

**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: Pode faltar diesel em 30 dias se preço não for bom para importador diz executivo](#).. 19

**O Estado de S. Paulo**

[Título: ‘Interferência’ vira foco de tensão na Petrobrás](#) ..... 43

[Título: ‘Reajustes periódicos podem ser uma boa solução’](#) ..... 45

[Título: Governo espera fazer mais um leilão de pré-sal este ano](#)..... 49

**Correio Braziliense**

[Título: Conselho da Petrobras teme nova intervenção](#) ..... 53

**Valor Econômico**

[Título: Diretor-geral da ANP nega interferência do governo](#)..... 62

## Sumário

<b>VEÍCULO: O Globo</b>	<b>4</b>
Título: Tabela maluca	4
Título: A confusão é obra do governo	5
Título: O erro de Parente :	7
Título: Promessas não cumpridas	8
Título: Sem perdão	11
Título: Idas e vindas nas concessões feitas pelo Palácio do Planalto à categoria	12
Título: Produção de veículos no país cai 20,2% em maio	13
Título: ICMS: Pezão não prorroga prazo para recolhimento	14
Título: Importadora de combustíveis entra com ação no STF pedindo subsídio igual ao da Petrobras	15
Título: Regulação de preço pela ANP ajuda venda de refinarias	16
<b>VEÍCULO: Folha de S. Paulo</b>	<b>19</b>
Título: Pode faltar diesel em 30 dias se preço não for bom para importador diz executivo	19
Título: Subsídio à compra de caminhões não causou a crise	20
Título: Acordo com caminhoneiros deflagra crise	21
Título: Presidente da Petrobras defende ações de Parente	24
Título: Monopólio da estatal não serviu de nada, diz Maia	25
Título: Meirelles vê Caixa em preparação para privatização	26
Título: Falhas são pontuais e convites já foram extintos, diz estatal	29
Título: Queda na atividade industrial derruba consumo de energia	30
Título: Receita aproveita paralisação de caminhoneiros para arrecadar mais	30
<b>VEÍCULO: O Estado de S. Paulo</b>	<b>32</b>
Título: Tabelamentos: ai, ai, ai	32
Título: Após pagar Abengoa, TPG nomeia conselheiro no Brasil	34
Título: A sedução do controle de preços	35
Título: Multifacetada paralisação de caminhoneiros	37
Título: Acordo com caminhoneiros enfrenta resistências e pode parar na Justiça	39
Título: Mais de 2 mil postos foram autuados	41
Título: 80 mil carros deixam de ser produzidos	41
Título: Indústria ameaça ir à Justiça contra governo	42
Título: 'Interferência' vira foco de tensão na Petrobrás	43
Título: Tom 'intimista' em carta de Monteiro	45

Título: 'Reajustes periódicos podem ser uma boa solução' .....	45
Título: 'Vivemos numa sociedade em que os preços são livres' .....	46
Título: Leilão do pré-sal tem inscrição recorde.....	47
Título: Governo espera fazer mais um leilão de pré-sal este ano.....	49
Título: Um terço dos trilhos está abandonado .....	49
Título: Vale vira vice-líder da Bolsa brasileira e fica atrás só da Ambev .....	50
Título: Tributação dos combustíveis, a marcha da insensatez.....	52
<b>VEÍCULO: Correio Braziliense .....</b>	<b>53</b>
Título: Conselho da Petrobras teme nova intervenção .....	53
Título: Frete é questionado na justiça.....	55
<b>VEÍCULO: Valor Econômico .....</b>	<b>58</b>
Título: Criticado e sob pressão, governo adia definição de tabela para o frete .....	58
Título: Consulta sobre a periodicidade de reajuste divide o setor .....	60
Título: Diretor-geral da ANP nega interferência do governo .....	62
Título: Redução no diesel pode ir a R\$ 0,50, diz Rachid .....	64
Título: Eletrobrás sai da pauta e foco será distribuidoras .....	65
Título: Inspirado em Trump, Bolsonaro quer reduzir taxa a empresas.....	66
Título: Venezuela não consegue carregar navios e cai a exportação de petróleo.....	69
Título: UE desafia Trump e vai sobretaxar produtos dos EUA a partir de julho .....	70
Título: Petróleo reduz déficit e deve elevar o PIB dos EUA .....	71
Título: O nome do jogo entre governo e caminhoneiros.....	71
Título: Greve afeta produção de veículos em maio .....	74
Título: Vale chega a maior valor da história com avanço do minério e do câmbio .....	76
Título: Siderúrgicas e químicas vão à Justiça contra corte do Reintegra .....	77

**VEÍCULO: O Globo****Seção: Colunas****Autor: Miriam Leitão****Título: Tabela maluca**

O governo se atrapalhou ao divulgar a tabela que define o custo mínimo do frete rodoviário no país. A ANTT fará novos cálculos porque há absurdos assim: transportar carga perigosa ou refrigerada está mais barato do que levar cargas a granel. "Do jeito que está, é melhor transportar aço em um caminhão refrigerado. Ficará mais barato"! Se espanta Maurício Lima, diretor-geral do Instituto Ilos de Logística. A tabela custará R\$ 80 bilhões.

Desde a divulgação da Medida Provisória, no último dia 30, as empresas contratantes estão fazendo e refazendo contas para saber o quanto pagarão a mais pelo transporte. Segundo Lima, o tabelamento torna o frete impraticável para vários setores e representa um forte aumento no custo logístico do país.

— Alguns setores estão com aumento de 50%, o que inviabiliza o frete. O pior é que a tabela já está valendo, porque foi feita via Medida Provisória. Os caminhoneiros estão com ela nas mãos e os contratantes não sabem o que fazer. O custo rodoviário subirá R\$ 80 bilhões — explicou.

A situação é tão estranha, diz Lima, que até as ações das empresas de transporte, que deveriam se beneficiar com a medida, estão em queda na bolsa. Isso porque elas também terão aumento de gastos ao terceirizar o serviço com a contratação de motoristas autônomos. Além disso, há o risco jurídico.

A ANTT disse que fará mudanças na tabela, mas os caminhoneiros estão ameaçando uma nova paralisação se ela cair. O governo terá que optar entre correr o risco de uma nova greve ou impor um forte aumento de custos que tornará a economia brasileira ainda menos competitiva.

#### TABELAMENTO DO FRETE RODOVIÁRIO

carga a granel carga frigorificada carga perigosa

1a 100 km R\$2,05 R\$1,47 R\$1,64

1001 a 1100 km R\$0,93 R\$0,66 R\$0,60

2901 a 3000 km R\$0,89 R\$0,63 R\$0,57

Fonte: ANTT (R\$/eixo Km)

Não é comigo

O presidente da Anfavea, Antonio Megale, que representa as montadoras de veículos, negou a tese de que a venda subsidiada de caminhões no governo Dilma seja uma das causas para a paralisação dos caminhoneiros. "Este ano, as vendas de caminhões estão em alta de 52% de janeiro a maio. Se houvesse excesso de oferta, isso não aconteceria" afirmou. No auge do PSI, que incentivou o setor, a venda de caminhões chegou a 68 mil unidades, de janeiro a maio de 2011. Este ano, foi a 26 mil. Ele é contra subsídio ao diesel.

#### Andar para trás

Na primeira semana após o fim da greve, o economista-chefe para América Latina do banco BNP Paribas, Marcelo Carvalho, avalia que os impactos sobre o PIB serão limitados. O problema, diz, é que o governo ficou mais vulnerável às pautas setoriais, com riscos de aumento de gastos. "O governo tem menos força para resistir. Isso é mais preocupante do que a parada na economia por uma semana. Podemos ter mais interferência nas estatais, houve tabelamento de frete, a privatização da Eletrobrás ficou mais difícil. O receio é como isso vai afetar a confiança dos consumidores e dos empresários" explicou.

#### Gás da indústria

O consumo industrial de gás subiu 3,2% em abril, segundo levantamento inédito da Abegás. No acumulado do ano, o aumento é de 5,8%. Poderia ser melhor, se não houvesse monopólio da Petrobras. "O país precisa aumentar o número de ofertantes de gás natural, cuja comercialização é feita hoje exclusivamente pela Petrobras" afirma o presidente executivo da Abegás, Augusto Salomon.

desconfiança. Os juros com vencimento em 2021 foram a 9,39%, o maior patamar desde novembro de 2017, segundo Pablo Spyer, da corretora Mirae Asset.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Carlos Alberto Sardenberg

**Título:** A confusão é obra do governo

Vamos falar francamente: não existe a menor possibilidade de o governo federal conseguir cumprir as duas medidas principais que prometeu aos caminhoneiros e empresas de transporte: regular os preços do diesel e do frete rodoviário. Não porque seja traidor. Mas, primeiro, porque a tarefa seria impossível mesmo se estivessem lá os melhores técnicos. Segundo, porque mesmo se os técnicos fossem geniais, os políticos não os deixariam fazer a coisa certa.

Assim, ao tentar controlar e tabelar dois preços complexos, o governo consegue causar uma enorme confusão. O frete, por exemplo. No auge da greve, o governo, via Agência Nacional dos Transportes Terrestres, ANTT, publicou uma tabela de preços mínimos do frete rodoviário em todo o país. No detalhe: caminhão por caminhão, eixo por eixo, quilômetro por quilômetro.

Você lê a tabela e parece coisa de gênio: caramba, pensaram em tudo! Passam-se alguns dias, greve já acabou, e simplesmente se paralisa o transporte de soja no país. Não por outra greve, mas por conta: produtores e empresas comercializadoras fizeram o cálculo e verificaram que o frete ficou muito mais caro do que o preço pré-greve, formado pelo mercado. Mais contas ainda: pequenos e médios agricultores chegam à conclusão de que valerá mais a pena comprar um caminhão do que contratar frete terceirizado.

A distorção parece tão evidente que o pessoal do governo nem discutiu. Quer dizer, o erro não foi reconhecido formalmente, mas a ANTT ficou encarregada de fazer outra tabela, ouvindo também a parte do agronegócio. Vai dar errado de novo, pois os caminhoneiros vão insistir na primeira tabela que, aliás, está em vigor até que seja feita a outra. Repararam bem? Tem uma tabela oficial, mas nem tanto, porque vai mudar. Claro que não será utilizada. A soja que espere.

Ou, seus consumidores que esperem. Ou vai por fora da lei: um frete a preço de mercado, não de tabela. E se a tabela for respeitada, sobe o preço dos alimentos, a ser pago por toda a sociedade. Tudo isso porque o governo se mete a fazer o que não é possível. Não tem como a tabela incluir variantes que influem no custo, como a condição das estradas (a tabela fala em preço por km, o que, na vida real, é muito diferente em São Paulo do interior do Amazonas).

Também não tem como incluir o tempo, estação de chuvas ou de seca. Ou o estado do caminhão. Ou a habilidade do caminhoneiro. Ou seja, qualquer tabela é errada. A história do preço do diesel vai pela mesma rota de confusão. Aquela promessa tão repetida pelo ministro Padilha — o preço cai 46 centavos na bomba a partir de segunda (passada) — e as ameaças do ministro Sergio Etchegoyen — “vamos usar o poder de polícia” — viraram palavras mortas.

Não são mais 46 centavos, são 41 — e queda válida a partir dos estoques novos comprados por distribuidores e postos, podendo entrar em vigor em 15 dias. Os outros centavos dependem agora da redução do ICMS, um em cada estado. Quer dizer que no dia 15 de junho estará tudo ok? Que o preço na bomba será o valor de 21 de maio (prégreve) menos os 46 centavos?

Que a polícia estará lá para garantir? Sabem quantos postos há no país? São 38.535, segundo registro na Agência Nacional de Petróleo. Até antes da greve, o

preço era livre, de mercado, portanto, diferente por este país afora. Como o governo vai saber exatamente qual o preço então vigente em cada posto? Deve ter nota fiscal, sim. Mas os fiscais vão conseguir checar 38.535 postos? A gente tem que confiar nas pessoas — sugere o ministro Padilha.

Ok, mas e se não for questão de confiança, mas de sobrevivência econômica? Por exemplo: os frentistas de um estado fazem uma greve e obtêm aumento salarial. Sobe o custo do posto, o preço tabelado do diesel fica inviável. Ou, aumenta o IPTU de uma cidade, também elevando o custo do negócio. E tem outra complicação. Uma empresa importadora de combustível entrou com ação no STF por entender que também tem direito ao subsídio de 30 centavos que o governo federal vai pagar à Petrobras por litro de diesel.

A Petrobras também é importadora, num mercado legalmente livre, de modo que o governo está favorecendo uma empresa em detrimento de outras. Faz sentido, não é mesmo? E lá se vai para o Judiciário. Sabemos que o Brasil não gosta muito de mercado e livre concorrência. Mas como é possível que não se aprenda nada com tantos e tão ridículos fracassos do governo?

Carlos Alberto Sardenberg é jornalista

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Lauro Gonzalez

**Título:** O erro de Parente :

Faltou equilíbrio à maior parte das opiniões sobre o pedido de demissão de Pedro Parente, então presidente da Petrobras. Para começar, Parente não foi “o culpado” pela greve dos caminhoneiros. Diante de tantos atores e políticas atreladas ao episódio, sem uma análise mais detalhada dificilmente seria possível estabelecer uma ordem de classificação dos culpados.

Por exemplo, qual o peso da expansão acelerada da frota de caminhões, ocorrida a partir de incentivos do governo Dilma? Achar bodes expiatórios é cômodo e típico daqueles momentos nos quais sobra radicalização e falta reflexão. Há de se reconhecer também a melhora nos números da Petrobras sob Parente. O relatório anual disponibilizado para os investidores contém inúmeros exemplos. Provavelmente, o maior destaque é a redução do endividamento.

Entre 2015 e 2017, o valor total da dívida caiu 17 bilhões de dólares (de 126,3 para 109,3 bilhões) sem comprometimento das atividades operacionais. A notícia é especialmente positiva porque a empresa havia aumentado excessivamente o endividamento nos anos anteriores. Reconhecidos os méritos

acima, alguns analistas, como Adriano Pires, presidente do Conselho Brasileiro de Infraestrutura, salientaram a necessidade de uma transição mais suave para uma nova estratégia de preços dos combustíveis, que teriam ido de um extremo ao outro muito rapidamente.

Isso de fato merece uma reflexão, e a teoria dos stakeholders pode ajudar. Os stakeholders podem ser definidos como grupos que afetam ou são afetados de maneira relevante pelas atividades de uma organização, pelos seus produtos e serviços. Governos, consumidores, sindicatos e organizações da sociedade civil, além dos próprios acionistas, são os principais exemplos. As empresas que buscam estrategicamente maximizar valor no longo prazo precisam engajar os stakeholders de forma a produzir os resultados desejados.

Michael Jensen, um dos mais importantes acadêmicos de finanças das últimas décadas, afirma que uma empresa não maximizará valor para os acionistas se ignorar os interesses dos seus stakeholders. Uma rápida pesquisa nas principais revistas acadêmicas e profissionais mostrará inúmeros artigos e matérias salientando a importância do relacionamento com stakeholders, cujas atitudes e preferências terão efeito, em última instância, sobre os fluxos de caixa da empresa.

Observando os acontecimentos, parece ter faltado ao chefe da Petrobras, apesar dos seus outros acertos, a capacidade de antecipar e gerenciar as reações dos stakeholders à política de preços, assim como mitigar seus efeitos sobre a estratégia de geração de valor, que, vale lembrar, não se resume ao preço da ação no curto prazo. Caberá ao novo presidente da empresa uma maior atenção a esses pontos de forma a aprimorar a preservação dos interesses de longo prazo dos milhares de acionistas.

Lauro Gonzalez é professor de Finanças da EAESP-FGV e pesquisador visitante na Columbia University

**VEÍCULO: O Globo**

**Seção: Economia**

**Autor: Manoel Ventura, GeraldaDoca, Eliane Oliveira, Catarina Alencastro, Leticia Fernandes, João Sorima Neto e Ana Paula Ribeiro**

**Título: Promessas não cumpridas**

Governo vai alterar tabela do frete de caminhoneiros. Queda do diesel ainda não chega às bombas

-Brasília e São Paulo- Menos de uma semana depois do fim da greve de caminhoneiros, que paralisou o país e provocou uma grave crise de desabasteci-



mento, o governo ainda não conseguiu cumprir todos os compromissos assumidos nas negociações com a categoria. E já indicou que terá de recuar de algumas promessas. Uma delas diz respeito ao frete, cujo tabelamento provocou fortes críticas do agronegócio. Diante disso, os ministros da Agricultura, Blairo Maggi, e dos Transportes, Valter Casimiro, informaram que os valores definidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) serão ajustados e, em alguns casos, devem cair. A nova tabela deve ser publicada hoje e, na próxima semana, o órgão irá abrir uma consulta pública sobre o assunto.

Além disso, os preços do diesel ainda não tiveram a redução de R\$ 0,46 por litro prometida nas bombas. Embora a equipe econômica tenha assumido uma conta de R\$ 13,5 bilhões para bancar uma redução e um subsídio ao combustível, alguns postos afirmam que a queda total só pode ser repassada se os estados baixarem o ICMS.

Outro recuo foi na anistia a multas por obstrução de rodovias, prometida pelo presidente Michel Temer. O relator do projeto que cria uma espécie de marco legal do transporte de cargas, Nelson Markezelli (PTB-SP), decidiu ontem retirar esse benefício do texto. A anistia deverá constar de uma medida provisória (MP). Essa mudança atendeu a um pedido do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que considerava o tema muito polêmico para ser tratado no meio de outros assuntos do setor de transportes.

#### "JÁ QUE VEIO TABELA, QUE CONTEMPLE OS DOIS LADOS"

Também instituído por MP, o tabelamento do frete foi duramente criticado por produtores rurais e outros setores da economia. O argumento é que a tabela, que entrou em vigor em 30 de maio, elevou os custos em mais de 100%. Antes, não havia um preço mínimo e as negociações eram feitas caso a caso. A Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) estima que os produtores de grãos (soja, farelo de soja e milho) terão um custo extra de US\$ 3,7 bilhões (US\$ 2,8 bilhões este ano e mais US\$ 900 milhões em 2019) caso a tabela não seja revisada. e alertou que pode recorrer à Justiça.

— Fechamos nossos custos para o ano inteiro com base em preços da Bolsa de Chicago. Não se pode introduzir um elemento surpresa, como fez o governo. Fixar preços é inconstitucional em uma economia de livre mercado. Nossas margens de lucro são muito pequenas. Nosso ganho vem do volume exportado. Essa tabela significa a falência do setor — afirmou o diretor-geral da Anec, Sérgio Castanho Teixeira Mendes.

Segundo o ministro dos Transportes, a primeira tabela da ANTT considerou apenas com um tipo de caminhão. Isso fez com que o custo fixo do frete fosse

diluído em um menor número de eixos do veículo e, assim, elevasse o preço dos transportes. A nova tabela contemplará todos os tipos de caminhão.

— O preço vai ser modificado. Quando dilui o custo fixo em um caminhão que tem mais eixos, você vai realmente diminuir o preço por eixo nessa carga — disse Casimiro.

Pela tabela atual da ANTT, os preços para o frete variam de R\$ 0,57 a R\$ 2,10 por quilômetro por eixo do caminhão. Os valores caem conforme aumentam as distâncias percorridas e variam segundo o tipo de carga. O ministro disse que a nova tabela irá atender às reivindicações do agronegócio, que se reuniu com Maggi.

— Ao fazer as contas, esse negócio ficou fora de qualquer padrão de controle, subindo até duas vezes, duas vezes e meia — disse Maggi. — Não há possibilidade de ter um frete tão caro assim. Quem vai pagar a conta é o consumidor, com a inflação violenta que virá pela frente. Eu sempre achei que não deveria existir tabela, mas, já que veio tabela, que contemple os dois lados.

