão da política suicida para o setor de energia levada adiante pelo governo de Dilma Rousseff, e os consumidores já estão pagando a conta dessa irresponsabilidade. Caso a privatização continue a ser sabotada, o prejuízo será ainda maior. Só para constar, a perda do País com a transformação da Eletrobrás em laboratório da incúria petista já custou, no total, R\$ 228 bilhões. O senador Eunício coroou sua entrevista confirmando sua indisposição de retomar a discussão da reforma da Previdência ainda neste ano, como pretende o presidente Temer. Nada surpreendente para quem já declarou que não admitia a reforma porque, em suas palavras, não aceitava "mexer na aposentadoria dos mais pobres" – uma das tantas mistificações produzidas pelas corporações interessadas na manutenção da Previdência tal como está.

Compreende-se o comportamento do presidente do Senado quando se observa que entre seus principais aliados está o ex-presidente Lula da Silva, preso por corrupção e líder da sabotagem ao atual governo. Como Lula ainda é muito popular no Nordeste, políticos como Eunício não pensam duas vezes antes de abraçar a demagogia lulopetista, muito mais vantajosa, do ponto de vista eleitoral, do que a desgastante defesa das reformas. Eunício é, também, aliado da oligarquia Gomes.

E Eunício não está sozinho. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia, também não perde oportunidade para se distanciar da agenda reformista do atual governo. Apesar de relativamente novo, o deputado Maia tem encarnado igualmente essa anacrônica política movida a indiferença com o interesse público, que tão mal tem feito ao País. E ambos, Maia e Eunício, estão no comando do Congresso. Poucas situações retratam melhor o atraso brasileiro.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Desabastecimento se agrava e governo cede a novas exigências de grevistas

Presidente Temer anunciou ontem que preço do diesel será reduzido em R\$ 0,46 por 60 dias e fretes terão tabela com valores mínimos

Com a greve dos caminhoneiros entrando em sua segunda semana, o governo cedeu ainda mais nas exigências. Em pronunciamento feito ontem à noite, o presidente Michel Temer anunciou que o preço do óleo diesel terá uma redução de R\$ 0,46 por um período de 60 dias. A partir daí, passará a ter reajustes mensais, elevando a previsibilidade, como pediam os motoristas. Além disso, os fretes passarão a ter um preço mínimo, dependendo da carga transportada.

As medidas são uma tentativa de pôr fim a uma paralisação que vem trazendo o caos para as cidades brasileiras. Mas as negociações têm se mostrado muito difíceis. Sem lideranças claras, os acordos, pelo menos até esse domingo, vinham sendo simplesmente ignorados pelos motoristas parados nas estradas. E, além disso, a cada concessão feita, novas exigências eram apresentadas. Dessa forma, o que se vê em todo o País é um quadro de grave desabastecimento, que só vai piorar se a greve continuar. Sem receber insumos suficientes para continuarem funcionando, fábricas estão fechando as portas e dando até férias coletivas.

Alimentos somem das feiras e das prateleiras dos supermercados. Sem ração, milhões de frangos têm morrido nas granjas. Termoelétricas deixam de funcionar por falta de combustível. Hospitais suspendem cirurgias. Ônibus e táxis deixam de circular. Além dos caminhoneiros, o governo também se preocupa com outras ameaças: os petroleiros convocaram uma greve para a quarta-feira, e já pretendiam fazer hoje pela manhã uma "mobilização" em todas as unidades da Petrobrás. O Planalto estuda entrar na Justiça com alguma ação para tentar barrar essa paralisação.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes, Fernando Nakagawa, Rafael Moraes Moura E Tânia Monteiro Brasília

Título: Temer anuncia pacote de medidas para encerrar greve

Entre as concessões feitas aos caminhoneiros está a isenção da cobrança de eixo suspenso nos pedágios de todas as rodovias

Para evitar que a greve dos caminhoneiros entre em sua segunda semana, o governo cedeu ainda mais às reivindicações dos motoristas e aumentou o subsídio ao preço do diesel, em uma conta que custará R\$ 13,5 bilhões aos cofres públicos. Esse valor é mais que o dobro do custo anunciado na semana passada, quando o governo fez acordo que não foi respeitado pelos

caminhoneiros, que continuaram parados nas estradas. Em pronunciamento na TV, o presidente Michel Temer anunciou a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel por 60 dias – valor próximo do pedido dos grevistas, que citava valores entre R\$ 0,40 e R\$ 0,60.

Segundo o presidente, a partir daí o diesel terá apenas reajustes mensais, decisão que visa a dar previsibilidade aos motoristas. "Essa redução corresponde aos valores do PIS/Cofins e da Cide somados. Para somar esses R\$ 0,46, o governo está assumindo sacrifícios no Orçamento." Além da redução dos impostos, o governo também arcará com eventuais prejuízos da Petrobrás. "Obviamente, vamos honrar sem nenhum prejuízo para a Petrobrás. A Petrobrás recuperou-se nos últimos dois anos e não é possível criar dificuldade operacional."

Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, a redução do PIS/Cofins e da Cide vai custar R\$ 4 bilhões e terá um impacto de queda de R\$ 0,16 no preço final do diesel. Para que o valor caísse os outros R\$ 0,30, o governo terá de compensar a Petrobrás e outras fornecedores, incluindo importadores, em mais R\$ 9,5 bilhões. Ou seja: o governo aceitou zerar a Cide e reduzirá a cobrança de PIS/Cofins de R\$ 0,46 para R\$ 0,35 por litro. O primeiro reajuste do diesel virá só em 60 dias, mas posteriormente valerá a alteração mensal, seguindo a cotação do petróleo internacional e o câmbio – conforme a Petrobrás havia anunciado semana passada.

A diferença do preço que deveria ser cobrado pela estatal e o que o consumidor pagará será ressarcida pelo governo. Guardia rejeita a ideia de que a perda de R\$ 4 bilhões com o corte de tributos represente custo adicional porque será compensado, segundo ele, com a aprovação do projeto que aumenta a carga tributária de 28 setores, a chamada reoneração, que tramita no Senado. Para isso, o governo deve aumentar o número de setores que voltarão a pagar imposto sobre a folha de pagamento, e não a receita. O restante virá da reserva de contingência do Orçamento (R\$ 5,7 bilhões) e de um corte nas despesas de R\$ 3,8 bilhões.

O anúncio foi mais uma tentativa do governo de pôr fim à paralisação de caminhoneiros, que provocou uma crise de desabastecimento em todo o País. O governo atende algumas das exigências de um grupo de caminhoneiros autônomos que não tinha aceitado acordo divulgado na quinta-feira. Naquele dia, o governo e parte das entidades da categoria apresentaram uma proposta de acordo para suspender a paralisação por 15 dias. No entanto, ao contrário das expectativas, os caminhoneiros não deixaram as rodovias.

Diante disso, Temer autorizou o uso das Forças Armadas para desbloquear as estradas e editou um decreto permitindo ao governo assumir o controle de

caminhões. Na prática, no entanto, pouco mudou e um novo pacote de medidas, mais generoso, teve de ser desenhado. MPs. O novo acordo do governo federal com caminhoneiros teve a edição de três medidas provisórias (MPs), instrumentos que passaram a ter validade ontem, após publicação em edição extra do Diário Oficial da União.

As MPs passarão agora pelo Congresso Nacional. A primeira estabelece em todo o território nacional a isenção da cobrança de eixo suspenso de caminhões vazios em pedágios. A medida abrange todas as rodovias estaduais e municipais, além das federais, onde a regra já era seguida. A MP vale ainda para rodovias concedidas à iniciativa privada. A segunda MP garante que a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) contrate 30% de seus fretes com caminhoneiros autônomos.

A medida havia sido acertada na quinta-feira, mas sem previsão de MP. A terceira MP estabelece que o governo publicará uma tabela de preço mínimo de fretes de acordo com a carga (geral, perigosa, frigorificada e a granel) duas vezes por ano. A primeira tabela será publicada pela ANTT em até 5 dias, e valerá até 20 de janeiro de 2019. As entidades do agronegócio, porém, criticam a proposta. "O projeto representa um profundo retrocesso nas relações comerciais, ao estabelecer um valor arbitrário mínimo para o frete rodoviário de cargas no Brasil, desconsiderando as realidades regionais, as diferenças de carga e a relação de oferta e demanda do mercado."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Tânia Monteiro / BRASÍLIA

Título: Para cúpula militar, situação é delicada

Colocados novamente diante da população para conter uma crise, militares avaliam que o quadro se agravou com colapso no abastecimento

Pela segunda vez, em menos de seis meses, os militares estão preocupados com a posição em que foram colocados, diante da população, por conta de uma nova crise, agora provocada pela paralisação dos caminhoneiros, que ontem entrou no sétimo dia, provocando um caos em todo o País. Um integrante do Alto Comando das Forças Armadas disse ao "Estado", sob a condição de anonimato, que o governo jogou a crise "no colo" deles de novo, como quando foi decretada a intervenção de segurança pública no Rio de Janeiro.

Ele considera que a situação atual poderia ter sido evitada se o governo tivesse agido com antecedência. A grande preocupação das Forças Armadas é parecer que os militares querem um protagonismo, o que, diz ele, não procede. Além

disso, fontes consultadas pela reportagem se queixam que em casos como esses é atribuída uma responsabilidade às Forças Armadas para resolver problemas que não estão apenas nas mãos do Exército, Marinha e Aeronáutica, porque dependem de determinação e pedido de auxílio para cada missão, em cada Estado.

A avaliação da cúpula militar, que tem feito pelo menos duas reuniões diárias, por videoconferência entre todos os comandos do País, incluindo as três forças, é que "a situação é muito delicada" e o "quadro se agravou muito nas últimas horas (durante o domingo)", mesmo com a desobstrução de rodovias em muitos pontos do Brasil.

Um dos oficiais-generais consultados explicou que não adianta liberar estrada, sair do acostamento, se o caminhoneiro continuar parado como está e não fizer a mercadoria circular. A segunda-feira está sendo considerada um dia crucial para se medir a temperatura do que está por vir, mas os militares lembram que surgiu um problema crítico: a greve de 72 horas dos petroleiros, anunciada para a zero hora de quarta-feira.

À disposição. Os militares reiteram, no entanto, que estão à disposição para ajudar, no que for preciso, sempre dentro do respeito aos preceitos constitucionais e agindo seguindo os pedidos do Planalto, e não por iniciativa própria. O maior incômodo deles é que quando o presidente Temer anunciou que estava convocando as forças federais para ajudar a restabelecer a ordem e retomar o abastecimento do País, ficou parecendo que os militares iam chegar e, como se fosse função deles, resolver o problema da paralisação dos caminhoneiros no fim de semana. "Não é nosso papel", reclamou outro integrante do alto comando das Forças, lembrando que eles atuam para apoiar outras ações.

Este mesmo militar lembrou que, no caso do Rio, a forma como foi colocada a questão, deu a impressão de que os militares, ao assumirem a segurança pública do Estado, iam resolver o problema da criminalidade em um mês, devolvendo a tranquilidade da população, que foi destruída ao longo de décadas, com contaminação de todos os poderes locais.

Afogadilho. A avaliação é de que, no processo dos caminhoneiros, todas as medidas foram tomadas de afogadilho, atirando para todos os lados e, ao final, se tornando refém da categoria, deixando claro para o País a péssima sensação de que "está dando tudo errado". Os militares observam ainda que é muito ruim o governo estar negociando com a faca no pescoço. De acordo com vários integrantes da cúpula consultados, o governo parece "estar perdido" na condução desse processo porque não sabe quem é o interlocutor certo e com quem está negociando.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor:****Título: Associação pede que grevistas 'levantem acampamento'**

Presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes, diz que caminhoneiros devem "seguir a vida" após anúncio de medidas

BRASÍLIA

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, pediu que motoristas que protestam nas rodovias em todo o Brasil "levantem acampamento e sigam a vida" após a publicação das medidas anunciadas pelo presidente Michel Temer no Diário Oficial da União. Para Fonseca, com as medidas publicadas, a regularização do abastecimento ocorrerá "de oito a dez dias para normalizar, para fluir a oferta de carga".

"Peço aos que estão nos mais de 500 pontos na estradas que, se amanhã (hoje) todos os pontos estiverem publicados no Diário Oficial, que os companheiros levantem acampamento e sigam a vida", disse o presidente da Abcam após a reunião no Palácio do Planalto. Fonseca Lopes foi um dos dois líderes dos caminhoneiros que abandonaram a reunião na quinta-feira que resultou no primeiro acordo – insuficiente para acabar com o protesto nas estradas. Questionado sobre como assegura a saída dos caminhoneiros das estradas, Fonseca disse que a "decisão depende dos motoristas".

"Mas quero fazer um apelo a todo mundo que segurou o movimento até agora", disse. "Eles sabem que chegou o momento de fazer isso", completou, ao lembrar que o acordo firmado no domingo foi maior que o pedido, já que terá a redução de R\$ 0,46 por litro de diesel por 60 dias. Depois, os reajustes serão mensais. Bloqueios. Ao contrário dos dias anteriores, a Polícia Rodoviária Federal não informou no domingo o número de bloqueios nas rodovias. O órgão atualizava duas vezes por dia os pontos interrompidos, principal indicador sobre a força da paralisação. Segundo a PRF, os dados passariam a ser divulgados pelo Ministério da Segurança Pública. A pasta, porém, não apresentou nenhum número até o fim da noite de domingo.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor:****Título: Eleito deve revogar multas de Temer, diz Bolsonaro**

O pré-candidato à Presidência da República Jair Bolsonaro, do PSL, criticou a ação do governo na tentativa de encerrar a paralisação dos caminhoneiros. Pelo seu perfil no Twitter, Bolsonaro afirmou que um futuro presidente honesto e patriota deve revogar qualquer multa, prisão ou confisco a caminhoneiros que sejam determinados pelo presidente Michel Temer.

No sábado, após reunião de Temer e mais oito ministros, o governo anunciou que aplicará multa de R\$ 100 mil por hora a transportadoras que não voltarem ao trabalho.

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, portavoza da decisão governamental, apontou, ainda, que foram requisitados mandados de prisão para alguns empresários suspeitos de estarem promovendo locaute (greve de empresas).

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Temer fala e motiva panelaços em SP

O pronunciamento do presidente Michel Temer sobre a greve dos caminhoneiros, por volta das 21h30 de ontem, motivou panelaços em alguns bairros de São Paulo. Enquanto o presidente listava novas medidas para tentar acabar com a manifestação que já completou sete dias, foram ouvidas manifestações, por exemplo, em regiões como Santa Cecília e Perdizes, segundo relatos de moradores.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Scheller

Título: Hipótese de locaute esbarra em pulverização

Frota de quase 1,1 milhão de veículos de transporte está dividida em mais de 100 mil empresas; líder de mercado tem menos de 1% do total

O transporte rodoviário de cargas no Brasil é tão pulverizado que a tentativa do governo de ligar a greve dos caminhoneiros a um locaute por parte de empresas tem pouca chance de ser eficaz, segundo consultores e advogados ouvidos pelo "Estado". De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o País tem 111,7 mil empresas no ramo, donas de 1,1 milhão de caminhões, reboques e utilitários leves. Isso significa que, em média, cada companhia tem 9,7 veículos.

O locaute se configura quando um grupo de empresas "trava" a economia como um todo para obter vantagens para seu setor de atividade. Caso o governo utilizasse a tese em um mercado concentrado, a chance de êxito seria maior. No entanto, segundo fontes do setor, essa realidade não se aplica ao transporte rodoviário de cargas. As dez maiores frotas de veículos do País somam hoje cerca de 30 mil veículos (veja quadro ao lado). Ou seja: caso todo esse contingente sofresse punição, 97% dos caminhões detidos por empresas poderiam continuar a obstruir estradas.

A líder isolada em transporte rodoviário é a JSL, que atualmente contabiliza 9,6 mil veículos (ou seja, sua fatia dos veículos corporativos é inferior a 1%). "Considero a hipótese de locaute muito difícil de provar", diz o advogado Clóvis Torres, sócio do escritório Souza, Mello & Torres. "Existem sim empresas grandes no setor, mas elas são poucas. É um movimento em que fica muito difícil de achar um culpado que possa responder pelo problema como um todo", resume. Consultor na área de logística, Maurício Lima, do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), afirma que a maior parte do setor de transporte de cargas está nas mãos de pequenas empresas, com três ou quatro caminhões próprios.

"É aquele caminhoneiro que conseguiu adquirir mais veículos e terceiriza o outro para parentes." Esse pequeno empreendedor, via de regra, presta serviços a companhias de maior porte. Hoje, segundo Lima, cerca de 55% dos veículos que transportam cargas das líderes do setor pertencem, na verdade, a pequenos negócios. "Ao terceirizar o transporte de seus produtos, a maior parte das empresas estão "quarteirizando" o serviço", ressalta o especialista. O advogado Clóvis Torres diz que a terceirização de serviços pode tornar a companhia contratante responsável pelos caminhões que terceirizou.

Mas isso só ocorreria caso o vínculo ficasse claramente provado – o que, segundo ele, nem sempre é fácil de se documentar, ainda mais em contratos que sejam firmados por "empreitada". Autônomos. Quando se leva em conta o total de veículos dedicados ao transporte de cargas no Brasil, a pulverização do setor se amplia. Hoje, cerca de 554 mil unidades estão concentrados nas mãos de 374 mil motoristas autônomos. Ou seja: esses profissionais sem empresa constituída concentram, em média, 1,5 caminhão cada um. A participação dos autônomos na frota total do Brasil – que hoje soma 1,66 milhão de veículos – é de pouco mais de um terço do total. Um número pequeno de veículos (22,8 mil, ou 1,3% da frota) está nas mãos de cooperativas do setor.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Lígia Formenti / BRASÍLIA

Título: AGU orienta PRF a multar empresas em R\$ 100 mil

Decisão foi elaborada após STF determinar a liberação de rodovias e acostamentos; penalidade para caminhoneiros é de R\$ 10 mil por dia

A ministra-chefe da Advocacia- Geral da União (AGU), Grace Mendonça, encaminhou ontem à Polícia Rodoviária Federal (PRF) uma orientação para que sejam aplicadas multas de R\$ 100 mil por hora a transportadoras e de R\$ 10 mil por dia para os caminhoneiros e manifestantes que resistirem a liberar estradas. A orientação foi elaborada após o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinar a liberação de rodovias e acostamentos que estão bloqueados pelas paralisações.

Até o fechamento desta edição, no entanto, a PRF não havia aplicado nenhuma dessas multas autorizadas pelo STF. Foram impostas 400 punições, que somam mais de R\$ 2 milhões, mas apenas com base no Código Brasileiro de Trânsito. O parecer da AGU diz que os próprios policiais rodoviários federais serão os responsáveis por aplicarem multas relacionadas à decisão do STF, e poderá ser usado como referência para que as polícias militares façam o mesmo em âmbito estadual.

O texto esclarece que a PRF e a Força Nacional de Segurança estão autorizadas a adotar as medidas "necessárias e suficientes" para impedir a ocupação, obstrução ou imposição da passagem de veículos em quaisquer trechos de rodovias estaduais ou federais.

Para a AGU, não há dúvidas de que a Polícia Rodoviária Federal tem poderes para aplicar a multa definida pelo STF e atribuiu o atraso do uso dessa competência a dúvidas ainda existentes na corporação, uma vez que a cautelar foi concedida no fim da sexta. A PRF não havia divulgado números atualizados sobre o total de pontos de bloqueio identificados em rodovias federais até o fechamento desta edição.

Balanço. Segundo a AGU, desde a última segunda-feira, 41 ações foram ajuizadas com pedidos de reintegração de posse de rodovias federais ocupadas e interditos proibitórios (mecanismo de defesa utilizado para impedir agressões iminentes que ameaçam a posse de alguém).

Ao todo, 30 decisões proíbem a obstrução de rodovias federais nos estados do Acre, Ceará, Sergipe, São Paulo, Paraná, Pará, Minas Gerais, Rio Grande do Norte, Goiás, Santa Catarina, Pernambuco, Paraíba, Rondônia, Distrito Federal e Rio Grande do Sul.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Márcia De Chiara Fernando Scheller****Título: Greve fecha 167 fábricas de alimentos no País**

Associação de indústrias de carne afirma que perdas com exportações já somam R\$ 1,2 bilhão; supermercados estimam prejuízo de R\$ 1,3 bilhão

A greve dos caminhoneiros está causando prejuízos tanto para a indústria quanto para o varejo de alimentos. Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), 167 fábricas do segmento em todo o País estão sem funcionar. O problema afeta gigantes como a JBS e a BRF. As exportações que deixaram de ser realizadas durante os sete dias do movimento somam US\$ 350 milhões (R\$ 1,25 bilhão), aponta a associação. Sem produtos perecíveis para vender, o setor de supermercados estima que o prejuízo dos varejistas no Brasil já supere a marca de R\$ 1,3 bilhão, sendo cerca de R\$ 400 milhões somente em São Paulo.

A associação das indústrias afirma que, a partir da normalização do transporte no País, serão necessários dois meses para que a distribuição dos produtos seja normalizada. Segundo o superintendente da Associação Paulista de Supermercados (Apas), Carlos Corrêa, cerca de 80% dos varejistas tiveram o abastecimento de itens perecíveis afetado. Hoje, os perecíveis respondem por 36% das vendas dos supermercados. Na conta entram frutas, verduras, legumes, laticínios e carnes in natura.

Além dos prejuízos e das fábricas paradas, as fabricantes de alimentos – que processam bovinos, suínos e aves – também estão sofrendo com a dificuldade para alimentar os animais, uma vez que a paralisação do transporte afeta o acesso a insumos. Por isso, a associação que reúne fabricantes disse que cerca de 1 milhão de aves correm risco de morte. Cerca de 20 milhões de suínos também estariam recebendo alimentação insuficiente.

A entidade disse que 64 milhões de pintinhos e frangos já morreram no País – e a conta só deve aumentar. A ABPA diz que falta espaço nas granjas. "Todos os dias nascem 21 milhões de pintinhos no Brasil – se as unidades não são esvaziadas, não há como criá-los", diz Ricardo Santin, diretor executivo da ABPA. O executivo diz que a questão é mais grave na Região Sul, líder na produção de aves.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Renée Pereira****Título: Perdas de R\$ 1 bi por dia nas distribuidoras**

Nas distribuidoras de combustíveis, o prejuízo diário é da ordem de R\$ 1 bilhão. Esse é o valor do faturamento diário das empresas. "Na prática, as perdas são ainda maiores, já que nossos custos aumentaram por estarmos parados", afirma o conselheiro da Plural, associação das distribuidoras de combustíveis, Ricardo Mussa. /

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor:****Título: Cem lojas de supermercados de BH não abrem**

Cem lojas de importantes redes de supermercados em Belo Horizonte, Minas Gerais, não abriram as portas ontem por falta de transporte coletivo para a população. Segundo a Associação Mineira de Supermercados (Amis), as redes BH, Epa e Super Nosso decidiram suspender as atividades porque os funcionários não tinham como chegar ao trabalho pela falta de combustível nos ônibus.

A entidade informa que, nos demais municípios do Estado, o funcionamento dos supermercados foi normal ontem. Hoje, as redes em Minas abrirão normalmente, inclusive essas cem lojas das três redes que não funcionaram, informa a Amis.

Carlos Correa, da Associação Paulista de Supermercados (Apas), afirma que, de acordo com o rastreamento feito pela entidade em São Paulo, apenas uma loja, muito voltada para venda de itens perecíveis, não abriu as portas no domingo por falta de mercadoria.

No entanto, o superintendente da associação alerta que, se a greve se estender e os problemas de transporte coletivo se agravarem, cresce o risco de os supermercados fecharem as lojas porque os funcionários não conseguirão ir trabalhar. Ontem, o dia de vendas nos supermercados do Estado de São Paulo foi bem abaixo do normal, de acordo com dados da entidade. / M.C.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Fernanda Nunes Vinicius Neder/ RIO****Título: Preço do diesel está abaixo da média global**

Litro do combustível no Brasil saía a R\$ 3,60 no último dia 21, início da paralisação dos caminhoneiros; no mundo, média era de R\$ 3,94

Até a semana anterior aos protestos de caminhoneiros que se espalharam pelas estradas de todo o País, o preço médio do diesel nos postos de combustível acumulava alta de 20,4%, mas estava abaixo da média mundial. Conforme dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da consultoria Global Petrol Prices, na bomba, o litro do diesel no Brasil saía a R\$ 3,60 no último dia 21, abaixo dos R\$ 3,94 (US\$ 1,07, usando o câmbio do dia 21) da média mundial. Para especialistas, o predomínio da Petrobrás no refino nacional faz do País um caso à parte no mundo. Por isso, acreditam que qualquer solução para a crise passa necessariamente pelo governo. Em geral, os postos nações mais ricas, especialmente na Europa, cobram mais caro, por causa dos impostos elevados. Na Itália, França e Reino Unido, o litro estava a R\$ 6,37 na semana passada. Na Noruega, chegou a R\$ 6,96. Na outra ponta, países mais pobres e produtores e exportadores de petróleo têm preços menores. O litro do diesel mais barato do mundo está no Irã (R\$ 0,26) e na Arábia Saudita (R\$ 0,48). A exceção são os EUA, economia desenvolvida onde o baixo nível de tributação torna o diesel mais barato. Por lá, o combustível já acumula alta de 32% desde julho do ano passado, e a elevação é repassada automaticamente para o frete, como mostrou o Estado ontem.