Parlamentares da bancada ruralista na Câmara já avisaram que o governo terá dificuldade em aprovar a MP que tabela o frete. Segundo os deputados ouvidos pelo GLOBO, os valores que entraram em vigor na semana passada já afetaram o escoamento da safra de grãos, especialmente milho e soja.

— O governo conseguiu bagunçar o transporte brasileiro. No fim, para os caminhoneiros, é melhor cobrar um frete mais barato do que não ter o que transportar. Tem empresas que já pensam em comprar seus próprios caminhões e verticalizar o transporte — disse o deputado Valdir Colatto (MDB-SC).

Para a presidente da Frente Parlamentar da Agricultura, deputada Tereza Cristina (DEM-MS), a forma de cálculo trouxe confusão: — É uma tabela complexa, com dúvidas, por exemplo, sobre a quantidade de eixos dos caminhões. O que o governo precisa fazer não é um recuo, mas uma adequação.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) afirmou em nota que a tabela mínima para o preço do frete provocará prejuízos "extremamente danosos" para a economia e terá "efeitos imediatos no bolso dos consumidores! A entidade calcula que o transporte de arroz pelas rodovias do país terá aumento de 35% a 50% no mercado interno e de 100% para exportações. Na indústria de aves e suínos, o impacto do tabelamento sobre o custo do transporte foi calculado em 63%. O frete de rações tende a aumentar 83%, segundo a CNI.

A Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp) anunciou que entrará hoje na Justiça com um mandado de segurança contra o tabelamento do frete. A CNI

disse que também avalia medidas judiciais, não só quanto ao frete, mas com relação à redução da alíquota do Reintegra aos exportadores e à reoneração da folha de pagamento.

### CAMINHONEIROS AMEAÇAM NOVAS PARALISAÇÕES

Os caminhoneiros, porém, já avisaram que não aceitarão redução nos valores mínimos do frete. Ivar Luiz Schmidt, representante do Comando Nacional do Transporte (CNT), disse que a revogação da tabela poderá causar novas paralisações: — A gordura que a gente tinha foi sugada e agora não temos mais renda. Mas o setor agropecuário se acha prejudicado. Se a tabela for derrubada, a gente não vai aceitar.

Já o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, negou que possa haver outra greve.

Em São Paulo, antes da decisão do governo de revisar a tabela, associações de empresas que utilizam o transporte rodoviário já procuravam grandes escritórios de advocacia para tomar medidas judiciais. Segundo advogados ouvidos pelo GLOBO, os preços tabelados não poderiam ser aplicados a contratos já fechados, ou seja, não seriam retroativos. E ressaltaram que a decisão do governo de fixar preços fere os princípios da livre iniciativa.

— O direito dos transportadores de negociarem valores abaixo dos fixados na tabela não pode ser afetado. Além disso, a tabela de preços é questionável do ponto de vista jurídico porque os preços foram estabelecidos pelo governo sem que o mercado fosse ouvido — observou o advogado Fernando Villela, do escritório Siqueira Castro.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Sem perdão

### Opinião

É OPORTUNO a advogada-geral da União, ministra Grace Mendonça, alertar que, por não serem administrativas, mas judiciais, as multas lavradas contra empresas transportadoras que fizeram locaute para apoiar a greve dos caminhoneiros não podem ser anistiadas pelo Congresso.

ALÉM DO mais, não devem, porque este equivocado perdão reforçará um traço grave que se observa no país, do crime organizado aos delinquentes de

colarinho branco: a impunidade. Qualquer cidadão ou empresa precisa ter ciência dos limites legais a que deve obedecer antes de agir de maneira afoita, contra a sociedade.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Idas e vindas nas concessões feitas pelo Palácio do Planalto à categoria

Desde que o governo fez concessões aos caminhoneiros, houve muitas idas e vindas nas decisões. Veja as principais:

#### FRETE

Uma das principais concessões feitas pelo governo aos caminhoneiros foi a criação de uma tabela de preços mínimos de frete. Ela foi instituída pela medida provisória 832, de 30 de maio, que conferiu à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a responsabilidade de atualizar os preços duas vezes ao ano. Até então, não havia política de preço mínimo para o frete: a negociação era feita caso a caso. Pressionado por produtores rurais, porém, o governo decidiu rever os valores. O setor argumenta que a medida elevou seus custos em mais de 100%.

#### PREÇO

O governo reduziu impostos sobre o diesel para baratear o preço do combustível na refinaria e exigiu que o desconto de R\$ 0,46 por litro chegasse às bombas. Num primeiro momento, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que os postos teriam que afixar placas, a partir de 2 de junho, com o preço do diesel vigente em 21 de maio, primeiro dia da greve, e com o novo valor. Depois, recuou e disse que o desconto teria de valer a partir de 4 de junho, para dar tempo de esgotar os estoques comprados pelo preço antigo.

As distribuidoras lembraram que há 10% de biodiesel na composição final do diesel e que, por isso, o desconto máximo seria de R\$ 0,41. Ontem, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, reconheceu que o desconto não será imediato, mas exigiu que este seja de, no mínimo, R\$ 0,41. Nas contas do governo, o ritmo de queda no preço dependerá ainda do ICMS, cuja alíquota varia de estado para estado. Além disso, o ICMS é cobrado sobre um preço de referência, que leva em conta a média de valores anteriores, quando o diesel estava mais caro.

#### MULTA

Outra reivindicação dos caminhoneiros era a anistia das multas aplicadas durante a greve. Fragilizado, o governo buscou incluir o pedido no projeto de lei (PL) que trata do marco regulatório do transporte rodoviário. Na primeira versão do texto, havia uma menção explícita à anistia. Depois, falou-se que seria sugerida a conversão das multas em advertências, desde que justificadas. Ontem, o deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP) afirmou que a questão não seria incluída no PL e que poderia ser contemplada em medida provisória.

## PEDÁGIO

A isenção da cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso dos caminhões, ou seja, quando os veículos estão vazios, era outra demanda dos caminhoneiros. Nas rodovias federais, a prática já era realizada, mas a MP 833 estendeu o benefício às estradas estaduais, distritais e municipais. Segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), a isenção já foi adotada em todos os estados em que há concessões, à exceção da Bahia, cujos procedimentos estão sendo definidos. As concessionárias aguardam definição dos governos estaduais sobre como será realizado o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Roberta Scrivano

**Título:** Produção de veículos no país cai 20,2% em maio

Vendas recuam 7,1% com paralisação de caminhoneiros

-São Paulo- O setor automotivo, principal responsável pela recuperação da produção industrial em abril, foi duramente afetado pela greve dos caminhoneiros, que durou dez dias e afetou o abastecimento no país no mês passado. Balanço da Anfavea, associação que representa as montadoras, mostra que a produção do setor em maio despencou 20,2% em relação a abril. Na comparação com maio do ano passado, a retração foi de 15,3%.

A impossibilidade de entregar veículos novos nas revendas e a diminuição do fluxo de compradores nas concessionárias tiveram impacto nos números de vendas. Em maio, foram comercializadas 201,9 mil unidades, o que significa uma queda de 7,1% em relação a abril. Na comparação com maio do ano passado, porém, as vendas subiram 3,2%.

— Infelizmente, interrompemos uma sequência de crescimento — disse Antonio Megale, presidente da Anfavea.

## QUEDA DE 17,3% EM EXPORTAÇÕES

De acordo com o executivo, todas as montadoras tiveram suas atividades paralisadas por pelo menos uma semana, o que significou 70 mil a 80 mil veículos a menos do que se a produção tivesse continuado normalmente. As indústrias só retomaram as atividades de suas linhas na última segunda-feira.

— Se o mercado demandar, a gente recupera isso em dois ou três meses — afirmou ele.

No total, a indústria produziu 212,3 mil carros, comerciais leves, caminhões e ônibus em maio, acumulando nos primeiros cinco meses do ano 1,178 milhão de veículos. O estoque para o período ficou em 207,2 mil veículos, volume equivalente a 31 dias de vendas no mercado interno.

— A greve dificultou o abastecimento de peças para a produção e de transporte de veículos para as concessionárias. Além disso, trabalhadores e consumidores tiveram dificuldade com abastecimento de combustível, interferindo nos deslocamentos até a rede. Não fosse este cenário, certamente teríamos registrado crescimento em maio.

O executivo também disse que há receio no setor de que a greve tenha abalado a confiança do consumidor. Apesar do revés no mês passado, nos cinco primeiros meses do ano as vendas de veículos novos no país acumulam alta de 17% ante o mesmo período de 2017, atingindo 964,8 mil unidades.

As exportações de veículos, que consideram automóveis, utilitários leves, caminhões e ônibus, caíram 17,3% no mês passado ante igual período de 2017: 60,8 mil veículos foram embarcados em maio.

— A greve não provocou perda de contratos de exportação, mas atrapalhou os embarques — frisou Megale.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Nelson Lima Neto

**Título:** ICMS: Pezão não prorroga prazo para recolhimento

Empresas pediram para adiar imposto pois viam risco de não pagar salários

Após reunião na noite de ontem com representantes de entidades empresariais e do setor produtivo do Estado do Rio, o governador Luiz Fernando Pezão rejeitou, por ora, o pedido para prorrogar, em até 15 dias, o prazo para o recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)

relativo ao mês de maio. Após a greve dos caminhoneiros, entidades como Firjan, Fecomércio-RJ, Associação Comercial do Rio, associações de atacadistas e de supermercados e o Sindicato dos Bares e Restaurantes solicitaram o prazo sob a justificativa de não terem condições de arcar com as obrigações trabalhistas de seus empregados.

Ao negar o pedido, Pezão argumentou que, se adiasse a entrada de impostos, teria problemas para pagar os salários de maio dos mais de 460 mil servidores públicos estaduais. Se a receita ficar além do esperado após o dia 10, novas conversas poderão ocorrer com os empresários. Na última semana, as instituições também solicitaram aos governos federal, estadual e municipal a prorrogação da validade de notas fiscais e o adiamento dos vencimentos de tributos, sem sucesso até o momento.

#### IMPOSTO DO DIESEL CAI PARA 12%

No mesmo dia em que negou o pedido dos empresários, Pezão sancionou o projeto de lei que reduziu o ICMS sobre o óleo diesel, de 16% para 12%, no Estado do Rio. Na solenidade — que contou com a presença de deputados da base do governo na Assembleia Legislativa (Alerj), secretários e representantes dos caminhoneiros —, Pezão antecipou que espera uma redução de R\$ 0,09 a R\$ 0,10 sobre o litro nas bombas de combustível. Ele afirmou, ainda, que vai cobrar fiscalização por parte do governo federal.

— É preciso conter os desvios de refinarias que não recolhem impostos. Vamos pedir para que a ANP exerça um poder de fiscalização maior. Vou enviar um ofício ao presidente (Michel) Temer para detalhar essa nossa reivindicação — cobrou o governador.

Os representantes dos caminhoneiros informaram que a estimativa de preço, após a aplicação das medidas impostas pelos governos federal e estadual, é que o valor do diesel nos postos fique entre R\$ 3,20 e R\$ 3,30.

A sanção do projeto será publicada hoje no Diário Oficial do Estado.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Manoel Ventura e Eliane Oliveira

**Título:** Importadora de combustíveis entra com ação no STF pedindo subsídio igual ao da Petrobras

Empresa diz que objetivo é se equiparar à concorrência, já que não pode oferecer mesmo preço da estatal



-Brasília- A importadora e distribuidora de combustíveis Brasil China entrou com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) pedindo para ter direito ao subsídio de R\$ 0,30 por litro de diesel comercializado a partir do dia 30 de maio. O objetivo, de acordo com a empresa, é igualar as condições de concorrência das importadoras com a Petrobras.

A importadora pede ainda que, caso não seja possível aplicar o subsídio, seja retirado o da Petrobras, "impedindo-a de obter compensação do governo federal por vender abaixo do preço de mercado"! A empresa concorre com a estatal na venda de combustíveis no país. O processo foi sorteado ao ministro Marco Aurélio Mello, que não tem data para tomar uma decisão.

A importadora afirma que teria de vender óleo diesel a, no máximo, R\$ 2,03 por litro, embora o adquira por R\$ 2,33 no mercado internacional.

#### CARTAZ COM PREÇOS NOS POSTOS

"Diante de tal diferença de preço, é lógico que todo o mercado irá passar a adquirir da Petrobras, subsidiada, evitando comprar da impetrante (a importadora), que tem de seguir a lógica dos preços internacionais e dos custos de suas operações. Haverá, pois, uma captura de mercado por parte da Petrobras, custeada pelos cofres públicos, em clara afronta à livre concorrência" diz trecho do pedido.

Procurada, a Advocacia-Geral da União (AGU) defendeu que o processo seja remetido ao STJ e informou que está acompanhando o caso, mas só vai se manifestar após pedido do Supremo.

O secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, disse ontem que a redução no preço do litro do diesel poderá ser de R\$ 0,50. Ele explicou que, como o valor cobrado será R\$ 0,46 menor, a base do ICMS também cairá, beneficiando o consumidor final: — É possível chegar a uma média de R\$ 0,49 a R\$ 0,50.

Também ontem, o Ministério da Justiça publicou portaria que determina que Procons estaduais e municipais exijam dos postos a exibição "de forma clara e ostensiva" dos preços do diesel antes e depois da greve dos caminhoneiros. A divulgação deve ser feita "por meio de cartaz, placa, faixa ou similar"

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Geralda Doca, Eliane Oliveira, Ramona Ordonez e Danielle Nogueira

**Título:** Regulação de preço pela ANP ajuda venda de refinarias



Para especialistas, medida atrai investidores. Presidente da Petrobras defende autonomia

Brasília e Rio- A decisão do governo de repassar para a Agência Nacional do Petróleo (ANP) a definição de uma periodicidade mínima no reajuste dos combustíveis pode ajudar a Petrobras a vender parte de suas refinarias. Segundo uma fonte do governo envolvida nas negociações, a greve dos caminhoneiros — motivada pela insatisfação com os ajustes quase diários nos valores do diesel — reforçou a necessidade de aumentar a concorrência no setor. A regulamentação dos reajustes via ANP funcionaria como um marco regulatório estável, capaz de manter a confiança dos investidores para avaliar unidades de refino que a Petrobras colocou à venda. Por outro lado, a iniciativa contraria interesses de importadores e desafia a Petrobras a resguardar sua autonomia para evitar prejuízos.

O novo presidente da estatal, Ivan Monteiro, reafirmou ontem, em seu primeiro comunicado aos funcionários, a defesa da política de preços, que repassa as oscilações da cotação internacional do petróleo e do câmbio para preservar suas finanças: "A capacidade de estabelecer nossos preços como um reflexo das variações do preço do petróleo, sem perdas para companhia, e competir de igual para igual neste mercado são condições essenciais para que a Petrobras seja capaz de cumprir seu papel de empresa que gera riqueza e desenvolvimento. Não vejo nenhuma contradição entre esses objetivos"? afirmou o executivo. Para o executivo, a empresa deve contribuir com uma solução para a atual crise provocada pela greve dos caminhoneiros, mas fez questão de renovar seu compromisso com "os princípios que consideramos essenciais para esse equilíbrio e para que a Petrobras consolide a recuperação que já começamos."

Praticamente monopolista no refino, a estatal colocou à venda, em abril, uma participação majoritária de 60% em quatro refinarias em dois blocos regionais: Nordeste (Abreu e Lima e Landulpho Alves) e Sul (Alberto Pasqualini e Presidente Getúlio Vargas). O plano é ficar com o controle da operação no Sudeste, onde está a maioria das unidades de refino da companhia, o que manteria 75% do mercado brasileiro. Atualmente, tem mais de 95%.

#### FALTA DE COMPETIÇÃO

Na terça-feira, o diretor-geral da ANP, Décio Oddone, defendeu a importância da venda de refinarias da Petrobras para estimular a competição nesse segmento. Ontem, a ANP realizou a primeira reunião com representantes do setor de refino, distribuição e revenda de combustíveis para discutir sobre a consulta pública que a agência vai realizar de 11 de junho a 2 de julho para

buscar contribuições a uma resolução sobre periodicidade do repasse dos reajustes de combustíveis.

— O reajuste periódico é razoável — avalia Mauricio Tolmasquim, professor de Planejamento Energético da Coppe/UFRJ. — Fazer política energética não é interferir na empresa, mas manter regras claras aos investidores.

Giovani Loss, advogado do escritório Mattos Filho, explica que vários países adotam medidas para amortecer a variação internacional do preço do petróleo no mercado de combustíveis, como uso de impostos como colchão "amortecedor" ou adoção de uma periodicidade de reajuste. Apesar de considerar a política de preços da Petrobras correta, avalia que os incômodos aparecem pela falta de competição: — Um mercado de preços livres, com uma empresa monopolista não é ideal. Por isso é preciso incentivar a concorrência no refino.

Para Luis Semeghini de Souza, do escritório Souza, Mello e Torres, a perspectiva de alta da demanda por combustível com a recuperação da economia é um fator de atração de investidores para refinarias no Brasil que não muda. Ele lembra que uma eventual política de reajustes periódicos pode afetar os importadores de diesel e gasolina: — Para os importadores é mais complicado, pois comprarão combustível de fornecedores cujo preço acompanha o mercado internacional e seu concorrente (a Petrobras) não estará repassando as oscilações (das cotações internacionais).

#### 24% DO ABASTECIMENTO

Sérgio Araújo, presidente da Abicom, que reúne empresas responsáveis por 60% das importações de diesel e gasolina, diz que, se houver mudança na política de preços no refino, as importadoras vão se adaptar, mas defende o modelo de precificação adotado por Pedro Parente na Petrobras. Segundo ele, a política contribuiu para a descentralização no segmento de distribuição, pois muitas distribuidoras regionais com restrições de acesso à Petrobras passaram a comprar combustível das importadoras. As importações de diesel e gasolina responderam por 24% do abastecimento este ano, na média mensal.

A poucos meses do fim do mandato do presidente Michel Temer, integrantes do Executivo afirmam que não há tempo suficiente para mexer de forma significativa no mercado. Nesse momento, a principal aposta é na parceria que a ANP fez com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Ainda nesta semana deve ser editada uma portaria conjunta criando um grupo de trabalho para discutir a implementação de medidas para melhorar o mercado brasileiro de combustíveis.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo****Seção: Colunas****Autor: Maria Cristina Frias****Título: Pode faltar diesel em 30 dias se preço não for bom para importador diz executivo**

## Mercado Aberto

Há risco de faltar diesel entre 30 e 60 dias se o mecanismo de subsídio ao importado não ficar claro, ou caso a compra no exterior não seja vantajosa dado o controle de preços no país. O alerta é de um alto executivo de uma importante empresa do setor, que se manifestou sob a condição de anonimato. Eduardo Guardia, ministro da Fazenda, já havia afirmado que também haverá subvenção ao importador.

Quem importava eram as distribuidoras. Por que farão isso agora caso possa comprar a um preço menor aqui do que fora, pergunta-se o empresário ouvido pela coluna. O intervalo entre o momento em que se faz a ordem de compra internacional e a chegada do produto é de cerca de um mês.

Outra mudança prevista é a criação de um preço de referência do diesel no Brasil—cada vez que estiver abaixo desse patamar, haverá uma taxa extra sobre o importado. Há, de fato, chance de faltar combustível, diz Adriano Pires, do Cbie (Centro Brasileiro de Infraestrutura).

"Existe o risco, isso vai depender do preço de referência e do mecanismo dele, se será um para cada região ou para o país inteiro." A decisão sobre o preço de referência deverá se tornar pública nesta quinta-feira (7). O volume de diesel importado em 2017 foi o equivalente a 23% do consumo, segundo a ANR. O tema foi tratado em uma reunião no **Ministério de Minas e Energia** na sexta-feira passada (1°).

Ver o que é... Setores do empresariado agrícola foram os mais explícitos no apoio aos caminhoneiros, por enxergarem ganhos em potencial com a redução do preço do diesel ao consumidor final.

...Bom pra tosse Com o tabelamento do frete, porém, sentindo-se prejudicados pela alta dos custos, tornaram-se os críticos mais azedos às medidas, dizem executivos de outras indústrias.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo****Seção: Colunas****Autor: Laura Carvalho****Título: Subsídio à compra de caminhões não causou a crise**

Pista falsa

Entre os principais suspeitos na busca de explicações econômicas para a paralisação dos caminhoneiros, estão desde medidas tomadas pelo atual governo, como o excesso de volatilidade no repasse dos preços internacionais de combustíveis ao mercado doméstico, a problemas estruturais da economia brasileira, como a alta tributação sobre o consumo, a fragilidade de nossa malha ferroviária ou a alta dependência de combustíveis fósseis, por exemplo.

Mas uma medida do governo anterior também vem sendo alvo de investigações.

Após responsabilizar ao vivo, no Bom Dia Brasil, os subsídios realizados pelo BNDES sob o governo Dilma pela compra excessiva de caminhões e pela queda no valor do frete, o jornalista Alexandre Garcia causou furor nas redes sociais, tornando-se "trending topic" no Twitter na segunda-feira (28).

A interpretação, que havia sido introduzida na coluna "Comédia de erros", de Samuel Pessôa, publicada nesta Folha em 27/5, também tornou-se pauta de reportagem publicada no domingo (3).

Na primeira frase da reportagem, lê-se que "as facilidades que inflaram a frota de caminhões dopais vieram com o Programa de Sustentação do Investimento (PSI)". Não é o que sugerem os números apresentados pelo economista Brdulio Borges, da LCA Consultores, no blog do Ibre-FGV.

Primeiro porque, lembra o economista, a expansão de 8,3% na frota de caminhões em 2011 —a maior da série histórica— deu-se pela exigência estabelecida quase dez anos antes de que todos os veículos movidos a diesel produzidos no Brasil adotassem motores compatíveis como protocolo Europa partir de janeiro de 2012. Como já se sabia que a nova tecnologia, que reduz entre 60% e 70% as emissões de diversos tipos de gases nocivos à saúde e ao ambiente, seria mais cara, a renovação das frotas de ônibus e caminhões acabou sendo antecipada no ano anterior.

A consequência/oi uma queda de 19% dos licenciamentos e de 38% na produção de caminhões e ônibus em 2012. Foi nesse contexto de contração do mercado que o governo abriu, em setembro, uma nova Unha de financiamento

subsidiada pelo BNDES com juros nominais de 2,5% ao ano. Ainda que tenha havido alguma recuperação no número de licenciamentos em 2013, o patamar ainda fica abaixo do observado em 2010 e 2011. Além disso, mesmo com os subsídios do PSI, só cerca de 30% da frota circulante atual/oi comprada entre 2012 e 2017 e adequa-se, portanto, à tecnologia Euro 5.

Para além das questões ambientais, Borges apresenta dados das Tabelas de Recursos e Usos do IBGE para mostrar que os setores que mais utilizam transporte de cargas rodoviárias (e.g. indústria de transformação, comércio e agropecuária) cresceram acima da média da economia entre 2007 e 2014 e muito abaixo durante a crise de 2015-2017. Ainda assim, o preço dos fretes, que havia subido entre 2011 e 2013, se manteve no período 2014-2016 em nível semelhante ao observado em 2010-2011.

O que essas evidências indicam é que não houve excesso significativo de oferta de caminhões na economia nesse período. Como aponta Borges, "se assim fosse, os preços reais dos fretes deveriam ter recuado expressivamente". O que houve foi um recuo da demanda em razão da crise, que prejudicou desproporcionalmente o setor de transporte de cargas.

O Brasil ganharia muito se, em vez de implementar soluções paliativas e custosas para reduzir o preço de combustíveis fósseis em meio à crise, nós nos dedicássemos a desenhar um programa de investimentos públicos voltados ao crescimento econômico sustentável.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Acordo com caminhoneiros deflagra crise

Efeito bola de neve arrasta empresas dos mais diversos setores, agências reguladoras e órgãos de controle

SÃO PAULO E BRASÍLIA A negociação com os caminhoneiros colocou o governo de Michel Temer sob nova pressão. As promessas feitas não só se mostraram difíceis de serem cumpridas como abriram várias frentes de crises, num efeito bola de neve que atinge ministérios, agências reguladoras, órgãos de controle, estados e empresários dos mais diversos setores.

No setor empresarial, por exemplo, há forte reação contra a tabela de frete mínimo. Nesta quarta (6), a Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São

Paulo) avisou que vai recorrer à Justiça, por meio de um mandado de segurança, para impedir o tabelamento do frete rodoviário.

"Independentemente de qualquer coisa, por princípios, somos contra o tabelamento de preços, que fere a lei de competitividade do mercado. Estamos retornando a um país de 30 anos atrás", afirmou José Ricardo Roriz Coelho, que assumiu nesta quarta-feira (6) a presidência da Fiesp.

"Centenas de empresas estão vindo até nós para falar que com o tabelamento haverá aumento de 30% até 150% no preço final dos produtos e quem vai acabar arcando com isso será o consumidor. O governo quer resolver um problema e está criando outros", afirmou.

Segundo Wilson Mello, presidente do conselho diretor da Abia (Associação Brasileira das Indústrias de Alimentação), a tabela levará a um aumento de até 80% no preço da logística para o setor.

Porém, como a economia está desaquecida, ele diz ainda não ser possível saber se o aumento de custos impactará os consumidores no caso do segmento. "Em vez de inflação, pode ser que se tenha perda de lucratividade e competitividade do setor", diz.

Fernando Valente Pimentel, presidente da Abit (Associação Brasileira da Indústria Têxtil), diz que o tabelamento do frete irá prolongar efeitos negativos da paralisação na indústria de confecção.

"Isso é anacrônico, inconstitucional, fere a livre iniciativa e não vai dar certo. Gera menos investimento, menos produção, menos oferta. No final, o caminhão vai ficar parado no meio do caminho."

O presidente da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), João Martins da Silva Junior, disse que a entidade pretende acionar a Justiça se não houver uma mudança na tabela, que ele classifica como "retrocesso".

A pedido do ministro da Agricultura, Blairo Maggi, que recebeu as reclamações de produtores agropecuários, a tabela será revista. "A ANTT [Agência Nacional de Transporte Terrestre] vai buscar fazer uma readequação dos valores. Ninguém está querendo fugir do acordo que o presidente fez. Agora, que ele seja justo para todos os lados", disse Maggino anúncio do Plano Safra nesta quarta-feira (6).

O ministro dos Transportes, Valter Casimiro, disse que a nova tabela será divulgada nesta quinta (7) e que o assunto ficará sob consulta pública.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, saiu em defesa do acordo. "A tabela será mantida. Erros ou omissões devidamente comprovados poderão ser corrigidos a qualquer tempo", disse à Folha.

Outra regra que deve enfrentar resistências é a reserva de 30% do frete da Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) para autônomos, sem licitação.

O assunto está sendo analisado por ministros do TCU (Tribunal de Contas da União). Muitos afirmam reservadamente que a medida fere a lei de licitação. O presidente do Cade, Alexandre Barreto, disse à Folha que o órgão também estuda o que fazer.

Nos estados, os governadores reclamam com a perda de receitas devido à redução de R\$ 0,46 por litro do diesel com o fim da incidência da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico). Parte dessa arrecadação federal é direcionada para os estados.

Ao zerá-la, a União cortou R\$ 722 milhões que serão retirados de investimentos para conservação de rodovias estaduais. O Consetrans, conselho que reúne as secretarias estaduais de transportes, quer abrir negociação com a União. Muitos estados dependem exclusivamente desses recursos para a manutenção de rodovias.

Também há dúvidas sobre como a União vai ressarcir os estados pelo fim da cobrança do pedágio pelo eixo suspenso quando o caminhão retornar vazio de uma entrega, outro acerto com a categoria.

Há questionamentos também de empresários da cadeia dos combustíveis. Embora o ministro-chefe do GSI (Gabinete de Segurança Institucional), Sérgio Etchegoyen, tenha afirmado que o governo usaria poder de polícia para que o desconto de R\$ 0,46 por litro de diesel chegasse à bomba, poucos postos repassaram os descontos, segundo levantamento de alguns Procons.

Isso ocorreu por uma razão de mercado. A medida provisória determinou o desconto na refinaria. Da refinaria até os postos, vale a livre negociação. Muitos juristas dizem que o governo agir na bomba seria inconstitucional.

Ao questionar a tentativa de intervenção, Leonardo Gadotti, presidente da Plural, entidade do setor de distribuição, chegou a dizer que "a Venezuela começou assim".

Na primeira reunião com representantes dos caminhoneiros, feita no auge da paralisação nacional, o Palácio do Planalto conseguiu resistir e não ceder ao estabelecimento de frete mínimo e à isenção do pedágio sobre o eixo suspenso. Naquele momento, a avaliação interna já era de que fazer concessões sobre



esses dois pontos poderia criar um efeito cascata e criar insatisfação com outras categorias.

Mas a paralisação foi mantida, o que levou Temer a fazer novas concessões.

Assessores afirmam que, para ele, era necessária uma solução imediata para que o problema do desabastecimento não se transformasse em uma revolta popular que ameaçasse sua permanência no cargo.

Gustavo Uribe, Laís Alegretti, Julio Wiziack, Ana Paula Ragazzi e Filipe Oliveira

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Nicola Pamplona e Lucas Vettorazzo

**Título:** Presidente da Petrobras defende ações de Parente

Rio de Janeiro - Em sua primeira comunicação oficial aos empregados da Petrobras, o novo presidente da estatal, Ivan Monteiro, disse que o alinhamento de preços com o mercado internacional é essencial para que a companhia cumpra seu papel de gerar riqueza e desenvolvimento.

Monteiro foi nomeado pelo conselho de administração da Petrobras na segunda-feira (4), em substituição a Pedro Parente, que pediu demissão na sexta (1) pressionado por mudanças na política de preços dos combustíveis implementada em sua gestão.

"A capacidade de estabelecer nossos preços como um reflexo das variações do preço do petróleo, sem perdas para a companhia, e competir de igual para igual neste mercado são condições essenciais para que a Petrobras seja capaz de cumprir seu papel de empresa que gera riqueza e desenvolvimento", escreveu Monteiro.

No texto, ele prega continuidade do trabalho da gestão Parente, a quem agradeceu pelo "excepcional trabalho". "Se olharmos as mudanças pelas quais a Petrobras passou nos últimos anos, veremos realidades completamente diferentes", defendeu Monteiro, que ocupava a diretoria financeira da companhia.

O executivo disse ainda que seu compromisso é defender, alinhado ao conselho de administração da companhia, os princípios que considera essenciais para o equilíbrio entre empresa competitiva e geradora de desenvolvimento.



"Essa visão de longo prazo é necessária agora, pois coloca em contexto o momento atual, em que temos de agir para mostrar à sociedade brasileira que sabemos de nossa responsabilidade em contribuir para uma solução para a grave crise em que o país viveu com a greve dos caminhoneiros, ao mesmo tempo em que mantemos a nossa capacidade de investir, de crescer e continuar construindo o futuro da Petrobras", disse ele.

Na terça (5), a ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis) anunciou que vai abrir consulta sobre a possibilidade de interferir na periodicidade dos reajustes dos combustíveis no país. A ideia é estabelecer prazos mínimos para as mudanças de preço.

A Petrobras disse que vai colaborar no esforço por um diálogo que possa resultar em maior competição "ao mesmo tempo em que mantém a liberdade para a formação de preços". A proposta foi apresentada pela ANP ao setor nesta quarta (6).

Em julho de 2017, a Petrobras inaugurou uma política de reajustes diários, alegando que precisava ter maior agilidade para combater importações de combustíveis por terceiros. A estratégia passou a ser questionada diante da pressão de alta provocada pela escalada do petróleo no mercado internacional.

Após o início da paralisação dos caminhoneiros, a própria estatal decidiu reduzir em 10% o preço do diesel em suas refinarias e congelar o valor por 15 dias. Em acordo com a categoria, o governo federal ampliou o prazo de congelamento e concedeu mais subsídios.

Seguindo o exemplo de Parente, Monteiro assinou a carta apenas com o primeiro nome. Ele abre o texto com um relato pessoal contando que é casado, pai de três filhos e que gosta de jogar vôlei.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Monopólio da estatal não serviu de nada, diz Maia

Brasília - Pré-candidato ao Palácio do Planalto, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou nesta quarta-feira (6) que a paralisação dos caminhoneiros, que gerou uma grave crise de desabastecimento no país, provou que a estratégia de monopólio da Petrobras —de controle sobre a cadeia de produção e distribuição de petróleo— "não serviu de nada".

Maia não defendeu a privatização da Petrobras. "Acho que a Petrobras pode continuar existindo, num tamanho menor, participando do mercado, como estatal, concorrendo com o setor privado", disse Maia durante sabatina com os pré-candidatos à Presidência promovida pelo jornal Correio Braziliense.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Meirelles vê Caixa em preparação para privatização

Brasília O ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles (MDB) afirmou nesta quarta-feira (6) que a Caixa Econômica Federal está sendo preparada para iniciar um processo de abertura de capital e venda de parte da empresa para a participação privada, modelo que também defende para a Petrobras.

"A Caixa está sendo preparada para isso, com o novo estatuto etc. Com o tempo, podemos até pensar, sim, em abrir o capital da Caixa, começar a vender participação privada", disse Meirelles em sabatina com pré-candidatos ao Planalto do Correio Braziliense.

O ex-ministro evitou falar em "privatização clássica" para a Petrobras e os bancos públicos.

### **Petrobras sustenta contratos sem transparência**

Após Lava Jato, contratações por convite, que levaram à corrupção, seguiram predominantes, mostra levantamento

Thais Bilenky

São Paulo - Mesmo depois da revelação dos esquemas de corrupção pela Operação Lava Jato, a Petrobras manteve práticas que fragilizam a transparência e a concorrência em seus contratos.

O exame das aquisições realizadas pela petrolífera de 2011 a maio de 2018 exhibe "um quadro de esmagadora preferência por processos não concorrenciais ou mais vulneráveis a direcionamento", conclui Cláudio Weber Abramo, especialista em combate à corrupção que realizou estudo sobre as contas da empresa.

Mais do que manter contratos de aquisição de bens e serviços opacos, a empresa não avançou em sua política de compliance (conformidade), diz

Abramo, cofundador da Dados.org, base de cruzamento e análise de dados públicos.

A principal modalidade de contratação da Petrobras é a carta-convite, considerada em relatório do TCU (Tribunal de Contas da União) de "baixa transparência para o público e alta discricionariedade para o gestor na escolha das empresas convidadas".

Por esse modelo, a Petrobras convida, a seu critério, pelo menos três empresas que desempenhem atividade compatível com o objeto da licitação, inscritas ou não no registro cadastral da estatal.

Deflagrada em março de 2014, a Lava Jato revelou que esse modelo de contratação favoreceu a corrupção entre agentes da companhia e fornecedores privados.

Os convites continuaram a preponderar na Petrobras até o dia 15 de maio de 2018, portanto, mais de quatro anos depois do início da operação. A partir desta data, a companhia disse ter extinguido a modalidade para atender aos requisitos da Lei das Estatais.

De janeiro a 9 de maio de 2018, segundo o levantamento de Abramo, os convites significaram 58% das contratações da Petrobras, no montante total de R\$ 7,4 bilhões. Outros 40% dos bens e serviços foram adquiridos diretamente, sem processo licitatório.

No ano em que a Lava Jato foi deflagrada, 2014, as contratações por convite atingiram seu ápice, chegando a 75% do total (R\$ 55 bilhões).

Uma análise apressada mostraria que, no ano seguinte, a política de aquisições da empresa começaria a mudar, já que os convites despencaram a 40% (R\$ 32 bilhões).

Porém, em 2015, dispararam contratos diretos, feitos sem disputa concorrencial (60% do total), que, pela primeira e única vez no período analisado, superaram as aquisições feitas com competição (40%).

As modalidades que não têm disputa na Petrobras são inexigibilidade (subiram de 15% em 2014 para 53%, ou R\$ 43 bilhões, em 2015), dispensa (7%, em 2015) e inaplicabilidade (0,01%).

Em 2016, as cartas-convite se avolumaram novamente, representando 55% das aquisições (R\$41 bilhões). No mesmo ano, a curva elaborada por Abramo mostrou que as modalidades não concorrenciais permaneceram em patamares mais altos do que antes da Lava Jato.

No total, dispensas de licitação (13%), inaplicabilidade (0,83%) e inexigibilidade (30%) responderam por 43% dos contratos de 2016.

"A estrutura que permitiu a corrupção revelada pela Lava Jato foi mantida", constata Abramo.

Relatório do ministro Vital do Rêgo, aprovado pelo plenário do TCU, mostrou a mesma tendência. De 2011 a 2014, 45% dos contratos não foram precedidos de licitação. Do restante, 99% foi convite.

"Uma vez que, na prática, é da livre escolha dos gestores da estatal as empresas de que a companhia adquire bens e serviços, há risco de que o ordenamento jurídico-normativo de licitações seja transformado em aparato de natureza meramente ornamental, voltado para proporcionar apenas aparência de que a empresa cumpre com o princípio constitucional", atentou Rêgo.

O professor e advogado Bruno Navega, presidente da comissão de direito administrativo da OAB-RJ, é crítico dos procedimentos da Petrobras.

"A gente sempre identificou a opção por carta-convite em demasia, direcionada a pessoas escolhidas pela Petrobras. Agente sabe muito bem quem eram as convidadas", disse, em referência à Lava Jato.

"Sempre causou estranheza o porquê de a Petrobras não adotar mais a concorrência", disse sobre a modalidade de licitação mais competitiva entre as praticadas, aberta a qualquer interessado.

Segundo o estudo de Abramo, no período, a relevância da concorrência atingiu o ápice de 1,89% em 2012, o que corresponde a R\$ 2,3 bilhões.

Depois da Lava Jato, a concorrência representou menos de 1% todos os anos, salvo 2017, quando se resumiram a 1,4% (R\$ 554 milhões).

A concentração dos processos em relativamente poucas empresas, também diagnosticada pelo TCU, resulta da dificuldade imposta pela estatal para o cadastro de fornecedores, segundo Abramo.

"Uma das formas de impedir a participação de empresas, de forma a resguardar o interesse de um cartel, é bloquear o cadastramento. O bloqueio é, notoriamente, a regra do jogo da estatal", diz.

Outro mecanismo anticoncorrencial é impedir que empresas recorram de resultados de licitações. Embora seja uma prerrogativa legal, os recursos apresentados à Petrobras são muitas vezes negados, inclusive pela Justiça, afirma Abramo.

Até maio, as contratações da Petrobras seguiam um regulamento criado especialmente para a empresa no governo FHC. O restante da administração pública é submetida à Lei de Licitações.

Com isso, a estatal não possui mecanismos para barrar a arbitrariedade dos tomadores de decisões, afirma Abramo.

O novo regulamento trouxe avanços, mas há brechas. Estabelece que "a decisão que julgar o recurso será irrecorrível". Mas a instância final julgadora também é composta por quadros da Petrobras. "Será pequena a possibilidade de sucesso de recursos interpostos contra indícios de direcionamento", diz o especialista.

Para Bruno Navega, a comissão que julgará recursos será autônoma e técnica. O advogado questionou por que a estatal demorou a mudar o mecanismo.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Falhas são pontuais e convites já foram extintos, diz estatal

A Petrobras respondeu, por escrito, que "as falhas verificadas em algumas dezenas de contratos (Lava Jato), em um universo superior a 115 mil contratações anuais, ocorreram por meio da inobservância de padrões estritos de governança, sendo devidamente apuradas e punidas".