Especificidade. "Muitos países alinham seus preços aos do mercado internacional. O Brasil faz o mesmo. Mas aqui temos uma especificidade: temos uma única fornecedora, a Petrobrás. Isso faz toda diferença, porque a competição exerce a função amortecedora das variações do mercado", disse o ex-diretor da ANP e professor do Grupo de Economia da Energia (GEE) da UFRJ, Helder Queiroz. O mercado brasileiro de refino tem um monopólio de fato – não de direito, porque não está na lei –, com a Petrobrás como única produtora de combustíveis. Para o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, nenhum outro país tem o perfil brasileiro, pois esse monopólio convive com preços flexíveis, desde que a estatal alinhou seus preços às práticas internacionais, em 2016, e passou a fazer reajustes diários, a partir de meados de 2017. "Ficamos no meio do caminho", afirmou Pires. O "meio do caminho" inclui ainda uma elevada carga tributária. Segundo a Petrobrás, o preço nas refinarias responde por 56% da composição final do valor cobrado dos consumidores. Impostos estaduais (15%) e federais (13%) respondem por 28% do preço final do diesel. O preço do biodiesel, que é obrigatoriamente

misturado ao diesel (com 10% do total), responde por 7% do preço final. Já a distribuição e a revenda ficam com 9%. Por isso, para atender a reivindicação dos caminhoneiros em greve contra os aumentos recentes, quem vai acabar pagando a conta do barateamento do diesel deve ser o contribuinte, dizem os especialistas. "Quem tem que pagar é o governo e não a cadeia produtiva (refinarias, distribuidoras e revendedores). Se o governo acha que o preço está alto, ele que assuma o ônus de baixá-lo", disse Pires.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Sem insumos, Whirlpool concede férias coletivas

Fabricante das marcas Consul e Brastemp deu férias de cinco dias para funcionários de fábricas em SC e SP

A partir de hoje a fabricante de eletrodomésticos Whirlpool, dona das marcas Consul e Brastemp, dará férias coletivas de cinco dias aos trabalhadores das fábricas Joinville (SC) e Rio Claro (SP). O motivo é a falta de insumos, como aço e resinas, para as linhas de produção.

Com a greve dos caminhoneiros, a entrega desses materiais, que é diária, começou a falhar. A saída de produtos acabados também está prejudicada pela falta de transporte. O estoque de geladeiras e fogões da companhia, por exemplo, é de 20 dias.

A fábrica de Joinville produz refrigeradores e freezers. A unidade de Rio Claro fabrica fogões e lavadoras de roupas. A planta de Manaus (AM), que produz aparelhos de ar condicionado, lava-louças e forno micro-ondas, já estava em férias coletivas que normalmente ocorrem nesta época por causa da redução sazonal da procura por ar condicionado.

Ao todo são 12 mil trabalhadores diretos e indiretos de braços cruzados nas três fábricas. Os funcionários dos escritórios da companhia continuarão a trabalhando normalmente.

Setor. Com as férias coletivas, a Whirlpool engrossa a lista de fábricas paradas do setor de eletrodomésticos e eletrônicos que já estão paradas. No fim da semana passada, a Eletros, associação que reúne a indústria do setor, informou que oito fábricas tinham suspenso a produção total ou parcialmente.

O presidente da Eletros, José Jorge do Nascimento Júnior, disse que os produtos mais afetados são os televisores, refrigeradores, fogões e geladeiras. Segundo

ele, a greve foi um balde de água fria para a indústria, que começava a recuperar as vendas, após três anos de crise.

No primeiro trimestre, as vendas de TVs para o varejo cresceram 46% em relação ao ano passado. Na linha branca, que inclui geladeiras, fogões e lavadoras, a alta foi de 3%. /M.C.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Só 5% da produção de cimento é entregue

A indústria produtora de cimento está conseguindo entregar apenas 5% da produção nacional aos seus destinos devido a greve dos caminhoneiros e prevê que a situação não será normalizada até três semanas após o fim do movimento, disse o Sindicato Nacional da Indústria de Cimento (SNIC) ontem. "Como as fábricas funcionam em regime de operação contínua, cimenteiras de todo o país estão sofrendo impactos, tanto na distribuição do produto como nas entregas dos insumos necessários à sua fabricação", disse o sindicato em nota. Em média, a indústria distribui diariamente 200 mil toneladas de cimento no País.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Luciana Dyniewicz

Título: Produtos apodrecem nos caminhões

Na Via Dutra, caminhoneiros parados no trevo de Santa Isabel se alimentam da carga de frango

O cheiro é de lixo abafado, um odor quente. Dentro do baú de um caminhão parado há uma semana na Rodovia Presidente Dutra, no acesso a Santa Isabel (a 60 km de São Paulo), apodrecem couve e alface. Tomates cereja começam a soltar uma água amarelada e alguns estão cobertos por fungos brancos com manchas pretas. Pinhão e abóbora, por enquanto, resistem. O motorista do caminhão, que não quis se identificar, contou apenas que saiu da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp) na segunda-feira passada para entregar verduras e legumes em São José dos Campos. Parou 40 quilômetros antes de chegar lá. Como o caminhão não é frigorífico, os alimentos estão apodrecendo. Parte das mercadorias foi retirada antes, para os

manifestantes se alimentarem. O caminhoneiro Wagner Souza Melo, de 46 anos, também já distribuiu parte dos alimentos que transportava. Na quarta-feira, ele tirou 40 quilos de frango do caminhão para os manifestantes comerem. Ainda sobraram pouco mais de 2,9 mil quilos. Diz que os produtos ainda não estragaram. Três vezes por dia, ele deixa o caminhão ligado por cerca de 40 minutos para manter os frangos congelados. A temperatura interna se mantém, assim, ao redor dos dez graus negativos— o normal seria -18°C. "Enquanto tiverem temperatura negativa, não estraga." Melo afirma ainda que na última semana, não gastou nem meio tanque de combustível para manter a temperatura do baú —"como caminhão parado, gasta muito pouco" — e destaca estar sem pressa para sair dali: "Olha minha cara de preocupado. Tenho carne aqui (para comer). Não acho ruim ficar parado se for para melhorar o Brasil". O caminhão de Melo foi comprado em 2015 por cerca de R\$ 120 mil. Ele paga parcelas mensais de R\$3,5 mil pelo veículo e conta que, nas últimas duas semanas em que trabalhou, gastou R\$2,9 mil com diesel, enquanto faturou R\$6,9 mil. "Sobra muito pouco para dar uma vida digna à família." Caminhão geladeira. O caminhoneiro Moaci Guilherme, de 38 anos, também transporta carne em um caminhão frigorífico. Mesmo ligando diariamente o caminhão para manter a temperatura, diz que o alimento já estragou, porque o baú foi transformado em uma espécie de geladeira para manter refrigerante, água e manteiga para os grevistas. "A temperatura do baú ainda está a -11 graus, mas estamos abrindo muito para dar suporte para o pessoal. Está descongelando a carne."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Renée Pereira

Título: No WhatsApp, a ordem é reforçar a greve

Caminhoneiros avisam que vão manter protesto; a maioria apoia a intervenção militar

Momentos após o pronunciamento do presidente da República, Michel Temer, atendendo as reivindicações dos caminhoneiros, as lideranças inflamavam os motoristas a continuarem parados. Pelo WhatsApp, a ordem que circulava nos grupos era a de manter os protestos. Frases como "Não vamos sair", "É guerra", "Não quero mais saber de imposto, quero todo o governo fora" e "Não podemos parar, eles viram a força que temos" dão noção do clima entre os caminhoneiros e que o movimento ainda pode durar mais tempo.

Em áudios, algumas lideranças afirmavam que as duas principais reivindicações não haviam sido atendidas. Eles se referem a isenção de PIS/Cofins para os combustíveis e da votação do projeto de lei 121, que estabelece política de

preços mínimos para os fretes rodoviários. "Vamos aguardar a votação", dizia um deles. Nas mensagens, movimentos estaduais alertavam para não "arredarem o pé da estrada".

Durante à tarde, antes do pronunciamento de Temer, os caminhoneiros tentavam organizar novas paralisações a partir de hoje, às 8 horas. Num vídeo que circulava nos grupos, representantes chamavam, além de caminhoneiros, veículos de passeio para parar as BRs. Uma manifestação em pontos estratégicos das principais capitais também estava sendo organizada.

Com mensagens nacionalistas, os grupos viraram um instrumento para evitar que os participantes se rendam ao cansaço e aos apelos do governo. Se uma frente começa a passar por dificuldades, como falta de água e comida, mensagens são disparadas para que outros manifestantes entrem em ação e ajudem os companheiros.

Esfera política. Pelo tom das conversas, as reivindicações saíram do campo econômico e entraram na esfera política. Depois da dimensão que a greve tomou nos últimos dias, os caminhoneiros passaram a acreditar que podem mudar o rumo do País. Cada um tem uma tese diferente, expressa nas mensagens de WhatsApp. Alguns acreditam que se conseguirem manter a paralisação por mais tempo, o governo atual será obrigado a renunciar; outros vão além: querem derrubar os Três Poderes (Executivo, Judiciário e Legislativo).

A maioria apoia a intervenção militar. Isso acabou criando uma situação inusitada com o Exército. Alguns vídeos mostram a atuação dos soldados acionados para liberar as estradas. Eles foram recepcionados com palmas e continência pelos caminhoneiros.

As fake news também são fartas nos grupos. No sábado, circulavam vídeos com informações de que o governo cortaria energia elétrica de todo o País se a greve não chegasse ao fim ou de supostos áudios de integrantes do governo criticando a condução da greve. Também ganhavam simpatia dos grupos teses sobre uma possível intervenção militar. Numa delas, eles afirmavam que a Constituição Federal dava prazo de 7 dias e 6 horas de paralisação para que o Exército assumisse o poder.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Isabela Palhares

Título: Em novo protesto, vans escolares param hoje em SP

Previsão dos organizadores é de que mil veículos participem de ato pela manhã na avenida Paulista contra alta do preço do combustível

Os motoristas de vans escolares de São Paulo marcaram uma paralisação para hoje e vão fazer mais um ato na avenida Paulista, no início da manhã. Eles também reivindicam a redução do preço dos combustíveis. Segundo o condutor Edmilson Andrade, um dos organizadores do ato, a previsão é de que cerca de mil carros compareçam ao protesto. "Avisamos às famílias das crianças que não temos condição de trabalhar porque não temos combustível para circular o dia todo. Mas não vamos cruzar os braços. Quem tiver combustível suficiente vai para o protesto e vai levar outros motoristas para a manifestação", diz.

Ele afirma que cerca de 20 mil crianças devem ficar sem o transporte escolar nesta segunda. Os condutores transportam crianças de escolas particulares e da rede municipal. "A reivindicação dos caminhoneiros é a nossa também. Não temos mais como sustentar esse preço. Eu tenho três carros para o transporte escolar, há um ano eu gastava R\$ 1,5 mil a cada quinze dias só com combustível. Hoje, eu gasto o dobro", diz. Ele ainda explica que, como os contratos são feitos com validade de um ano, o aumento do preço do produto não é repassado imediatamente para as famílias. "Se o preço vai subindo, somos nós que ficamos com o prejuízo.

Só posso mudar o valor do contrato no ano que vem. Não tem como sustentar dessa forma, estamos pagando pra trabalhar." O protesto de hoje não foi organizado pelo sindicato da categoria. Segundo Andrade, os manifestantes são condutores autônomos e se organizaram pelas redes sociais para o ato. **Paralisação.** Na sexta-feira, motoristas e monitores de vans escolares que atuam na Grande São Paulo aderiram à paralisação dos caminhoneiros. De acordo com o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Escolar de São Paulo (Sintteasp), 90% das 6 mil vans paralisaram as atividades, em adesão ao movimento ou pela falta de combustível. Como consequência, quase 100 mil alunos ficaram sem transporte escolar na região.

Os condutores saíram em carreata de diversos pontos do município, mas a maior concentração foi nas marginais do Tietê e do Pinheiros. A categoria parou também em outras regiões do estado. O presidente da Sintteasp, Alexandre Almeida, disse que 20 mil veículos ficaram sem circular na sexta-feira, o que representa 80% do total da frota. Os condutores de vans escolares de outras cidades também aderiram à greve, como em Recife e João Pessoa.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Priscila Mengue****Título: SP libera circulação de caminhões**

Prefeitura suspende restrição na expectativa de que abastecimento volte ao normal na cidade nesta semana; rodízio segue suspenso hoje

Após reunião do comitê de crise montado pela Prefeitura de São Paulo para avaliar os impactos da greve dos caminhoneiros, o prefeito Bruno Covas (PSDB) decidiu liberar a circulação de caminhões pela cidade a qualquer horário do dia até o próximo domingo, dia 3. A circulação de caminhões é restrita na capital entre segunda e sexta-feira, das 5h às 21h e, aos sábados, das 10h às 14h.

Covas também manteve a suspensão do rodízio de carros hoje – veículos com placa final 1 e 2 poderão circular a qualquer hora do dia – e a orientação para que os agentes de trânsito não apliquem multas aos motoristas que tiverem pane seca, fazendo apenas a remoção do veículo para um local seguro e que não prejudique o trânsito. "A gente espera que o abastecimento da cidade possa voltar à normalidade nesta semana", disse.

Diante da necessidade de reservar insumos para atendimentos de urgência e emergência nas unidades de saúde, que funcionam normalmente, a Prefeitura decidiu adiar todas as cirurgias eletivas que estavam marcadas para hoje nos hospitais municipais de São Paulo, assim como os exames de rotina nas Unidades Básicas de Saúde (UBS). Todos os pacientes com procedimentos agendados serão avisados e terão as cirurgias remarcadas, segundo a gestão.

Apesar do cenário, o prefeito Bruno Covas afirmou que a oferta de serviços essenciais está sob controle e, até o momento, não há "nenhuma necessidade" de decretar feriado municipal ou ponto facultativo. Os hospitais municipais estão abastecidos com oxigênio e diesel para os geradores e as ambulâncias do SAMU e o transporte de medicamentos e vacinas também funcionam hoje.

Essenciais. De acordo com a Autoridade Municipal de Limpeza Urbana (Amlurb), por enquanto, apenas a coleta de lixo seletiva está suspensa em todo o município por tempo indeterminado. A coleta de lixo domiciliar continua normalmente até amanhã de manhã. Também estão mantidos até o momento a coleta hospitalar, a limpeza após as feiras livres e o recolhimento de animais mortos. Os Ecopontos permanecem fechados, já que os resíduos coletados nesses locais são encaminhados a aterros localizados em rodovias federais e estaduais, muitas delas bloqueadas pelos caminhoneiros. Já os serviços de varrição de rua estão garantidos hoje.

Segundo a Prefeitura, as escolas da rede municipal vão ter aulas normalmente, mas a Prefeitura alerta que o transporte público e a oferta de merenda nas unidades de ensino estão garantidos apenas até hoje. Segundo a Prefeitura, há dificuldade em conseguir diesel e gás de cozinha. Com o atual nível dos estoques e a previsão de novas aquisições, a estimativa é de que se consiga colocar de 60% a 80% da frota de ônibus em circulação hoje. No entanto, a operação de amanhã em diante depende da chegada de mais combustível nos postos.

A fim de garantir o abastecimento dos veículos que prestam serviços essenciais, como Samu, Guarda Civil Metropolitana (GCM) e o Serviço Funerário, a Prefeitura colocou a própria GCM para escoltar os caminhões- tanque no trajeto até os três postos de gasolina que estão atendendo exclusivamente a Prefeitura. Medida semelhante foi adotada no Rio de Janeiro, onde a Central de Escoltas da Secretaria de Estado de Segurança informou ter realizado 103 escoltas de caminhões de combustíveis desde a última quinta-feira.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: USP e Unicamp suspendem atividades

Outras universidades como UFMG, UFRJ e UNB também cancelaram as aulas; particulares anunciaram que vão parar

A Universidade de São Paulo (USP) e a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) anunciaram a suspensão de atividades acadêmicas por causa dos reflexos provocados pela greve dos caminhoneiros. A USP comunicou ontem à noite que as atividades da graduação estão suspensas hoje, amanhã e quarta. Para a pós-graduação e extensão, cada unidade irá decidir sobre a realização das aulas.

Já a Unicamp, que havia suspendido as atividades na sexta-feira, manteve a decisão para hoje. Em nota, a instituição informou que, com a greve, foram afetados os sistemas de ônibus (fretados e circulares internos) e o sistema de abastecimento dos restaurantes universitários. Em nota, a reitoria também orientou a população a procurar outras unidades de saúde, já que o Hospital de Clínicas da Unicamp pode ter "condições limitadas" de atendimento em função da dificuldade dos prestadores de serviços e fornecedores de insumos.

Outras universidades, como a Federal de Minas Gerais (UFMG), Federal de Santa Catarina (UFSC), Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Universidade de Brasília (UNB) também cancelaram as atividades de hoje. Na sexta, ao menos 11

universidades públicas também suspenderam parcial ou totalmente as atividades acadêmicas e administrativas. Em oito instituições, as aulas foram canceladas e em outras duas, a reitoria recomendou que os professores não aplicassem atividades de avaliação.

O mesmo acontece na rede privada, onde as aulas foram suspensas pela Estácio de Sá, PUC-RS e Faculdade Getúlio Vargas (FGV), nas unidades de Campinas, Piracicaba, Americana e Jundiaí. Escolas. A greve também alterou a rotina das escolas. Na rede estadual de São Paulo, a orientação é de que as diretorias de ensino desconsiderem as faltas de professores e alunos. Elas devem oferecer a opção de compensação de ausência, caso haja necessidade. Todo o conteúdo perdido deverá ser repostado.

A Secretaria Municipal de Educação de São Paulo informou que as escolas terão aula, mas irão ofertar uma merenda especial de acordo com os alimentos disponíveis no estoque. Informou ainda que estuda uma ação para ajudar as fornecedoras de merenda terceirizada na obtenção de insumos, especialmente gás de cozinha. Outros Estados também cancelaram as aulas, como na rede estadual de ensino de Minas Gerais. Em Santa Catarina, das 1.073 escolas públicas, 80 não terão aula em razão da falta de combustível para o transporte escolar ou por dificuldades no fornecimento de alimentação. / I.P.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Isabela Palhares Raquel Brandão

Título: Sincopetro não sabe de onde é a gasolina que abastece SP

Entidade afirma que distribuidoras não estão trazendo combustível e diz "estrANHAR" locais que estão vendendo o produto

Sem que as distribuidoras consigam entregar combustível nos postos de São Paulo, o Sindicato do Comércio Varejista de Derivados do Petróleo de São Paulo (Sincopetro) faz um alerta aos consumidores sobre a qualidade do produto que está sendo vendido em pontos da cidade.

"Todas as bases de distribuição estão fechadas. O produto que saiu foi com escolta policial e exclusivamente para atender os veículos da Prefeitura e a polícia. De onde vem esse combustível que estão vendendo em outros locais, eu não sei", diz José Alberto Gouveia, presidente do Sincopetro.

Segundo ele, mesmo com o desbloqueio das rodovias, faltam caminhões para trazer o produto para a capital. A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA)

afirma que a organização não tem conhecimento de nenhuma usina de etanol que esteja abastecendo os postos paulistas.

Ontem, um posto da rede Singular, na avenida Engenheiro Caetano Álvares, tinha uma fila de carros para abastecer. Segundo o gerente do local, Emerson Guilherme de Santos, o estabelecimento recebeu 15 mil litros de etanol na noite de sábado, 28. Ele disse não saber de onde veio o produto, apenas que não era da distribuidora da qual costumam receber.

Os motoristas aguardavam para abastecer o carro por quase três horas. O taxista Edson Santos, de 63 anos, dizia desconfiar da procedência do combustível, mas afirmou que iria encher o tanque mesmo assim. "Tenho dúvida sobre a qualidade desse etanol, mas não tenho opção. Estou há dois dias sem trabalhar", conta. O auxiliar de compras Teógenes Montenegro, de 34 anos, que também trabalha como motorista para aplicativos, também diz desconfiar. "Tenho que trabalhar amanhã e não tem outro posto aberto. Passei por mais de dez e todos estavam fechados. Nesse momento, a gente arrisca", diz.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Alessandra Azevedo

Título: Nova tentativa de pôr fim à greve

Com a greve dos caminhoneiros completando uma semana e em meio a panelaços e buzinaços pelo país, o presidente Michel Temer anunciou, na noite de ontem, que reduzirá o preço do litro do óleo diesel em R\$ 0,46 por 60 dias para tentar conter as paralisações, que continuam bloqueando rodovias em 25 estados. Em vez de zerar a cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) e do PIS-Cofins, o Tesouro Nacional pagará valor equivalente à Petrobras para substituir os tributos. O presidente também garantiu, após reunião de quase 12 horas com ministros no Palácio do Planalto, que editará três medidas provisórias para atender a outras reivindicações da categoria.

O novo acordo custará R\$ 10 bilhões aos cofres públicos, segundo o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun. Ele garantiu que a redução chegará efetivamente às bombas e que os Procons ajudarão a fiscalizar esse repasse. "Nós fizemos nossa parte para perdoar problemas e sofrimentos. As medidas que acabo de anunciar atendem a praticamente todas as reivindicações que nos foram apresentadas", disse Temer.

Diminuir o preço do diesel por 60 dias foi uma das concessões mais controversas dentro da equipe do governo por ser uma das mais caras do ponto

de vista orçamentário. O governo arcará com o desconto por meio da criação de crédito extraordinário, cujas fontes devem ser detalhadas hoje pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Temer garantiu que “honrará essa diferença de custo sem nenhum prejuízo para a Petrobras” e ressaltou que, para chegar aos R\$ 0,46 de redução, “o governo está assumindo sacrifícios no Orçamento”.

Embora em caso de crédito extraordinário a despesa não entre nos limites da regra do teto de gastos — que estabelece o aumento das despesas federais à inflação do ano anterior —, o governo precisará cortar gastos para compensar o subsídio e cumprir a meta fiscal.

Quando acabar o prazo de dois meses de preços mais baixos, os reajustes passarão a ser mensais, como havia sido acordado na quinta-feira com algumas entidades representantes de caminhoneiros. A ideia, segundo Temer, é dar previsibilidade a eles, para que possam “planejar melhor seus custos e o valor do frete”. Na semana passada, o governo afirmou que essa medida custaria cerca de R\$ 700 milhões ao mês à União.

As medidas provisórias tratarão de outros temas e serão editadas, segundo Marun, “o mais rapidamente possível”. Algumas podem ser publicadas ainda hoje no Diário Oficial da União. Uma delas determina o fim da cobrança do eixo elevado para os caminhões, usado pelos que trafegam sem carga total, nos pedágios das rodovias federais, estaduais e municipais. A segunda MP prometida por Temer prevê a garantia de que 30% da carga movimentada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) será feita por motoristas autônomos. Outra medida provisória estabelecerá um piso mínimo para o frete, demanda antiga da categoria.

O governo se comprometeu a adotar uma nova tabela de referência em 1º de junho e atualizações trimestrais pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Há um projeto de lei pronto para votação no Senado com o mesmo teor, mas os caminhoneiros disseram preferir uma medida provisória, que tem efeito imediato, por considerarem uma forma de o presidente mostrar compromisso com as pautas. Segundo o presidente, a decisão de editar uma MP em substituição ao projeto de lei foi tomada após conversa com o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE) (leia mais na página 3). Temer também reforçou que as medidas prometidas na quinta-feira continuam valendo. Entre elas, a garantia de que não haverá reoneração da folha de pagamento no setor de transporte rodoviário de carga.

Expectativa

Após o anúncio, o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diomar Bueno, afirmou que os três pontos propostos pelo governo federal atendem às reivindicações feitas pela categoria, mas que não pode garantir que a paralisação vai terminar. “(O fim das mobilizações) vai depender da base. Foi a categoria de forma independente que estabeleceu o movimento e tem a competência de avaliar as propostas do governo e entender se é hora de desmobilização ou não”, disse, em coletiva de imprensa na sede da CNTA, em Curitiba.

Ainda assim, as paralisações ainda devem continuar hoje e podem se estender pelos próximos dias, pois a garantia do governo ainda não atende completamente ao que tem sido pedido pelos autônomos que estiveram ontem no Palácio do Planalto. Entre outras exigências, eles pedem o congelamento do preço do diesel a valores de julho de 2017 por 90 dias. Outra demanda do grupo é a votação, em regime de urgência, do marco regulatório do setor de transportes, em discussão na Câmara dos Deputados.

Ainda que a paralisação dos caminhoneiros seja encerrada em breve, o abastecimento de carne de aves e suínos pode demorar até dois meses para voltar ao normal (leia mais na página 8), estima a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Até agora, 64 milhões de aves adultas e pintinhos morreram em decorrência da greve, de acordo com a entidade.

As medidas

Veja as ações anunciadas pelo presidente Michel Temer para atender aos pedidos dos caminhoneiros:

O preço do litro do diesel vai cair R\$ 0,46. Também haverá mudança na política de preços da Petrobras. O valor do diesel nas refinarias só sofrerá variações mensais, em vez de como ocorre atualmente, podendo ser diárias. Além disso, o litro ficará congelado em R\$ 2,10 nas refinarias durante 60 dias, em vez dos 30 dias sinalizados na quinta-feira. O governo vai bancar com os prejuízos da estatal durante o período. O detalhamento de onde sairá o dinheiro do orçamento da União será feito nesta segunda-feira.

O Executivo vai publicar uma medida provisória para isentar os caminhoneiros da cobrança dos pedágios para eixo suspenso. A ação vale para as rodovias federais, estaduais e municipais.

Outra MP vai garantir que os caminhoneiros autônomos recebam 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Uma terceira medida provisória vai estabelecer uma tabela mínima de frete.

Pelo país

64 milhões

Quantidade de aves adultas e pintinhos que já morreram devido à falta de ração, segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Um número maior deverá ser sacrificado em cumprimento às recomendações da Organização Mundial de Saúde Animal e das normas sanitárias vigentes no Brasil. Milhões de suínos também estão ameaçados

1 mil

Total de animais que estão no Parque de Exposições de Goiânia. A festa agropecuária terminou ontem e os donos não sabem como eles serão retirados por causa da greve dos caminhoneiros

17%

Percentual da frota de ônibus em circulação no Rio de Janeiro. A quantidade de coletivos que vai rodar nesta segunda-feira será definida às 6h, a partir da análise dos estoques de combustíveis

260

Quantidade de fuzileiros navais enviados pelo comando das Forças Armadas para manter a segurança e garantir as operações no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. O complexo é alvo de protesto de caminhoneiros desde o início da semana passada

11

Universidades públicas federais suspenderam totalmente as atividades acadêmicas e administrativas nesta segunda-feira

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Bernardo Bittar

Título: Congresso convoca sessões

Apesar das medidas provisórias editadas pelo presidente Michel Temer na noite de ontem, o Congresso quer participar das negociações envolvendo a greve dos caminhoneiros. Os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do

Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), tentam votar alguns dos pedidos feitos pelo movimento, mas enfrentam uma semana esvaziada por causa do feriado de Corpus Christi e a possível dificuldade de locomoção causada pela dificuldade de abastecimento nos aeroportos.

Senadores se prepararam para deliberar sobre o PL 121/2017, que estabelece os preços mínimos para o frete no Brasil. Mas, após conversa entre Temer e Eunício, a sessão extraordinária marcada para as 16h não deve mais tratar sobre o tema. Os parlamentares das duas Casas foram avisados sobre a necessidade de estar presentes hoje, mas, com a dificuldade de abastecimento nos aeroportos, há o risco de faltar quórum.

Pelo projeto, os preços mínimos definidos levariam em conta a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete. Até que seja editada a tabela com os valores mínimos, o projeto estipula o valor de R\$ 0,70 por quilômetro rodado para cada eixo carregado de carga geral e R\$ 0,90, para carga perigosa ou refrigerada.

“A decisão de pautar o projeto foi tomada na semana passada pelo presidente, que participou de reunião com representantes do governo e de caminhoneiros no Planalto”, afirmou o senador Edison Lobão (MDB-MA) antes do anúncio do encontro entre Temer e Eunício. “O Legislativo, assim como o Judiciário, tem que dar sua contribuição. Acionaram a Justiça para desobstruir as rodovias. Há o projeto da Câmara sobre dispensa de PIS (Programa de Intervenção Social) e Cofins (Contribuição para o Orçamento de Seguridade Social). O Senado não está interessado em substituir o Executivo, mas não pode se furtar a colaborar”, afirmou.

A proposta cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e tem o objetivo de promover “condições razoáveis aos fretes em todo o território nacional”. Por causa disso, o texto prevê uma elaboração semestral de tabela com valores divididos por quilômetro rodado e pela carga. O projeto está em análise na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, mas, com a aprovação de um requerimento de urgência, poderá ser levado diretamente ao plenário.

Rodrigo Maia, por sua vez, passou o domingo enviando mensagens e pedindo que os deputados venham hoje para Brasília. Ele marcou reunião de líderes na residência oficial. Depois de se reunir com a equipe econômica, Maia defendeu a redução ou zeragem do PIS-Cofins do diesel. No Twitter, disse que “essa é a melhor saída para o impasse”. A mensagem foi apagada em seguida.

Zerar as alíquotas de PIS e Cofins custaria R\$ 20 bilhões por ano — R\$ 13,5 bilhões até o fim de 2018. Depois da votação, Maia já acenou com a redução à

metade das alíquotas no lugar da isenção integral, mas Eunício disse que só coloca o projeto em votação depois de um acordo. Só após a votação do projeto, o presidente Michel Temer publicará decreto zerando a Cide do diesel, medida acertada com os grevistas.

"A decisão de pautar o projeto foi tomada na semana passada pelo presidente, que participou de reunião com representantes do governo e de caminhoneiros no Planalto"

Edison Lobão (MDB-MA), senador

Protesto na Esplanada

Um grupo de manifestantes esteve, na tarde de ontem, na Esplanada dos Ministérios para protestar contra o alto preço dos combustíveis. O movimento foi organizado pelas redes sociais e reuniu 120 pessoas, segundo a Polícia Militar. Muitos dos manifestantes vestiram amarelo ou a camisa da Seleção Brasileira de futebol. Faixas traziam mensagens de apoio aos bloqueios que ocorrem nas estradas, como "Eu apoio os caminhoneiros" e "Caminhoneiros, estamos com vocês". Em determinado momento, os manifestantes ocuparam uma das vias. Gritos de "Fora Temer" foram entoados. "A maioria das pessoas estava lá em apoio aos caminhoneiros e querendo redução dos impostos. Redução do preço da gasolina, do gás de cozinha, dos alimentos e remédios", disse Saulo Rezende, 33 anos, um dos presentes. "O povo quer preço justo. E os impostos estão esmagando o povo trabalhador", completou o motorista de aplicativo.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor:

Título: AGU pressiona a PRF

A advogada-geral da União, Grace Mendonça, encaminhou ontem uma orientação para que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) aplique multas de R\$ 100 mil por hora a transportadoras e de R\$ 10 mil por dia para os caminhoneiros que resistirem a liberar estradas. A orientação decorre de decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que determinou a liberação de rodovias e acostamentos que estão bloqueados pelas paralisações dos motoristas.

A PRF ainda não aplicou nenhuma multa dessas autorizadas pelo STF. Foram dadas 400 punições, que somam mais de R\$ 2 milhões, mas apenas com base no Código Brasileiro de Trânsito. O parecer da AGU diz que os próprios policiais rodoviários federais serão os responsáveis por aplicarem multas relacionadas à

decisão do STF, e poderá ser usado como referência para que as polícias militares façam o mesmo em âmbito estadual.

O texto esclarece que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) e a Força Nacional de Segurança estão autorizadas a adotar as medidas “necessárias e suficientes” para impedir a ocupação, obstrução ou imposição da passagem de veículos em quaisquer trechos de rodovias estaduais ou federais.

Pelo balanço da AGU, desde a última segunda-feira, 41 ações foram ajuizadas em pedidos de reintegração de posse de rodovias federais ocupadas e interditos proibitórios, que é um mecanismo processual de defesa utilizado para impedir agressões iminentes que ameaçam a posse de alguém, além de pedidos mistos de interdito e reintegração de posse.

Apoio

Ontem à noite, a Federação Nacional dos Policiais Federais (Fenapef) divulgou nota em que apoia a greve dos caminhoneiros. No seu sétimo dia, a paralisação causou uma crise de desabastecimento em todo o país. “Com gratidão e reconhecimento ao movimento que iniciaram em 2017, as entidades representativas sindicais dos policiais federais manifestam seu apoio ao movimento dos caminhoneiros, ocasião em que reafirmam seu compromisso de defender o povo brasileiro e de jamais funcionar como polícia de governo ou um braço armado contra os manifestantes”, afirma a entidade, por meio de nota.

De acordo com a categoria, os policiais em todos os estados “acompanham com atenção e muita preocupação o desenrolar das negociações entre representantes dos caminhoneiros e do governo, em busca de uma solução que atenda aos anseios dos trabalhadores e da população brasileira”.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Ingrid Soares

Título: Nove aeroportos em situação crítica

Após mais de uma semana de estoque contingenciado por conta da manifestação dos caminhoneiros, o cenário ainda é de insegurança nos aeroportos. Nove terminais amanhecem hoje sem combustível: São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Maceió, Aracaju, Joinville (SC) e João Pessoa. O Aeroporto Internacional de Brasília teve as reservas de querosene esgotadas e a reposição ocorreu apenas no início da noite, quando 10 caminhões com 550 mil litros de

querosene de aviação (QAV) chegaram ao local para abastecer a frota. A carga elevou os níveis dos reservatórios para 18%. Durante o fim de semana, 62 voos foram cancelados com 22 atrasos registrados.

O comboio foi escoltado por forças federais pela BR-040, desde a região de Cristalina (GO) até o terminal. Com o reabastecimento, as reservas entraram em estado de atenção. Segundo a Inframerica, que administra o aeroporto de Brasília, o combustível vem de Paulínia (SP) e de Betim (MG). Com exceção dos aeroportos de Guarulhos (SP) e Galeão (RJ) que são abastecidos por dutos subterrâneos, os demais recebem o querosene por meio de caminhões.

No DF, para que a operação seja normalizada, são necessários ao menos 20 caminhões para chegar a um volume de operação regular, com suprimento contínuo. A Inframerica reitera ainda que somente pousarão no Aeroporto de Brasília as aeronaves com capacidade para decolar sem a necessidade de abastecimento no JK.

Apesar da redução dos cancelamentos dos voos, a situação de alguns passageiros continua delicada. O administrador Jailson Costa, 43 anos, morador do Recife, seguia para Teresina, mas teve que parar no aeroporto de Brasília por falta de combustível. Ele foi alocado em um hotel ainda na sexta-feira. “Ficamos meio perdidos no hotel, porque não davam informação alguma. Ficamos à mercê. Tem cerca de mais de 50 pessoas aguardando remarcação de voo. Enfim consegui, mas terá conexão em São Paulo. Não tem direto”, observou.

Reitora da Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão (Uemasul), Elizabeth Fernandes, 48 anos, teve a agenda cancelada. Ela saiu de Florianópolis para Imperatriz (MA) e também teve que parar em Brasília na sexta-feira. Ela conta que passou seis horas na fila para conseguir hospedagem pela companhia. Ontem, conseguiu embarcar, mas também passará por São Paulo antes de seguir ao destino final. Ela reclamou do sistema de remarcação. “Não teve informação. Passei 45 minutos no telefone e liguei cinco vezes antes de vir para cá para tentar confirmar se ia ter mesmo o voo. Vim direto porque não consegui contato.”

Em nota, as empresas aéreas 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. Sobre os impactos da greve dos caminhoneiros nas refinarias, em nota, a Petrobras informou que todas as unidades estão em operação. Onde há bloqueio nas vias de acesso, a empresa está buscando apoio das autoridades para que sejam tomadas medidas que garantam a circulação, priorizando os serviços essenciais. O apoio recebido das forças de segurança tem se configurado essencial para o esforço necessário neste momento.

Locaute difícil de provar

O transporte rodoviário de cargas no Brasil é tão pulverizado que a tentativa do governo de ligar a greve dos caminhoneiros a um locaute por parte de empresas tem pouca chance de ser eficaz, segundo consultores e advogados. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o país tem 111,7 mil empresas no ramo, que são donas de 1,1 milhão de caminhões, reboques e utilitários leves. Isso significa que, em média, cada companhia tem 9,7 veículos.

O locaute se configura quando um grupo de empresas “trava” a economia como um todo para obter vantagens para seu setor de atividade. Caso o governo utilizasse a tese em um setor concentrado, a chance de êxito seria maior. No entanto, segundo fontes do setor, essa realidade não se aplica ao transporte rodoviário de cargas.

As 10 maiores frotas de veículos do país somam hoje cerca de 30 mil veículos. Ou seja: caso todo esse contingente sofresse punição, 97% dos caminhões detidos por empresas poderiam continuar a obstruir estradas. A líder isolada em transporte rodoviário é a JSL, que tem ações em Bolsa e hoje contabiliza 9,6 mil veículos (ou seja, sua fatia dos veículos corporativos é inferior a 1%).

“Considero a hipótese de locaute muito difícil de provar”, diz o advogado Clóvis Torres, sócio do escritório Souza, Mello & Torres. “Existem, sim, empresas grandes no setor, mas elas são poucas. É um movimento em que fica muito difícil de achar um culpado que possa responder pelo problema como um todo”, resume.

DEU NO...

Financial Times

O periódico inglês publica, na edição desta segunda-feira, que a greve dos caminhoneiros completou sete dias ontem. A reportagem afirma que, mesmo com os movimentos do presidente Michel Temer, a crise não foi resolvida.

CNN

Durante mais de dois minutos, a rede de televisão norte-americana destacou o risco do desabastecimento de alimentos e de materiais hospitalares no país. Um dos exemplos foi a falta de pão em lanchonetes no Brasil.

The Washington Post

O jornal da capital dos Estados Unidos abordou os bloqueios das estradas e da presença das Forças Armadas nos estados. Detalhou o grande número de filas nos postos de gasolina e o cancelamento dos voos domésticos.

El País

Artigo publicado no periódico espanhol destaca as crises vividas no país durante os últimos anos. Com cenário ampliado, tratou não apenas sobre a greve ocorrida na última semana, mas também do combate à corrupção.

Le Point

A revista francesa lembrou a fragilidade do governo, que anunciou com otimismo na última quinta-feira que os caminhoneiros haviam se comprometido a suspender a greve, o que não se concretizou.

Der Spiegel

A versão on-line do periódico alemão afirmou que as prateleiras dos mercados no Brasil estavam vazias e que a indústria automobilística teve que parar por causa da greve.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Hamilton Ferrari / Ingrid Soares

Título: Preço da gasolina dispara e atinge R\$ 5

Enquanto o governo anuncia medidas para redução do diesel, ignora a gasolina e os preços disparam nos postos. O litro do combustível encosta em R\$ 5 na capital federal, variando entre R\$ 4,78 e R\$ 4,90. Em alguns casos, a aditivada atinge R\$ 7,90. Os valores estão sendo impactados pela falta do produto nos estabelecimentos e pela alta procura dos motoristas, que ainda enfrentam grandes filas.

Além disso, há outro fator que está elevando os custos da gasolina no Distrito Federal. O produto que está chegando nos postos tem um percentual menor de etanol na composição. De acordo com as novas exigências da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o combustível poderá ter apenas 18% de etanol anidro, frente aos atuais 27%, possibilitando o encarecimento do produto.

Segundo o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e de Lubrificantes do Distrito Federal (Sindicombustíveis-DF), o consumidor está comprando uma gasolina “mais parecida com as de nível internacional”. “O que resulta em um

ganho e melhora na autonomia e na elevação do rendimento médio de consumo do combustível”, informou a entidade em nota. A mudança foi adotada pela ANP para viabilizar a venda do combustível, já que a distribuição do etanol está prejudicada.

Enquanto isso, os consumidores criticam os postos. Depois de passar mais de uma hora na fila de um posto em Candangolândia, o barbeiro Boaventura Silva, 38 anos, reclamou dos altos preços da gasolina. “Antes, colocava R\$ 50 por dia, mas agora só posso pagar metade”, contou. “Acho que esse aumento é uma falta de respeito com o consumidor, que paga imposto e ainda tem que aguentar fila para comprar gasolina. Um absurdo”, completou. De acordo com o Sindicombustíveis-DF, a população “não precisa se alarmar com a falta de combustíveis na cidade”, porque, aos poucos, os postos estão sendo reabastecidos.

Em nota, a Associação dos Engenheiros da Petrobras (Aepet) defendeu que, para reduzir os preços, é preciso mudar a política de preços adotada pela estatal. A entidade alegou que a empresa “existe para contribuir com o desenvolvimento do país” e para abastecer o mercado aos “menores custos possíveis”. “A maioria da população quer que a Petrobras atue em favor dos seus legítimos interesses, enquanto especuladores do mercado querem maximizar seus lucros de curto prazo”, comunicou.

Reação em cadeia

Não são só os motoristas estão revoltados com os preços. Nos supermercados, os consumidores também reclamam da alta dos valores nas prateleiras, principalmente entre as carnes, frutas e verduras. A dona de casa Regínea Célia Araruma, 47 anos, alegou que quase todas as mercadorias estavam mais em conta há uma semana. “Praticamente tudo aumentou. As frutas, pão, carne. Tudo está mais caro”, reclamou. “Por mês eu pago R\$ 800. Se eu for comprar a mesma quantidade de produtos, o gasto vai ultrapassar R\$ 1 mil”, acrescentou.

O advogado André Pitaluza, 37, percebeu um forte aumento no preço da batata. “Saiu de R\$ 3 para R\$ 6. Ou seja, dobrou”, disse. “Há uma alta generalizada, que, provavelmente, está associada à greve dos caminhoneiros. A quantidade de produtos diminuiu nas prateleiras. Por isso, reduzi as compras e vou esperar a situação se normalizar”, completou.

O chefe da divisão econômica da Confederação Nacional do Comércio (CNC), Fábio Bentes, afirmou que a inflação, de um modo geral, está sendo afetada. “Os combustíveis representam 5% do orçamento das famílias diretamente, mas também há o impacto indireto nos outros produtos”, disse. “Por conta da alta dos valores e do consumo ainda contido, o varejo, que vinha tendo um

resultado razoável, deve ter um tropeço em maio. Pensando no PIB (Produto Interno Bruto), vamos revisar novamente nossas projeções de crescimento para algo na ordem de 2%. Ou seja, pioramos nossa análise”, destacou o especialista.

Segundo Bentes, a pressão inflacionária da alta dos combustíveis pode fazer com que o Banco Central (BC) antecipe a subida da taxa básica Selic. “Com os preços subindo, contaminados por essas altas, o BC pode aumentar os juros num horizonte não muito distante, e sacrificar o crescimento maior da economia para tentar segurar a inflação”, afirmou o especialista.

Petroleiros param hoje

A dois dias da greve nacional de 72 horas marcada para começar quarta-feira, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) convocou para hoje uma mobilização em todas as unidades da Petrobras pelo país. A ideia é que os petroleiros não assumam seus postos no turno da manhã, informou o coordenador-geral da FUP, José Maria Rangel. Mobilizações do tipo já foram feitas ontem em seis refinarias e duas fábricas de fertilizantes. Segundo o líder sindical, a mobilização prévia será um “esquenta” da greve e não deve parar a produção, por isso, os atos deverão se concentrar nos turnos da manhã.

No sábado, a FUP entregou o comunicado de greve à Petrobras. A lista de reivindicações inclui cinco pontos, entre eles, a demissão do presidente da companhia, Pedro Parente. Os sindicalistas pedem também a redução dos preços dos combustíveis e do gás de cozinha; a manutenção de empregos e a retomada da produção interna de combustíveis; o fim da importação de derivados de petróleo; e a desmobilização do programa de venda de ativos promovido pela atual gestão da estatal.

Para Rangel, a pauta de reivindicações “dialoga” com os pedidos feitos pelo movimento grevista dos caminhoneiros e com uma preocupação da sociedade. “A sociedade está sendo penalizada pelos preços abusivos dos combustíveis”, afirmou. Ontem, o governo federal começou a estudar a possibilidade de entrar com ação na Justiça para tentar barrar a greve dos petroleiros. A ação teria de ser impetrada pela Advocacia-Geral da União (AGU), possivelmente no Supremo Tribunal Federal (STF).

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Isabella Souto

Título: Greve pode provocar a morte de 1 bilhão de aves

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) calcula em R\$ 3 bilhões os prejuízos para o setor caso a greve dos caminhoneiros em todo o país seja mantida. A entidade prevê que, até quarta-feira, 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos poderão morrer por falta de ração no campo. Até o momento, já morreram 64 milhões de aves em razão de fome ou canibalismo. A estimativa é que o estoque dos animais só poderia ser recuperado em um prazo médio de 60 dias. “A gente apoiou o início da manifestação dos caminhoneiros, mas agora pedimos compreensão. Os animais estão sofrendo e morrendo. Sem falar que a população vai ficar sem as três proteínas mais baratas, que são ovo, frango e carne de porco”, afirmou o vice-presidente da ABPA, Ricardo Santin.

Santin disse que o bloqueio das estradas está impedindo o trânsito de carga viva e de ração para os animais. “Em diversos locais, já faltam insumos e animais estão sem alimentação. Aqueles que ainda contam com estoques estão fracionando para prolongar ao máximo a oferta do alimento”, divulgou a associação, em nota. “A mortandade de animais é iminente e há risco de canibalização. Os reflexos sociais, ambientais e econômicos são imponderáveis”, acrescentou.

Dados até sexta-feira apontam que há em todo o país 152 plantas frigoríficas de aves e suínos paradas, além de mais de 220 mil trabalhadores com as atividades suspensas. “Empresas poderão fechar pelos prejuízos causados pela paralisação. Uma intervenção rápida e forte por parte do governo é urgente para evitar a mortandade de milhões de animais.

Em Minas Gerais, é grande o efeito nas granjas. Cálculos da Associação Mineira de Avicultores (Avimig) mostram a mortandade de 36 mil frangos por hora, sem que os animais estejam em ponto de abate. Na primeira semana da greve, 80% da produção de frango em Minas já estava paralisada. Cinco grandes abatedouros do estado suspenderam as atividades. Eles ficam em Sete Lagoas, Visconde do Rio Branco (Região Central), Passos (Sul do Estado), Uberlândia (Triângulo) e Patrocínio (Alto Paranaíba). Em relação aos trabalhadores, 11,8 mil deles estão com os braços cruzados.

Sem a chegada de ração e insumos às granjas no interior de Minas, está ocorrendo canibalismo entre os frangos. Normalmente, essa situação ocorre quando há superpopulação no local de criação ou quando há uma carência de vitaminas nos alimentos das aves. Elas passam a se agredir comendo as penas umas das outras, provocando ferimentos que podem levar à morte.

A mortandade de pintinhos também tem sido elevada. Os animais saem das incubadoras e são levados para as granjas. Como não têm espaço nas granjas por causa da falta de abate, os pintinhos morrem com um dia de nascidos. Outra preocupação da Avimig é que a greve pode prejudicar também as

exportações, já que pode surgir um problema sanitário, com a contaminação das granjas em virtude da morte das aves.

Por ser altamente dependente do transporte rodoviário, a avicultura é um dos setores que mais sofrem com a paralisação dos caminhoneiros. Minas Gerais é o quinto maior produtor nacional de aves, com o abate de 2 milhões de frangos por dia, atrás apenas do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. A produção brasileira é de 22 milhões de frangos abatidos diariamente.

"Os animais estão sofrendo e morrendo. Sem falar que a população vai ficar sem as três proteínas mais baratas, que são ovo, frango e carne de porco"

Ricardo Santin, vice-presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Isabella Souto

Título: Supermercados perdem R\$ 1,3 bilhão em vendas

São Paulo — Com a greve dos caminhoneiros, que já dura uma semana, os supermercados brasileiros perderam vendas equivalentes a R\$ 1,32 bilhão por causa do desabastecimento de produtos perecíveis, frutas, verduras, legumes, laticínios e carnes in natura, segundo estimativa de entidades representativas. Só os supermercados do estado de São Paulo deixaram de vender cerca de R\$ 400 milhões de produtos perecíveis desde o início da greve. O cálculo é do superintendente da Associação Paulista de Supermercados, Carlos Correa.

“É uma estimativa conservadora”, frisa o executivo. Apesar de a greve durar uma semana, ele considerou nos cálculos a perda de vendas de cinco dias porque, nos primeiros dias da greve, havia produtos perecíveis nas lojas e as vendas não foram prejudicadas. Correa diz que essas mercadorias respondem por 36% das vendas dos supermercados e que a greve afeta hoje 80% do abastecimento desses itens.

As estimativas de prejuízo correspondem à realidade encontrada pelos consumidores nas lojas. Além da batata, a cebola, o tomate e as verduras estão entre os produtos que o consumidor mais sentia falta na manhã de ontem. Em outra loja da Rua Domingos de Morais, no mesmo bairro, as hortaliças já tinham acabado desde sexta-feira. No freezer em que elas costumam ficar guardadas, o lojista colocou garrafas de suco de laranja para preencher parte do espaço vago.

Sem produtos

O matemático Luiz Xavier, de 55 anos, faz as contas: “Se eu levar mais um pacote de arroz, fico tranquilo para os próximos dias”. Ele, que vai todos os sábados ao supermercado, diz que o movimento aumentou ontem e que as pessoas parecem exagerar nas compras. “Sempre que tem uma ameaça de falta de produtos, as pessoas reagem estocando alimento em casa, o que só faz acelerar a escassez. Eu vou continuar comprando o que costumava levar, me lembro bem do desabastecimento do Plano Cruzado (em 1986).”

O baixo movimento desanimou os feirantes do “varejão” da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp). O sábado, que costuma ser o dia mais movimentado, foi mais curto e muitos feirantes não foram embora antes do fim da feira. Eles estimam que metade das barracas nem abriram e o movimento caiu entre 60% e 70%.

Mesmo se o movimento dos caminhoneiros terminar hoje, a previsão é de que a normalização do abastecimento nos supermercados demore de cinco a 10 dias a partir do desbloqueio de estradas, de acordo com a Associação Brasileira de Supermercados (Abras). Como a maioria dos supermercados trabalha com estoque médio de não perecíveis, a falta no abastecimento está concentrada nos perecíveis.

R\$ 400 milhões

É quanto os supermercados de São Paulo deixaram de vender em produtos perecíveis desde o início da greve dos caminhoneiros, que começou há mais de uma semana.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: Impostos na ordem do dia

Visão do Correio

A greve dos caminhoneiros remete à urgente retomada do debate sobre a reforma tributária, considerada mais do que necessária por todos, mas sempre adiada por poucos. Não há mais espaço para postergar a discussão, pois só com uma mudança radical do sistema tributário o setor produtivo poderá trabalhar sem as amarras que impeçam sua desejada expansão. No caso específico dos combustíveis, além do PIS/Cofins arrecadados pela União, os estados cobram

ICMS com índices diferenciados, o que acaba contribuindo para o surgimento de distorções que, em determinadas circunstâncias, levam a radicalismos.

Com uma reforma tributária séria, o governo teria condições, por exemplo, de colocar no mercado óleo diesel e gasolina a preços compatíveis com a capacidade de absorção dos setores produtivos e com a realidade financeira da população, sem a necessidade de recorrer a malabarismos de última hora. Isso, certamente, desestimularia a deflagração de movimentos como o que praticamente parou o país nos últimos dias, com bloqueio de estradas e o desabastecimento em incontáveis áreas da economia.

O sistema de cobrança de impostos no país reclama mudanças profundas por ser obsoleto e completamente disfuncional. Vale lembrar que o Brasil está entre os países com uma das maiores cargas tributárias do mundo, o que afeta a produtividade das empresas e acirra as desigualdades sociais. São quase 100 tipos de impostos, taxas e contribuições cobrados nos âmbitos federal, estadual e municipal, formando complexa rede que contribui para travar o desempenho das empresas e impede a criação de empregos.

É inconcebível que o brasileiro tenha de trabalhar 152 dias para pagar tributos no período de um ano. O mais grave é que a elevada carga tributária não é revertida em prol da população na forma de prestação de serviços públicos de qualidade. O retorno para a sociedade é pífio, obrigando o cidadão a pagar por serviços particulares, como planos de saúde e ensino privado. E o pior é que quem não pode pagar tem de se submeter ao sacrifício de enfrentar intermináveis filas para atendimento médico e ensino de péssima qualidade. Além disso, todos têm de conviver com a violência que tomou conta das cidades.