A modalidade convite, agora extinta, disse a empresa, "não impedia a competitividade quando utilizada de modo correto, ou seja, sem restringir a participação de empresas habilitadas. Era muito comum certames com várias dezenas de convidados aptos".

Segundo a estatal, alterações na estrutura de contratação em abril de 2016 levaram a "uma significativa mudança na transparência e na competitividade dos processos, amplamente reconhecida pelo mercado".

"A competitividade nas contratações tem crescido mais de 10% por ano desde 2015."

A Petrobras disse que se antecipou ao limite de 30 de junho e passou a adotar os ditames da Lei das Estatais em 15 de maio. Agora, "todas as licitações são públicas, podendo qualquer empresa participar, desde que atenda aos requisitos estabelecidos no edital".

Sobre o cadastro de fornecedores, visto como forma de restringir a competitividade, a Petrobras afirmou que a base de empresas cresceu 15% em 2017 e continua em expansão, com 8.000 cadastradas.

Sobre as dificuldades de um fornecedor questionar resultados de licitações, a Petrobras disse que "conta com excelente quadro técnico, plenamente capacitado".

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Queda na atividade industrial derruba consumo de energia

Rio de Janeiro - A redução da atividade industrial e comercial na paralisação dos petroleiros teve impacto no consumo de energia do país. Segundo o ONS (Operador Nacional do Sistema Elétrico), houve queda abrupta no consumo na segunda semana de greve, quando a crise se agravou.

Na semana anterior à paralisação, a carga de energia injetada na rede em dias úteis situou-se na casa dos 65 mil megawatts (MW) médios — com exceção para a segunda (14), quando foi de 62.942 MW médios. No dia 21, o primeiro da paralisação, já caiu para 59739 MW médios, 5,1% a menos do que na segunda anterior.

No dia 28, quando a paralisação completava uma semana, o consumo chegou a 54.908 MW médios.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Maeli Prado

**Título:** Receita aproveita paralisação de caminhoneiros para arrecadar mais

Órgão põe em projeto da reoneração da folha proposta sem ligação com tema e muda regra fiscal

Brasília A Receita Federal aproveitou o projeto de lei da reoneração da folha de pagamento, sancionado no fim de maio em meio à pressão da paralisação dos caminhoneiros, para endurecer a lei que rege a compensação de débitos fiscais com créditos tributários.

Os jabutis, como são chamadas as mudanças na lei que não têm a ver com o objeto principal de um projeto, são uma reação à disparada no uso de créditos para quitar débitos com o Fisco.

Entre 2013 e 2017, a alta no uso das compensações foi de mais de 50%, com destaque para quitação de IRPJ (Imposto de Renda sobre Pessoa Jurídica) e CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido).

As novas restrições, que já foram sancionadas pelo presidente da República, Michel Temer, e estão em fase de regularização pela Receita, afetarão o fluxo de caixa das empresas, segundo a Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo).

O Fisco ainda não calculou quanto ganhará em receita, mas, segundo fontes próximas às conversas ouvidas pela reportagem, a estimativa é que o valor seja na casa da dezena de bilhões de reais.

A alteração de maior impacto é a que proíbe empresas que recolhem por estimativa de abaterem impostos sobre a renda (IRPJ e CSLL) com créditos. Nesse regime, a projeção do lucro futuro serve de base para o pagamento mensal de impostos.

Esse tipo de compensação, que superou os R\$ 25 bilhões no ano passado, é amplamente usada pelas empresas que recolhem por esse regime, que o consideram um dos principais atrativos do sistema por estimativa. Na prática, os resultados ruins do ano iam sendo automaticamente compensados pelos bons.

O efeito será importante, já que, no total, a Receita arrecadou R\$ 95 bilhões no regime por estimativa em 2017. Ou seja, a vedação alcança cerca de 25% do total pago nessa modalidade de pagamento de impostos.

"Isso vai impactar o fluxo mensal de caixa das empresas, que terão de tomar capital de giro para assumir esses débitos mensais", afirmou Helcio Honda, diretor do departamento jurídico da Fiesp.

Para o advogado, a situação é delicada pelo momento atual da economia. "Praticamente todas as empresas brasileiras estão enfrentando problemas financeiros em virtude da crise econômica."

Para a Receita, as medidas são necessárias para impedir perda de receita, ainda mais em tempos em que as dificuldades enfrentadas pela economia se traduzem em queda de arrecadação.

Além disso, o Fisco afirma que boa parte dos documentos que são anexados atualmente para comprovar o direito ao crédito não é válida.

Em outras palavras, possuem grande chance de serem contestados no futuro, já que o órgão tem cinco anos para fazer a homologação das compensações de impostos.

No projeto, para embasar a alteração, uma das justificativas foi a de que os pedidos de abatimento de débitos com créditos somam R\$ 309,1 bilhões, mas somente R\$ 160,5 bilhões estão amparados em créditos válidos.

É por isso que outra mudança, também aprovada na esteira da reoneração, veda o uso de créditos que já estejam sob investigação da Receita.

Na avaliação da Fiesp, essa medida acaba dando ao órgão uma espécie de cheque em branco para barrar compensações quando desejar.

"Essa medida pode punir os bons contribuintes, na medida em que basta a abertura de um procedimento fiscal para suspender a compensação", afirmou Honda.

Uma terceira alteração veda o uso de créditos gerados a partir do pagamento de salário-maternidade e salário-família para pagar tributos.

Ao mesmo tempo em que colocou três proibições ao uso desse mecanismo, um antigo pleito das empresas foi atendido, que é a possibilidade do uso de créditos previdenciários para o abatimento de tributos federais.

A medida só é válida para as pessoas jurídicas que usam o e Social e para créditos gerados a partir deste ano.

"É um avanço, mas ao mesmo tempo não alcança os débitos anteriores. Queremos que alguma emenda parlamentar modifique esse ponto depois", disse Honda.

A vinculação ao programa também é uma forma de estimular as grandes empresas a usarem o sistema e Social, o que permite ao Fisco um controle de dados maior.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Andreza Matais e Marcelo de Moraes

**Título:** Tabelamentos: ai, ai, ai

**Coluna do Estadão**

**Celso Ming**



Épocas de crise produzem coceira populista. Se a crise coincidir com período eleitoral, como agora, a coceira fica maior ainda. Uma dessas coceiras é a que pressiona por tabelamentos de preços. Qualquer tabelamento sempre sai supostamente para beneficiar um lado do preço, em prejuízo de quem está do outro lado. E isso complica tudo. O governo já viu que garantir um desconto de R\$ 0,46 por litro de óleo diesel produz um punhado de distorções.

Uma delas é a de que não dá para exigir que os postos repassem esse desconto ao consumidor, porque, afinal, os preços estão liberados. Além disso, cada Estado tem sua alíquota de ICMS e muitos deles se dedicam à guerra fiscal na cobrança de IPVA. E tem o biodiesel, produzido de óleo de soja, que vai misturado à proporção de 10% ao óleo diesel.

Entre as razões pelas quais os caminhoneiros batalharam pela redução dos preços do óleo diesel está a esticada nos preços do petróleo que, em apenas 12 meses foi dos US\$ 48,8 por barril para os atuais US\$ 75. Os analistas avisam que, em 2019, grande número de poços de óleo de xisto entrará em produção nos Estados Unidos, fator que tende a derrubar os preços.

Se os preços do petróleo desabarem, preços tabelados tendem a se manter lá em cima, para prejuízo dos caminhoneiros e dos outros consumidores. Mas agora prevalece a coceira: obrigue-se o posto de combustível a expor o preço cobrado e, então, bastaria acionar os antigos fiscais do Sarney que se prontificariam a fazer denúncias, sabe-se lá para que autoridade que, por sua vez, acionará uma polícia ainda a ser criada, para obrigar o posto de combustível a obedecer, baseado obviamente em decretos que precisariam ser assinados e tal.

Mas o caminhoneiro não quer apenas que os descontos cheguem aos postos. Quer frete da sua conveniência. Aí vêm os luminares de Brasília dispostos a determinar também o tabelamento do frete Brasil afora. Os primeiros levantamentos indicam que a fixação por preços mínimos pela medida provisória já em vigor aumentará os fretes em alguma coisa entre 30% e 80%.

Como o frete está bem mais abaixo, não por falta de tabelamento, mas por existir mais caminhão do que carga a transportar, é mais do que óbvio que esses preços artificiais não têm razão técnica para serem respeitados. Assim, caso se mantenham os fretes artificiais, fica inevitável a prática de concessão de descontos, a serem concedidos aos contratadores do transporte. Ficaria assim instituído o frete paralelo?

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) avisou que não tem condições de fiscalizar a observância de qualquer tabela. Convoquem-se, portanto, as Forças Armadas para fiscalizar postos de combustível?

Tabelamento assim, com casca e tudo, teria de levar em conta inúmeras variáveis impossíveis de controlar, algumas já contempladas no Anexo II da medida provisória, como condições da estrada, número de eixos, quilometragem rodada, tipo de carga transportada ou pedágio cobrado.

Assim, a observância do tabelamento ficará ainda mais inadministrável do que os problemas que levaram a ele. Mais uma distorção. Se o óleo diesel tem de ser subsidiado, como acaba de ser determinado, por que esse subsídio deve favorecer também os proprietários de caminhonetes, de vans, furgões e de SUVs a diesel, veículos nem sempre de trabalho, mas de exibição de gente endinheirada? Aí aparecem outras soluções de ocasião.

Por que não, por exemplo, distribuir cupons para os caminhoneiros – e só para eles – para que o benefício público não seja estendido a quem não precisa dele? Mas, se fosse por aí, quantos cupons e com que critérios distribuir por caminhoneiro? Como impedir falsificações? Como evitar os repasses para terceiros, tanto de cupons como de óleo diesel subsidiado assim obtido? Os proprietários de peruas escolares também teriam direito aos cupons?

Ou seja, novos artifícios tendem a produzir mais artificialidades. Enfim, tabelamentos e controles de preços produzem distorções. Os produzidos pelo presidente Sarney naqueles desastrosos planos econômicos da segunda metade dos anos 80 não foram os últimos. A administração Dilma derrubou os juros na marra, tabelou os preços do quilowatt-hora, promoveu a redução das tarifas da condução urbana, atrasou inúmeros preços e tarifas, inclusive os dos combustíveis, situação que, por sua vez, provocou atrasos dramáticos nos reajustes dos tais preços administrados.

A correção dessas monstruosidades custa caro, como já se sabe. Será que em tempo de eleições vale tudo? Vale acionar todas as coceiras?

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Aline Bronzati Cynthia Decloedt Fernanda Guimarães

**Título:** Após pagar Abengoa, TPG nomeia conselheiro no Brasil

### Coluna do Broadcast

O fundo norte-americano TPG (Texas Pacific Group), que acabou de pagar pelos ativos operacionais de transmissão de energia da espanhola Abengoa no Brasil, já decidiu quem será o conselheiro residente no País da empresa proprietária das sociedades de propósito específico (SPEs), a Seville Transmission S/A. O

escolhido é João Nogueira Batista, que também integra os colegiados da Light, Odebrecht Engenharia e Construção, Ocyan (ex-Odebrecht Óleo e Gás) e da seguradora Swiss Re Corporate Solutions Brasil, da qual foi presidente por três anos. Outros três conselheiros da TPG virão de fora do País. Os ativos adquiridos pela TPG, no processo de recuperação judicial da Abengoa, geram receita anual de R\$ 580 milhões. A TPG possui vários investimentos no Brasil, incluindo Azul, Rumo e Digital House.

#### » Energia limpa.

A GreenYellow, subsidiária de geração de energia solar do grupo francês Casino, estrutura uma fusão para criação de uma nova companhia na França com a Engie E&C, de mesma nacionalidade e player do segmento de eficiência energética. O grande objetivo da união é promover a descentralização do mercado de produção de energia francês por meio de recursos renováveis. Além do custo mais baixo, o tema sustentabilidade tem feito crescer a demanda por produção local de energia.

#### » Sustentável.

A GreenYellow possui mais de 2 mil projetos implementados no mundo, sendo acima de 500 no Brasil. O Grupo Pão de Açúcar (GPA) garantiu uma economia de aproximadamente 25% no consumo de energia elétrica em cada uma das 1.072 unidades do grupo com projetos de eficiência energética e de 40% somente considerando a economia gerada pelos painéis solares colocados nas lojas.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Notas e Informações

**Autor:**

**Título:** A sedução do controle de preços

A despeito dos muitos exemplos da história recente do Brasil de que o controle de preços é invariavelmente danoso para a economia, esse expediente voltou a ser considerado válido pelo governo e por parte significativa da sociedade, agora para atender aos reclamos dos caminhoneiros que fizeram greve para obrigar a queda do preço do diesel. Houve até ministro que prometeu usar "todo o poder de polícia" para garantir que a redução do preço desse combustível acertada com os caminhoneiros chegasse aos postos – como se os preços na bomba não fossem livres.

Se controle de preços funcionasse, o Plano Cruzado teria sido um retumbante sucesso. Como se sabe, mas volta e meia se esquece, o Cruzado, lançado em

fevereiro de 1986 pelo então presidente José Sarney, congelou preços na expectativa de finalmente conter uma inflação que àquela altura era típica de país conflagrado. "Iniciamos hoje uma guerra de vida ou morte contra a inflação", anunciou Sarney na TV. O Brasil foi fragorosamente derrotado nesse combate porque, em resumo, não se pode revogar as leis básicas da economia.

Se a inflação desorganiza o mercado, porque se perde a noção de valor do dinheiro e dos produtos, o congelamento de preços igualmente afronta as relações econômicas. Preços têm a função de refletir a disponibilidade daquilo que é precificado. Uma vez tabelado, o preço deixa de cumprir essa função básica, desorientando os agentes econômicos e levando ao desabastecimento – afinal, não há porque produzir mercadorias se o preço destas, por estar congelado, não puder refletir os custos da produção, que sobem livremente.

Essa lição elementar foi ignorada em 2013 pela então presidente Dilma Rousseff, quando a petista anunciou a redução das tarifas de energia elétrica, à custa do caixa da Eletrobrás, e manteve, para os leilões do setor, sua obsessão pela modicidade tarifária, que naturalmente afugentou os investidores. Dilma cometeu o mesmo erro na Petrobrás, ao obrigar a estatal a subsidiar o preço dos combustíveis, artificialmente reprimidos na vã tentativa de conter a inflação. Levará ainda muitos anos até que todo esse passivo deixado pelo voluntarismo dilmista seja eliminado.

É evidente que, por ser administrado, o preço dos combustíveis sempre sofrerá alguma forma de controle, ainda mais considerando-se que a Petrobrás detém praticamente o monopólio do refino no Brasil. Ainda assim, a estatal não pode ignorar as variações internacionais dos preços, pois, se o fizer, estará onerando a empresa, gerando um prejuízo que recairá sobre o conjunto da sociedade sem que esta possa opinar a respeito.

A ruína da Petrobrás nos anos lulopetistas só foi revertida porque a empresa, sob a direção de Pedro Parente, realinhou seus preços aos do mercado internacional. Mas as forças do atraso demonstraram seu vigor com a greve dos caminhoneiros e com a reação oportunista de líderes políticos diante da crise. Como resultado, Parente deixou a Petrobrás e a empresa agora será levada a refrear seus reajustes. Até a Agência Nacional do Petróleo (ANP), que se ausentou durante toda a crise dos caminhoneiros, reapareceu apenas para anunciar que haverá "regulamentação" da periodicidade dos aumentos de preços.

Esse tipo de interferência, todos deviam saber, não costuma acabar bem. Tome-se como exemplo a imposição do preço mínimo do frete, outra exigência dos caminhoneiros atendida pelo governo. Como esse preço agora não pode ser livremente negociado, os custos sofrerão aumento significativo – no setor de

grãos, por exemplo, calcula-se uma alta de até 95%, que provavelmente não poderá ser compensada no preço final, uma vez que esse preço é definido pelo mercado internacional. Não à toa, vários setores da indústria e do agronegócio interromperam seus negócios e temem grandes prejuízos, além de perda de competitividade.

Nada disso foi levado em conta pelos entusiastas do controle de preços, pois eles não lidam com a realidade, e sim com o devaneio de que basta querer para que os preços se ajustem a seus desejos. Sem trocadilho, o preço a pagar por esse amadorismo será imenso.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Espaço Aberto

**Autor:** Roberto Macedo

**Título:** Multifacetada paralisação de caminhoneiros

Ela é chamada de greve, a cessação do trabalho por trabalhadores assalariados, por mais benefícios ou manutenção dos existentes. Por extensão, greve se aplica a outras interrupções de atividades. No caso, prefiro paralisação, porque estimula mais indagações quanto à sua natureza. Ela veio de caminhoneiros autônomos em conjunto com assalariados. Estes também em prol de seus patrões e estimulados por eles.

Pelo menos no início, o apoio de grande parte da população deveu-se à sua oposição ao governo Temer e à visão social do caminhoneiro, em particular o autônomo, como um batalhador dedicado a um trabalho árduo, muitas vezes longe da família, e uma vocação que preza a liberdade de tocar por si mesmo o trabalho, e de percorrer caminhos espalhados por este país de natureza exuberante. Os caminhoneiros são tema de várias canções e uma cantora é tida como rainha deles, Sula Miranda. O apoio mútuo dentro do grupo é também respeitado e invejado no contexto social. O rádio é indispensável, hoje com o telefone celular e um aplicativo, o WhatsApp, muito adequado à comunicação grupal.

A paralisação abalou essa boa imagem dos caminhoneiros, pois trouxe também muita impertinência e violência dentro do grupo e contra a sociedade. Como ao atentarem contra o direito de ir e vir dos cidadãos, bloqueando o trânsito em estradas, e por meio de pequenos grupos a queimar pneus em vários pontos, o que lembra ações de guerrilheiros.

A segurança pública precisa se preparar melhor contra isso. Pouco adianta mandar veículos com policiais civis ou soldados que levarão muito tempo para

chegar aos locais, se é que chegarão com o trânsito interrompido. Cabe utilizar helicópteros, facilitado porque usualmente são locais de fácil aterrissagem.

O governo federal revelou-se despreparado para enfrentar a paralisação, embora meses antes tenha recebido pedidos de entidades de caminhoneiros e de transportadoras para um diálogo que talvez impedisse a ocorrência dela. O custo para a sociedade foi enorme, tanto de danos a setores como os de alimentos, saúde e transportes, como o da “solução” encontrada, que subsidiou o preço do diesel com desonerações tributárias que prejudicaram a prestação de serviços governamentais.

No governo vi a ideia de ajustar o contrato da cessão onerosa que deu à Petrobrás o direito de explorar 5 bilhões de barris na Bacia de Campos. E, em seguida, leiloar a exploração do excedente a essa magnitude, o que poderia gerar R\$ 100 bilhões, que seriam usados para segurar o preço dos combustíveis. Um absurdo, pois significaria custear despesas permanentes com recursos transitórios. Ademais, o governo está em seriíssimas dificuldades financeiras e seria uma temeridade entregar toda essa dinheirama a Temer e sua corte, em final de mandato e num período eleitoral. Se viesse esse leilão, o destino do dinheiro deveria ser o de ajudar o próximo presidente da República a aliviar a crítica situação das finanças do governo.

Percebe-se também que a pressão para reduzir impostos é muito centrada no governo federal, mas o ICMS, estadual, é parte importante do problema. Em lugar de arrecadar mais com o aumento dos preços dos combustíveis, o que já ocorreu com os aumentos recentes, os governos estaduais deveriam evitar que pela mesma razão viessem novos aumentos de carga tributária, ajustando as alíquotas do imposto de forma correspondente.