Levantamento do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IPBT) mostra que, entre os 30 países com maior carga tributária, o Brasil continua sendo o que proporciona o pior retorno dos valores arrecadados em benefício do bem-estar da população. Diante de tudo isso, a sociedade tem de se conscientizar da urgência da reforma tributária e cobrar dos governantes o compromisso de que ela entrará na pauta de prioridades de todas as instâncias responsáveis pela sua implementação. A nação não pode mais esperar.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Opinião**Autor:** Plácido Fernandes Vieira**Título:** Das fake news ao caos

Em grande parte, a mobilização que parou o país foi arquitetada por correntes de fake news, propagadas e multiplicadas pelo WhatsApp, explorando uma insatisfação popular que é real e generalizada: a escalada de aumentos no preço dos combustíveis. As falsas notícias anunciavam que haveria, na semana passada, quando se iniciou o movimento de bloqueios nas estradas, reajuste de 37% na tarifa da energia elétrica e de 14% no valor cobrado pelo litro de gasolina. Diziam que "a imprensa foi comprada para não noticiar o novo reajuste" e pediam que o receptor repassasse %u201Ca informação%u201D para ao menos mais sete pessoas ou três grupos. Muita gente deve ter sido bombardeada por "zaps" semelhantes. Contudo, a reação entre as pessoas que são alvo desse tipo de %u201Ccomunicado%u201D é bem diferente. Diante da mentira evidente, há aqueles que simplesmente descartam a %u201Cinformação%u201D. Mas outros, seria a maioria?, passam adiante e vão alimentando a mentira e dando contornos de verdade à notícia falsa. Afinal, é fato: dia sim, outro também, a política de reajuste de preços da Petrobras vinha alucinando a população brasileira. E, nos últimos meses, os aumentos entraram em ritmo alucinante, catapultados por fatores externos que fizeram disparar o dólar e o preço do petróleo. Para piorar, a situação foi agravada pela desonestidade de parte expressiva dos donos de postos de combustíveis. Por que eles sempre sobem o preço acima do anunciado pela estatal e nunca o baixam quando há redução? Houve, também, omissão e cumplicidade de governadores que aproveitaram para arrecadar mais com a cobrança do ICMS, a parte maior dos impostos sobre os combustíveis, e nunca mandaram fiscalizar os desmandos dos cartéis do setor. Como o anúncio do aumento vem da Petrobras, o cidadão nem percebe que aquele governador se fingindo de morto é quem está autorizando a garfada maior em seu bolso. O maior de todos os erros, porém, foi cometido pelo governo federal, ao menosprezar a força do movimento que uniu a fúria de caminhoneiros avulsos ao, cada vez mais evidente, oportunismo criminoso de empresários do setor de transporte de cargas. Impopular e fraco, Temer se sujeitou à chantagem e deixou o Brasil inteiro refém dos bloqueios nas estradas. Foi reagir, apenas, diante de um iminente colapso em todos os setores da economia, com um país quase de joelhos. Igualmente vexaminoso foi o papelão dos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), tentando tirar proveito político de uma situação de calamidade pública. No auge da crise, o cearense pegou o jatinho e sumiu de Brasília. Denunciado por omissão, teve de voltar às pressas. E culpou o colega da Câmara pela trapalhada. Como mostram investigações da Lava-Jato, a Petrobras foi saqueada nos governos do PT e, de

maior empresa do país, se transformou na companhia mais endividada do mundo. Temer teve o mérito de saneá-la, mas o custo para o cidadão brasileiro tem sido altíssimo. Principalmente para quem precisa abastecer o veículo. Diante desse quadro, o governo tem pela frente o desafio de mudar a política de preços da Petrobras. Engana-se quem acha, como acreditou Dilma, que a solução é simples. Ela passa, antes de tudo, pelo desafio de resgatar o Brasil do abismo em que o populismo petista o afundou. Essa crise, com seus mais de 13 milhões de desempregados, carrega o DNA do partido. Dois anos após o impeachment, ainda pendemos mais para a Venezuela, à esquerda e à direita, do que para uma saída civilizada.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Cidades

Autor: Ailim Cabral e Renato Alves

Título: Aulas suspensas e restrições na saúde

Suspensão em todas as aulas da rede pública de ensino e em algumas escolas e faculdades particulares. Nada de cirurgias eletivas e atendimento do programa Saúde da Família. Ônibus que partem das cidades goianas vizinhas operam em menor número. Filas nos postos de combustíveis devem se manter longas, e os preços, bem acima do que era praticado antes da paralisação. Esses são os principais reflexos da greve nacional dos caminhoneiros no Distrito Federal e Entorno, hoje, oitavo dia do movimento.

As aulas das escolas públicas estão suspensas desde sexta-feira, prejudicando 460 mil estudantes. O governador do Distrito Federal, Rodrigo Rollemberg (PSB), pediu que as creches conveniadas recebam os alunos mais novos afetados pela decisão, para que os pais possam trabalhar. O conteúdo será repostado depois, em calendário a ser definido pela Secretaria de Educação. “Entendemos que haveria ausência de muitos alunos e professores e compreendemos os prejuízos aos conteúdos pedagógicos”, afirmou Rollemberg, em entrevista coletiva, ontem, após reunião com o gabinete integrado de acompanhamento da crise.

Na área de saúde, a ordem do governador é que as unidades se concentrem nos atendimentos de urgência e de emergência. Hoje será feito o reabastecimento de óleo de caldeiro nos hospitais da rede pública. O estoque atual só dura até amanhã. O material é usado para aquecer água nos hospitais do Gama, do Paranoá e de Santa Maria, por exemplo. A possibilidade do retorno de todos os serviços amanhã será avaliada em uma nova reunião entre os governadores, secretários e presidentes de estatais, hoje.

Ainda na área da saúde, há oxigênio e alimentação suficientes para que os hospitais do DF funcionem por mais uma semana. “Estamos bem abastecidos, tivemos mais de 200 caminhões chegando no sábado”, informou o secretário de Saúde, Humberto Fonseca, que também estava na coletiva à imprensa ontem.

Gás de cozinha

A prioridade do GDF agora é garantir o abastecimento de gás liquefeito de petróleo (GLP) — o gás de cozinha — e de álcool anidro, usado na mistura com a gasolina para baratear o combustível e reduzir a emissão de poluentes. Para isso, o Executivo local pediu o apoio do Exército Brasileiro para a escolta de 22 caminhões até Betim (MG), onde os produtos devem ser buscados hoje. Ontem, 64 caminhões foram escoltados pela Polícia Militar para os postos de combustíveis. Além disso, cinco veículos com GLP vinham de Catalão (GO), com escolta da Força Nacional e da Polícia Rodoviária Federal, com previsão de chegada até o fim da noite.

Transporte garantido

Os ônibus do sistema de transporte público do DF rodam normalmente hoje, pois, com o apoio da PM, as empresas conseguiram abastecer os veículos no fim de semana. O Metrô-DF também funciona hoje regularmente. Se houver necessidade, o serviço poderá ser ampliado nos horários de pico, segundo a assessoria de comunicação da empresa. Já o transporte rodoviário tem combustível suficiente para funcionar só até amanhã, assim como os serviços de limpeza urbana. O SLU continuará realizando o trabalho de coleta de lixo domiciliar e de limpeza e reitera a necessidade de a população continuar colaborando.

Está garantido o abastecimento prioritário de veículos de serviços essenciais, como saúde, segurança, bombeiros e para atendimentos emergenciais da Companhia Energética de Brasília (CEB) e da Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal (Caesb). Rollemberg garantiu que o Procon-DF e a Polícia Civil “intensificarão a fiscalização em postos de combustíveis para reprimir qualquer tipo de abuso econômico neste momento de crise”.

Ações de governo

Formado na quinta-feira para coordenar e articular as ações do governo local durante a paralisação dos serviços de transportes, o gabinete integrado de acompanhamento foi instituído oficialmente por meio de portaria, publicada no Diário Oficial do DF de sexta-feira.

"Entendemos que haveria ausência de muitos alunos e professores e compreendemos os prejuízos aos conteúdos pedagógicos"

Rodrigo Rollemberg,

governador do DF

Balanço

170

Quantidade de caminhões escoltados pela PM transportando gasolina, diesel, gás de cozinha, álcool anidro (usado na mistura da gasolina), sulfato de alumínio, entre outros produtos.

2,6 milhões

Quantidade de litros de gasolina liberados. Foram transportados também 370 mil litros de diesel e 30 mil litros de etanol.

Rodovias liberadas

A gradual volta ao abastecimento de mercadorias na capital se deve, além do esquema de escoltas montado pela Polícia Militar para garantir combustíveis nos postos, à desmobilização de parte dos caminhoneiros nas estradas. Eles mantêm acampamentos, mas, até o fim da noite, assim como fizeram o dia inteiro, não impediam a passagem de veículos com cargas.

O domingo terminou sem bloqueios nos trechos de rodovias federais que cortam o Distrito Federal, segundo a assessoria de comunicação da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Restaram apenas manifestações pacíficas nos seguintes locais: BR-020, km 57, em Planaltina; BR-060, km 13, no Recanto das Emas; BR-060, km 30, no Engenho das Lajes (Gama); BR-070, km 14, em Ceilândia e BR-080, km 39, em Brazlândia.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

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

Título: Acuado, governo faz concessões para tentar encerrar a greve

Acuado pela greve dos caminhoneiros, o presidente Michel Temer anunciou ontem à noite mais concessões ao movimento, numa tentativa de conseguir o fim das paralisações, que causaram desabastecimento de combustíveis e outros produtos. A primeira medida é a redução de R\$ 0,46 por litro de óleo diesel, que valerá por 60 dias. "Isso corresponde ao valor da PIS/Cofins e da Cide [Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico] somados", afirmou Temer, em breve pronunciamento realizado no Palácio do Planalto.

Depois desse período de dois meses, os preços serão reajustados a cada 30 dias, informou o presidente. "Durante esta semana, o meu governo sempre esteve aberto ao diálogo", disse Temer, adotando mais uma vez um tom conciliador com os caminhoneiros.

Além dessas providências, o presidente afirmou ter assinado uma medida provisória (MP) isentando a cobrança do eixo suspenso em todas as rodovias do país e outra MP garantindo aos caminhoneiros autônomos 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Temer também disse que assinou uma medida provisória com tabela mínima para o frete, de acordo com o projeto em tramitação no Senado.

"E não haverá reoneração da folha [de pagamento] do setor de transportes", segundo Temer. "Estamos preocupados com os brasileiros que enfrentaram problemas nos últimos dias."

Durante o pronunciamento, houve protestos em diversas cidades contra o presidente. Panelaços foram ouvidos em localidades como São Paulo, Rio e Recife.

A dúvida é saber se as concessões serão suficientes para levar os caminhoneiros a interromper de vez a greve. Na quinta-feira, o governo anunciou uma série de concessões depois de negociar com algumas lideranças dos protestos, mas não conseguiu o fim das paralisações. O movimento é pulverizado.

Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, dos R\$ 0,46 por litro, R\$ 0,16 se refere a redução de impostos e os outros R\$ 0,30 a subvenção direta para a Petrobras e para os importadores de combustíveis. O custo da redução de tributos será de R\$ 4 bilhões, a ser compensado com a reoneração da folha e outras medidas, disse Guardia. Já a subvenção de R\$ 0,30 por litro terá custo de R\$ 9,5 bilhões até o fim do ano, a ser compensada com o uso de toda a sobra da meta fiscal, de cerca de R\$ 6 bilhões, e com mais R\$ 3,8 bilhões de cortes de gastos. O Tesouro terá de arcar com esses custos num momento fiscal delicado, em que o setor público tem elevados déficits primários (que mostram o resultado das contas públicas sem incluir os gastos com juros).

Em entrevista, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que a redução chegará às bombas", acrescentando que o "Procon vai garantir" que a queda de preços "chegue ao tanque do caminhoneiro". Segundo Marun, as medidas provisórias serão publicadas o mais rápido possível - algumas talvez ainda hoje.

"Esperamos que já hoje [ontem] ou a partir de amanhã [hoje] os caminhoneiros retomem as atividades", afirmou o ministro. De acordo com ele, o governo vai criar "um crédito extraordinário junto à Petrobras para garantir benefícios aos caminhoneiros".

Temer passou o dia em reuniões, tentando encontrar soluções para debelar a crise que provocou desabastecimento na indústria e no comércio. Várias cidades têm sofrido com a falta de combustíveis nos últimos dias.

Em reunião ontem Temer e o ex-ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, uma das opções levantadas para mitigar o risco fiscal das medidas foi dar uma solução mais rápida ao impasse em torno cessão onerosa da Petrobras, de forma a liberar leilões do pré-sal.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por De São Paulo, de Brasília e de Belo Horizonte

Título: Adesão diminui, mas problemas de abastecimento continuam

O fim dos problemas de abastecimento causados pela greve dos caminhoneiros ainda parece distante, embora o governo federal tenha cedido a várias exigências dos líderes do movimento e diversos trechos de rodovias tenham sido desbloqueados nos últimos dias. Em grupos de Whatsapp, os motoristas planejavam continuar com a paralisação até amanhã, pelo menos. Além disso, a normalização da entrega de combustíveis e outros produtos a postos de gasolina e aos varejistas deverá levar dias, semanas ou meses, dependendo do caso mesmo se as entregas começarem a ser regularizadas.

Para complicar um pouco mais a situação, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) convocou uma greve por 72 horas a partir da quarta-feira para reivindicar a redução dos preços dos combustíveis e do gás de cozinha e a demissão do presidente da Petrobras, Pedro Parente.

De acordo com o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), o Estado já teve 13 mil caminhoneiros protestando, número que teria caído para 1,3 mil. Ele ressaltou várias vezes a queda de 90% na mobilização. Informou que havia ontem 46 "interrupções ativas" de vias em São Paulo e 210 operações de

escoltas para garantir abastecimento em setores críticos, como medicamentos para hospitais e alimentação para presídios.

Segundo Márcio França, as reivindicações dos caminhoneiros são justas, pois, na ponta do lápis, os custos com combustível, pedágio e manutenção acabam sendo maiores que a remuneração oferecida. "Não há manifestação que dure tanto tempo se não houver justiça", afirmou.

Ele realçou, ainda, que o movimento não tem liderança única e organização convencional. "É uma liderança de WhatsApp, de Facebook. Mas é efetiva". Isso poderia ser constatado, segundo ele, porque os caminhoneiros recebidos ontem por ele cumpriram a promessa de desmobilizar 90% dos protestos no Estado. França disse ainda que a expectativa é de que uma nova proposta seja apresentada aos caminhoneiros nesta quinta-feira.

Em Brasília, o processo de normalização do abastecimento de combustíveis em Brasília ocorria ontem lentamente. Segundo o Sindicato dos Empregados de Postos de Combustíveis (Sinpospetro-DF), a chegada de combustíveis na capital federal está ocorrendo em sua grande maioria nos postos da BR Distribuidora, enquanto outras bandeiras e as unidades sem marcas próprias ainda não estão conseguindo obter gasolina. Ele explicou que há muitos postos sem bandeira no Distrito Federal e que a preferência da BR por postos de sua bandeira dificulta a normalização.

O Aeroporto de Brasília recebeu 550 mil litros de querosene de aviação (QAV) no início da noite de ontem, segundo informou a concessionária Inframerica. O abastecimento elevou os níveis dos reservatórios para 18% da capacidade máxima. O comboio foi escoltado por forças federais de segurança. A partir da fronteira com o Distrito Federal, os veículos foram acompanhados pela frota da Polícia Militar local até o aeroporto da capital.

Em São Paulo, a Polícia Militar anunciou a escolta de caminhões de combustível a partir da tarde de ontem, para garantir a chegada com segurança aos postos da cidade - a escolta foi adotada em diversas cidades ontem. A capital paulista ainda enfrenta escassez de combustíveis, mesmo após a liberação de mais de cerca de 80% das rodovias do Estado, segundo informações da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

O prefeito Bruno Covas (PSDB), disse ontem que os serviços essenciais na capital paulista, como ambulâncias, serviço funerário e Guarda Municipal, estão garantidos. Segundo ele, o município, com a ajuda do Sincopetro, entidade que representa os postos de combustíveis, conseguiu três estabelecimentos para cuidar exclusivamente do abastecimento dos veículos responsáveis por serviços públicos.

Os ônibus de São Paulo deverão funcionar com 60% a 80% da capacidade total nesta segunda-feira, quando o rodízio continua suspenso. A operação de terça-feira em diante dependerá da chegada de mais combustível.

Em Minas, empresas de transporte têm orientando seus motoristas a não rodarem pelas estradas por receio de que fiquem parados nos protestos. Em alguns casos, quando os caminhões já estão em pontos de piquete, a posição das companhias é que os motoristas obedeçam aos manifestantes.

"A orientação é sempre não enfrentar. Não furar uma paralisação. Essa orientação ocorre por parte das empresas", disse o empresário e diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais, Ulisses Martins. O sindicato tem 132 filiados e é um dos cinco que reúne empresas do segmento no Estado.

"Dependendo do insumo, do produto que o caminhão carrega - se for algo mais vital como um insumo hospitalar, por exemplo -, o motorista pode tentar negociar para ver se é possível passar. Se os outros caminhoneiros deixarem, ele passa. Mas no caso de violência verbal, de ameaça, a orientação é que não sigam", disse Martins. Para ele, muitas empresas avaliam que não vale a pena colocar os caminhões nas estradas. "Por que mandá-los para a estrada. Para ficarem parados na estrada? Para quê, se certamente não vão deixá-lo passar?"

Martins questionou a suspeita levantada pelo governo federal de que empresários têm insulflado ou organizado, de forma dissimulada e ilegal, protesto dos caminhoneiros. "Há uma distância gigantesca entre não mandar meu motorista para a estrada e a prática de locaute. Não vejo como locaute", disse o dirigente.

A direção da Transpes, que se apresenta como "um dos maiores transportadores multimodais da América Latina" informou que 90% de seus 540 caminhões estavam parados. O restante tem contratos em atividades internos e não são prejudicados pelas paralisações. "Não conseguimos passar nas barreiras, os manifestantes ameaçaram nossos motoristas e assim nossa recomendação foi zelar pela segurança dos mesmos aderindo a paralisação", disse a companhia.

As operadoras de telecomunicações também estão em estado de alerta devido à crise de abastecimento de combustível. Como as teles dependem de frotas de veículos para fazer a instalação e manutenção dos serviços de telefonia, internet e TV por assinatura, o setor teme que haja comprometimento da manutenção de redes, do reparo e funcionamento dos geradores das estações de telecomunicações, que são acionados no caso de falta de energia.

A partir de agora, esses serviços poderão ser executados somente em casos de emergência, até a normalização do abastecimento, disse Eduardo Levy, presidente do SindiTelebrasil, que representa as companhias do segmento.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Claudia Safatle | De Brasília

Título: Tributo flexível poderá fazer preço oscilar menos

Diante da greve que entrou ontem em seu sétimo dia, o governo discute a cobrança de impostos flexíveis sobre combustíveis, medida que, se aprovada amortecerá os impactos, na economia, dos aumentos dos preços internacionais do petróleo e da variação da taxa de câmbio. A proposta foi levada ao palácio do Planalto pela Petrobras, no meio da greve dos caminhoneiros, e é inspirada em sugestões do diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura, Adriano Pires, feitas a partir do modelo europeu. A previsibilidade dos preços de combustíveis está entre as principais reivindicações dos grevistas.

Ao concordar em ressarcir a Petrobras em cerca de R\$ 4,9 bilhões até o fim do ano, a título de subsídio ao óleo diesel - que deixa de ser reajustado diariamente e passa a ser a cada 30 dias - o governo ganhou tempo para discutir, definir e implementar uma solução que vai suavizar os efeitos da volatilidade de preços do óleo. Os tributos federais Cide, PIS e Cofins representam R\$ 0,46 por litro de óleo diesel. A proposta de impostos flexíveis é a seguinte: se o preço da Petrobras na refinaria aumentar R\$ 0,10/litro, o governo vai arrecadar R\$ 0,36 por litro. Se, ao contrário, o preço na refinaria cair R\$ 0,10 por litro, a arrecadação da União subirá para R\$ 0,56 por litro.

Outro imposto que pesa sobremaneira nos preços dos derivados é o ICMS. Cada Estado tem uma alíquota e esta incide sobre um preço de referência que, no caso da gasolina, é apurado na bomba e reajustado a cada quinze dias. Não basta o governo federal se dispor a mexer na política de tributos sobre combustíveis e os estados continuarem a cobrar o ICMS como hoje. O silêncio dos governadores no grave movimento dos caminhoneiros é ensurdecedor.

Ao invés de intervir nos preços da Petrobras e transferir os parcos recursos do orçamento para subsidiar o consumo, os impostos é que absorveriam os impactos da variação da taxa de câmbio e do preço do óleo no mercado externo. A Petrobras continuaria com os reajustes diários de preços na refinaria.

O governo perderia arrecadação em um dia mas ganharia no outro, conforme a cotação do barril no mercado externo e da cotação do real frente ao dólar. Para o consumidor final, dessa forma, a recomposição de preços poderia ser mais

gradual. No caso do consumidor final, porém, não basta alterar os mecanismos de absorção de eventuais choques de preços externos ou mudanças abruptas na taxa de câmbio.

Há um amplo e profundo trabalho a ser feito pela Agência Nacional do Petróleo e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), para identificar as razões pelas quais os preços dos derivados, na bomba, só sobem. Mesmo quando a Petrobras reduz o preço da gasolina na refinaria, o consumidor final não é beneficiado pois essa redução raramente chega aos postos.

Isso fica claro quando se confronta o que aconteceu com o gás de botijão durante o período de janeiro de 2013 a agosto de 2015, durante a gestão da presidente Dilma Rousseff. Nesse tempo a Petrobras manteve o preço do GLP congelado, mas para o consumidor final o botijão de 13 kg que em janeiro de 2013 custava R\$ 29,35, em agosto de 2015 era vendido a R\$ 46,02, um aumento, portanto, de 56,8%. Alguém, na cadeia de distribuição, se apropriou da diferença.

A greve dos caminhoneiros, com todos os prejuízos impostos ao país, pode ter como consequência pelo menos duas questões importantes. Primeiro, vai deixar claro que para atender à reivindicação dos grevistas o Tesouro Nacional terá que tirar R\$ 4,9 bilhões do contribuinte para repassar à Petrobras. Esse é o custo do subsídio estimado ao óleo diesel até o fim do ano e o melhor é que seja transparente. A segunda consequência é forçar os governos federal e estaduais a rever o ímpeto de arrecadar impostos a qualquer custo do cidadão.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Angela Bittencourt

Título: Brasil vive hoje em estado de exceção

O Brasil vive hoje em "estado de exceção". Não se trata do Estado de Exceção classificado pelo Direito Constitucional, em que os cidadãos não podem contar com a legislação para se defender ou têm seus direitos cassados em nome do estabelecimento da ordem e paz social. É fato que o governo Temer lançou na sexta-feira, pela segunda vez em três meses, o decreto que prevê Garantia da Lei e da Ordem (GLO) que autorizou o uso das Forças Armadas em todo o território nacional para desobstrução de vias públicas federais tomadas por caminhoneiros em protesto contra o preço do óleo diesel. Em fevereiro foi adotado decreto semelhante quando definida a intervenção federal na segurança pública do Estado do Rio de Janeiro. No sábado, o presidente Michel Temer assinou mais um ato que permite ao governo assumir o controle de caminhões para desobstruir as rodovias.

A demora do governo em negociar com os caminhoneiros condições que poderiam evitar a expansão de bloqueios precipitou um acordo que não foi aceito por toda a categoria. Resultado: o governo federal e os governos estaduais e municipais (não necessariamente juntos) atravessaram o fim de semana em busca de decisões alternativas para tirar os caminhões das estradas, evitando assim a paralisação do país nesta segunda-feira.

E aqui entra o "estado de exceção" a que a coluna se refere: a adoção de medidas extraordinárias pelas autoridades monetárias para que o mercado financeiro mantenha sua funcionalidade neste momento em que eventos também extraordinários tiram o país dos eixos.

Marsh alerta para pressão do risco político em 2018

Nesta segunda-feira, na terça e na quarta, o Tesouro Nacional realizará leilões extraordinários de compra ou de compra e venda de NTN-F com vencimento em janeiro de 2025, 2027 e 2029. O objetivo do Tesouro é dar suporte ao mercado de títulos públicos e correlatos. O Tesouro não disse, mas esses leilões anunciados na sexta-feira à noite darão ao mercado e também ao Tesouro a oportunidade de redefinirem taxas de juros. Essa ação é necessária quando a instabilidade nos mercados é tão intensa que inviabiliza a correção natural de preços dos ativos.

O Tesouro suspendeu ainda os leilões tradicionais de venda de títulos nesses três dias. Em consequência, perdas de investidores, decorrentes do desalinhamento de taxas de juros, tendem a ser contidas e o governo provavelmente terá assegurado o refinanciamento de sua trilionária dívida pública.

A atuação conjunta do Tesouro e Banco Central não foi anunciada como ocorreu no último trimestre de 2015, também no último trimestre de 2016 e no segundo trimestre de 2017. Isso porque o BC já está intervindo no mercado de câmbio há semanas, na venda de contratos de swap cambial, operação que tem o efeito de manter ou injetar mais dólares em mercado. Nesta segunda-feira e ao menos até o último dia do mês, o BC deve oferecer swaps em montante superior à venda destinada especificamente à substituição de cerca de US\$ 5 bilhões de contratos que vão vencer em 1º de junho.

Em outubro de 2015, forçou a atuação conjunta do Tesouro e BC a instabilidade provocada pela exposição do então governo Dilma Rousseff à votação de vetos presidenciais pelo Congresso e das contas da União, de 2014, pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Em novembro de 2016, nova ação conjunta do Tesouro e BC ocorreu em meio ao cenário de incerteza em relação à política monetária americana e à vitória de Donald Trump à presidência dos EUA. Em maio de

2017, a divulgação do áudio com a conversa travada entre o empresário Joesley Batista, do J&F, e o presidente Temer - arrastado para o centro da Lava-Jato - justificou a operação orquestrada de Tesouro e BC.

Quatro intervenções excepcionais em quatro anos são reveladoras sobre o aumento do risco político e também do risco jurídico no Brasil que já não paga o juro "mais alto do mundo" aos investidores globais.

A Marsh, líder global do mercado de seguro e gestão de risco político, divulgou recentemente a edição 2018 do Atlas de Risco Político, em que classifica 200 países com pontuações calculadas a partir da avaliação de riscos políticos, econômicos e sociais que ameaçam a estabilidade das nações no curto e longo prazos.

O Country Risk Index da Marsh corresponde a escalas de risco país: quanto mais próxima de 80 a 100 pontos estiver a classificação, mais estável é o país; quanto mais próxima de 49 e abaixo dessa pontuação, maior é o risco oferecido aos investidores - sejam eles institucionais, empresariais ou governos. Nesta última edição do Atlas, perderam pontos na América Latina Brasil, México, Paraguai e Suriname. Brasil e México permanecem na segunda pior escala de risco, com Index Score entre 50 e 59 pontos. Da Europa, a Itália e sua barafunda eleitoral se juntou ao grupo do Brasil, em que já estavam Argentina, Costa Rica, Colômbia, Peru, Equador, República Dominicana, Mongólia, Gana, Namíbia, África do Sul, Gabão e Costa do Marfim.

Entre os latinos, Paraguai e Suriname estão abaixo de 49 pontos e se juntam ao grupo do barulho que abriga, entre muitos outros, Cuba, Síria, Ucrânia, Somália, Gabão, Venezuela, Bolívia e Afeganistão.

Compõem o time menos arriscado, com Index Score entre 80 e 100 pontos: Canadá, Dinamarca, Noruega, Suécia, Holanda e Suíça. Estão na segunda divisão dos mais estáveis - com pontuação entre 70 e 79 pontos - EUA, Alemanha, França, Coreia do Sul, Emirados Árabes, Japão, entre outros.

"O risco político segue como uma grande preocupação entre empresas multinacionais e investidores em boa parte mundo neste ano", diz a Marsh, que cita três gatilhos armados em direção ao risco global: manobras com mísseis pela Coreia do Norte; negociações no âmbito do Brexit que aumentam com a possibilidade de a Grã-Bretanha não chegar a um acordo na União Europeia; e maior protecionismo comercial. Os EUA são atores na maioria dos eventos que potencializam conflitos.

Ataques terroristas e fortalecimento de partidos de extrema direita, desde 2017, infernizam a Europa. Sucessão presidencial é risco presente em países

latinos, inclusive o Brasil, e africanos. (*Mais informações sobre risco político no Casa das Caldeiras, disponível do Valor PRO e no site do Valor*).

Angela Bittencourt é jornalista e escreve às segundas-feiras.

E-mail: angela.bittencourt@valor.com.br

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Leila Souza Lima | De São Paulo

Título: Fragmentados pelo lado político, mas unificados na causa

A fragmentação de lideranças e a divisão política entre caminhoneiros autônomos que se mobilizaram contra a gestão de preços da Petrobras para o óleo diesel - o que poderia ser interpretado como ponto frágil do movimento -, é justamente o que fortalece a categoria e suas reivindicações, na visão dos sindicalistas. "Se fosse por motivações políticas, a paralisação teria enfraquecido logo no início", disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Volta Redonda e Região Sul Fluminense (Sinditac-VR), Francisco Wild.

Exemplo dessas diferenças é que chegou a circular vídeo de protesto com participação de caminhoneiros falando sobre intervenção militar. Tal postura é considerada de extrema direita e contraria interesse da classe, justamente porque o presidente Michel Temer chegou a determinar o uso da força para abrir as estradas.

"É claro que cada segmento tem uma posição diferente. Tem gente que vai pela militância, quer defender seus interesses. Alguns são ligados a políticos. Mas nossa questão é a necessidade geral da categoria. É isso que está em pauta e fortalece o movimento", acrescentou Wild, que não descarta, porém, a atuação politizada nas bases da categoria.

Postos de combustíveis e supermercados ficaram desabastecidos, caminhões-tanque deixaram refinarias sob escolta militar, aulas e serviços foram suspensos em muitos municípios. O quadro confirmou a determinação da classe em não ceder, mesmo fragmentada, sem proposta que atendesse à maioria.

A decisão do governador de São Paulo, Márcio França, no último sábado, de suspender a cobrança de pedágio por eixo suspenso e a retirada das multas aplicadas durante os bloqueios em rodovias foi considerada uma atitude positiva pelos trabalhadores em greve. Mas não ao ponto de desmobilizar a categoria, disse José Cícero Rodrigues, diretor do Sindicato dos Transportadores

Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam).

"O pessoal achou um avanço, mas o maior problema da categoria é o óleo diesel. Isso é o que faz o caminhão rodar. Enquanto essa questão não for resolvida de forma definitiva, não deixaremos de cobrar. É o que se ouve entre os colegas", afirmou à tarde o líder sindicalista. Segundo ele, a atual política de preços imposta pela Petrobras é insustentável.

Sobre a contrapartida do governo federal de que o desconto de 10% no valor do diesel nas refinarias (R\$ 0,46) chegue às bombas, Rodrigues disse que não é suficiente. "Não sei o quanto o governo pode intervir na Petrobras, mas não adianta dar esse desconto, em 30 dias descongelar e a Petrobras voltar a aumentar de forma insustentável para a frota trabalhar. O que tem que mudar é a política", argumentou.

Para o representante da categoria, a causa que moveu caminhoneiros já foi compreendida. "Se a população fosse contra o movimento já haveria protestos contra nós", opinou Rodrigues.

"Se o diesel aumenta de forma incontrolável, em 30 dias, no máximo, isso impacta os preços para o consumidor. Sobem o tomate, o feijão, as roupas, os transportes, tudo aumenta. É visível que há insatisfação geral", disse.

Ele ressaltou que o movimento ganhou corpo porque a população acreditou nele e entendeu as necessidades, não tratou de greve em que se reivindica reposição ou aumento salarial.

A liderança sustenta que a categoria está preocupada com o bem-estar geral. "Houve reunião com o Comando da Polícia Militar que assegurou que tudo seria feito de forma pacífica, sem vandalismo, e também a circulação de itens essenciais, como remédios. A paralisação aconteceu no limite, porque já não é mais possível circular. Tomou dimensão maior", afirmou.

Mesmo o uso de força militar nas estradas não foi suficiente para inibir a categoria, observou Vanderli Caetano, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de Goiás (Sindicam-Goiás). "É o que circula em todos os grupos de WhatsApp", contou o sindicalista.

A conclusão dele é que, daqui para a frente, a categoria não estará mais disposta a aceitar qualquer proposta vinda do governo. "Já não são mais só os caminhoneiros. Estão todos cansados desses acordos. Dizem sempre para cessar a greve, e depois não avançam nas reivindicações", destacou o líder sindical.

As lideranças dos caminhoneiros recusam a versão do governo federal de que houve prática de locaute na paralisação em todo o país. "Não há patrões ou sindicatos por trás, o movimento foi crescendo da insatisfação de quem está na estrada. O que aconteceu é que entidades e sindicatos foram aderindo. E outros segmentos se sensibilizaram", explicou Rodrigues.

O sindicalista reforçou a queixa da categoria de que o Planalto já vinha sendo avisado. "Isso não vem de hoje. O governo foi avisado por documento protocolado em Brasília", disse o líder sindical, que, em nome da categoria, reivindica uma proposta "viável" da Petrobras.

Segundo ele, apesar de a greve haver reunido trabalhadores com diferentes pensamentos políticos, o problema principal é econômico, e isso é o que unifica a classe: "Ninguém queria fazer greve. Mas estávamos trabalhando com migalhas, e isso levou os caminhoneiros ao limite".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Marcelo Ribeiro | De Brasília

Título: PRF elabora relatório para que MPF avance em investigações sobre locaute

Em uma das frentes do governo para desmobilizar a greve dos caminhoneiros, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) trabalha na elaboração de um relatório que será entregue ao Ministério Público Federal (MPF) para que o órgão avance nas investigações sobre empresários suspeitos de praticarem locaute. Convicto da ação de donos de transportadoras na articulação da paralisação, o gabinete responsável pelo monitoramento da greve dos caminhoneiros e da crise de abastecimento já detectou o locaute praticado por pelo menos 37 executivos a serem investigados.

O relatório listará as multas aplicadas a caminhoneiros autuados nas estradas nas ações da PRF para desbloquear as rodovias e as empresas que ainda resistem a recuar da greve. A partir disso, acredita-se que o caminho para identificar as companhias que tenham incentivado a paralisação será mais fácil. De acordo com o último balanço, a PRF emitiu 400 autos de infração que ultrapassam a barreira dos R\$ 2 milhões.

Segundo assessores do Palácio do Planalto, o presidente Michel Temer avalia que a ofensiva das investigações inibirá a ação do empresariado, o que pode enfraquecer a mobilização da categoria.

Integrante do comitê da crise, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, informou no fim de semana que a Polícia Federal já instaurou 37 inquéritos em

25 estados para investigar empresários suspeitos de envolvimento em locaute para bloqueio de vias e rodovias durante a paralisação nacional realizada pelos caminhoneiros.

"Temos comprovado, seguramente, que essa paralisação por caminhoneiros autônomos, em parte, teve desde seu início, a promoção e o apoio criminoso de proprietários e patrões de empresas transportadoras distribuidoras. E podem ter certeza de que irão pagar por isso. Identificamos movimento criminoso de grandes empresas, que não liberam os caminhoneiros. Pelo contrário, lhes dão apoio para permanecer paralisados", disse Jungmann, após reunião do gabinete anticrise no sábado, em Brasília.

Mesmo empresas que não estejam sob suspeita serão convocadas a prestar esclarecimentos. O titular da pasta de Segurança Pública disse ainda que a Justiça, "sem sombra de dúvida, terá o poder de punir os responsáveis pelo locaute".

Ao falar sobre o acordo firmado entre o governo e as entidades do setor de caminhoneiros, Jungmann destacou que é difícil negociar com "um movimento descentralizado". "Neste setor, temos uma concentração na mão de algumas empresas. Parte delas, entraram em locaute para se favorecerem, o que não é legal."

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) instaurou, na sexta-feira, um inquérito para investigar indícios de locaute na greve. A medida se soma aos demais esforços do Poder Executivo e se concentrará em pelo menos 11 entidades patronais e sindicatos do setor de logística.

O **Valor** apurou que aparecem na lista a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a Associação Nacional dos Transportadores de Cargas (ANTC) e a União Nacional dos Caminhoneiros.

De acordo com o Artigo 36, da Lei 12.529/11, constituem infração à ordem econômica os atos que tenham como objetivo ou possam produzir efeito de "limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa", além de "exercer de forma abusiva posição dominante". Em nota, o Cade explicou que, caso configurado ilícito concorrencial, a prática sujeita as empresas responsáveis à pena de multa de 0,1% a 20% do valor do faturamento bruto. Para pessoas físicas, a sanção pode variar de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Brasil**Autor:** Por Luísa Martins, Marcelo Ribeiro e Maíra Magro | De Brasília**Título:** Ação do governo contra a greve pode ir ao plenário do STF esta semana

A presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministra Cármen Lúcia, estava pressionada a pautar para esta quarta-feira, em plenário, o julgamento da ação em que o governo pede o fim da greve dos caminhoneiros - há uma semana, eles bloqueiam rodovias federais em todo o país, em protesto contra a política de preços da Petrobras.

Se isso ocorrer, os ministros vão decidir se referendam ou não liminar concedida na sexta-feira pelo relator do caso, ministro Alexandre de Moraes, a pedido da Advocacia-Geral da União (AGU), que representa o presidente Michel Temer na Justiça.

Na decisão, o magistrado estabelece multas de até R\$ 100 mil às entidades que a descumprirem e autoriza o governo a lançar mão das "medidas necessárias e suficientes" para impedir a obstrução das estradas - inclusive a convocação e o uso de força policial.

No fim da semana passada, em uma das tentativas de debelar a greve, antes da série de novas medidas que acabou anunciando ontem, o Palácio do Planalto decidiu "fazer uso enérgico dos recursos legais" e agir em duas frentes. Primeiro, decretando a Garantia da Lei e da Ordem (GLO), que convoca as Forças Armadas para atuar pelo menos até 4 de junho.

Em segundo lugar, liberando a "requisição de bens" pelas autoridades - isto é, a tomada de veículos particulares que, essenciais ao transporte de alimentos, medicamentos e outros serviços considerados básicos, se recusarem a sair das vias públicas. Ainda assim, a greve não arrefeceu.

Fontes do Supremo ouvidas reservadamente pelo **Valor** afirmam que Cármen está ciente de que o assunto pede urgência e de que "não há como adiar" a data do julgamento da ação. Nesta semana, devido ao feriado de Corpus Christi na quinta, o plenário da Corte só se reúne na quarta.

A liminar de Moraes, no entanto, não tem prazo de validade. Isso significa que o plenário da Corte não precisa necessariamente se debruçar sobre a decisão do relator apenas porque a greve ainda está em vigor. Se a paralisação porventura terminar, o julgamento, no jargão jurídico, "perde o objeto".

A Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) ainda não consta na lista de processos a serem examinados, na próxima sessão plenária, pelos 11 ministros do tribunal. Em princípio, a Corte retoma o julgamento de um processo sobre a exigência de idade mínima para ingresso de crianças na escola.

Preocupada com as decisões conflitantes entre Justiças Federais de diversos estados - algumas concederam, outras negaram pedidos da AGU - a ministra-chefe do órgão, Grace Mendonça, acionou o Supremo em busca de uma "via única para pacificar a questão". A ação foi sorteada para Moraes, que, poucas horas depois, decidiu favoravelmente ao governo.

Antes de assumir a cadeira que ficou vaga na Corte após a morte de Teori Zavascki, Moraes, que era filiado ao PSDB, foi ministro da Justiça de Temer. Ao ser indicado ao Supremo pelo presidente, em março de 2017, desfilou-se da legenda. Ele não se declarou impedido para atuar como relator do processo.

"O tempo já transcorrido de paralisação do tráfego, com o consequente represamento de bens e serviços e escoamento de estoques em todo o país, e o tempo necessário para que esse fluxo se normalize, reclama a adoção de uma medida incisiva e inequívoca quanto à necessidade de que se garanta plena e imediata liberdade de tráfego em todas as rodovias do Brasil", escreveu.

Ele também deferiu a aplicação de multa de R\$ 100 mil por hora às entidades que permanecessem bloqueando as rodovias e de R\$ 10 mil por dia a cada manifestante que se recusar a desobstruir o trânsito. As sanções poderão ser aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal e, no caso das rodovias estaduais, pela Polícia Militar. Todas as autuações serão remetidas à AGU para que o órgão as execute junto ao poder Judiciário.

Durante o fim de semana, foram identificados 554 pontos ativos de bloqueios em rodovias, muitos ainda prejudicando a livre circulação, informou a PRF.

Enquanto o plenário da Corte não delibera sobre a ação do governo, estão suspensos os efeitos das cerca de dez as decisões judiciais de instâncias inferiores que impediram a reintegração de posse das rodovias ocupadas. A AGU contabiliza outras 30 decisões em favor do governo, proibindo protestos em 14 estados e no Distrito Federal.

"O quadro fático revela com nitidez um cenário em que o abuso no exercício dos direitos constitucionais de reunião e greve acarretou um efeito desproporcional e intolerável sobre todo o restante da sociedade, que depende do pleno funcionamento das cadeias de distribuição de produtos e serviços para a manutenção dos aspectos mais essenciais e básicos da vida social", disse o ministro do STF.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Brasil**Autor:** Por Cristiano Zaia, Fernando Lopes, Alda do Amaral Rocha e Cleyton Vilarino | De Brasília e São Paulo**Título:** Agronegócio vai à Justiça cobrar prejuízos

Diversas cadeias produtivas do setor de agronegócios, um dos mais prejudicados pela greve dos caminhoneiros, estão ampliando a pressão para que o governo entre na Justiça contra os líderes do movimento e exija que as perdas bilionárias registradas desde o dia 21 pela paralisação do transporte em estradas de todo o país sejam ressarcidas.

No segmento de carnes de frango e suína, os prejuízos são calculados em US\$ 350 milhões pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). A Associação Brasileira de Laticínios (Viva Lácteos), por sua vez, estima que o faturamento das empresas da área tenha sofrido uma retração da ordem de R\$ 510 milhões.

Outros ramos do agronegócio ainda estão calculando seus prejuízos, mas o problema é generalizado. Bloqueios ainda impedem a normalização do fluxo de abastecimento de hortifrutigranjeiros em grandes centros e no interior e reduzem o escoamento das exportações de carnes e de commodities como grãos, café, açúcar, etanol e suco de laranja.

O objetivo de produtores e agroindústrias é que, com esse cálculos à disposição, o Ministério da Agricultura, que também está fazendo suas contas, adote medidas judiciais para que eles sejam ressarcidos.

"A prioridade no fim de semana foi desbloquear rodovias e escoltar caminhões de milho e ração destinados aos animais, principalmente no Sul. Mas tão logo a situação volte ao normal vamos propor à AGU [Advocacia-Geral da União] uma ação judicial para ressarcir os empresários", disse Eumar Novacki, ministro interino da Agricultura, ao **Valor**. O ministério montou um gabinete de crise para monitorar o impacto da greve no agronegócio.

Apesar das ações emergenciais, Ricardo Santim, diretor-executivo da ABPA, estima que 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos poderão morrer na próxima semana por causa dos transtornos causados pela greve. Cerca de 64 milhões de aves adultas e pintinhos já morreram. Segundo ele, em três dias o segmento entrará "em colapso", e o descarte dos animais mortos poderá levar a uma crise de saúde pública. A volta à normalidade levará meses.

A ABPA reforçou que o desabastecimento tende a se agravar e informou que contabilizou, ontem, 167 plantas frigoríficas de aves e suínos paradas em todo o

país e mais de 234 mil trabalhadores com atividades suspensas. Grandes produtoras de carnes de frango e suína, como BRF, Seara (controlada pela JBS) e Aurora, estão com boa parte das atividades paralisadas. O mesmo acontece com o abate de bovinos e com laticínios.

A Lactalis, por exemplo, anunciou ontem a suspensão da coleta de leite no Rio Grande do Sul e em outras regiões até que o transporte rodoviário volte ao normal. "A greve tem prejudicado não apenas a coleta de leite, mas também as atividades da indústria, devido à falta de insumos", informou a empresa a seus fornecedores de leite. Outras grandes empresas da área, como a Nestlé, enfrentam problemas semelhantes.

Conforme a Associação Brasileira da Indústria de Lácteos Longa Vida (ABLV), a greve deverá causar a perda de 1% da produção nacional de leite cru, ou entre 200 milhões e 250 milhões de litros.

Em um grupo do WhatsApp, o ministro Blairo Maggi, que voltará hoje ao Brasil após um giro de duas semanas por Turquia, China e França, classificou a situação como "fora de controle". "A economia brasileira está sendo asfixiada. Todos estamos na iminência de um grave conflito social. Muitos me perguntam o que vai acontecer, qual o final disso tudo. Eu não sei!!!!", escreveu Maggi.

De acordo com informações enviadas por representantes do setor ao Ministério da Agricultura, a greve gerou o bloqueio do tráfego em pelo menos 50 rodovias cruciais para o escoamento de produtos agropecuários. Grande parte dos pontos de estrangulamento permanecia com problemas ontem.

O movimento dos caminhoneiros também continua prejudicando centrais de abastecimento de frutas, verduras e legumes de capitais e do interior de diversos Estados.

No entreposto da estatal Ceagesp na capital paulista, o maior do gênero no país, a entrega de produtos que nesta época do ano vêm de outros Estados está praticamente interrompida. Faltam mamão, melão e batata, entre muitos outros itens. A situação tende a se agravar nos próximos dias, uma vez que teme a falta de alimentos e começou a fazer estoques de alguns gêneros, o que já tem provocado filas em supermercados.

Conforme a Ceagesp, a situação tende a se agravar também nos entrepostos paulistas de Araçatuba, Marília, Franca, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São José dos Campos e São José do Rio Preto. Segundo o Cepea/Esalq, a situação tem feito com que muitos produtores de diversos Estados interrompam a colheita de produtos como alface, cebola, maçã, melancia, uva e batata. Os aumentos de preços já superam 100% em muitos casos.

Com a multiplicação dos problemas, a bancada ruralista passou a defender o fim das paralisações. A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) divulgou comunicado no qual diz apoiar o "legítimo" movimento dos caminhoneiros, mas manifestou "grande preocupação" com o bloqueio do transporte de cargas vivas, remédios, combustíveis e alimentos.

"Não se pode perder o foco e deixar que uma manifestação com início ordeiro, pacífico e organizado incentive o caos e o abastecimento generalizado dos cidadãos", informou a FPA em comunicado.

Cerca de dez deputados ruralistas estiveram em várias reuniões nos últimos dias no Palácio do Planalto e manifestaram apoio sobretudo à principal reivindicação dos caminhoneiros, que é a alíquota zero para os tributos Cide e PIS/Cofins sobre o óleo diesel. Mas muitos integrantes da bancada ruralistas são empresários do setor e também passaram a ter seus negócios prejudicados.

Um deles é o deputado federal Adilson Sachetti (PRB-MT), que mantém com familiares uma granja de suínos em Itiquira, no sul mato-grossense. "Criamos 2 mil matrizes de suínos, mas não estamos embarcando para as indústrias porque os frigoríficos estão todos fechados. Como o farelo de soja não chega, se a greve continuar só consigo alimentar os animais por mais uma semana", disse. "Os caminhoneiros têm que avaliar os ganhos que já tiveram e reavaliar as paralisações", afirmou.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fernando Torres | De São Paulo

Título: Modelo de preços europeu é boa inspiração, diz Reichstul

O governo deveria se inspirar no modelo europeu para preços de combustíveis e montar uma estrutura tributária que suavize variações abruptas no valor cobrado no bomba, mas assegurando à Petrobras o direito de vender seus produtos pela cotação do mercado internacional, defende Henri Philippe Reichstul, ex-presidente da estatal.

Em termos de resultado, a proposta do professor e economista não difere tanto do modelo negociado na semana passada pelo governo com alguns representantes de donos de caminhões, pelo qual, daqui a 15 dias, a União passaria a conceder, com seu orçamento, um subsídio temporário para o diesel. Por esse sistema, passados os primeiros 15 dias em que a própria Petrobras assumiu o desconto de R\$ 0,23 por litro, a estatal voltaria a vender o combustível pelo preço cheio.

Segundo Reichstul, o que desorganiza as relações entre os gentes privados não é o preço absoluto do combustível, mas as variações bruscas. "A alta do petróleo pegou os caminhoneiros com os contratos em curso. É preciso construir um modelo em que variações sejam absorvidas fiscalmente e repassadas com tranquilidade. Tem que dar um tempo para o setor de logística renegociar os contratos", afirma.

Uma vez suavizada a alta abrupta do preço, diz ele, em algum momento os caminhoneiros terão que repassar o aumento de preços para a cadeia, embora reconheça que o período de acomodação pode ser longo, caso a oferta de frete esteja muito maior que a demanda.

O objetivo, reforça o economista, é evitar os picos de alta de preços. Mas depois é preciso deixar o mercado funcionar, com o frete ficando mais caro, a passagem de ônibus subindo, com as pessoas passando a conter o consumo e a encontrar substitutos. "Não somos a Arábia Saudita nem a Venezuela que podem subsidiar sempre os consumidores".

Reichstul diz que os europeus fazem essa calibragem com um tributo parecido com Cide, mas muito mais "gorda" do que ele mesmo ajudou a montar no início do século, quando o governo acabou com o monopólio da Petrobras sobre o mercado e também com a conta-petróleo.

"Na medida em que se tem uma Cide mais parruda, o governo consegue absorver variações tanto para baixo como para cima de modo muito mais suave", diz.

Ele afirma que a preocupação do governo é sempre com a alta da cotação da commodity, mas que, no momento da baixa, haveria um atraso na redução do tributo, em que se compensaria o caixa que não se arrecadou no momento de alta dos preços.

Esse mecanismo, diz ele, deixa na mão do governo a responsabilidade e a preocupação com o preço final com combustível. E não com a Petrobras.

Segundo ele, exigir da estatal a venda dos produtos a um preço inferior ao do mercado internacional tira a competitividade da companhia, que concorre com empresas estrangeiras com bastante acesso a capital e que estarão vendendo os derivados e o óleo bruto pelo preço cheio. "A empresa está saindo do hospital, com a governança se recuperando, e agora se chama ela de volta para uma questão que já estava resolvida?".

Para ele, se a pressão continuar e a política de preços da Petrobras for revista, o governo deixará a empresa pública em piores condições de competir. "E estará

deteriorando o patrimônio público, além de prejudicando a poupança de investidores de todo o Brasil que tem ações dela".

Reichstul menciona ainda o risco que uma mudança na política de preços da Petrobras trará para o país em um momento em que se planeja a realização de leilões de blocos no pré-sal. "Como atrair as empresas se não há garantia de preços de mercado?"

Nos Estados Unidos, explica o ex-presidente da Petrobras, nem sequer existe esse modelo de suavização de repasse de preço, porque há uma aversão à taxa de combustíveis. E por isso o combustível costuma ser mais barato.

Hoje, contudo, a diferença entre o preço do diesel na bomba nos EUA e no Brasil é de menos de 15%, um dos níveis mais baixos da série histórica.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho | Do Rio

Título: Adesão dos petroleiros promete aumentar a pressão sobre Petrobras

A adesão dos petroleiros à paralisação dos caminhoneiros, anunciada no sábado, promete jogar nesta semana mais pressão política sobre a mudança da política de preços de combustíveis da Petrobras e sobre o presidente da companhia, Pedro Parente. Em meio ao surgimento de algumas manifestações contrárias ao executivo no Congresso, a categoria petroleira inicia a partir da próxima quarta-feira uma greve nacional e pede também a saída de Parente.