Outro erro foram os subsídios à aquisição de caminhões, o que causou excesso de sua oferta e menor retorno econômico para seus adquirentes. Segundo o economista Rodrigo Zaidan, em 2012 o governo decidiu reduzir para 2,5% ao ano os juros de financiamentos do BNDES para aquisição de veículos pesados, num ano em que a inflação foi de 5,84%. Deve haver inadimplentes mesmo com subsídios desse porte. A consultoria A. C. Pastore criou um índice de circulação da frota de caminhões que em março último estava 26% abaixo de sua média entre 2003 e 2007.

Também se revela desejável, até por questões ambientais, a ampliação da produção de biodiesel e etanol para reduzir a nossa dependência do petróleo, bem como maior presença das ferrovias no transporte de combustíveis.

Quanto à Petrobrás, trabalhei com Pedro Parente no governo federal e vi que tem rara competência como formulador e executivo do setor público. Vinha

realizando um excelente trabalho com sua equipe. Nela também destaco Luiz Nelson Carvalho, atual presidente do Conselho de Administração, com quem atuei na mesma condição. O ex-ministro da Fazenda Marcílio Marques Moreira, com quem nós três trabalhamos, certa vez se referiu a Carvalho como “duríssimo” no cargo que então exercia, o de diretor de fiscalização do Banco Central. Soube que Carvalho continuará no posto, o que será bom para a Petrobrás e seus acionistas.

Quanto ao futuro da empresa, não vejo condições de privatizá-la no momento, pois está em recuperação e nessa condição seu preço de venda seria aviltado. Deveria concentrar-se na exploração do pré-sal, sua atividade mais rentável, admitida a presença de concorrentes, e privatizar as refinarias, que poderiam ser abastecidas pela Petrobrás, por seus concorrentes atuando no Brasil e por importações. Tudo isso para assegurar um mercado mais eficiente na produção e mais competitivo nos preços, o que também estimularia a empresa a focar mais nos seus custos.

Na melhor das hipóteses, a “solução” encontrada deve ser vista como provisória e não ampliável. Há muito a fazer para que o País não fique tão vulnerável por sua dependência do petróleo e pela incapacidade de resistir a excessos de membros de uma categoria profissional, inclusive no seu lado patronal, que se comportaram ao arrepio da lei e de normas não escritas de uma sociedade civilizada

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Acordo com caminhoneiros enfrenta resistências e pode parar na Justiça

Greve. Medidas acertadas para encerrar a paralisação dos motoristas desagradaram a vários setores e correm sérios riscos, com empresas ameaçando, por exemplo, ir à Justiça contra a tabela do frete; governo diz, porém, que está cumprindo o que foi prometido

Menos de uma semana após seu lançamento, o pacote do governo para encerrar a greve dos caminhoneiros está ameaçado, por desagradar a outros setores e recorrer a medidas consideradas inconstitucionais. Se sobreviver e for implementado, ainda corre o risco de ser desmontado nos tribunais.

No Planalto, os auxiliares mais próximos do presidente Michel Temer temem pelo futuro das negociações, feitas sob pressão. E há grande preocupação com uma nova paralisação, apesar de agora o movimento não contar mais com o



apoio das transportadoras. O medo é em relação aos grupos mais radicais de caminhoneiros autônomos.

Mas, para o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, o acordo continua, porque o governo está cumprindo o que prometeu. Segundo ele, o Ministério dos Transportes mantém um “fórum permanente” para tratar do tema e não houve ameaça pelos caminhoneiros de retorno à paralisação nas estradas.

Dúvidas.

O governo recuou ontem da medida de maior visibilidade do pacote, o desconto de R\$ 0,46 no litro do diesel.

Em entrevista à rádio CBN, o ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu que o corte será menor: R\$ 0,41. O argumento é que o desconto só incide sobre o diesel, mas o que é comercializado nos postos contém 10% de biocombustíveis, sobre o qual não houve corte.

O raciocínio, porém, é refutado pela Aprobio, a associação dos produtores de biodiesel, que diz que o corte prometido se refere ao produto na saída da refinaria. Além disso, após prometer o uso do “poder de polícia” para garantir o repasse do desconto aos consumidores nos postos, o governo passou a admitir, internamente, que as multas aplicadas pelos Procons podem virar alvo de batalha na Justiça, já que o preço dos combustíveis é livre. “Se multar, a Justiça derruba no dia seguinte”, disse Arthur Rollo, ex-secretário Nacional do Consumidor.

Uma fonte do Palácio do Planalto avaliou ontem que o governo perdeu o controle sobre outra questão que gerou grande pressão durante a paralisação: a periodicidade dos reajustes. Depois de muitas declarações desencontradas e do pedido de demissão de Pedro Parente da Petrobrás, a questão foi entregue à Agência Nacional de Petróleo (ANP), para uma consulta pública. Para esse interlocutor do presidente Temer, agora só resta “ficar na torcida”.

A tabela do frete mínimo, outra antiga reivindicação dos caminhoneiros atendida, está em revisão por pressão do agronegócio. No Planalto, há temor em contrariar um lado ou outro da disputa. A avaliação, além disso, é que o tabelamento é inconstitucional, porque fere o princípio da livre concorrência.

Por isso, entidades empresariais consideram derrubar a tabela nos tribunais, se não ficarem satisfeitas com a revisão. Outra medida adotada e que gera dor de cabeça é a isenção de pedágio sobre os eixos suspensos de caminhões vazios nas rodovias concedidas por Estados e municípios. As concessionárias deixaram de cobrar o pedágio, mas vão ficar com um buraco nas contas.



E vão pedir medidas para reequilibrar seus contratos. A isenção do pedágio, determinada pelo governo federal sobre concessões que são de outras esferas de governo, também pode ter sua constitucionalidade questionada.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Lu Aiko Otta Luci Ribeiro

**Título:** Mais de 2 mil postos foram autuados

O governo fiscalizou 2.329 postos de combustíveis para verificar o repasse do desconto de R\$ 0,46 no litro do diesel determinado pelo governo no acordo que encerrou a greve dos caminhoneiros. Desses, 2.035 foram autuados ou orientados a se adequarem às novas normas. Segundo informou o Ministério da Justiça, nenhum posto foi multado. Primeiro é preciso instaurar um processo administrativo e só ao final dele é estabelecida a multa, se for o caso.

Ontem, a pasta editou portaria orientando os Procons na fiscalização dos postos. Eles deverão requisitar notas fiscais de venda ao consumidor para determinar qual foi o desconto dado pelo estabelecimento. A portaria diz que os postos deverão deixar visível em faixas, placas ou cartazes o desconto dado no diesel. Deverão informar o preço cobrado no dia 21 de maio e o do dia 1 de junho.

A falta da informação pode gerar multa. Foi com base nessa portaria que o Procon do Distrito Federal começou suas fiscalizações na tarde de ontem. “Melhorou bem”, comentou o presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis), Paulo Miranda Soares. No início da semana ele havia dito que a portaria determinando o imediato repasse do desconto às bombas era “superficial” e deixava muitas dúvidas.

“Mesmo assim, ainda é inconstitucional”, disse. A base jurídica para a obrigatoriedade do desconto é ponto de dúvida dentro do próprio governo. “É pura pirotecnia”, afirmou o ex-secretário Nacional do Consumidor, Arthur Rollo. “O governo está tentando fazer com que os postos, no susto, repassem o desconto.” Segundo ele, eventuais multas poderão ser derrubadas na Justiça pois não há lei estabelecendo o desconto ou seu repasse às bombas. O que há é uma portaria.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Cleide Silva

**Título:** 80 mil carros deixam de ser produzidos

A greve dos caminhoneiros que paralisou várias atividades no País derrubou a produção, as vendas e as exportações de veículos em maio. Por falta de peças, todas as montadoras suspenderam atividades durante uma semana e entre 70 mil e 80 mil veículos deixaram de ser produzidos no período.

Foram feitos 212,3 mil automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, queda de 20,2% ante abril. Em relação a maio de 2017 houve recuo de 15,3%, interrompendo sequência de 18 meses seguidos de crescimento no comparativo interanual. O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale, diz que serão necessários de dois a três meses para recuperar a produção perdida.

“Temos condições de recuperar essa perda com trabalho aos fins de semana e horas extras”. Segundo dados divulgados ontem, no acumulado de janeiro a maio a produção aumentou 12,1% em relação a igual intervalo de 2017, para 1,178 milhão de unidades. A greve impediu o embarque de 15 mil carros. Foram exportados 60,7 mil veículos, 17% menos ante abril e também ante maio de 2017. No ano ainda há crescimento de 1,6%, para 314 mil unidades. Em valores, as exportações somam US\$ 7,2 bilhões, 19,5% superior a 2017.

Empregos.

As vendas internas também foram prejudicadas pela greve. “Perdemos 25 mil unidades que poderiam ter sido licenciadas se tivéssemos seguido o ritmo de crescimento observado antes”, calcula Megale. A venda de 201,9 mil veículos foi 7,1% inferior a de abril, mas superou em 3,2% a de um ano atrás. A alta acumulada é de 17%, com 964,7 mil unidades. O único dado positivo no mês passado foi o de empregos. Com a abertura de 616 vagas, o setor emprega agora 132,4 mil funcionários.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Dayanne Sousa**

**Título: Indústria ameaça ir à Justiça contra governo**

Advogados dizem que mudança repentina no Reintegra, que beneficia exportadores, contraria a lei tributária do País

O Instituto Aço Brasil está decidido a levar à Justiça a disputa quanto ao corte no Reintegra, programa de incentivo a exportações. Como parte de um pacote lançado pelo governo para compensar as perdas geradas com o subsídio ao preço do diesel após a paralisação dos caminhoneiros, o Reintegra teve sua alíquota reduzida de 2% para 0,1%.

A mudança é criticada pelas indústrias, que acreditam que o Reintegra não era apenas um benefício, mas uma forma de compensar exportadores de manufaturados por tributos pagos ao longo da cadeia. Entre os exportadores, foi criada uma coalizão de entidades que tem pressionado o governo contra o fim do Reintegra. O grupo, comandado pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), tem representantes de setores como calçados, tecidos, máquinas, automóveis, eletroeletrônicos, químico e siderúrgico.

Recém-empossado presidente da Fiesp, José Ricardo Roriz Coelho enviou um ofício ao Presidente da República em relação ao Reintegra. "Com as medidas, as empresas estão sofrendo enorme majoração, acima do valor de mercado", diz Roriz. "É preciso analisar com calma todas as decisões tomadas no calor da greve para que elas não afetem a economia." A Fiesp diz também que entrará hoje com um mandado de segurança contra o tabelamento do frete, por considerar que a medida afeta a livre concorrência.

Argumento. Advogados veem espaço para contestação na Justiça do corte do benefício aos exportadores antes do prazo, que iria até o fim do ano. A alteração da alíquota para quase zero é considerada uma suspensão inesperada do benefício, algo que tem sido visto como um sinal de insegurança jurídica e um descumprimento da legislação tributária. Em 2015, ações semelhantes deram a empresas o direito de continuar contando com o benefício da chamada Lei do Bem, que isentava de impostos produtos de informática.

A AEB estima que exportadores terão alta de custos de 5% a 8% com corte no Reintegra e outras medidas como a reoneração da folha de pagamento e o tabelamento de fretes, todas ações tomadas pelo governo para aplacar a crise gerada com a greve dos caminhoneiros e compensar perdas com o subsídio ao diesel. / COLABOROU PEDRO FENIAR BORG, ESPECIAL PARA O ESTADO

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Fernanda Nunes Denise Luna / RIO Mônica Scaramuzzo SÃO PAULO**

**Título: 'Interferência' vira foco de tensão na Petrobrás**

Após decisão da ANP de mudar prazos do reajuste de combustíveis, alguns conselheiros já não acreditam na blindagem política

A decisão do governo de tirar da Petrobrás e jogar para a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a missão de definir o prazo de reajuste dos preços dos combustíveis levou um clima de preocupação ao conselho de administração da Petrobrás, que se reúne hoje. Alguns membros já

não acreditam mais na capacidade da petroleira de se blindar contra novas intervenções em sua política de preços.

Segundo um dos conselheiros, que falou sob a condição de anonimato, a circunstância da saída do presidente da estatal, Pedro Parente, começa a ficar mais clara, uma vez que o conselho não foi consultado e a demissão foi comunicada diretamente ao presidente da República. A estratégia do governo de mexer nos prazos dos reajustes foi anunciada quatro dias após a saída de Parente. A Petrobrás não participou da decisão, que teve como mentor o **ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, e o diretor-geral da ANP, Décio Oddone. Com a medida, o governo teve como pano de fundo o objetivo de tirar do Planalto as cobranças sobre a política de preços e levar a questão para um órgão técnico.

Passado o anúncio, a preocupação agora é convencer os investidores e o setor de petróleo de que não houve intervenção na estatal e que faz parte das atribuições da ANP regular o mercado. "Havia um vácuo nesse processo e não podíamos nos omitir. O Brasil ficou refém dos reajustes diários, misturou a política de preços do governo com a da Petrobrás", disse Oddone ao Estadão/Broadcast. Ele admitiu, porém, que o "ideal seria o mercado não ter nenhuma regra".

Ontem, a diretoria da ANP passou o dia reunida com representantes do setor. No encontro, porém, pouco foi dito sobre o que trará a nova regulamentação, já que nem mesmo o governo tem uma proposta clara para apresentar. A regra será construída coletivamente e só deve ser divulgada no fim de julho.

Nesta primeira reunião, o debate foi concentrado na gasolina, porque o governo entende que o problema do diesel já foi resolvido com a subvenção de R\$ 0,46 no litro. O tema será tratado em audiência pública, aberta entre 11 de junho a 2 de julho, quando a agência reguladora ouvirá as propostas de todos os agentes públicos, inclusive da Petrobrás. A nova regra deve passar a valer entre o fim de julho e o início de agosto.

Foco. Enquanto aguarda o posicionamento do governo sobre a política de reajuste dos preços nas refinarias, a diretoria da Petrobrás repete publicamente o "mantra" de que o importante é ter a liberdade para repassar aos seus clientes as oscilações externas da cotação do petróleo e as variações cambiais.

O novo presidente da estatal, Ivan Monteiro, distribuiu ontem uma carta aos funcionários, sua primeira comunicação no cargo. No texto, pediu aos empregados que não percam o foco na recuperação e que mantenham visão de longo prazo, "neste momento de intenso escrutínio" na empresa. A mensagem foi de continuidade do trabalho do antecessor Pedro Parente. Mas, o executivo

se mostrou ciente da responsabilidade da estatal em contribuir com uma solução para a crise atual.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Tom 'intimista' em carta de Monteiro

Ivan Monteiro, presidente da Petrobrás desde a última terça-feira, repetiu na comunicação aos funcionários o tom intimista das mensagens do seu antecessor, Pedro Parente. O executivo iniciou a carta, distribuída na intranet, chamando os empregados de "colegas da força de trabalho" e concluiu convocando a equipe à união. Lembrou de seu início na carreira pública, como concursado no Banco do Brasil, e disse que ser presidente da Petrobrás é a maior honra de sua vida. Ao fim, assim como fazia Pedro, assinou: Ivan. / F.N.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Maurício Tolmasquim, ex-presidente da EPE

**Título:** 'Reajustes periódicos podem ser uma boa solução'

O que o sr. achou de a ANP liderar o processo de mudança na política de preços dos combustíveis?

O governo tinha alternativas. Uma era debater o assunto no conselho de administração da Petrobrás, como acionista controlador; outra era discutir a nível ministerial; e outra era atribuir à agência reguladora esse papel. Qualquer uma dessas soluções tem prós e contras, mas com isso ele afastou o custo político da decisão. O melhor seria que fosse no nível do CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) ou do **MME (Ministério de Minas e Energia)**, mas foi uma solução boa dentro do possível.

A proximidade das eleições pode ter influenciado a decisão?

A eleição aumenta esse problema. Mas o fato de o governo ter uma popularidade muito baixa pode sim ter levado a isso, mas foi a solução possível.

Como, na sua avaliação, deveriam ser esses ajustes?

A política de ajustes diários se mostrou muito problemática, levou a uma situação insustentável, no limite da convulsão social. A variação diária cria imprevisibilidade e isso é péssimo para os agentes econômicos que dependem do insumo (combustíveis). A alternativa seria criar um colchão para reduzir a volatilidade, como era a Cide, mas hoje não dá para fazer, ou um fundo, como alguns países fazem, mas quando o petróleo está alto não vale a pena. Acho que os reajustes periódicos podem ser uma boa solução, que minimiza essa variabilidade.

Mas por que a variação diária não deu certo no Brasil?

O mercado do petróleo é muito especulativo. Para dar um exemplo, no início da semana passada, por causa de uma reunião entre ministros da Arábia Saudita e da Rússia sobre aumento de produção, decisão que será tomada no dia 29, o petróleo subiu US\$ 5. Depois, o petróleo subiu e caiu. Isso cria uma variabilidade muito grande. Quanto maior o prazo, mais você elimina componentes estruturais.

Para a Petrobrás, prazos longos não seriam negativos?

Por um período muito grande tem ônus para a Petrobrás, porque, como as importações aumentaram, os importadores podem ganhar mercado. Tem de achar o meio termo. Tem de ser no mínimo mensal e, no máximo, trimestral. Mas o principal é ter claro o critério do ajuste, que ajuda na previsibilidade. Pode se fazer a projeção da média do derivado internacional e do dólar para adoção no mês seguinte. / D.L.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: John Forman, ex-diretor da ANP e consultor**

**Título: 'Vivemos numa sociedade em que os preços são livres'**

Qual sua opinião sobre a regulamentação que a ANP formulará para controlar os prazos de reajuste dos combustíveis?

Essa não é uma função da ANP. É do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). O problema básico é que os caminhoneiros queriam baixar o preço do diesel, porque os fretes não pagavam suas despesas. Nos últimos anos, o governo financiou em condições favoráveis a compra de caminhões e houve um crescimento enorme do número de caminhoneiros independentes. A economia entrou em recessão e a quantidade de carga diminuiu. São assuntos econômicos. Quem trata disso é o Cade. Reduzindo o preço dos combustíveis,

daqui a dois meses, a situação permanecerá a mesma, porque o problema é estrutural.

Mas o preço do diesel mexe em praticamente toda atividade econômica. Não é um problema apenas dos caminhoneiros...

O Brasil depende quase que 100% do transporte rodoviário movido a diesel. Se o frete fica mais barato, aparece na conta do consumidor. Por isso, tem de ser tratado como um problema econômico e não regulatório.

Por que o governo optou, então, por uma solução regulatória?

O governo recebeu a demanda de baixar o preço do diesel e só olhou isso. Esse problema já vem de algum tempo, desde o governo da Dilma Rousseff. Tudo ia bem, até que o petróleo subiu e o real desvalorizou rápido. E os caminhoneiros falaram: assim não dá, porque não conseguiam se planejar. Com o congelamento do preço pelo Parente, a reação foi que se a Petrobrás pode congelar o preço, pode aumentar o prazo de reajuste também. Aí você vê o tamanho da confusão. Vivemos numa sociedade em que os preços (dos combustíveis) são livres. Então, os reajustes devem ser tão livres quanto.

Quem será afetado pela nova regulamentação da ANP?

Estamos falando exclusivamente da Petrobrás, que até julho do ano passado usava a política de reajuste mensal e não reclamava. A ANP vai fazer o quê? Os agentes vão entrar numa discussão acessória, que não é a principal. A agência foi criada como agente regulador da indústria do petróleo, como prevê a Lei do Petróleo (9.478/97), que diz que ela deve remeter ao Cade sempre que houver um problema econômico envolvendo os agentes da indústria do petróleo. Transporte não é indústria do petróleo. / F.N.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Fernanda Nunes / RIO

**Título:** Leilão do pré-sal tem inscrição recorde

Segundo a ANP, 16 companhias vão participar da disputa marcada para hoje

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) realiza hoje o quarto leilão de áreas de pré-sal, no Rio de Janeiro. A concorrência acontece em meio a uma crise envolvendo a principal agente do mercado no País, a Petrobrás, que já demonstrou interesse de liderar os investimentos em três das quatro áreas que serão oferecidas – Dois Irmãos, na Bacia de Campos, e



Três Marias e Uirapuru, na Bacia de Santos. Além dessas, também será licitada a área de Itaimbezinho, na Bacia de Santos.