O movimento é o início de uma mobilização que pode se tornar a grande greve da gestão Parente. Em 2015, ainda na administração Aldemir Bendine, os petroleiros chegaram a parar por mais de 20 dias, em protesto contra o programa de venda de ativos da estatal. Na ocasião, a companhia deixou de produzir 2,29 milhões de barris de petróleo, mas não houve problemas no abastecimento de derivados. Dessa vez, contudo, em meio às obstruções dos caminhoneiros nas bases das distribuidoras, qualquer paralisação nas refinarias lança novas dificuldades às tentativas de regularização do suprimento.

Os caminhoneiros contarão com o apoio tanto da Federação Única dos Petroleiros (FUP) quanto da Federação Nacional dos Petroleiros (FNP), entidades sindicais que nem sempre dividem as mesmas pautas. A adesão das duas partes, inclusive, seguirá diretrizes diferentes: enquanto a FNP já vinha manifestando apoio aos caminhoneiros desde a semana passada e propõe uma paralisação por tempo indeterminado, a FUP, entidade com ligação histórica

com o PT, só chegou a um consenso sobre a adesão no último sábado e propõe uma greve de advertência, de 72 horas.

O sindicalista e ex-conselheiro da Petrobras, Deyvid Bacelar, da FUP, afirma que inicialmente havia dúvidas dentro da federação se a paralisação dos caminhoneiros era ou não um locaute, mas que o envolvimento dos autônomos pesou no apoio. Segundo ele, os petroleiros querem aproveitar o momento para intensificar a pressão sobre a revisão da política de reajustes diários da Petrobras. "Houve apoio popular, a hora é essa, de debater, não dá para perder esse momento", afirma Bacelar.

Os petroleiros defendem que a atual política de preços tem incentivado a importação de derivados e reduzido as atividades das refinarias e que ela continuará a elevar os preços, ainda que o governo reduza a tributação.

A greve dos petroleiros se soma à pressão política no Congresso. O presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB/CE), disse na última sexta-feira (25) que, no seu entendimento, a política de preços da petroleira está "equivocada". O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM), também já afirmou que a precificação da Petrobras precisa passar por ajustes. Entre os congressistas, há quem peça a saída de Parente da estatal, incluindo governistas como os senadores Cassio Cunha Lima (PSDB/PB), Ronaldo Caiado (DEM/GO) e José Maranhão (MDB/PB).

A paralisação dos caminhoneiros é o momento mais desgastante da gestão Parente na Petrobras. Na semana passada, o executivo anunciou uma redução de 10% e o congelamento dos preços do diesel nas refinarias por 15 dias, na tentativa de aplacar as paralisações. A medida, contudo, foi mal recebida pelo mercado e a Petrobras viu suas ações despencarem na bolsa, na quinta-feira. Parente tentou acalmar os ânimos do mercado, ao anunciar que não mudaria sua política de preços e que, se o governo quisesse praticar subsídios, que a companhia fosse reembolsada pelas perdas, como prevê o estatuto social. Na mesma ocasião, afirmou que, se um dia o governo quisesse intervir na petroleira, precisaria buscar "uma nova direção que seja alinhada a essa decisão".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Estevão Taiar | De São Paulo

Título: Fim de PIS/Cofins coloca meta de déficit primário sob pressão

O fim da incidência do PIS/Cofins sobre o diesel coloca o governo federal perigosamente perto de descumprir a meta de déficit primário deste ano, de R\$

159 bilhões, de acordo com economistas que acompanham de perto as contas públicas. Ontem, o presidente Michel Temer anunciou redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel, pelo prazo de 60 dias, por meio de cortes tanto no PIS/Cofins quanto da Cide - as medidas, segundo os analistas, apontam para um aumento do rombo dos cofres do governo.

"Ainda existe alguma folga, mas, com essas mudanças e a recuperação mais fraca da atividade, cumprir a meta fica no limite", diz André Gamerman, economista da ARX Investimentos, que por enquanto estima um déficit primário entre R\$ 142 bilhões e R\$ 145 bilhões para 2018. O fim do PIS/Cofins, nas contas dele, levaria a uma perda de arrecadação de cerca de R\$ 14 bilhões, praticamente acabando com essa margem. Gamerman lembra também que há pouco espaço para novos cortes de despesas discricionárias ou contingenciamentos, dadas as severas restrições orçamentárias com as quais a máquina pública vem funcionando.

Em relatório, o economista-chefe do Itaú Unibanco, Mario Mesquita, fez avaliação semelhante. Nos cálculos da instituição financeira, as medidas teriam um efeito líquido negativo de R\$ 10 bilhões até o fim do ano. As projeções do Itaú, antes desse cenário, indicavam um déficit primário entre R\$ 140 bilhões e R\$ 145 bilhões, considerando um crescimento de 2% do Produto Interno Bruto (PIB). "Caso esse corte de impostos se concretize, calculamos um déficit primário de R\$ 150 bilhões a R\$ 155 bilhões. Portanto, se o crescimento continuar a surpreender para baixo e as previsões para a arrecadação tiverem revisões negativas, a meta fiscal deste ano pode não ser atingida", escreveu Mesquita em relatório na ocasião.

Mas ainda há dúvidas em diversas frentes a respeito das medidas fiscais usadas para combater a crise dos combustíveis. Guilherme Tinoco, especialista em contas públicas, lembra, por exemplo, que os R\$ 4,9 bilhões que seriam usados pelo Tesouro para reembolsar a Petrobras por causa da nova política de reajustes até o fim do ano ainda eram uma estimativa do Ministério da Fazenda. Além disso, algumas das próprias contas oficiais ainda são parciais, afirma.

Mesquita, por sua vez, destacou que a desoneração da folha de pagamento custou R\$ 13,4 bilhões aos cofres públicos nos últimos 12 meses. Portanto, se metade dos setores beneficiados for reonerada, o que serviria de contrapartida à extinção do PIS/Cofins, isso representaria na teoria uma alta na arrecadação de R\$ 6,7 bilhões em um ano.

"Mas a metade dos setores que manteria o benefício [de acordo com o projeto de lei] parece mais intensiva em mão de obra do que a outra metade que o perderia", escreveu o economista do Itaú Unibanco. "Portanto, o impacto fiscal pode ser menor do que os R\$ 6,7 bilhões."

Ele também destacou que a reoneração precisa de 90 dias para entrar em vigor, enquanto a redução do PIS/Cofins valeria imediatamente logo após ser aprovada pelo Congresso.

Tinoco lembra ainda do "impacto da paralisação sobre a atividade, que deve mexer com o PIB e até com a arrecadação do segundo trimestre". Gamerman, da ARX, também chama a atenção para os efeitos sobre a atividade e a arrecadação. "A gente não sabe exatamente qual o efeito dessa paralisação e nem quando ela vai acabar, mas é certo que vai ter algum efeito negativo", diz. Independentemente da paralisação, "a recuperação continua desacelerando" e dificultando ainda mais o cumprimento da meta. A projeção de 2,1% para o crescimento do PIB deste ano feita pela ARX tem viés de baixa.

Em função das mudanças inicialmente confirmadas pelo governo, a estimativa do Banco Safra para o déficit primário deste ano saltou de aproximadamente R\$ 135 bilhões para a casa dos R\$ 140 bilhões. Nos cálculos de Carlos Kawall, economista-chefe da instituição financeira, cortar o PIS/Cofins custaria aproximadamente R\$ 15 bilhões até o fim do ano, colocando o governo federal em uma situação "muito preocupante".

Kawall, contudo, não via "hipótese" de descumprimento da meta. "Seria uma sinalização muito ruim do nosso compromisso com a responsabilidade fiscal", afirma o economista.

Já Gamerman, da ARX, diz que o mercado "está mais preocupado com a eleição" e pode ser um pouco menos rigoroso caso a meta não seja cumprida.

Outras medidas adotadas pelo governo, como o fim da Cide sobre o diesel, teriam efeitos limitados sobre as contas públicas, de acordo com os analistas. No caso da Cide, por exemplo, o impacto negativo seria na casa dos R\$ 2,5 bilhões até o fim do ano.

Apesar de criticarem em grande parte as propostas feitas pelo governo, elas não são encaradas pelos economistas como obstáculos relevantes ao cumprimento do teto dos gastos ou da regra de ouro do orçamento neste ano. Já para 2019 a magnitude dessas duas obrigações fiscais exigirá esforços muito além do que foi feito nos últimos anos, lembram eles.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Graner e Edna Simão | De Brasília

Título: Cresce risco de PIB ficar abaixo de 2%

O alongamento da mobilização dos caminhoneiros já coloca uma interrogação sobre o desempenho da economia neste segundo trimestre e, consequentemente, para o ano. Avaliações internas no governo apontam que o movimento ocorre em um período particularmente inoportuno porque afeta negativamente a confiança, que já dava sinais menos favoráveis desde abril, e também tem impacto direto sobre a produção e comercialização de diversos setores.

Nesse quadro, o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB), que poderia acelerar e ficar próximo de 1% de alta entre abril e junho, já começa a ser alvo de dúvidas, segundo avaliações preliminares no governo. O próprio cenário de 2,5% de alta para o ano, anunciado pelo governo antes da mobilização, tem menos chances de se materializar. Já há fonte reconhecendo o risco de o PIB em 2018 crescer menos que 2%.

Recentemente, o governo já reduziu a estimativa de expansão da economia deste ano de 2,97% para 2,5%. Isso aconteceu porque o primeiro trimestre ficou aquém do esperado (estima-se alta de 0,2% a 0,3%), o que ficará mais claro com o anúncio oficial pelo IBGE nesta semana, que ainda terá divulgação de mais um dado mostrando o desemprego ainda elevado.

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, admitiu na sexta-feira que o movimento causava preocupação para o andamento da economia. "Estamos preocupados com impactos na população. A continuidade do processo é altamente preocupante porque pode afetar diversos setores da economia", afirmou. "A situação é de extrema gravidade na vida das pessoas. As empresas sem transporte não têm como seguir suas atividades, por isso a preocupação do governo em dialogar e adotar medidas."

Guardia também lembrou que a situação econômica enseja risco de perda de arrecadação para os Estados e, por isso, o governo considera razoável a proposta de antecipar a incorporação do desconto dado pela Petrobras no diesel na base de cálculo do ICMS dos Estados, que será levada à apreciação do Confaz amanhã (fórum que envolve Estados e União). Ele lembrou que a alta do petróleo e do dólar favorecem a arrecadação dos Estados com os combustíveis e por isso esses entes poderiam ceder.

Na semana passada, o governo anunciou medidas para fechar uma trégua dos caminhoneiros, que, apesar disso, não foi obtida. Dentre as iniciativas, estava a redução e o congelamento do preço do diesel por 30 dias, com compensação parcial por parte da União à Petrobras. O Tesouro vai bancar a política de estabilização de preços ao consumidor do diesel, com reajustes mensais. Inicialmente, essa "compensação" pelo congelamento de preços custaria aos cofres públicos R\$ 4,9 bilhões neste ano.

Segundo fonte ouvida pelo **Valor**, mesmo com esse impacto, a meta de déficit primário de R\$ 159 bilhões para 2018 será cumprida. O difícil, contudo, será fazer um resultado melhor do que isso. Atualmente, a folga para cumprimento da meta é de cerca de R\$ 6,1 bilhões. Assim, se não houver compensação em despesas que já não estão bloqueadas ou receitas adicionais, o cenário para a meta fiscal fica mais apertado para este ano, embora uma fonte tenha mostrado segurança quanto à chance de cumprimento deste objetivo.

O risco fiscal é ainda maior com o sinal verde do governo para zerar o PIS/Cofins sobre diesel, cujo impacto neste ano seria de R\$ 11,5 bilhões, segundo o próprio Guardia.

Do ponto de vista do teto de gastos, a medida não tem impacto, dado que o dispositivo constitucional estabelece que crédito extraordinário não entra no limite. Guardia explicou que o governo terá que cancelar outras despesas por questão de regras orçamentárias que obrigam a indicação de uma fonte orçamentária para o crédito novo. Esse cancelamento pode se dar em despesas que já estão contingenciadas ou bloqueadas.

Vale lembrar que o último relatório bimestral informou que o bloqueio atual de despesas é de R\$ 9,1 bilhões, mas esses recursos estavam separados para fazer frentes a outros riscos fiscais, como a renegociação de dívidas agrícolas (no âmbito do projeto do Funrural) e o Refis das micro e pequenas empresas, que foram aprovados pelo Congresso Nacional e que não estavam previstos no orçamento.

Dessa forma, o anúncio de que o governo vai subvencionar a estabilidade de preços do diesel até o fim do ano coloca mais pressão em um quadro fiscal desfavorável, atrasando a convergência para o equilíbrio das contas públicas. Inclusive, o governo se comprometeu a zerar a Cide do diesel, cujo custo é estimado em torno de R\$ 2,5 bilhões ao ano. Mesmo considerando que, do ponto de vista formal, essa medida só será efetivada mediante a aprovação da reoneração da folha de pagamentos, com impacto da ordem de R\$ 3 bilhões de receitas para o governo, na prática ela também pressiona o fiscal porque eram recursos que acelerariam a redução do déficit.

Sobra ao governo alegar que os riscos fiscais seriam ainda maiores se o governo não cedesse aos caminhoneiros e a paralisação durasse muito tempo, fazendo estragos ainda maiores na atividade econômica e gerando uma forte erosão nas receitas federais.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Brasil**Autor:** Por Sergio Lamucci | De São Paulo**Título:** Fazer planos de investimento com eleição tão incerta não faz muito sentido, diz Amadeo

O ex-ministro Edward Amadeo destaca o impacto das incertezas eleitorais sobre as decisões de investimento neste ano, afirmando não ser possível esperar muito da expansão da economia nos próximos trimestres. Para ele, é mais provável um número próximo de 2% para o crescimento de 2018.

"Com a utilização da capacidade tão baixa, fazer planos de investimento com uma eleição tão incerta pela frente não faz muito sentido", resume Amadeo, economista e sócio da Gávea Investimentos. Na visão do ex-ministro, a greve dos caminhoneiros não terá grande impacto sobre a economia. "Não acho que vá ter um efeito muito grande de curto prazo, a não ser que daqui a 15 dias, por exemplo, tenha uma nova onda de paralisações. Aí sim poderia a começar a ter efeitos sobre a atividade do mês ou do trimestre."

Ele considera que o fato de o governo ter titubeado sobre a política de preços de combustíveis não terá muito efeito porque a atual administração está no fim. "Seria grave se fosse uma administração em começo ou meio de mandato", diz Amadeo. "Isso colocaria uma enorme dúvida sobre qual seria o papel das empresas estatais." A seguir, os principais trechos da entrevista.

Valor: *A atividade começou o ano mais fraca, houve nos últimos dias a greve dos caminhoneiros e as eleições estão cada vez mais próximas. Como está a economia?*

Edward Amadeo: Houve um pouco de frustração de expectativas com relação à recuperação. O consumo até caminhou bem no fim no ano passado, mas uma parte disso tinha a ver com a queda da inflação e outra parte tinha a ver com os recursos extraordinários do FGTS. A inflação continua baixa, mas não está caindo mais, por exemplo. A inadimplência ainda é muito alta e isso evidentemente restringe a capacidade dos consumidores de se antecipar ao crescimento de sua renda. O desemprego ainda está muito alto.

Valor: *E o investimento?*

Amadeo: Pelo lado do investimento, o crédito para empresas ainda está caindo - não é nem que está desacelerando, está caindo. O Brasil é um país em que o papel do crédito subsidiado era muito importante para o investimento e esse crédito foi desacelerando nos últimos dois anos. Terceiro, há toda a crise do setor de grandes empresas ligadas à infraestrutura, por causa da Lava-Jato. E,

com a utilização da capacidade tão baixa, fazer planos de investimento com uma eleição tão incerta pela frente não faz muito sentido. É difícil ver o investimento deslanchar enquanto não houver maior clareza sobre as regras do jogo pós-eleição.

Valor: *Não se fazem plano de investimento mais ambiciosos quando não se sabe o que vai ocorrer daqui a seis, sete meses, não?*

Amadeo: Sim, e o que vai ocorrer daqui a seis, sete meses terá desdobramentos para os próximos anos. Você está falando de decisões importantes na área fiscal e na área de reforma do Estado que podem fazer uma diferença muito grande para o que vai ser o país nos anos seguintes, principalmente em termos de prêmio de risco, associado ao crédito do setor público e, portanto, ao custo do capital. Faz toda diferença do mundo em termos de qual será a postura do governo em relação ao investimento em infraestrutura com nomes como Ciro Gomes, Geraldo Alckmin, Henrique Meirelles ou Jair Bolsonaro. Tudo isso cria naturalmente uma paralisia na área de investimento. Não dá para esperar muito do crescimento nos próximos trimestres. O próprio número de 2,5% com que se trabalha hoje talvez seja o teto para o crescimento do ano.

Valor: *Um número mais próximo de 2% seria mais realista?*

Amadeo: Eu acho. Teria que haver três trimestres daqui para frente relativamente fortes, crescendo em torno de algo como 0,8% por trimestre para chegar aos 2,5% [a estimativa de vários analistas é de que no primeiro trimestre o PIB cresceu 0,3% sobre o anterior].

Valor: *No meio do segundo trimestre, houve a greve dos caminhoneiros. Qual é o impacto sobre a atividade em si e sobre as expectativas?*

Amadeo: Sobre a atividade diretamente não deve ter muito impacto. Mais do que nada, a greve dos caminhoneiros mostra a fragilidade do governo federal. Isso não vai ter um impacto prolongado, porque esse governo vai acabar [em breve]. Não acho que vá ter um efeito muito grande de curto prazo, a não ser que daqui a 15 dias, por exemplo, tenha uma nova onda de paralisações. Aí sim poderia a começar a ter efeitos sobre a atividade do mês ou do trimestre.

Valor: *O impacto sobre a atividade tende a ser mais um soluço?*

Amadeo: Se for isso será um soluço, uma coisa absolutamente passageira. O efeito mais permanente de o governo titubear com respeito à política de preços de combustíveis seria grave se fosse uma administração em começo ou meio de mandato. Isso colocaria uma enorme dúvida sobre qual seria o papel das empresas estatais nesse governo. Como a atual administração já está no fim, acho que não haverá muita repercussão.

Valor: *O fato de o governo ter se mostrado fraco, ter cedido na questão fiscal, e ter causado uma dúvida sobre a política de preços de combustíveis não pode fazer o empresário se retrair mais e investir ainda menos?*

Amadeo: A minha opinião é que não. Como é fim de governo, não vai fazer muita diferença. O que faz mais diferença agora é a expectativa em relação ao resultado de outubro, quando ainda há uma eleição tão aberta como a que nós temos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Ana Conceição e Thais Carrança | De São Paulo

Título: Paralisação piora perspectiva para atividade no 2º trimestre

Depois de um início de ano mais fraco que o esperado, a atividade econômica continuou a crescer, ainda que sem força, no início do segundo trimestre. Os indicadores coincidentes de abril oscilaram entre altas e baixas e a greve dos caminhoneiros, que parou produção e comércio pelo país durante uma semana, pode ter impacto negativo na atividade de maio, mês em que a confiança do setor privado já tinha diminuído. Tudo somado, aumentou o grau de incerteza sobre o ritmo da recuperação da economia brasileira.

Para o Bradesco, que tem uma das menores projeções para o PIB do segundo trimestre, a estimativa inicial de crescimento de 0,4% sobre o primeiro, feito o ajuste sazonal, pode não se realizar. "Nossa projeção pode não se concretizar tendo em vista o desempenho dos indicadores de abril e maio, que sugere um ritmo mais moderado de expansão", afirmaram os economistas da casa, em nota.

O Banco Pine, que esperava algo em torno de 1%, baixou para 0,7% a projeção de alta do segundo trimestre, feito o ajuste sazonal. O cenário pior que o esperado para o emprego pesou na revisão, afirmou o economista-chefe do banco, Marco Caruso.

Os indicadores coincidentes mostram que a indústria pode ter saldo positivo em abril, puxada pelos automóveis. Segundo dados dessazonalizados pela LCA Consultores, a produção de veículos leves aumentou 6,6% em abril na comparação com março, e os licenciamentos de veículos novos subiram 6%. Por outro lado, a produção de aço bruto caiu 3,1%, a expedição de papel ondulado recuou 1,1% e o fluxo de veículos pesados nas estradas diminuiu 0,13% no mesmo período. A consultoria prevê crescimento de apenas 0,1% na produção industrial de abril.

"Os indicadores mais importantes do setor mostram uma divisão", observa Rodrigo Nishida, economista da LCA. De uma forma geral, o quadro segue de recuperação muito gradual. "A retomada da indústria continua, embora mais lenta do que esperávamos".

Nishida pondera que há risco de a situação piorar diante das incertezas internas e a turbulência externa. A disparada do dólar, por exemplo, encarece insumos para segmentos importantes da indústria, como a de bens de capital, mas por outro lado dá vantagem aos exportadores. "E há uma questão relevante para acompanhar, que são as exportações para a Argentina. Tudo leva a crer que haverá uma queda nos embarques para lá", diz.

As expectativas para a indústria em abril, contudo, estão longe de um consenso. Baseado nos dados da produção de veículos, o economista André Muller, da AZ Quest, espera alta de 0,7% na produção de abril, com aumento de 8,8% na comparação com o mesmo período do ano passado. A estimativa também é preliminar. "O conjunto de indicadores aponta uma melhora gradual no setor", diz.

No comércio, a LCA estima alta de 0,7% no varejo restrito ante abril do ano passado e de 1,3% ante março. No ampliado as projeções prévias são de 8,2% e 1,5% respectivamente. "O contexto geral é parecido com o da indústria. Tem recuperação, mas o risco para baixo aumentou nas últimas semanas".

Ainda no comércio, o indicador da Boa Vista SCPC aumentou 0,2% em abril, após crescer 0,3% em março, feito o ajuste sazonal. Supermercados, com peso de cerca de 50% no índice, tiveram crescimento tímido de 0,2% ante março. Flavio Calife, economista do birô de crédito, diz que o segmento depende mais da renda que do crédito e por isso tem sido afetado pelo desemprego, "que parou de cair". O mercado de trabalho afeta muito esse setor", diz.

As vendas de móveis e eletrodomésticos, que vinham aumentando, caíram 1,9% em abril ante março, mas Calife diz que o segmento ainda tem fôlego por causa do aumento da concessão de crédito e da Copa do Mundo, além da queda do endividamento do consumidor. Seja como for, o economista diz que o setor percebeu um freio na atividade e agora espera um crescimento entre 4% e 4,5% neste ano, ante 4,5% a 5%, antes.

Quanto a maio, economistas afirmam que ainda é cedo para calcular, mas acreditam que a greve dos caminhoneiros terá impacto sobre a atividade. Até o fluxo de veículos pesados nas estradas em maio ser conhecido será difícil ter alguma estimativa numérica, afirma Rodolfo Margato, do Santander. "Houve paralisações importantes em muitas regiões. Deve haver impacto sobre os dados de maio", afirma. Ele observa que a greve prejudicou, por exemplo, o

transporte de bens intermediários para a indústria. Por enquanto, o banco mantém a estimativa de crescimento de 0,8% no PIB no segundo trimestre, na margem.

Até que sejam conhecidos os estragos da greve, a tendência é que indústria e varejo tenham melhor desempenho no segundo trimestre, dois setores que decepcionaram no início do ano. "Está longe de ser o cenário de sonhos. Mas a retomada não foi interrompida. A discussão agora é sobre a velocidade", diz Margato. Rodrigo Nishida, da LCA, também diz ser cedo para calcular o impacto da greve. Por ora, a consultoria espera aumento em torno de 1% no PIB do segundo trimestre. Mas o viés é de baixa.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Murakawa | De Brasília

Título: Senado já discutia projeto para preço mínimo de frete

O estabelecimento de um preço mínimo para os fretes rodoviários e a redução do preço do diesel em R\$ 0,46 eram alvos de críticas por parte de senadores muito antes do anúncio feito ontem à noite pelo presidente Michel Temer no pacote para mitigar a paralisação nacional de caminhoneiros.

O presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), havia agendado para hoje uma sessão extraordinária para deliberar o PLC 121/2017, que estabelece uma política de preços mínimos para os fretes. A votação foi uma exigência feita por líderes dos caminhoneiros a Eunício, em reunião na noite da última quinta-feira no Palácio do Planalto.

Ontem, Eunício concordou que Temer editasse uma MP sobre o assunto, a fim de acelerar uma solução para o impasse. A votação, portanto, perdeu o sentido.

A medida, porém, sofre forte resistência do campo e ressalvas de senadores, para quem não cabe ao Estado regular os preços de uma atividade comercial independente. Momentos antes do anúncio de Temer, a líder do MDB no Senado, Simone Tebet, usava sua conta criticando o pacote que seria anunciado pelo presidente.

"Não consigo entender [como], diante do caos iminente e de prejuízos bilionários, o governo cede em duas reivindicações difíceis, a serem compensadas pelo Tesouro (redução em R\$ 0,46/litro diesel e MP que isenta pedágio para eixo suspenso) e empaca na prorrogação do congelamento do diesel por 60 dias", escreveu Tebet.

Quando ainda havia a expectativa da votação projeto do frete, Tebet questionava se é constitucional ou não regular esse tipo de atividade. "É possível aprovar, só não sei se [o projeto] é todo exequível e constitucional", disse ela, em entrevista ao **Valor**. "Há alguns pontos que sabemos que vai ter enfrentamento jurídico. Já estamos vendo mobilização do setor produtivo dizendo que isso impacta diretamente no preço final dos produtos."

Na opinião da senadora, é preciso entender se a regulação fere "a lei da livre iniciativa, que é o direito constitucional de as partes negociarem entre si".

Tebet chegou a defender que o plenário aprovasse o projeto "para não dar a impressão de causar uma suspeita de que o Senado não quer resolver essa crise rapidamente". Eventuais questões sobre a inconstitucionalidade de alguns dispositivos seriam resolvidas por meio de veto presidencial ou na Justiça.