A Petrobrás atuará de forma seletiva nessa concorrência, a primeira sob o comando de Ivan Monteiro, que assumiu a presidência da companhia na última terça-feira. Segundo fonte próxima à diretoria, a ordem é seguir a mesma linha de atuação dos últimos leilões, em que a empresa concentrou suas apostas nos ativos que considera mais promissores e pouco ofertou nos demais, ainda que fossem de pré-sal.

Monteiro está acostumado a participar da escolha das áreas pelas quais a empresa vai apresentar seus lances mais agressivos. Ele esteve à frente também da definição de valores e dos parceiros que integraram os consórcios das licitações deste e do último ano. De acordo com as fontes, essas decisões sempre foram tomadas de forma coletiva e nada mudará na nova gestão da empresa.

Para o secretário executivo de Exploração e Produção do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), Antônio Guimarães, a crise recente gerada pela greve dos caminhoneiros contra a alta do preço do óleo diesel não interfere no apetite das petroleiras, que consideram fatores de longo prazo e não pontuais na hora de decidir o investimento.

"Como o Brasil continua com campos de boa qualidade, reformas na legislação já demonstraram efeitos positivos nos leilões passados e como não como nada foi alterado no Risco Brasil de longo prazo, a expectativa é que leilão seja muito bom, como foram os outros", disse Guimarães, que mantém contato direto com as grandes petroleiras atuantes no País.

A ANP registrou número recorde de inscrição para uma concorrência por pré-sal. Dezesseis companhias foram habilitadas a participar do leilão. Foram atraídas multinacionais como ExxonMobil e Shell, presenças recorrentes nas licitações deste e do último ano.

Nos leilões de partilha, saem vencedoras as empresas que oferecem à União a maior fatia do petróleo e do gás natural que serão produzidos, a partir de um percentual mínimo fixado no edital. O bônus de assinatura, pago ao Tesouro no ato da assinatura dos contratos, possivelmente ainda neste ano, também é fixado previamente. O valor mínimo é de R\$ 3,2 bilhões.



**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo****Seção: Economia****Autor:****Título: Governo espera fazer mais um leilão de pré-sal este ano**

Além das quatro áreas que vão a leilão hoje, o governo contava que licitar também o bloco Saturno, retirado a pedido do **Ministério de Minas e Energia**. A área foi incluída na 5.ª Rodada de Partilha, marcada para 28 de setembro. A ideia é realizar mais um leilão de pré-sal neste ano. Mas, para isso, terá de chegar a acordo com a Petrobrás sobre contrato firmado em 2010 para ceder 5 bilhões de barris de óleo equivalente à estatal. Como a descoberta superou o volume, parte excedente deve ser oferecida ao mercado.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo****Seção: Economia****Autor: André Borges / BRASÍLIA****Título: Um terço dos trilhos está abandonado**

O Brasil não usa quase um terço de seus trilhos ferroviários, além de deixar apodrecer boa parte da pouca estrutura que possui nessa área. Os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontam que, dos 28.218 quilômetros da malha ferroviária, 8,6 mil km – o equivalente a 31% – estão completamente abandonados. Desse volume inutilizado, 6,5 mil km estão deteriorados, ou seja, são trilhos que não poderiam ser usados, mesmo que as empresas quisessem. Os números chamam atenção, especialmente depois que a greve dos caminhoneiros expôs a dependência do País em relação ao transporte rodoviário.

Os dados da ANTT foram reunidos em um estudo feito pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), que faz um retrato atual da operação da malha ferroviária brasileira. "É um sistema com deficiências, com destaque para o desempenho insatisfatório das concessionárias, ausência de concorrência no mercado e as dificuldades de interconexão das malhas", afirma a instituição no trabalho Transporte ferroviário: colocando a competitividade nos trilhos, que será divulgado hoje.

O material, que integra uma série de 43 documentos sobre temas estratégicos que a CNI entregará aos candidatos à Presidência da República, detalha propostas para a melhoria do setor ferroviário.

"O governo está em vias de decidir sobre a prorrogação antecipada dos contratos de concessão ferroviária. Essa antecipação é uma oportunidade para

corrigir erros cometidos nos anos 90, incluindo novos investimentos nos contratos e incorporando o compartilhamento das malhas", diz Matheus de Castro, especialista em políticas e indústria da CNI.

Dos 20 mil km de malha que são usados no País, cerca de metade tem uso mais intenso. Cerca de 10 mil km têm baixa utilização. As limitações também estão atreladas ao perfil do que efetivamente é transportado pelos trilhos brasileiros. As commodities agrícolas, por exemplo, são raridade no setor, apesar de a região Centro-Oeste ser a maior produtora de grãos em todo o mundo.

Até 2001, 60% do que circulava pelos vagões de trens no Brasil era minério de ferro. Hoje esse volume chega a 77%, porcentual puxado pela Estrada de Ferro Carajás, na região Norte, e pela Vitória–Minas, no Sudeste, ambas controladas pela mineradora Vale. "O Brasil fez uma opção rodoviarista na década de 60. A rodovia é um modal eficiente, mas quando se pensa em curtas e médias distâncias. As ferrovias, que demandam mais tempo de maturação e investimento, acabaram ficando para trás", diz Castro.

Atualmente, as estradas brasileiras respondem por 63% do transporte nacional de cargas em geral, enquanto as ferrovias são responsáveis por apenas 21% desse volume, seguidas pelas hidrovias (13%) e pelo setor aeroviário e de estruturas de dutos (3%).

"Os atuais investimentos do governo no setor de transportes refletem a política para o setor. No ano passado, as ferrovias ficaram com apenas 6,5% dos investimentos públicos do governo no setor logístico, enquanto as rodovias receberam 85% do total investido."

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Renata Batista / RIO**

**Título: Vale vira vice-líder da Bolsa brasileira e fica atrás só da Ambev**

Melhora na posição é reflexo da queda das ações da Petrobrás e da reestruturação societária da companhia

A Vale ultrapassou na semana passada o Itaú e a Petrobrás e voltou a ser a segunda maior empresa em valor de mercado do Brasil, como ocorria no fim da década passada. Iniciado no ano passado, o movimento reflete, além da valorização do câmbio e do minério de ferro, os impactos positivos da reestruturação societária, da migração dos papéis para o Novo Mercado e da nova política de dividendos da companhia.

A melhora de posição da Vale no ranking também leva em conta a fragilidade dos papéis da Petrobrás por causa da crise dos combustíveis e os reflexos da queda dos juros sobre o setor bancário.

Levantamento realizado pela Economática mostra que desde a aprovação da reestruturação societária, em 27 de julho de 2017, as ações da mineradora se valorizaram 83%. No mesmo período, a Petrobrás registrou alta de 42% e o Itaú, de 20%. A Ambev, que permanece como a companhia de maior valor de mercado do Brasil, subiu 6%.

Para Renato Proença, diretor de participações da Previ, uma das maiores acionistas da companhia, a Vale tem potencial para mais e ainda está subavaliada. Tem reservas de melhor qualidade e, diferentemente das duas principais concorrentes australianas – BHP Billiton e Rio Tinto –, a empresa está saindo da fase de investimentos, enquanto as rivais ainda terão de investir mais adiante.

Desde o fim de 2017, a Vale se valorizou mais de US\$ 9 bilhões, alcançando quase US\$ 73 bilhões em valor de mercado. No mesmo período, suas duas principais concorrentes ganharam pouco mais de US\$ 6 bilhões. As duas permanecem, porém, mais bem cotadas do que a brasileira, com valor de mercado próximo de US\$ 80 bilhões. Para Proença, as mudanças na governança ainda se refletirão favoravelmente no valor de mercado da companhia, que tende a se aproximar mais dos concorrentes. "No mercado de capitais, não basta parecer honesto. Tem de ser honesto e provar o tempo todo", afirma.

Comparação. A análise do comportamento recente das ações das três concorrentes mostra que o movimento que impactou mais positivamente foi a aprovação da reestruturação, há quase um ano. Desde a reestruturação, a rentabilidade dos papéis da Vale foi 183% maior que a das ações da BHP, e 144% maior do que as da Rio Tinto.

"No início da década, a Vale chegou a valer mais que a Rio Tinto e quase o mesmo que a BHP, mas perdeu muito valor com as interferências que aconteceram em sua gestão. O movimento recente de recuperação é só o começo. A empresa tem potencial para recuperar a posição anterior", afirma José Carlos Martins, consultor da Neelix Consulting, Metals & Mining.

Para ele, os principais fundamentos dessa recuperação são os mesmos apontados pela Previ: governança, reservas de minério de ferro premium e fim do ciclo de investimento. Nas mesas de análise, porém, o que vale mesmo é a valorização do minério de ferro e a apreciação do câmbio, que beneficiam diretamente a companhia.

As consultorias e bancos que ainda não recomendam a compra da ação estão atentas à correção entre as ações e o minério. "A ação ainda não descolou do preço do minério. Pode subir muito mais", diz um analista.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Everardo Maciel

**Título:** Tributação dos combustíveis, a marcha da insensatez

Exploro, neste artigo, uma das razões alegadas para a "greve" dos caminhoneiros: a tributação dos combustíveis. A questão remonta à Constituição de 1988. Antes dela, combustíveis e lubrificantes, energia elétrica, minerais e serviços de transporte e comunicações eram tributados exclusivamente pela União.

Para ampliar a abrangência do então vigente ICM, os constituintes decidiram incluir aquelas bases no campo de incidência do imposto, que passou a denominar-se ICMS. O fundamento da mudança seria a redução da cumulatividade do sistema tributário, conquanto o conceito seja inaplicável a tributos que não integram um mesmo ciclo impositivo.

Ainda na Constituição de 1988, proclamou-se ampla liberdade na fixação de alíquotas do ICM, em contraste com a alíquota uniforme do ICM, conforme estabelecia a Constituição. Curiosamente, a uniformidade de alíquota converteu-se em objeto de atuais propostas reformistas.

Como é relativamente mais fácil cobrar tributo de energia elétrica, combustíveis e telecomunicações, os Estados optaram por fixar alíquotas completamente desproporcionais nessas bases, chegando a ultrapassar 30%, o que constitui um insólito recorde mundial. Dados de 2017 mostram que a arrecadação nacional do ICMS, relativa àquelas bases, representa 48% do total (petróleo e combustíveis, 23%).

Esses percentuais traduzem uma enorme e perigosa dependência, que inibe, no curto prazo, qualquer possibilidade de revisão da política tributária do ICMS. No âmbito federal, os combustíveis restaram tributados pelo PIS/Cofins.

Desde 1978, os preços tabelados de combustíveis incluíam uma parcela denominada Frete de Uniformização de Preços (FUP), que objetivava equalizar os preços dos produtos, tendo em vista a diversidade de distâncias entre refinarias e postos de abastecimento.

Na década de 1990, houve uma grande desregulamentação do mercado, principalmente por força da eliminação do monopólio da Petrobrás nas atividades de comercialização e importação de combustíveis, daí decorrendo melhoria de competitividade, a despeito de aumento da sonegação e da adulteração de produtos. Nesse contexto, foi extinta a FUP, sendo criada, entretanto, uma conta financiada por item integrante dos preços, denominado Parcela de Preço Específica (PPE), que bancava a diferença entre os preços de petróleo importado, em regime de monopólio pela Petrobrás, e o produzido no País.

A eliminação, em 2002, do monopólio da Petrobrás na importação implicava extinção da PPE, com perda de arrecadação, e desequilíbrio de tratamento tributário entre o combustível importado e o produzido domesticamente, pois este seria tributado pelo PIS/Cofins e aquele não. A solução encontrada consistiu em estabelecer previsão constitucional (Emenda 33/2001) para instituição de uma contribuição de intervenção econômica (Cide) no setor.

As alíquotas da Cide poderiam ser diferenciadas por produto, o que permitiria conferir tratamento menos gravoso ao etanol, e alteráveis por decreto, do que resultaria imediato ajustamento ao instável mercado internacional de petróleo. O produto da arrecadação seria destinado, inclusive, à concessão de subsídios a preços e ao transporte de combustíveis, de caráter compensatório às flutuações nos preços de combustíveis ao consumidor final.

O sucesso da Cide no combate à sonegação e estímulo ao etanol não teve correspondência na destinação dos recursos. Procedeu-se, igualmente, à alteração constitucional no ICMS incidente sobre combustíveis, prevendo alíquota uniforme e com a mesma flexibilidade da Cide. Essas regras, entretanto, jamais vieram a ser implementadas.

A Emenda Constitucional 42/2003, ao alterar o artigo 150, fulminou a flexibilidade da Cide. Já a Emenda 44/2004 estabeleceu a partilha da Cide com os Estados e municípios, comprometendo sua finalidade regulatória. Portanto, os problemas na tributação dos combustíveis não têm explicação genérica, mas muito específica. Decorrem de opções erradas feitas na marcha da insensatez.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Conselho da Petrobras teme nova intervenção

A decisão do governo de tirar da Petrobras e jogar para a Agência Nacional do

Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a missão de definir o prazo de reajuste dos preços dos combustíveis levou um clima de preocupação ao Conselho de Administração da Petrobras, que se reúne hoje. Alguns integrantes já não acreditam mais na capacidade da petroleira de se blindar contra novas intervenções em sua política de preços.

Segundo um dos conselheiros, que falou sob a condição de anonimato, a circunstância da saída do presidente da estatal, Pedro Parente, começa a ficar mais clara, uma vez que o conselho não foi consultado e a demissão foi comunicada diretamente ao presidente da República.

A estratégia do governo de mexer nos prazos dos reajustes foi anunciada quatro dias após a saída de Parente. A Petrobras não participou da decisão, que teve como mentor **o ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, e o diretor-geral da ANP, Décio Oddone. Com a medida, o governo teve como pano de fundo o objetivo de tirar do Planalto as cobranças sobre a política de preços e levar a questão para um órgão técnico.

Passado o anúncio, a preocupação agora é convencer os investidores e o setor de petróleo de que não houve intervenção na estatal e que faz parte das atribuições da ANP regular o mercado. “Havia um vácuo nesse processo e não podíamos nos omitir. O Brasil ficou refém dos reajustes diários, misturou a política de preços do governo com a da Petrobras”, disse Oddone. Ele admitiu, porém, que o “ideal seria o mercado não ter nenhuma regra”.

Na terça-feira, a diretoria da ANP passou o dia reunida com representantes do setor. No encontro, porém, pouco foi dito sobre o que trará a nova regulamentação, já que nem mesmo o governo tem uma proposta clara para apresentar. A regra será construída coletivamente e só deve ser divulgada no fim de julho.

## Propostas

Nesta primeira reunião, o debate foi concentrado na gasolina, porque o governo entende que o problema do diesel já foi resolvido com a subvenção de R\$ 0,46 no litro. O tema será tratado em audiência pública, aberta entre 11 de junho e 2 de julho, quando a agência reguladora ouvirá as propostas de todos os agentes públicos, inclusive da Petrobras. A nova regra deve passar a valer entre o fim de julho e o início de agosto.

Enquanto aguarda o posicionamento do governo sobre a política de reajuste dos preços nas refinarias, a diretoria da Petrobras repete publicamente o ‘mantra’ de que o importante é ter a liberdade para repassar aos seus clientes as oscilações externas da cotação do petróleo e as variações cambiais.

O novo presidente da estatal, Ivan Monteiro, distribuiu uma carta aos funcionários, sua primeira comunicação no cargo. No texto, pediu aos empregados que não percam o foco na recuperação e que mantenham visão de longo prazo, “neste momento de intenso escrutínio” na empresa. A mensagem foi de continuidade do trabalho do antecessor Pedro Parente. Mas o executivo se mostrou ciente da responsabilidade da estatal em contribuir com uma solução para a crise atual.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Economia

**Autor:** Paula Pacheco

**Título:** Frete é questionado na justiça

**São Paulo** — A greve dos caminhoneiros que parou o país por mais de uma semana parecia pacificada, mas o ponto final dessa disputa entre transportadores e empresas contratantes de serviços ainda está longe do fim. Uma das reivindicações da categoria era que o governo adotasse uma regra que garantisse uma remuneração mínima pelas viagens, calculada com base no tipo de transporte e no quilômetro rodado.

As tabelas de frete foram publicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 30 de maio e ajudaram no fim das paralisações, já que atendiam a uma das reivindicações dos transportadores. O problema é que as novas regras impactaram de uma hora para outra no aumento de custo de transporte e, por consequência, no custo total de produtores dos mais diferentes setores da economia. Agora, com os problemas apontados pela indústria e o agronegócio, a agência trabalha na revisão dos valores.

Por conta da alta dos custos de frete, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) entrará hoje com um mandado de segurança para que seus associados não tenham de cumprir a portaria da ANTT. Segundo José Ricardo Roriz Coelho, presidente em exercício da entidade, o governo, apesar de ter sido obrigado pela situação a reagir com rapidez, não deveria ter “tomado uma decisão de afogadilho como aconteceu”.

Segundo Roriz, as empresas ligadas à federação apontaram altas no frete que variaram de 30% a 150%. “Isso é totalmente fora da realidade de mercado. A demanda atual é muito baixa e as empresas ainda sofrem os efeitos da greve. Com esse tabelamento, o aumento de preço será inevitável e quem pagará a conta será o consumidor”, adverte.

O presidente da Fiesp lembra que em um momento em que a inflação do país,



anualizada, oscila entre 3,5% e 4%, não há espaço para repassar uma alta de preço dessa proporção. Roriz afirma que políticas de tabelamento com o objetivo de controle de preço foram usadas durante o período de hiperinflação do país. “Não faz sentido querer que a Petrobras pratique o preço de mercado enquanto para os fretes vale o controle de preços. Algo precisa ser feito”, critica.

Como resultado da decisão da ANTT, que foi amplamente apoiada pelo Palácio do Planalto, setores ligados ao agronegócio colocaram o pé no freio e passaram a cumprir apenas contratos inadiáveis. Foi a forma encontrada para ganhar tempo e tentar negociar junto ao governo outras regras para o frete. A estratégia, que contou o apoio público do ministro Blairo Maggi, da Agricultura, deve ter resultado com a revisão dos valores previstos na tabela da agência.

### **Ministro**

Ontem, assim que deixou o evento em que foi anunciado o Plano Agrícola e Pecuário 2018/2019, Maggi reclamou do tabelamento. “Esse negócio ficou fora de qualquer padrão. Subiu duas, duas vezes e meia o mesmo frete trabalhado antes da greve. Quem vai acabar pagando a conta é o consumidor, com inflação violenta que vai vir pela frente. Não pode, em um momento desses, desequilibrar todo o resto da economia em função de uma determinada categoria”, alertou em conversa com jornalistas.

A crítica de Maggi ao tabelamento do frete mínimo contou com o apoio de entidades ligadas ao agronegócio, que lembram que a indústria é quem tem assumido essa alta dos custos. Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as tabelas de frete trazem uma série de distorções e são genéricas. Ricardo Santin, diretor da entidade, acredita na possibilidade de haver um erro nos dados publicados, já que o frete da mercadoria a granel tem um valor maior do que o de produtos perigosos (veja quadro), o que contraria a lógica que prevalecia no mercado até a nova regra entrar em vigor.