Líder do PSDB no Senado, Paulo Bauer (SC) tampouco vê com simpatia a ideia de regular o preço do frete. "Frete não é concessão pública. Transporte de carga é atividade comercial independente", disse ele. "Daqui a pouco vai ter que estabelecer um preço mínimo para outros produtos. Aí deixamos de ser economia de mercado para ser economia regulada pelo Estado."

Para o senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA), esse tipo de medida pode ser inócuo. "Imagina, você põe o frete em um valor mínimo. Chega na hora de contratar o frete, o caminhoneiro pede um preço e eu não pago. Ele vai ficar parado? É o mercado que define isso."

Também o senador Pedro Chaves (PRB-MS) se disse contrário à ideia, mesmo tendo passado parte da tarde da última sexta-feira com caminhoneiros em seu Estado. "Não sou a favor de valor mínimo nem de fixar preço. Sou homem de mercado e acho que tem que trabalhar com razoabilidade", afirmou. "Estamos virando uma Venezuela e temos que resolver logo esse problema."

A posição majoritária no Senado, em todos os campos, segue sendo a de que é preciso mudar a política de preços da Petrobras. E o movimento para pedir a cabeça de Pedro Parente seguia firme.

"Não adianta ter uma postura arrogante, técnica, mas totalmente descolada da realidade política no Brasil", disse o vice-presidente do Senado, Cunha Lima, referindo-se a Parente, de quem já pediu a demissão. "Uma crise dessa envergadura não vai ser resolvida com tecnicidade."

A senadora Ana Amélia (PP-RS), por sua vez, pedia "maior previsibilidade" para os preços dos combustíveis. "O reajuste diário compromete o custo do frete, porque o caminhoneiro contrata o serviço por um valor estimando o valor do diesel do dia", disse ela, antes do anúncio de Temer. "Ao sair da origem até o

destino da entrega, sofre vários reajustes no meio do caminho. Isso se tornou insustentável, especialmente para os autônomos", afirmou.

Boa parte dos parlamentares insistia ontem que a solução não está na regulação do frete ou outras medidas, mas na alteração da política de preços da Petrobras e, se preciso, na demissão do presidente da empresa, Pedro Parente.

"O problema é a política de preços. Ela que gerou toda essa situação", disse Cunha Lima.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: Câmara debate dobrar pontos para perder a CNH

As associações de caminhoneiros pediam a votação, pela Câmara dos Deputados, de um projeto de marco regulatório do transporte de cargas. O texto prevê mudanças na relação entre as empresas do setor, na punição para motoristas infratores, medidas contra roubos e na formulação dos preços. O requerimento de urgência estava pautado para ser votado hoje.

"Só pus no papel o que as associações de transporte queriam", afirmou o relator, Nelson Marquezelli (PTB-SP), empresário do agronegócio com atuação no transporte e comércio de bebidas. Ele diz que só um grupo está contra a proposta, por impedir empresas que fazem a intermediação dos serviços de frete sem serem realmente de transporte - pelo projeto, esse tipo de empresa precisa ter, pelo menos, um caminhão.

Um dos pontos da proposta deve causar polêmica com a equipe econômica do governo: a criação de programa para renovar a frota de caminhões, com isenção de PIS/Pasep, Cofins e IPI e desconto de 50% no cálculo do ganho de capital da empresa decorrente da troca do veículo. Num cenário de aperto fiscal, a medida tem potencial de aumentar o rombo da União.

O projeto também eleva, de 20 para até 40 pontos, o limite para um caminhoneiro profissional perder a carteira nacional de habilitação (CNH). O argumento de Marquezelli é que, como estão mais tempo ao volante, os motoristas profissionais têm mais chances de tomarem multas e poderão atingir os 40 pontos se não tiverem infrações graves ou gravíssimas.

Com o aumento do roubo de cargas, o projeto ainda obriga a contratação de seguro para cobrir acidentes, perda de mercadoria, roubos e danos a terceiros, dá ao transportador direito de receber fretes e taxas em caso de roubos ou

assaltos e aumenta penas para empresas e motoristas envolvidos em furto e receptação de cargas. Também prevê a perda do CNPJ do posto de gasolina que adulterar os combustíveis ou fraudar as bombas.

A proposta chegou a ser aprovada de forma conclusiva por uma comissão especial no fim do ano, mas houve recurso para que tenha que passar pelo plenário - o que, depois, o presidente da Câmara também entendeu necessário por tratar de matéria penal.

Esse não é o primeiro projeto de Marquezelli no setor de transportes. Ele foi presidente da comissão especial que discutiu, há quatro anos, a proposta que reduziu o intervalo de descanso dos caminhoneiros e aumentou a jornada para até 12 horas de trabalho diárias. A votação ficou marcada pelo pagamento, no gabinete do petebista, de R\$ 20 a R\$ 50 para pessoas que acompanharam a votação das galerias da Câmara para apoiar a aprovação, revelada pelo jornal "Correio Braziliense". Ele chamou os repórteres de "imbecis" e negou envolvimento.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Murillo Camarotto, Marcelo Ribeiro e Fabio Murakawa | De Brasília

Título: Temer, Maia e Eunício são os principais perdedores

Com uma semana de mobilização em escala nacional, os caminhoneiros causaram estragos políticos em praticamente todas as esferas do poder em Brasília. Alguns personagens tentaram explorar eleitoralmente as manifestações e saíram queimados. Outros foram lembrados pela ausência ou inoperância. Somente os caminhoneiros têm, de fato, o que comemorar.

O saldo para o presidente Michel Temer é negativo. Visto pelos grevistas como líder de um governo vulnerável, em fim de mandato, o emedebista colecionou equívocos em sua tentativa de conter a mobilização. O acordo feito na noite de quinta-feira, apresentado como trunfo, naufragou em poucas horas e ele teve que apelar, mais uma vez, para o anúncio de medidas de repressão.

O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, também não se saiu bem. Além de não ter alertado Temer sobre a situação alarmante da mobilização do setor, foi um dos principais patrocinadores da sugestão para editar decretos para pôr fim à paralisação, o que também não deu resultado.

Na sexta-feira, ao falar da assinatura de mais uma Garantia da Lei e da Ordem (GLO), Etchegoyen sinalizou que o decreto de requisição de bens, que o governo

sacou da legislação pela primeira vez, seria assinado só em situação extrema. O comentário tinha como objetivo dar legitimidade às declarações do governo de que a situação estava sob controle. A construção caiu por terra com a decisão de Temer de assinar o segundo decreto, no final da tarde de sábado.

No gabinete de crise montado no Palácio do Planalto, os ministros Carlos Marun (Governo) e Eliseu Padilha (Casa Civil) tiveram algum êxito na interlocução com caminhoneiros e na prestação de contas à sociedade, com entrevistas claras e totalmente despidos da arrogância que caracteriza os lados em guerra.

Outro homem forte de Temer, **o ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, simplesmente desapareceu na crise. Como titular da pasta, ele é a principal autoridade do país na área de combustíveis, já que é o chefe imediato do presidente da Petrobras.

Pedro Parente, que até então era incensado por fazer uma gestão tida como discreta e eficiente, teve sua política de preços dos combustíveis questionada por todos. E ao ceder aos apelos políticos para reduzir na marra os preços do diesel, viu desabar os preços das ações da companhia. Em seguida, obteve uma vitória quando o Tesouro se comprometeu a bancar a estabilização dos preços dos combustíveis nas distribuidoras. Foi autor da primeira boa notícia da greve e atendimento às reivindicações. Mas teve sua cabeça pedida nas redes sociais, com eco no Senado. A tendência é que o presidente da Petrobras tenha que se acostumar a ver parlamentares pedirem sua demissão.

No Congresso, o estrago também foi grande. Pré-candidato ao Planalto, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), tentou ser protagonista da solução e sugeriu uma redução na alíquota do PIS/Cofins incidente sobre os combustíveis. Segundo ele, o impacto da medida seria de aproximadamente R\$ 3,5 bilhões, e aprovou-a na Câmara.

Diante da informação de que o efeito fiscal seria quase quatro vezes maior, perto de R\$ 12 bilhões, Maia teve que se desculpar publicamente pelo erro grosseiro. Deixou de ser levado a sério nas discussões sobre a greve.

Na quinta, o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), causou revolta entre os caminhoneiros quando viajou a Fortaleza para participar de um evento de liberação de recursos para construção de cisternas. Ao ser informado da ausência, um representante dos grevistas ameaçou "botar fogo no país", pois o Senado tinha que votar os projetos de interesse dos manifestantes.

Eunício voltou no mesmo dia a Brasília, onde participou de uma reunião com manifestantes no Palácio do Planalto. Ele se comprometeu a votar um projeto de lei que estipula uma política de preços mínimos para os fretes. Como o

projeto tem a oposição do agronegócio e sofre com a ressalva de vários senadores, a condução que Eunício deu ao caso está sob forte contestação entre seus pares.

O presidente do Senado acabou perdendo o protagonismo para o vice-presidente da Casa, Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), que surpreendeu ao pedir a cabeça do presidente da Petrobras, em discurso na tribuna. Na sequência, o senador foi desautorizado pelo presidente do seu partido, o presidenciável Geraldo Alckmin, que defendeu o presidente da Petrobras, também ex-ministro em governos tucanos.

Entre os governadores que se manifestaram mais claramente sobre a crise, o oportunismo vigorou. Um vídeo gravado pelos caminhoneiros mostra a governadora do Paraná, Cida Borghetti (PP), prometendo que a Força Nacional não entraria no Estado para forçar uma desmobilização. Cida é mulher do deputado Ricardo Barros (PP-PR), ministro da Saúde de Temer até mês passado.

O governador de Santa Catarina, Pinho Moreira, que é do mesmo partido do presidente, foi pelo mesmo caminho. De acordo com ele, a negociação com os caminhoneiros seria tocada pela Polícia Militar, sem a necessidade de uso das forças federais. "Santa Catarina não precisa. Não vamos usar, não vamos solicitar", disse.

O governador de São Paulo, Márcio França (PSB), obteve alguns resultados com a desocupação de algumas importantes rodovias, ao negociar, para atender aos caminhoneiros, o fim da cobrança do eixo suspenso nas praças de pedágio das rodovias paulistas, algo que já acontece nas estradas federais.

Ontem, sucumbiu, admitindo que a aprovação dos projetos de lei reivindicados pelos caminhoneiros pode ajudar a encerrar a mobilização no país. Os governadores do PT e do PSB omitiram-se sobre a redução do ICMS cobrado sobre combustíveis, uma iniciativa que precisa ser dos Estados.

Temer chegou a pedir que os Estados abrissem mão de parte do ICMS incidente sobre os combustíveis. Recebeu como resposta uma carta assinada por sete governadores (Nordeste e Minas Gerais) na qual foi chamado de "inconsequente" e acusado de "fugir às suas responsabilidades". **(Colaborou Cristiano Zaia)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por De São Paulo, Brasília e Belo Horizonte

Título: Oposição e Bolsonaro tendem a ganhar com desgaste do governo

Na disputa político-partidária, a crise desencadeada pela paralisação dos caminhoneiros produziu dois vencedores até aqui, embora não haja sinais aparentes de participação de nenhum deles na organização dos protestos. Conforme avaliação feita ao **Valor** por lideranças políticas, os ganhadores são a oposição e o deputado federal Jair Bolsonaro, pré-candidato à Presidência da República pelo PSL.

A oposição faturou jogando parada. Sem conexão ou interlocução direta com os caminhoneiros autônomos nem com sindicatos, associações ou cooperativas do setor, acabou favorecida muito mais pelo desgaste do governo Michel Temer do que pelo resultado de qualquer ação concreta de sua própria iniciativa.

"A influência do PT ou da CUT junto a esses grupos de caminhoneiros tende a zero", diz o deputado Carlos Zarattini (PT-SP). "Essas paralisações têm muito mais de espontaneidade do que de organização. Não foi locaute. Foi feita por WhatsApp mesmo e tomou essa dimensão porque o problema que enfrentam é real: de fato, não estão conseguindo trabalhar com o preço do diesel, que subiu cinco vezes na semana passada", afirma.

Para ele, o desgaste do governo, que no fim da semana passada "encenou uma negociação e tentou enganar o público dizendo que havia resolvido o problema", ajuda o PT e outros que fazem oposição frontal a Temer, como os pré-candidatos Ciro Gomes (PDT) e Guilherme Boulos (Psol). "Por uma razão simples: a crise deixou mais evidente que o governo é mentiroso. Quem se posiciona claramente contra esse governo, portanto, vai ter lucro".

O outro vencedor seria Bolsonaro. Por dois motivos. Primeiro, por apostar e saber jogar bem na confusão, disse uma fonte ouvida pela reportagem. Segundo, porque também não é identificado como alguém do campo governista. Nos últimos dias, ele tentou transformar a crise numa plataforma de campanha. Declarou apoio ao protesto e divulgou vídeos contra a alta carga tributária, a "indústria de multas" e a política de reajustes de preços dos combustíveis comercializados pela Petrobras com base no câmbio internacional.

Pelo Twitter, prometeu que "qualquer multa, confisco ou prisão imposta aos caminhoneiros" será revogada "por um futuro presidente honesto/patriota". Um dos principais apoiadores de Bolsonaro no setor, o empresário Emílio Dalçoquio, dono da Transportes Dalçoquio, tem apoiado os protestos e aparece, em vídeo, dizendo aos caminhoneiros que pode "tacar fogo" e "furar os pneus" se virem algum caminhão da sua empresa circulando.

O discurso de Bolsonaro foi na mesma linha. "Para tapar o rombo da Petrobras, o governo arromba o consumidor brasileiro, entre eles, os caminhoneiros", afirmou. Rasgando a bandeira liberal que vinha tentando empunhar, criticou

ainda a política de preços da Petrobras. Disse que era preciso fazer "pelo menos uma média ponderada" do custo no exterior e no Brasil para chegar ao preço ao consumidor.

Um aspecto que chamou a atenção de vários observadores desde o início dos protestos foi a tentativa de alguns caminhoneiros de associar os atos a Bolsonaro. Teriam tido algum sucesso espalhando bandeiras, cartazes e mensagens por WhatsApp. Nada indica, porém, que tenha sido algo desencadeado por algum comando centralizado. Seriam iniciativas voluntárias, sem organicidade, disseminadas via aplicativos de mensagens. Algo, portanto, difícil de ser mensurado.

Tudo isso contrasta com o comportamento de Geraldo Alckmin, presidenciável pelo PSDB. Ele optou por recolher-se e evitar a exposição. Cancelou a viagem que faria a Rondônia e Mato Grosso do Sul na semana passada. Aos tucanos, disse que não tinha sentido intensificar a agenda de pré-campanha com o noticiário dominado pela paralisação dos caminhoneiros.

Aliados acham que Alckmin não quis assumir uma posição mais firme sem saber ao certo o alcance do movimento. Provocado, o tucano apenas defendeu a permanência de Pedro Parente à frente da Petrobras e criticou a condução do governo Temer ao apontar a falta de diálogo diante de uma crise que era iminente.

A preocupação com a exploração eleitoral da situação foi manifestada pelo secretário-geral do PSDB, o deputado Marcus Pestana (MG). Segundo ele, a crise pode abrir caminho para a eleição de um aventureiro.

"Nós podemos estar preparando um ambiente não para uma intervenção militar, mas para uma aventura eleitoral", disse Pestana. Perguntado se referia-se ao pré-candidato do PSL, afirmou: "Bolsonaro ou qualquer aventureiro. Tem Bolsonaros com mais verniz".

Pestana vê uma mistura de interesses se unindo às reivindicações legítimas do movimento dos caminhoneiros. Entre eles, do PT e MST, de Bolsonaro, do Vem Pra Rua e de alguns tucanos, que, segundo ele, agem "com oportunismo de demagógico" ao criticarem Parente. **(Ricardo Mendonça, Fernando Taquari, Raphael di Cunto e Marcos de Moura e Souza)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cristian Klein | Do Rio

Título: Crise social prejudica centro, mas estratégia é manter pato no posto

Maio começou com a notícia de que a primeira-dama Marcela Temer precisou pular no lago do Palácio da Alvorada, de roupa e tudo, para salvar seu cãozinho Picoly, da raça Jack Russell terrier, que fora atrás dos patos que nadavam no espelho d'água. Uma agente do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), que a acompanhava, foi afastada da equipe por não ter ajudado a mulher do presidente da República a resolver a perigosa situação.

Igualmente, o chefe do GSI, general Sérgio Etchegoyen, não conseguiu prevenir Michel Temer de se ver mergulhado na crise provocada pela paralisação dos caminhoneiros que se arrasta, sem freios, há uma semana. O militar também será afastado?

Numa entrevista na sexta-feira, o general listava informações que davam conta de um suposto arrefecimento da greve ou do locaute, o que não se confirmou durante o fim de semana. Em tempos de fake news, pareceu estratégia antiga de confundir hostes que se quer ver desmobilizadas. A luta - e o desabastecimento de combustíveis, de alimentos, medicamentos etc, em todo o país - continua.

Temer, Marcela e Picoly ainda não saíram do Alvorada, mas são a imagem de um governo que está mais perdido do que cachorro que caiu do caminhão de mudança. Maio vai terminando com o presidente atropelado pela falta de popularidade, de liderança e do apoio até de aliados próximos, como Rodrigo Maia, presidente da Câmara.

A sete meses do fim do mandato, Temer é muito mais do que um pato manco, a imagem preferida dos americanos para o presidente cujo poder se esvai. A paralisação dos caminhoneiros chega ao oitavo dia, nesta segunda-feira, com a perspectiva de ser emendada com outra greve, a dos petroleiros, convocada para quarta-feira, véspera do feriado prolongado de Corpus Christie. Se mantido por muito tempo, o desabastecimento pode levar a atual situação de perplexidade, anomia para um estágio mais grave, com episódios de violência e saques.

Entre a incapacidade de negociação do governo, a resiliência dos motoristas e a esperteza de empresários de transportadoras que lhes dão retaguarda, o país parou - ou anda a marcha lenta - à espera de uma solução política que não vem. O que se mostrou bravata de uma mera ameaça não cumprida por Temer, o uso da força pelo governo federal pode se tornar uma necessidade.

À crise política (impeachment de Dilma Rousseff, três denúncias contra Temer, polarização da sociedade); econômica (déficit fiscal, baixo crescimento); moral (escândalos de corrupção dentro e fora da Lava-Jato), o Brasil agora espreita a crise social, com a escassez de médicos e medicamentos que podem custar

vidas; estudantes sem aulas; e o estado hobbesiano de todos contra todos e uma polícia sem combustível no tanque.

É tudo de que o país não precisa às vésperas de uma eleição presidencial em que a população se mostra frustrada, impaciente, desiludida, cenário propício para escolhas malfeitas - se já não bastasse a oferta de candidatos. Quanto mais nomes se apresentam à disputa, mais é evidente que a quantidade não supre a falta de qualidade.

O efeito mais previsível da crise dos caminhoneiros - caso avance - é esvaziar ainda mais o centro como uma prateleira onde o cidadão buscará seu presidente. O clima de confusão ajuda os salvacionistas e contribui para o alheamento eleitoral. Não é à toa que o geralmente ruidoso Jair Bolsonaro (PSL) - mas que ultimamente tem se calado e evita participar de debates com o objetivo de manter a liderança nas pesquisas - se sentiu à vontade para apoiar e ser porta-voz do movimento dos motoristas de caminhão.

O desencanto tende a aumentar o já altíssimo patamar em que está o grupo dos eleitores que dizem votar em branco, nulo ou não sabem quem escolher. Nos cenários sem o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, é o dobro do que se verifica normalmente. Nesta toada, aliás, o (des)governo Temer se transforma no melhor cabo eleitoral para um candidato indicado por Lula ou por outro nome da esquerda, como o ex-governador do Ceará e ex-ministro Ciro Gomes (PDT).

Para a direita, para a esquerda, para a classe política de uma forma geral, no entanto, a estratégia predominante é capitalizar os fracassos de Temer, o que não significa torcer para uma ainda improvável queda do presidente, a meses das eleições. Se o cenário nacional neste ano está gerando uma incerteza aflitante - o que atrasa por sua vez centenas de acordos nas eleições estaduais - que dirá se houvesse uma guinada radical que desfizesse tabuleiro(s) montado(s) a duras penas. É melhor deixar Temer, Marcela, Picoly e os patos no posto.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por André Guilherme Vieira | De São Paulo

Título: Acordos negociados em SP expõem propinas em 11 anos de gestão pública

Acordos negociados pelo Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) com empreiteiras e uma concessionária de serviços expõem pagamentos de propinas a agentes públicos em gestões de prefeitos e governadores então

filiados a PSDB, DEM, PSD e PT, com potencial para ressarcir em ao menos R\$ 1 bilhão os cofres públicos, segundo apurou o **Valor**.

As tratativas para acordos de auto composição - equivalentes a leniência no âmbito municipal ou estadual e previstos na Lei Federal 13.140, de junho de 2015 - envolvem 11 anos de administrações públicas, 2005 a 2016, e estão circunscritas a investigações de 10 promotores de Justiça do Patrimônio Público e Social em São Paulo.

Nesse período passaram por prefeitura e Estado o hoje senador José Serra (PSDB-SP); o presidenciável do PSDB, Geraldo Alckmin; o atual ministro de Ciência, Tecnologia e Comunicações de Michel Temer, Gilberto Kassab - vice-prefeito na gestão Serra que assumiu após a saída do tucano para disputar o governo estadual, em 2006, sendo reeleito; e Fernando Haddad, que saiu da prefeitura paulistana em 2016 e é cotado como alternativa a Lula na eleição presidencial. Já as gestões dos ex-governadores Cláudio Lembo, do PSD (março de 2006 a janeiro de 2007), e Alberto Goldman, do PSDB (abril a dezembro de 2010), não têm relação com os fatos apurados pelos promotores. Ambos eram vice-governadores e assumiram com as saídas de Alckmin e de Serra para concorrerem à Presidência e ao governo do Estado, respectivamente.

Ao menos seis empresas estão em processo sigiloso de negociação com os promotores paulistas, entre as quais Odebrecht, Andrade Gutierrez e grupo CCR. Responsável por concessão de 3265 quilômetros de rodovias da malha nacional, além de mobilidade urbana e aeroportos, a CCR tem no quadro de acionistas a Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa, com 14,86% das ações cada.

As negociações com a CCR são as mais intrincadas. Ela não foi investigada na Lava-Jato, nem firmou acordo de leniência com o Ministério Público Federal (MPF). As tratativas com o MP-SP partiram do zero. A CCR tem reiterado negativas sobre pagamentos ilícitos a políticos. Por lei, estava proibida de fazer doações eleitorais por deter concessão de serviços públicos.

Na esfera civil, o MP-SP busca reparação por atos de improbidade administrativa atribuídos a servidores públicos e políticos. A improbidade decorreria de propinas que teriam viabilizado formação de cartel com ajuste de preços em obras como as do Rodoanel, linhas Verde, Lilás e Laranja do Metrô, Sistema Estratégico Metropolitano, duplicação de rodovias como a Carvalho Pinto e outras obras e concorrências que constam da relação de procedimentos dos promotores. Parte desses empreendimentos contou com a Desenvolvimento Rodoviário S.A (Dersa), companhia de infraestrutura e logística controlada pelo governo de São Paulo.

As conversas com a Andrade estão avançadas. Mas segundo fonte próxima da empresa, o não atendimento a uma demanda adiou o fechamento do acordo.

A empreiteira queria antecipar a compensação de créditos que mantém com o governo estadual, mas que ainda não são exigíveis por estarem em discussão extra-judicial. No entanto, a Procuradoria-Geral do Estado (PGE), que participa das negociações, informou a empresa que os créditos têm de entrar na fila dos precatórios.

Se houver acordo, a etapa seguinte será a oitiva de executivos das empresas sobre pagamentos de vantagens indevidas. No entanto, até agora os promotores paulistas não tomaram depoimento de pessoas ligadas à Andrade Gutierrez e à CCR, nem mesmo do delator e operador financeiro Adir Assad, conforme apurou o **Valor** com quatro fontes a par da investigações. Apenas delatores da Odebrecht foram ouvidos.

Preso em regime domiciliar, Assad relatou à força-tarefa da Lava-Jato, em Curitiba, supostos pagamentos da CCR ao ex-diretor de Engenharia da Dersa acusado de operar propinas para o PSDB, Paulo Vieira de Souza, o "Paulo Preto".

Em agosto de 2017, Assad disse que Preto, no início de 2009, o indicou para conversar com o então presidente da CCR, Renato Vale.

Assad contou que procurou Vale, indo a uma reunião no escritório da CCR, na Rua Funchal, em São Paulo. No suposto encontro, Adir teria apresentado a Vale a prova automobilística Stock Car e "suas operações ilícitas via Rock Star [empresa de Assad] como meio para fazer caixa".

Assad disse que "fizeram muitas operações com a CCR", que segundo ele "geraram caixa com movimentação em torno de R\$ 45 milhões, desde março de 2009 até o final de 2012, por meio de diversas concessionárias de rodovias controladas pela CCR".

Até agora o MP-SP assinou acordos com a Odebrecht, celebrados no final de 2017 e que geraram quatro ações civis públicas no valor de R\$ 145 milhões. Desse montante, R\$ 35 milhões deverão ser devolvidos pela empreiteira ao caixa do município.

Foi exigido de Kassab a devolução de R\$ 84 milhões, de um total de R\$ 110 milhões já cobrado de agentes públicos investigados por corrupção e improbidade. A multa foi calculada sobre suposto caixa dois de R\$ 21 milhões que o então candidato à reeleição à prefeitura de São Paulo, em 2008, teria solicitado à Odebrecht.

Procurada, a CCR disse, em nota, que criou um comitê independente "de alto nível" para apurar informações divulgadas pela imprensa envolvendo supostos pagamentos indevidos e que "está à inteira disposição para contribuir com o pleno esclarecimento dos fatos e reforça que não houve pagamento de propinas por executivos da empresa à agentes públicos".

A Andrade Gutierrez informou "que apoia toda iniciativa de combate à corrupção, e que visa a esclarecer fatos ocorridos no passado". A Odebrecht não respondeu até o fechamento desta edição.