“Entendo que havia uma urgência para resolver o problema da greve, mas agora é importante que possíveis falhas sejam revistas, que a cadeia produtiva participe das discussões e que haja tempo para nos adaptarmos a essas mudanças”, explica. Santin lembra ainda que a indústria terá de arcar com o aumento de custo do que já foi comprado. Pela portaria, quem não cumpre a tabela de frete deverá pagar em dobro a diferença entre o que foi acertado e o que determina a ANTT.

Além da diferença entre os tipos de frete, Santin aponta outros problemas nas tabelas de referência para o pagamento das viagens feitas pelos caminhoneiros.



Segundo ele, a Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Carga, não prevê situações em que um caminhão faça a viagem de ida, carregado e refrigerado, e volte vazio, ou como diz Santin, “cheio de vento”. “Não dá para ser o mesmo valor para as duas viagens”, diz o representante da ABPA.

Outro exemplo é o de pequenos caminhões que fazem entregas urbanas. “Se o veículo sai para fazer várias entregas em pequenos supermercados, como será o cálculo para o frete? Um valor único ou um preço para cada trecho?”, questiona. Para a cadeia da proteína animal, as tabelas de frete terão um impacto estimado entre 25,3% e 60%, dependendo do tipo de produto, distância percorrida pelo caminhão e ICMS do estado onde o transporte for feito. Odacir Zonta, consultor da ABPA, diz que a entidade trabalha com a possibilidade de, caso não consiga negociar com a ANTT, recorrer a medidas legais. “Afinal, como a agência chegou a esses valores”, questiona. Esse aumento de custo, segundo Santin, será repassado para o preço final dos produtos.

### No campo

Na Confederação Nacional da Agricultura (CNA), a tabela de frete tem sido acompanhada com muita atenção. Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica da Comissão Nacional de Infraestrutura e Logística, conta que o impacto nas despesas dos produtores é grande. Ela dá como exemplo o transporte de grãos entre Sorriso (MT) e Santos (SP), que tinha um frete de R\$ 290 a tonelada e agora, com o tabelamento, passou a R\$ 437,55. Se o caminhoneiro voltar para o seu destino sem carga, com o caminhão vazio, o contratante terá de pagar o frete retorno, o que elevará a conta para R\$ 748.

“Já começamos a ouvir alguns produtores falando em se associar para ter a própria frota. Isso vai ter um impacto entre os caminhoneiros, porque haverá uma demanda menor. Há casos ainda de produtores que simplesmente estão diminuindo o escoamento de produtos porque não sabem como absorver esse custo do frete que não estava previsto”, detalha a assessora da CNA.

Elisângela não acredita na eficiência das tabelas de frete. Ela lembra que atualmente a oferta desse tipo de prestação de serviço é muito maior que a demanda. Além disso, a ANTT não tem condições de fiscalizar tanto o valor pago pelos contratantes quanto as condições de viagem de volta dos caminhoneiros para saber se estão com as carrocerias vazias e devem receber o frete retorno. “Infelizmente essa tabela não considerou o usuário do transporte. O trabalho foi feito em cinco dias e pulou várias etapas do processo, como a consulta e as audiências públicas, levando em consideração apenas a demanda dos

transportadores”, diz a representante da confederação.

Procurada, a ANTT informou por meio de nota que a revisão da tabela de fretes vem sendo discutida “com prioridade” desde a semana passada e que em breve publicará os ajustes e dados mais detalhados que “vão esclarecer as possíveis dúvidas”. Ao contrário do que foi feito na primeira versão dos números, a agência pretende abrir um processo de consulta pública assim que as novas regras entrarem em vigor para que os envolvidos no processo possam participar com contribuições.

- **Na carroceria**

*Exemplos de preço para o frete*

**Viagem de 2.901 km a 3.000 km**

**Tipo de carga    Custo por km/eixo (R\$)**

Carga geral    0,88

Carga granel    0,89

Carga neogranel    0,79

Carga frigorificada    0,63

Carga perigosa    0,57

**Fonte:** ANTT

**MME / ASCOM .**

**VEÍCULO:    Valor Econômico**

**Seção: Brasil**

**Autor: Por Murillo Camarotto e Cristiano Zaia | De Brasília**

**Título: Criticado e sob pressão, governo adia definição de tabela para o frete**

Promessa do Palácio do Planalto para pôr fim à greve dos caminhoneiros, a definição de preços mínimos para o frete rodoviário gerou ontem uma guerra de versões no governo e uma avalanche de críticas por parte do setor produtivo. Nesse cenário, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) adiou a publicação de uma tabela com valores atualizados, que estava prevista para hoje e ficou para amanhã.

Por volta de meio-dia, o ministro da Agricultura, Blairo Maggi, garantiu que os preços já vigentes seriam ajustados para baixo. "Os valores publicados pela ANTT praticamente dobraram os preços dos fretes e saíram do contexto dos

custos do setor. Mas a agência vai buscar uma readequação", afirmou, durante anúncio do Plano Safra 2018/2019.

Naquele momento, técnicos e diretores da agência reguladora já estavam debruçados nos detalhes da nova tabela. O objetivo é balancear nos novos cálculos os diferentes interesses dos transportadores e dos donos de carga.

No meio da tarde, entretanto, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, declarou que a tabela não seria alterada, o que desencadeou uma grande confusão. "É o governo batendo cabeça", disse um participante da reunião da ANTT. A agência, então, decidiu adiar a decisão para hoje, em reunião de diretoria. A expectativa, agora, é de que a nova tabela seja divulgada na edição de amanhã do "Diário Oficial" da União.

Horas depois, o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, confirmou que uma nova tabela está mesmo no forno. Segundo ele, há grandes chances de que os novos valores sejam menores do que os divulgados inicialmente, já que entrarão na conta modelos de caminhões que não haviam sido contemplados.

"O preço vai ser modificado. Quando você coloca todo custo fixo baseado em poucos eixos, você vai diluir este custo numa quantidade de eixos muito menor, vai onerar mais o frete. Quando você dilui este custo em um número maior de mais eixos, diminui o preço por eixo", explicou o ministro, que passou a tarde reunido com caminhoneiros.

Representante da categoria na reunião, o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, afirmou que o governo irá cumprir todas as suas promessas e que as mudanças na tabela do frete serão restritas a "ajustes".

Independentemente dos valores que serão anunciados, a única certeza é de muita polêmica. Ontem, as duas principais entidades representativas da indústria fizeram críticas pesadas ao tabelamento do frete e indicaram que vão recorrer à Justiça contra a medida, que segundo elas resultará em um aumento "insustentável" nos custos do transporte.

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) anunciou que ingressará com um mandado de segurança contra o tabelamento. O novo presidente da entidade, José Ricardo Roriz Coelho, defendeu que os preços do frete sejam definidos naturalmente pelo mercado.

De acordo com o dirigente, a tabela de preços mínimos proposta pelo governo eleva de 30% a 150% o preço final dos produtos, variação que acabará saindo do bolso do consumidor final.

Na mesma linha, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgou nota alertando para os riscos de o tabelamento do frete resultar em crescimento da inflação e do desemprego. A entidade também analisa a adoção de medidas judiciais e administrativas para barrar os preços mínimos.

A CNI divulgou cálculos que demonstraram um forte efeito do tabelamento sobre os custos de alguns setores da indústria. No segmento de aves e suínos, por exemplo, a alta no transporte passa de 63%, enquanto que na cadeia da celulose o reajuste fica em cerca de 30%. O frete do arroz, segundo a confederação, aumentará até 50% para o mercado interno e 100% para exportação.

"O aumento do frete nesses e nos demais setores, certamente, deixará as mercadorias mais caras, penalizando ainda mais a população", informou a entidade, que classificou o tabelamento do frete como uma medida insustentável para a indústria.

O descontentamento também é grande entre os grandes produtores rurais. Tanto empresários quanto parlamentares da bancada ruralista demonstraram grande preocupação com o impacto da tabela nos custos logísticos da produção de carne e de grãos.

Deputados ruralistas já prometem protocolar emendas à Medida Provisória 832/2018, que foi editada pelo governo para encerrar a greve dos caminhoneiros, mas que já era alvo de forte resistência entre os produtores.

A ideia dos parlamentares é propor uma tabela própria, com preços que contemplem os interesses dos produtores, frigoríficos e agroindústrias com as grandes multinacionais que atuam na importação e exportação dos produtos. "Se a ANTT não der uma resposta rápida, o Congresso terá que agir", disse uma fonte do primeiro escalão do governo. (Colaboraram Stella Fontes, de São Paulo, Andrea Jubé e Carla Araújo, de Brasília)

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por André Ramalho, Rodrigo Polito e Rafael Bitencourt | Do Rio e de Brasília

**Título:** Consulta sobre a periodicidade de reajuste divide o setor

O protagonismo assumido pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) nas discussões sobre a periodicidade dos preços dos combustíveis divide opiniões. Entre especialistas do mercado, há quem veja riscos de que o debate público convocado pelo órgão regulador soe como interferência na política de preços da

Petrobras e das distribuidoras. E há também quem veja a medida com bons olhos e considere o papel da autarquia como essencial para garantir um debate técnico sobre o assunto.

Para o primeiro diretor-geral da ANP, David Zylbersztajn, a prioridade neste momento deveria ser outra. Hoje consultor, ele defende que o governo deveria se empenhar em garantir a independência da Petrobras em sua estratégia de reajustes, para assegurar um ambiente favorável à entrada de novos investidores e desconstruir o monopólio da estatal no refino. Segundo ele, as discussões sobre a política de preços da estatal podem prejudicar o programa de venda de refinarias da Petrobras.

"Não vi necessidade disso [consulta pública pela ANP]. Era uma coisa relativamente simples de ser negociada com a Petrobras [a periodicidade dos reajustes]. Eles [governo e ANP] não tocaram no principal, que é a questão do monopólio", disse Zylbersztajn.

O diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, acredita que o protagonismo da ANP pode soar como interferência numa estratégia comercial que compete à Petrobras.

"A ANP está fazendo o papel dela, de agir para disciplinar eventuais abusos do mercado, mas a periodicidade de reajustes é uma decisão estratégica da empresa que refina ou importa. Não cabe uma consulta pública para debater isso", afirma.

Para o professor do Grupo de Economia em Energia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (GEE/UFRJ), Edmar Almeida, no entanto, a decisão da ANP de abrir uma tomada pública para debater a periodicidade dos reajustes dos combustíveis é positiva, na medida em que desloca para um fórum mais técnico uma discussão que vinha sendo conduzida de maneira "açodada" em Brasília.

Questionado se o movimento da ANP pode ser interpretado como interferência na Petrobras, ele afirma que ainda não há uma proposta concreta de resolução que permita fazer essa avaliação. Segundo ele, contudo, a Petrobras, como monopolista, perdeu a legitimidade política para liderar as discussões, em meio à alta expressiva dos preços nos últimos meses.

"Dado o contexto conturbado da discussão, o fato de a ANP protagonizar o debate é positivo. Trata-se um tema complexo e muito específico. Aumenta-se a chance de uma discussão mais racional e técnica. Durante as últimas semanas o governo cometeu alguns equívocos nessa discussão", afirma o economista.

Almeida destaca, ainda, que a abertura de uma consulta pública é importante para ampliar a esfera de debate para todos os segmentos, já que a política de

preços vinha sendo debatida, até então, de forma muito influenciada pelas pautas de reivindicações de um setor em específico, o de transportes.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, saiu ontem em defesa da iniciativa da agência petrolífera e vê na medida uma coerência com o papel do órgão regulador.

"Esse é um papel da agência. Ela é a agência nacional de petróleo e dos derivados de petróleo. Na minha opinião, [discutir a periodicidade dos reajustes] está em perfeita coerência com isso", destacou o ministro.

O professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e ex-diretor da ANP Hélder Queiroz vê riscos de que o movimento da agência seja interpretado como interferência na política de preços dos combustíveis da Petrobras. Ele acredita, contudo, que a ANP é o agente capaz de conduzir a transição para a abertura do mercado de refino.

Queiroz defende a necessidade de se estabelecer regras para a precificação de combustíveis. Segundo ele, a ANP poderia assumir a função de homologar os preços praticados pela Petrobras.

"Não é controle [de preços]. É uma regra de preços. E se você põe [a atribuição] na ANP, aí o governo não pode interferir. Dado que a estrutura de mercado de refino é o monopólio e o refino vai continuar com a Petrobras por muito tempo, o monopólio nessas condições tem que ter alguma regra de preço. Ainda mais de um bem intermediário que vai depois ser comercializado ao longo da cadeia até o consumidor final", opina.

Ontem, a diretoria da ANP se reuniu com representantes do mercado para apresentar a proposta de abertura da tomada pública que discutirá uma resolução sobre periodicidade do repasse dos reajustes de preços de combustíveis. Participaram do encontro 20 integrantes de entidades como Fecombustíveis (dos postos), Plural e Brasilcom (distribuidoras), Sindigás (que representa as distribuidoras de gás liquefeito de petróleo), Petrobras, BP, Alesat e a refinaria Refit, dentre outros.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Cláudia Schüffner | Do Rio

**Título:** Diretor-geral da ANP nega interferência do governo

O diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone, afirmou que "não houve instrução, não houve ordem,

nem interferência do governo" na decisão da autarquia de promover uma Tomada Pública de Contribuições (TPC) sobre a periodicidade dos reajustes dos combustíveis. "Houve sim anuência do governo, e eu quero aqui dizer que nós não iríamos causar transtorno no processo. Se o governo achasse inadequado e inoportuno nós não teríamos feito", afirmou Oddone ao **Valor**.

Segundo Oddone, a diretoria da ANP "estava vendo com muita preocupação" o que estava acontecendo durante a paralisação dos caminhoneiros e achou que tinha "algum papel a desempenhar nesse processo". Houve então uma discussão interna entre o sábado e domingo, e o procurador da agência reguladora sugeriu a TPC, um modelo que nunca tinha sido usado. Oddone contou que informou no **domingo o ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, sobre as discussões.

"Ele achou a ideia boa e nós a implementamos. Em seguida eu tinha reunião diretoria da ANP às 14h, nós aprovamos naquele momento e depois expliquei para o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Esse processo de discussão é um processo com a sociedade, de debate", disse.

Oddone fez questão de frisar que a intenção da agência não é interferir no percentual de reajuste dos preços de combustíveis depois que for definida uma periodicidade dos repasses para os consumidores finais, e nem criar uma fórmula como a que precifica o gás importado da Bolívia. "Elevações, reduções bruscas, suaves, permanentes, contínuas ou esporádicas serão definidas pelo mercado, pelo agente. O que estamos discutindo é a periodicidade do repasse dessas variações ao consumidor", afirma. "Não vamos interferir em preços. Isso é inquestionável, indubitável. Não está na mesa e não estará".

Segundo ele, também não será considerado sequer a possibilidade de um colchão para amortecer a volatilidade, já que se fosse esse o caso a ANP não estaria discutindo a periodicidade dos reajustes.

Segundo Oddone, os brasileiros se tornaram reféns do que afirma ser a "percepção de que a única política de preço imaginável, justa e adequada, especialmente para a Petrobras, é o reajuste diário". Mas lembra que a estatal Petrobras trabalhava até julho do ano passado com reajustes que não eram diários e critica a publicidade dada aos reajustes diários. "Não sei qual era a prática dela, ou se dizia, mas no mundo inteiro eu não vejo companhias anunciando publicamente que a política [de preços] dela é essa, e que ela faz isso todo dia. A política é dela, responsabilidade do conselho de administração e deve preservar os seus interesses econômicos e financeiros", afirma Oddone. "Agora, do meu ponto de vista, ela não precisa ficar alardeando isso todo dia".



Oddone fala com a experiência de quem comandou a Petrobras em países politicamente turbulentos em tempos conturbados. Trabalhou na Bolívia - presidiu a subsidiária da Petrobras - durante os governos de Hugo Banzer, Jorge Quiroga, Gonzalo Sanchez de Lozada, Carlos Meza, Eduardo Veltzé e Evo Morales, com quem negociou a nacionalização das refinarias quando já estava de volta ao Brasil. Na Argentina, onde presidiu a Petrobras Energia, lidou com Nestor e Cristina Kirschner e com Hugo Chavez, já que os ativos na Venezuela eram controlados de lá. Agora no governo, ele acha que a crise protagonizada pelos caminhoneiros que parou o Brasil foi criada pela Petrobras.

"O mundo ideal, e se a gente puder gostaria de estar nele o mais rápido possível, é uma situação em que não existe política de preços de ninguém", diz ele explicando que não existe uma política de preços que possa ser atribuída ao governo brasileiro. Quem tem uma política é a Petrobras, afirma Oddone, para quem ela é tão alardeada que se converte na política de preços do Brasil.

Oddone defende um mercado em que cada agente - seja a Petrobras, importadores e outros refinadores privados - pratiquem preços de acordo com suas conveniências empresariais, em um ambiente de competição. O ideal, segundo ele, é que a agência saia rapidamente do debate, que ele inclusive acha que não deveria existir e que será desnecessário quando a Petrobras concluir o plano de desinvestimento no refino.

"O preço do combustível é [reajustado] basicamente em função de câmbio e preço do petróleo. Isso é definido pelo mercado, pelas empresas e pela competição. Se tivéssemos competição não teríamos essa discussão", afirma.

Oddone se reuniu ontem com vários agentes, incluindo a Petrobras, para apresentar a visão da agência. Explicou que não recebeu sugestões ainda, e que conversou genericamente sobre ideias e conceitos, sem receber sugestões, cujo prazo começa na próxima segunda-feira.

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Brasil**

**Autor: Por Lucas Marchesini, Luísa Martins e Maíra Magro | De Brasília**

**Título: Redução no diesel pode ir a R\$ 0,50, diz Rachid**

O secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, disse que o desconto no diesel pode chegar a R\$ 0,50, acima dos R\$ 0,46 previstos pelo governo federal. Isso porque a subvenção ao produto e o corte tributário fazem o preço cair na saída da refinaria, antes da incidência do ICMS, explicou o chefe do Fisco.



Como o imposto estadual é uma porcentagem sobre o preço final na bomba, há uma retroalimentação do desconto que resultaria nesse efeito adicional de R\$ 0,04. Rachid, que participou de evento nesta quarta-feira para apresentar o Mutirão Nacional de Destruição de Mercadorias Apreendidas da Receita Federal, não deixou claro, contudo, se estava se referindo ao diesel A, "puro", ou àquele vendido na bomba, já que esse último tem 10% de biodiesel na mistura, que não teve nenhum tipo de subvenção.

Ele fez a estimativa ao ser questionado sobre a consulta pública da Agência Nacional do Petróleo (ANP) relativa ao reajuste diário dos preços de combustíveis. O secretário afirmou que o papel da Receita nessa crise terminou após a edição de todas as medidas da semana passada.

E o subsídio ao diesel já é contestado na Justiça. A BCI - Brasil China Importadora e Distribuidora entrou com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) pedindo para ter direito ao mesmo subsídio concedido pelo governo à Petrobras, de R\$ 0,30 por litro. A ação foi distribuída ao ministro Marco Aurélio Mello.

A empresa aponta que o subsídio é pago tendo como base um preço de referência de R\$ 2,0316 por litro do diesel. Esse preço foi estipulado já com base em um desconto de 10% nos preços da Petrobras, determinado pelo governo federal. Ela argumenta que, como compra combustível no mercado internacional, não consegue praticar o preço de referência - que, segundo a empresa, refletiria um valor irreal, por ter sido fixado já após o desconto nos preços da Petrobras.

E a relação de transportadoras multadas por terem prosseguido com a greve dos caminhoneiros já soma 151 empresas, com R\$ 863 milhões em autuações. O valor é relativo ao descumprimento da decisão do Supremo que determinou o desbloqueio das rodovias em todo o país.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Política

**Autor:** Por Raphael Di Cunto | De Brasília

**Título:** Eletrobrás sai da pauta e foco será distribuidoras

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), admitiu ontem que o projeto de lei para privatização da Eletrobrás não será votado agora. O esforço será para aprovar outra proposta, que resolve o problema do déficit de seis distribuidoras de energia ligadas à estatal e permitir a venda delas, de forma que não contamine a holding.