Alckmin disse, em nota, que "a reportagem precipita-se ao mencionar, como se fossem fatos comprovados, itens de uma suposta negociação da qual ninguém tem conhecimento. O ex-governador Geraldo Alckmin desconhece 'supostas irregularidades' e informa que todas as obras de sua gestão foram licitadas e executadas seguindo o que determina a lei".

Kassab disse que "aguarda com serenidade os argumentos utilizados pelo Ministério Público para demonstrar a legalidade de todos os atos de sua gestão, como tem acontecido em outras situações". O senador Serra não respondeu até o fechamento da edição.

Por meio de sua assessoria, o ex-prefeito Haddad disse "que desconhece qualquer ato de improbidade em sua gestão, que não tenha sido objeto de encaminhamento e investigação por parte da controladoria geral do município, órgão criado naquela gestão com total independência em relação ao executivo". Haddad afirmou também que "ainda assim se coloca à disposição para quaisquer esclarecimentos".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por Daniela Chiaretti | De São Paulo

Título: Com aval do governo, Pros deve comandar ICMBio

O Partido Republicano da Ordem Social (Pros) está com um pé no Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), autarquia que cuida de 333 unidades de conservação, o que significa cerca de 80 milhões de hectares ou 9% do território brasileiro e mais 90 milhões de hectares em áreas marinhas. É a mais nova polêmica socioambiental do governo Michel Temer que, em abril, destituiu o presidente da Fundação Nacional do Índio (Funai) por pressão ruralista.

Na quinta-feira, diretores da autarquia receberam a visita de Cairo Tavares de Souza, 31 anos e nenhuma experiência ambiental, o nome do partido para

ocupar a presidência do ICMBio. Não havia confirmação oficial. "Ele foi gentil, disse que a decisão estava tomada e que queria tomar pé da situação para assumir o cargo", disse uma fonte.

Souza é cientista político formado pelo Centro Universitário do Distrito Federal (UDF). Foi assessor da liderança do Pros na Câmara. É o segundo nome que o partido indica. O primeiro foi Moacir Bicalho, vice-presidente do PROS nacional, rejeitado depois de forte reação dos funcionários do ICMBio.

O Pros quer o ICMBio desde que a presidência do órgão ficou vaga no final de abril, quando o oceanógrafo Ricardo Soavinski deixou o cargo para presidir a Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar). "A informação que recebemos é que o partido quer ter visibilidade, mostrar que comanda uma instituição", diz a fonte.

Se a nomeação se confirmar, será a primeira vez que o ICMBio, órgão fundamentalmente técnico, será presidido por alguém sem afinidade com o tema. Entidades ambientalistas condenam o movimento do governo Temer.

O ICMBio tem orçamento próximo a R\$ 400 milhões, a metade para cobrir os salários de 1700 funcionários. O órgão parece ter se tornado mais atraente depois da aprovação da Medida Provisória que permite a transformação de multas ambientais em projetos de compensação. Isso daria à diretoria do órgão o poder de gerenciar algo em torno a R\$ 1,2 bilhão.

O ICMBio foi criado em 2007 pela então ministra do Meio Ambiente Marina Silva. O órgão tem por função propor a criação, regularizar e cuidar das unidades de conservação federais, proteger o patrimônio natural - como levantar as espécies ameaçadas. Estima-se que dentro das UCs vivam 70 mil famílias.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Stella Fontes | De São Paulo

Título: Ciclo de alta da petroquímica pode durar por mais dois ou três anos

Chefe de Operações (COO) da DowDuPont e futuro executivo-chefe da "nova" Dow, uma das três companhias que serão criadas a partir da fusão de US\$ 130 bilhões entre The Dow Chemical Company e DuPont, o engenheiro Jim Fitterling vê com otimismo os próximos dois ou três anos para a indústria petroquímica. Mantido o ritmo atual de crescimento da demanda, e evolução do Produto Interno Bruto (PIB) global em torno de 3% ao ano, a expectativa é que a relação

entre oferta e demanda nos mercados petroquímicos se mantenha "bastante equilibrada", impulsionando margens e ganhos.

"A única questão é quanto tempo esse ciclo econômico vai durar", observa o executivo, que entrou para os quadros da Dow em 1984. Neste momento, o petróleo em alta mas ainda dentro do intervalo de preços visto como saudável por Fitterling também contribui para fortes resultados. Na Dow, o primeiro trimestre foi o 22º de crescimento consecutivo de receitas e ganhos.

Ganho de escala e inovação têm motivado uma onda de transações de fusão e aquisição mundo afora e o Brasil pode ser palco de uma nova rodada, com a provável disputa por ações da Braskem, concorrente da Dow e maior produtora de resinas das Américas. A venda dos 36,1% detida pela Petrobras, sócia da Odebrecht na petroquímica, atraiu o interesse de grandes participantes globais - entre elas a LyondellBasell - e a "nova" Dow vai acompanhar o processo. "Não fizemos nada específico com Petrobras ou com a Braskem, mas, obviamente, como um grande participante da indústria, vamos acompanhar e observar se há alguma oportunidade", afirmou.

Fitterling vai liderar o braço de "Material Sciences" da DowDuPont, um negócio de US\$ 50 bilhões focado em três grandes áreas: embalagens e plásticos especiais, infraestrutura e indústria e silicões e materiais de performance. Em visita ao Brasil na semana passada, o executivo conversou com o **Valor** sobre as expectativas para a indústria e desafios da nova companhia. Veja os principais trechos da entrevista:

Valor: *Quais foram os principais motores para a fusão entre Dow e DuPont?*

Jim Fitterling: A Dow buscava um negócio que permitisse que sua unidade de agronegócio se tornasse mais independente e alcançasse maior valor de mercado. Sempre pensamos que a DuPont seria uma boa parceira. Temos um ótimo negócio de agroquímicos e de sementes, e a DuPont tem a Pioneer, que dá acesso ao mercado de milho. Esse era um ponto crítico da estratégia. Buscamos por muito anos chegar a um acordo com a DuPont, mas as conversas por alguma razão não caminharam. Veio, então, o conceito de promover uma fusão entre iguais.

Valor: *A indústria química tem sido palco de anúncios de fusão e aquisição. Como essas transações estão mudando o setor?*

Fitterling: Alguns fatores tipicamente motivam transações de M&A na indústria. Algumas vezes escala é a premissa. Outra coisa é que move é a capacidade de inovação. Há uma lacuna de portfólio a ser preenchida e se escolhe entre preencher essa lacuna organicamente ou acelerar essa estratégia por meio de

aquisição. Outro motor que tem impulsionado essas operações, recentemente, é o fato de o custo de capital estar baixo. Ao redor do mundo, as taxas de juros estão baixas e há liquidez. Se há sinergia na operação, há acesso a recursos. Nos Estados Unidos, agora há também o benefício da reforma fiscal.

"Não fizemos nada específico com Petrobras e Braskem, mas, como grande participante da setor, a Dow vai acompanhar"

Valor: *A Petrobras está vendendo sua fatia na Braskem. A Dow consideraria uma oferta de compra?*

Fitterling No curto prazo, temos muitas oportunidades de crescimento orgânico e quando olhamos para oportunidades de fusão e aquisição, tradicionalmente buscamos preencher uma lacuna estratégica de portfólio. O que a Petrobras está fazendo com a Braskem representa uma oportunidade interessante. Talvez não seja uma combinação óbvia para nós neste momento, mas, como na maioria dos M&As, é preciso ter a mente aberta. Não fizemos nada específico com Petrobras ou Braskem, mas, obviamente, como um grande participante da indústria, vamos acompanhar e observar se há alguma oportunidade.

Valor: *Como a Dow vê o mercado petroquímico global no curto e longo prazos?*

Fitterling: Estamos experimentando crescimento e margens muito bons nos mercados petroquímicos. O cenário é, ponto de vista de equilíbrio entre oferta e demanda, bastante apertado para um crescimento em torno de 3% do produto interno bruto (PIB) global. A única questão é quanto tempo esse ciclo econômico vai durar. Alguns falam em fim do ciclo em dois ou três anos. Nossa visão, neste momento, é a de que se a demanda continuar crescendo no ritmo atual, a relação entre oferta e procura será bem equilibrada. Então, não vemos uma grande reversão, a não ser que ocorra algum grande evento exógeno.

Valor: *Mesmo com as novas capacidades nos Estados Unidos?*

Fitterling: Sim, mesmo com os novos projetos. Considerando-se as taxas de crescimento atuais, haveria necessidade todo mês de uma nova unidade de escala global de polietileno, ou cerca de 400 mil toneladas. Ao olhar para os projetos que estão vindo, não há essa capacidade. A indústria está operando com taxas de utilização de 90% a 95% e no cenário atual, essas taxas serão mantidas pelos próximos anos. Os preços do petróleo também têm sido construtivos, mas sabemos que acima de determinado ponto, preços de US\$ 100 o barril ou além podem frear a demanda. Quando olhamos para o que está acontecendo com a Opep [Organização dos Países Exportadores de Petróleo] e com o gás de xisto nos Estados Unidos, e seu custo competitivo, percebemos que, à medida que o óleo sobe a US\$ 70 ou US\$ 80 o barril, há mais produção

que pode ser iniciada e isso deve manter os preços do petróleo no que chamo de um cenário de crescimento saudável.

Valor: *Qual pode ser considerado um preço saudável para o petróleo?*

Fitterling: De uma perspectiva global, acima de US\$ 60 é uma cotação saudável para o petróleo e a experiência mostra que é possível se mover entre US\$ 60 e US\$ 80 o barril sem afetar a demanda por produtos de "downstream" [como combustíveis, por exemplo].

Valor: *Em termos de crescimento, para quais mercados a Dow está olhando?*

Fitterling: O crescimento do mercado é guiado por uma série de fatores. Um deles é população e cerca de 70% dos nossos produtos são movidos por demanda do consumidor. Há expansão no número de consumidores na China e no Brasil, por exemplo. Além disso, há a ascensão da classe média e o processo de urbanização, que cria um tipo diferente de demanda para produtos e serviços. Regionalmente, o norte da Ásia, China particularmente, e o Sudeste Asiático, estão crescendo fortemente. A África representa um mercado pequeno hoje, mas é provavelmente a próxima grande região para nós. O Brasil é um dos nossos dez maiores mercados no mundo, provavelmente o número sete no universo da Dow. Como nos posicionarmos para crescer aqui, e em toda a América do Sul, é parte importante do nosso crescimento futuro.

"Queremos ser a primeira escolha do investidor nessa indústria e dispor da melhor performance em comparação aos nossos pares"

Valor: *Como a companhia vê o mercado químico brasileiro? O PIB nacional está crescendo menos do que o esperado...*

Fitterling: Em relação há dois ou três anos, o cenário está mais positivo do ponto de vista da petroquímica. No negócio de alimentos e, especialmente, embalagens, o crescimento continua bom, assim como nas companhias de consumo, a indústria automotiva voltou... Já a construção civil ainda caminha lentamente no Brasil e, quando houver retomada, outra parte da demanda voltará para o nosso negócio. Acredito que já houve uma guinada. Nossos clientes estão se sentindo mais otimistas, a demanda está maior e mais estável do que há dois ou três anos.

Valor: *Estados Unidos e China estiveram perto de uma guerra comercial. Como essa situação poderia afetar os negócios da Dow?*

Fitterling: O que os Estados Unidos estão tentando fazer é assegurar que tenhamos uma relação comercial justa com os países com os quais fazemos negócio. Os Estados Unidos sempre foram um país de livre comércio. Esse

elemento do comércio justo tem de ser considerado e isso leva em conta uma série de questões, uma delas a proteção da propriedade intelectual. Outro ponto é ter a segurança de que seus produtos não estão sendo devolvidos a preços mais baixos no mercado americano.

Valor: *Como a valorização do dólar impacta os negócios da Dow?*

Fitterling: O negócio de ciências dos materiais tem presença global, com unidades nos Estados Unidos, em várias localidades da Europa, Oriente Médio, Brasil, Argentina... Temos ativos para atender diversos mercados, então a valorização do dólar coloca alguma pressão nas exportações a partir dos Estados Unidos. Mas, por outro lado, somos beneficiados na Europa e em outros países onde temos ativos, e temos alguma flexibilidade no fornecimento para diferentes regiões. Normalmente, usamos nossas operações no Canadá, Estados Unidos, Brasil e Argentina para atender as Américas e nossos ativos na Europa, Oriente Médio e Ásia para o resto do mundo.

Valor: *Há uma discussão global em curso sobre resíduos plásticos. Com a Dow lida com esse tema?*

Fitterling: Esse é um tema que a indústria precisa endereçar e todos os grandes participantes e associações assumiram que essa é uma questão que tem como ser tratada. Nos Estados Unidos, o Conselho Americano de Química lançou três grandes metas. Uma delas é que, até 2040, não haverá mais lixo plástico nos aterros sanitários. A ideia é que isso leve a indústria a avançar em soluções que criem uma segunda vida para esses materiais. Na Dow, estamos trabalhando em uma série de projetos de economia circular e em como criar maior valor a partir desses materiais. Não há uma resposta mágica. Mas todos os grandes fabricantes de plásticos estão juntos no fato de que vamos atacar a questão e ajudar as pessoas entenderem que o plástico é bom, que jogar lixo no lugar errado é ruim.

Valor: *O senhor será CEO da nova Dow. Quais são suas metas?*

Fitterling: Nossa meta primordial é cindir a nova companhia no primeiro trimestre. Nas três áreas de atuação, temos posição de liderança e um pipeline muito forte de inovação. Queremos ser a primeira escolha do investidor nessa indústria e entregar a melhor performance em comparação a nossos pares. Vamos fazer isso estando mais perto do consumidor, com respostas rápidas a suas necessidades. Ao mesmo tempo, ser uma empresa sustentável, endereçando questões como a dos resíduos plásticos. E também queremos ser uma empresa inclusiva. Nossa força de trabalho vai refletir a sociedade.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Empresas**Autor:** Por Cláudia Schüffner | Do Rio**Título:** Enel espera que leilão da Eletropaulo ocorra dia 4

O presidente da Enel do Brasil, Carlo Zorzili, disse que espera que a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), mantenha a data de 4 de junho para o leilão de venda de ações e transferência do controle da Eletropaulo. A distribuidora paulista de energia vem sendo disputada pela companhia italiana e pelo grupo espanhol Iberdrola, por meio de sua controlada Neoenergia no Brasil.

Liminar obtida pela Neoenergia proibia que as duas empresas apresentassem os envelopes com o aumento das ofertas no dia 24, data em que também deveria ser feito o registro do interferente, ou seja, de outras empresas potencialmente interessadas.

Os prazos haviam sido estipulados pela CVM, que dividiu o processo em fases e marcou a data do leilão - dia 4 de junho. Mas, na sexta-feira, outra liminar, do Tribunal de Justiça, derrubou a anterior, determinando contudo que fossem feitos ajustes nos procedimentos, já que envelopes não foram entregues.

Até o momento, a oferta de maior valor pela Eletropaulo é a da Enel, que ofereceu R\$ 32,20 por ação, o equivalente a R\$ 5,39 bilhões pelo total da companhia. A da Neoenergia é de 32,10.

"Não posso comentar detalhes específicos sobre a Eletropaulo porque estamos em um processo competitivo em curso. Mas nossa expectativa é que a CVM diga que a data de 4 de junho é impreterível e imutável", disse Zorzoli em entrevista ontem ao **Valor**.

A liminar obtida pela Neoenergia, proferida pela 2ª Vara Empresarial e Conflitos de Arbitragem da Comarca de São Paulo, mudou todo o cronograma previsto pela CVM para o leilão da Eletropaulo. Suspendeu a entrega de propostas por parte das duas rivais, Enel e Neoenergia, que deveriam ser feitas na quinta-feira.

A liminar dizia ainda que o oferta vencedora não deveria ser determinada na quinta-feira. As interessadas, portanto, deveriam concorrer somente no dia do leilão, mantido para o dia 4 de junho.

Segundo a CVM, devido a nova decisão que suspendeu a liminar da Neoenergia, serão necessários ajustes nos procedimentos, a serem definidos nos próximos dias. A autarquia esclareceu ainda que não serão fornecidas mais informações, pois o processo está sob segredo de justiça.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Márcio Anaya | De São Paulo****Título: Conselho aprova venda de participações da Eletrobrás**

O conselho de administração da Eletrobrás aprovou na sexta-feira um plano de alienação de ativos e o preço mínimo para a venda de participações detidas pela empresa e suas controladas em determinadas Sociedades de Propósito Específico (SPEs). Segundo aviso ao mercado, a operação abrange 70 SPEs, as quais serão reunidas em 17 lotes e alienadas por meio de leilão na B3, conforme edital que será publicado em breve.

A empresa adianta que dos 17 lotes integrantes do leilão, 8 serão compostos por 59 SPEs que operam no segmento de geração eólica, com aproximadamente 970 MW de potência instalada. Outros 9 lotes serão compostos por 11 SPEs que operam no segmento de transmissão de energia elétrica, com aproximadamente 1.000 km de extensão de linhas e 2.450 MVA em capacidade de transformação.

O conjunto de SPEs representará um preço mínimo de R\$ 2,8 bilhões e um valor contábil ("book value") de R\$ 2,6 bilhões. "Tal operação tem por objetivo permitir que a Eletrobrás e suas controladas reduzam sua alavancagem financeira, reduzindo seus indicadores de Dívida Líquida s/Ebitda à patamares usualmente praticados pelo mercado", diz o comunicado.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor:****Título: Curtas**

Recuo no minério de ferro

Os preços do minério de ferro no mercado à vista com teor médio de 62% de ferro recuaram 3,7% na sexta-feira, no porto chinês de Qingdao, atingindo US\$ 63,94 a tonelada, segundo a "Metal Bulletin". É o pior nível desde 16 de abril. Apesar dos indícios de aumento da produção de aço na China, a commodity mais que reverteu o respiro observado na quinta-feira. Em maio, os preços do minério caem 2,3%. No acumulado de 2018, perdas são de 11,9%. A cotação média trimestral, passados quase dois terços do segundo trimestre, é de US\$ 65,90 - 11,4% abaixo dos três primeiros meses, mas alta de 4,6% na relação anual.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Marcos de Moura e Souza | De Santo Antônio do Grama (MG)****Título: Acidente inquieta Santo Antônio da Grama**

Depois do vazamento de toneladas de minério de ferro em um ribeirão no interior de Minas Gerais, a mineradora Anglo American tenta se redimir com a pequena cidade de Santo Antônio do Grama. A empresa tem distribuído empregos temporários para centenas de moradores nas obras de limpeza do rio. Há mais dinheiro circulando e a arrecadação municipal disparou. Mas, até agora, nada disso parece ter alterado o sentimento que a empresa deixou nos moradores: o de que suas operações não são seguras o suficiente e que outros vazamentos poderão ocorrer.

O que aconteceu em Santo Antonio do Grama, pacato município mineiro de 4 mil habitantes - foi algo inédito para a Anglo American em seu maior empreendimento no Brasil, o Minas-Rio, de extração de minério de ferro. Em 12 e 29 de março, dois trechos do mineroduto, que escoia o produto até o litoral fluminense, se romperam, lançando uma mistura de minério e água em trechos da zona rural e no Ribeirão Santo Antônio. O Ibama afirmou que 947 toneladas dessa mistura vazaram. Até então, o ribeirão era a única fonte de abastecimento de água da cidade. Foi preciso um esquema emergencial, com carros-pipa e distribuição de água mineral para os moradores. Anglo custeou o trabalho.

O mineroduto tem 529 km e liga sua mina em Conceição do Mato Dentro (MG) ao porto do Açú, em São João da Barra (RJ). Entre esses dois pontos, a tubulação passa por cerca de 1.400 propriedades.

"O pessoal está com medo, igual a um terremoto que ninguém sabe quando vai acontecer de novo", disse Raimundo Amorim, de 68 anos. Ele e a mulher, Maria do Carmo Senna, de 69, vivem num sítio próximo a um dos trechos do duto que se rompeu.

Um vizinho do casal, João Dias Ferraz, de 51 anos, lembra como a água do ribeirão que passa por suas terras ficou vermelha com o vazamento de minério, que não contém substâncias tóxicas, mas consumir água do rio após os rompimentos não é permitido. "Estourou duas vezes e o pessoal está com medo. Quando religar, ninguém sabe o que acontecerá."

"E se fosse aqui perto de casa que tivesse estourado?", questiona Rita Maria Pereira, que vive com o marido, José Lélis Pereira, em uma casa na zona rural de Santo Antônio, perto do duto da Anglo. Logo após os rompimentos, o casal foi

visitado pelo presidente da empresa, Ruben Fernandes, que foi mostrar compromisso da companhia em arcar com todos os custos. O executivo visitou outras propriedades.

Religar o mineroduto é algo que a empresa prevê que vá ocorrer somente no quarto trimestre. Antes precisará de exames de toda a estrutura. Os exames começaram alguns dias. A Anglo diz que só voltará a operar quando tiver uma avaliação de que o mineroduto pode operar de forma segura.

Minerodutos não são novidade em Santo Antônio. Há décadas, a Samarco transporta minério de Mariana (MG) até Ubu (ES) por dutos que passam sob os pés da população. Os moradores não lembram de um rompimento como esses da Anglo. Os dois dutos ficam enterrados a pouca profundidade. Todavia, as operações da Samarco estão paradas desde novembro de 2015 devido ao rompimento de sua maior barragem.

Quando os tubos da Anglo se romperam lançaram um esguicho de alta pressão de minério e água. Ninguém foi atingido. No caso da Samarco, uma tragédia de grande dimensão, 19 pessoas morreram e o rio Doce foi afetado.

"A terra mais prejudicada foi a minha", diz Antônio Pereira de Acipreste, de 55 anos. Ele é dono de um sítio que teve uma área coberta pelo minério e conta que precisou deslocar algumas de suas vacas de leite para outro pasto. A Anglo bancou custos de uma nova pastagem, assim como cobriu pequenos custos de outros sítiantes da região, como ração para o gado. Mas o que inquieta a família Acipreste é: "A gente não vai ter mais sossego para dormir. Não sente segurança", diz sua mulher, Cleusa, de 42 anos.

Ela cita algo que corre de boca em boca pela cidade. "O povo fala que o cano que estourou era um cano fraco, da China." É uma afirmação ou uma suspeita ouvida também de vereadores da cidade e no sindicato que reúne funcionários da Anglo. A empresa não informa o fornecedor ou o país de origem dos tubos danificados.

No início do mês, a empresa assinou um termo de compromisso com o Ministério Público de Minas Gerais no qual se compromete em apurar as causas com ajuda de auditoria independente, o que já está em curso. Outro compromisso é a avaliação de riscos de novos acidentes e medidas para proteger a população. A Anglo foi multada pelo Ibama em R\$ 72,6 milhões e pela Secretaria de Meio Ambiente do estado: R\$ 125,6 milhões. Além disso, a Justiça determinou o bloqueio de R\$ 10 milhões para garantir ressarcimentos dos danos.

Para manter boas relações com os moradores e o poder local, a mineradora aprovou investimentos de R\$ 3,5 milhões em Santo Antônio do Grama. "São investimentos voluntários", diz Ivan Simões, diretor de assuntos corporativos da Anglo. "É claro que se a gente causa transtorno para a cidade é normal que a gente acelere investimentos que, de outra forma, talvez fizéssemos só depois."

Os recursos serão usados em obras de infraestrutura e a principal delas é um sistema de tratamento de esgoto que nunca houve por aqui. "É um sonho que eu não saberia nem quando a gente conseguiria realizar", disse a prefeita, Alcione Albuquerque Lima (PP). As obras serão feitas com recursos da União e da Anglo, disse ela.

Para parte da população, especialmente os da área urbana, os dois rompimentos da Anglo parecem ter trazido mais vantagem do que problemas. Vantagens financeiras. A empresa contratou várias empresas para retirar o minério do ribeirão. Elas contrataram 360 trabalhadores na cidade. Há alguns dias, eram 260, sendo 80% mão de obra local. A limpeza está prevista para terminar no fim do mês.

Para a cidade, que depende da economia rural, esses empregos significam um repentino aumento de renda e consumo local. O restaurante que fica na praça da cidade viu sua clientela aumentar; o hotel com seus 11 quartos não tem vaga há semanas. Bares, algumas lojas e mercadinhos: tudo está faturando mais.

"A arrecadação de ISS melhorou bem este mês e está em R\$ 275 mil, dez vezes o normal", informa a prefeita. Ela não esconde o entusiasmo com que vê as medidas já tomadas pela empresa. Uma delas, a construção de um segundo sistema de captação de água em outro córrego da região.

Mas o medo de novos rompimentos e de novos derramamentos de minério nas águas que abastecem a cidade parece inevitável. "Lógico que causa insegurança. Não há dúvida", diz a prefeita.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Ivo Ribeiro | De São Paulo

Título: Greve afeta retomada de cimenteiras

A indústria cimenteira estima entre duas e três semanas para voltar à normalidade após o fim da greve dos caminhoneiros. Na sexta-feira, as empresas estavam conseguindo escoar apenas 5% do volume diário que costuma fazer, disse ao **Valor** Paulo Camillo Penna, presidente-executivo do Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC). Isso representa 10 mil

toneladas ao dia, considerando que o setor vinha despachando cerca de 200 mil toneladas diárias.

"Toda a cadeia produtiva do cimento foi afetada", disse Penna. Segundo ele, não estava chegando às fábricas coque (que é importado), óleo diesel, gesso, areia e bauxita, insumos considerados fundamentais à fabricação. O setor tem cerca de 100 unidades produtivas espalhadas pelo país.

Penna informa que 96% do cimento distribuído no país é feito pelo modal rodoviário. "Por isso, estimamos esse prazo para o recebimento de insumos e o despacho voltarem ao normal, até a logística ser restabelecida", afirmou.

Nos últimos três anos, o setor sofreu retração de 25,5% no consumo de cimento devido à crise econômica do país. A expectativa era que a queda começasse a ser revertida neste ano, com alta de 1% a 2% sobre as 53,55 milhões de toneladas de 2017. A virada era esperada já a partir deste trimestre. Certamente, ficou comprometida, disse.

MME / ASCOM .