Com o adiamento, fica sacramentado que a operação de privatização da Eletrobrás, com o governo deixando de ter o controle da empresa, não será concluída este ano. Maia, contudo, não descartou que a votação ocorra após as eleições e fique encaminhada para o próximo governo. "Não pode dizer 100% que saiu de pauta, isso ainda não. Como é maioria simples, pode surgir uma oportunidade de votar lá pra frente", disse.

Analistas do mercado e integrantes do governo consideram que a operação já estava com calendário apertadíssimo, tanto é que o governo tirou a operação da sua estimativa de receitas do ano e encaminhou, durante o feriado, projeto de lei para resolver o problema das distribuidoras e permitir o leilão delas, que ficou comprometido após a medida provisória (MP) que teria o mesmo efeito perder a validade.

Já a privatização da Eletrobrás estava sem apoio suficiente, o que foi agravado pela proximidade com a eleição. O relator, deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), já tinha avisado que nem apresentaria o novo parecer na comissão até que os líderes da base garantissem apoio. "Subiu no telhado. Vou trabalhar agora na cessão onerosa [do pré-sal]", afirmou ao **Valor**.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Política

**Autor:** Por Fabio Murakawa e Raphael Di Cunto | De Brasília

**Título:** Inspirado em Trump, Bolsonaro quer reduzir taxaço a empresas

Pré-candidato do PSL à Presidência, o deputado federal Jair Bolsonaro (RJ) afirmou ontem, em sabatina do jornal "Correio Braziliense", que é natural a desconfiança do mercado sobre sua candidatura, mas prometeu que não fará imposto sobre grandes fortunas e nem sobre heranças. Ele disse que é possível reduzir a carga tributária fazendo entrar "dinheiro novo" no Brasil. E que se inspira no modelo executado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que reduziu o imposto de renda para empresas.

"Essas medidas de tributar mais, tentar tirar de quem está produzindo a duras penas... Se depender de mim, ninguém mais vai ser tributado, muito pelo contrário", disse Bolsonaro, que lidera todas as pesquisas de intenção de voto nos cenários em que o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, hoje preso em Curitiba, é excluído.

Bolsonaro afirmou que sua reforma tributária já está pronta, mas só será divulgada no momento adequado. "Minha reforma será das piores porque vai ser verdadeira", disse.

Sobre a entrada de dinheiro novo no Brasil, Bolsonaro afirmou que isso ocorreria com a exploração de recursos minerais, estímulo ao turismo aumento e com a desregulamentação do país para incentivar a economia.

Ele comentou duas críticas recentes feitas pelo economista Persio Arida, que assessora o pré-candidato do PSDB, Geraldo Alckmin, de que teria votado contra a PEC do Teto de Gastos - "ele mentiu, votei a favor" - e de que votou pela rejeição do Plano Real.

O deputado disse que votou contra o Plano Real porque representava os militares do Rio de Janeiro, que perderam dois meses de reajustes da inflação e o governo não quis negociar. Disse ainda que estavam por trás do plano os mesmos economistas de outros planos econômicos fracassados no passado e que esse poderia ser outro "balão de ensaio".

Sobre seus conhecimentos econômicos, o pré-candidato afirmou que foi apresentado "há pouco tempo ao Lafer, gostei muito dele, já ultrapassamos essa curva há muito tempo", em referência à curva de Lafer (teoria que compara a porcentagem dos impostos cobrados com a quantidade que o governo pode obter como receita). E disse também que tentou ser patrão no passado, mas desistiu porque viu que "quebraria a cara".

Tido como um dos principais rivais de Bolsonaro com Lula excluído da eleição, o ex-ministro da Fazenda Ciro Gomes (PDT) partiu para o ataque contra o ex-capitão do Exército, a quem chamou de "maluco", "boçal" e "despreparado". Para Ciro, sabatinado horas depois do deputado, Bolsonaro é "um câncer a ser extirpado" pelos democratas do Brasil.

O pedetista criticou os comentários feitos pelo rival a respeito de não taxar heranças e dividendos - uma de suas principais propostas para a reforma tributária.

"O líder nas pesquisas disse que não vai tributar herança, nada. Então, de onde virá o dinheiro? Vão entregar o cargo a um boçal, a um despreparado?", questionou. Os democratas têm obrigação de extirpar esse câncer enquanto ainda pode ser extirpado."

O pedetista disse ainda que, caso eleito, trabalhará para derrubar no Congresso a emenda constitucional, que estabeleceu um teto para os gastos públicos nos próximos 20 anos. "Revogar essa emenda é imperativo de fato. Não há precedente no planeta Terra de exigir tabelamento de gastos por 20 anos", afirmou Ciro.

Sobre a possibilidade de privatizar a Petrobras, Ciro também disse que isso seria "um crime". "Privatização é uma ferramenta que deve ser usada de acordo com

a conveniência estratégica de um projeto nacional de desenvolvimento", disse. "É um crime o Brasil privatizar o petróleo. Este é um dos raros países que tem mais do que autossuficiência de petróleo."

A posição diverge da expressada por outro pré-candidato, o também ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles. Na sabatina, Meirelles defendeu que a Petrobras pode ter um aumento da participação do setor privado em suas ações de controle, com a adoção de mecanismos para profissionalizar a gestão e elevada a competição do setor. "Seria uma pulverização do capital da Petrobras", afirmou.

Ele disse que é preciso assegurar a participação da União em decisões mais relevantes. Para isso, ressaltou, é preciso aumentar gradualmente a competição no setor.

A política de preços da Petrobras deve respeitar a estrutura de custos da empresa, sem um controle governamental. "O controle quase sucateou a Petrobras", disse Meirelles. Para compensar as oscilações, seria criado um fundo soberano que não iria para o Orçamento da União.

Pré-candidata do Rede, Marina Silva afirmou na sabatina que o próximo governo terá que fazer uma reforma da Previdência, mas evitou comentar qual projeto defenderia. "Nenhuma candidatura está apresentando projeto detalhado de reforma da Previdência."

Marina citou apenas "diretrizes gerais": debater com todos os setores da sociedade e que a reforma seja capaz de enfrentar o envelhecimento da população e a perda do bônus demográfico.

Ela não falou o que pensa sobre idade mínima, o regime de previdência dos servidores públicos ou as regras das pensões - apenas criticou os termos do projeto do governo Temer, que naufragou.

Já o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou que a Previdência precisa ser reformada e defendeu a adoção de uma idade mínima. "A idade mínima para Previdência é fundamental, pensar em sistema de capitalização para os novos também, para que se faça política social com orçamento", afirmou. Ele disse ainda que a média salarial do setor público brasileiro é 67% maior do que o setor privado. "É uma distorção que você não vê nos outros países e que precisa ser discutida", disse.

**VEÍCULO: Valor Econômico****Seção: Internacional****Autor: Por Marianna Parraga e Deisy Buitrago | Reuters, de Houston e Caracas****Título: Venezuela não consegue carregar navios e cai a exportação de petróleo**

A exportação de petróleo da Venezuela caiu 6% em maio e pode recuar ainda mais com as dificuldades que a estatal PDVSA está tendo para embarcar o produto.

A PDVSA informou clientes que eles precisarão enviar navios equipados para aceitar transferências de petróleo de embarcação para embarcação, em vez de nos portos. Se eles não aceitarem as condições, a empresa avalia a possibilidade de declarar motivo de força maior, que é basicamente declarar sua incapacidade de cumprir contratos, segundo fontes a par do assunto.

A PDVSA começou a notificar os clientes de que não receberá mais novos petroleiros para carregamento nos seus principais terminais exportadores, de José e Paraguaná, enquanto os navios que já estão na fila não forem atendidos.

Até agora, a maior parte dos clientes se recusava a fazer a transferência de navio para navio por causa da falta de uma terceira parte para supervisionar as operações, segundo transportadores e comerciantes. Os custos adicionais dessas transferências também pesam.

A PDVSA vem usando as sanções impostas pelo presidente dos EUA, Donald Trump, como argumento para a mudança, disse uma fonte.

Mas os terminais exportadores da Venezuela estão congestionados desde que a companhia americana de petróleo ConocoPhillips conseguiu na Justiça, no mês passado, o arresto dos principais terminais da PDVSA no Caribe, de onde a companhia venezuelana costumava despachar grandes carregamentos para mercados da Ásia.

Ontem, havia cerca de 80 navios-tanque na costa venezuelana, metade deles aguardando para receber petróleo, segundo o monitoramento da Thomson Reuters. Entre os clientes da PDVSA aguardando embarque estavam a americana Chevron, a indiana Naraya Energy e a chinesa CNPC.

Em maio, quando a ConocoPhillips tomou os ativos da PDVSA no Caribe, as exportações de petróleo da Venezuela caíram 6%, para 1,169 milhão de barris em maio.

**VEÍCULO: Valor Econômico****Seção: Internacional****Autor: Por Agências internacionais****Título: UE desafia Trump e vai sobretaxar produtos dos EUA a partir de julho**

A União Europeia confirmou ontem que vai impor sobretaxas a produtos dos EUA a partir de julho, em retaliação às sobretaxas americanas contra o aço europeu. A medida é um passo a mais rumo a uma guerra comercial entre as duas maiores economias globais, já que os EUA não devem ceder.

A Comissão Europeia, órgão executivo da UE, disse que aplicará sobretaxas a uma lista de bens que inclui de uísque bourbon a produtos agrícolas e barcos, no valor de € 2,8 bilhões. Isso equivale ao valor do aço europeu que está sendo taxado pelos EUA a partir deste mês. As novas tarifas vão de 10% a 25%.

O ministro do Comércio do Reino Unido, Liam Fox, disse ontem que é "correto tentar defender nossa indústria interna dos impactos direto e indireto das tarifas americanas". E acrescentou que as medidas da UE são "limitadas e proporcionais" às impostas pelos EUA.

Os bens visados pela UE vêm principalmente de Estados politicamente importantes para o presidente Donald Trump e o seu Partido Republicano. Com isso, os europeus esperam que as empresas afetadas pressionem os políticos.

A UE questiona a sobretaxa imposta pelos EUA ao aço sob o argumento de segurança nacional e rejeitou pedidos americanos de redução voluntária das exportações, o que outros países, como o Brasil, aceitaram. Com a China, os EUA negociam um pacote que inclui mais importação chinesa de produtos americanos.

Com a sobretaxa aos EUA, os europeus ignoram as ameaças de Trump de uma escalada no conflito comercial. O presidente americano ameaçou a UE com mais tarifas caso o bloco retaliasse contra produtos americanos.

O risco crescente de guerra comercial deve dominar a reunião de cúpula do G-7 nesta semana no Canadá. Os EUA adotaram sobretaxas contra os demais seis parceiros do grupo, que reúne as maiores economias desenvolvidas.

Mas há pouca chance de os aliados sensibilizarem Trump sobre os riscos de uma guerra comercial. Ontem, o principal assessor econômico da Casa Branca, Larry Kudlow, afirmou que os EUA não vão recuar da linha dura adotada no comércio exterior. "Ele [Trump] não vai arredar pé."

Segundo Kudlow, os EUA "não estão engajados numa guerra comercial", mas "há disputas que precisam ser resolvidas". Ele disse que a Organização Mundial do Comércio (OMC) se tornou "completamente ineficaz" para isso e não ditará as políticas dos EUA.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Internacional

**Autor:** Por Dow Jones Newswires

**Título:** Petróleo reduz déficit e deve elevar o PIB dos EUA

Os EUA exportaram um volume recorde de petróleo e derivados em abril, o que ajudou a reduzir o déficit na balança comercial pelo segundo mês seguido, ao mesmo tempo que proporciona impulso ao crescimento econômico.

Em abril, os EUA exportaram US\$ 19,9 bilhões em petróleo - incluindo combustíveis. Segundo o Departamento de Comércio, os EUA exportam hoje quatro vezes mais petróleo do que há dez anos. Com isso, o déficit comercial caiu 2,1%, para US\$ 46,2 bilhões, refletindo o aumento de 0,3% no mês nas exportações e a queda de 0,3% no mês nas importações.

Mas nos quatro primeiros meses do ano, o déficit comercial americano segue em alta, de 11,5%, que reflete o aumento de 8,7% das importações no mesmo período.

Por enquanto, a política protecionista de Donald Trump ainda não tem impacto na economia mais ampla e os dados comerciais apontam para uma contribuição nas projeções de alta do PIB.

Alguns analistas projetam um crescimento em torno de 4% (taxa anualizada) do PIB dos EUA no segundo trimestre - melhor resultado em quase quatro anos. O aumento nas exportações de petróleo está elevando os lucros dos produtores americanos, ao mesmo tempo que protege a economia dos choques causados pela alta dos preços internacionais.

"Estamos mudando de uma posição onde éramos importadores de petróleo, quando a alta dos preços eram algo negativo", disse Gregory Daco, da Oxford Economics. "Hoje temos uma posição comercial mais equilibrada."

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Opinião

**Autor:** Por Edvaldo Santana

**Título:** O nome do jogo entre governo e caminhoneiros



A greve dos caminhoneiros passou a impressão, para um observador atento da cena política brasileira, de que importantes atores estavam a jogar xadrez e não sabiam como mover as peças. Os peões foram rapidamente sacrificados. O cavalo acabou por atropelar a torre, que nocauteou o bispo, que deixou o rei e a rainha desprotegidos. Os adversários eram conhecidos e conheciam o jogo. Parecia que suas peças tinham sido posicionadas de modo a dar-lhes vantagens. Apesar da truculência, contaram com a graça dos principais prejudicados, a população. Suas táticas eram por todos antecipadas, mas a reação do outro lado não era efetiva.

Na Teoria dos Jogos há uma conjuntura chamada de "estratégia dominante". É assim conhecida por ser vencedora em quaisquer circunstâncias. Na greve dos caminhoneiros, o governo tinha diante de si uma estratégia dominante. Era grave o desabastecimento de combustíveis e de alimentos e degradava-se dia a dia as sérias restrições de atendimento de hospitais. Não ceder implicaria enfrentar a crise com o uso da força, o que poderia agravá-la. As forças militares seriam vaiadas. A população apoiara a greve. Ou seja, o governo começou o jogo já derrotado. Já não estava em suas mãos o equilíbrio do jogo, o que é lastimável.

Por que o governo chegou a essa conjuntura, de ficar dominado pela estratégia dos caminhoneiros? A Petrobras, com diretrizes bem definidas pelo competente Pedro Parente, percebeu que uma maneira eficaz de recuperar os estragos causados nos últimos 10 anos seria adotar uma política de preços seguidora do mercado internacional. Claro. Depois de mais de 5 anos de depreciação, o cenário mais provável era o de elevação do preço do petróleo. Assim, não era uma estratégia dominante, mas perdedora não era a escolha da empresa. Porém, como não é competitivo o mercado doméstico de combustíveis, também não era difícil identificar que a estratégia da Petrobras iria resultar no rompimento de algum elo da cadeia. E era óbvio que o elo mais fraco seria o consumidor.

Ora bolas! Por que, então, a área econômica do governo, a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) não se anteciparam e criaram mecanismos que amortecessem os efeitos da evidente estratégia vencedora da petroleira? Por diversas razões.

A mais imediata é a dispersão de objetivos. Os Ministérios da Fazenda e do Planejamento tinham outras prioridades. Além disso, pesava muito mais para os experts do governo (também acionista controlador) a recuperação da Petrobras. Logo, a área econômica sabia movimentar o bispo e a torre para proteger o rei, mas seus interesses eram conflitantes, não estando em seu horizonte vencer o jogo ou era outro o jogo a ser vencido. No caso concreto, examinava apenas os



efeitos da estratégia da Petrobras sobre a inflação. Como a inflação estava baixa e em declínio...

***Não há como escapar da criação de incentivos reais para neutralizar a conduta monopolista***

A segunda razão é a captura. A Petrobras, em muitas circunstâncias, tem muito mais poder político que o Cade e a ANP, sobretudo em relação à reguladora. As normas, para serem aplicáveis, precisam contar com a não resistência da estatal, do contrário vira uma "lei que não pegou". O caso mais concreto é o da Lei do Gás, que é de 2009 e até agora não teve qualquer efeito prático para estimular a competição. A ANP sabe as regras do xadrez, mas o joga como se fosse um jogo bem mais simples. Talvez não tenha total independência para equilibrar a contenda.

O jogo não acabou. Os caminhoneiros parecem possuir mais peças e as mais importantes sobre o tabuleiro. Mas o governo não poderia buscar para si uma estratégia dominante? A Teoria dos Jogos tem outro tipo de estratégia que parece mais adequada para o caso. Ficou conhecida no contexto do "equilíbrio de Nash", porquanto resultou da formulação matemática desenvolvida por John Nash no início dos anos 50. Sob essa lógica, a melhor estratégia para uma das partes depende das estratégias escolhidas pelas outras partes, o que determina uma certa estabilidade. Mas como alcançar o equilíbrio, se os caminhoneiros já têm uma estratégia dominante?

Não têm mais, ou pelo menos já não seria tão dominante. Os 15 dias com graves restrições retiraram grande parte do apoio da população. É provável que, hoje, o uso da força já não seria tão rejeitado. A indústria perdeu montantes bilionários em suas transações, sendo agora mais atrativa a busca de trajetórias que minimizem a dependência do transporte rodoviário. Os Estados também não gostaram da perda de receita com a redução do volume de combustíveis e mercadorias vendidos.

A própria Petrobras, apesar de sua estratégia vencedora, talvez já não queira levá-la às últimas consequências. A solução mais eficaz para o problema da política de preços para os combustíveis passa pelo fim efetivo do monopólio, o que não lhe interessa nem um pouco. Mesmo em situação de monopólio, que lhe daria muito conforto, a exploração negativa de sua política de preço também subtrai valor da empresa, pois os cenários deixariam de ser de riscos, dando lugar a mais incertezas.

A busca do equilíbrio é, então, a estratégia dominante para o governo. Contudo, para chegar ao equilíbrio, o governo precisa mostrar que sabe como mover as peças. E essa "sabedoria" não pode ser representada apenas pelo sacrifício dos

peões, repassando-lhes a conta, via aumento de preços ou de impostos. Do seu vetor de estratégias devem necessariamente fazer parte soluções imediatas, como algumas já apresentadas no âmbito da defesa da concorrência, com foco no estímulo à competição. Não há como escapar da criação de incentivos reais para neutralizar a conduta monopolista, sendo para isto essencial o empenho e a independência do Cade e da ANP. É inevitável dizer que a infraestrutura regulatória se omitiu da definição de diretrizes para os preços dos combustíveis, "terceirizando-as para a Petrobras", como disse ao **Valor** de 5 de junho o ex-diretor da ANP, prof. Hélder Queiroz.

A privatização da empresa, apesar de polêmica, deve ser clara e seriamente apresentada como uma alternativa. Na raiz do problema, que muitos não querem enfrentar, está o fato de a Petrobras ser uma estatal muito vulnerável a intervenções espúrias. Tais intervenções delinearam a evolução errática da empresa, com o predomínio de crises e de soluções inadequadas, com custos ineficientes. Assim, se o nome do jogo é o equilíbrio de Nash, o mesmo não seria estável na presença de uma empresa que, além de monopolista, carrega consigo todos os castigos de outro jogo, que é o jogo político.

**Edvaldo Santana é doutor em Engenharia de Produção, ex-diretor da Aneel e presidente-executivo da Abrace.**

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Empresas**

**Autor: Por Rodrigo Rocha | De São Paulo**

**Título: Greve afeta produção de veículos em maio**

As perdas em produção e comercialização da indústria automotiva devido a greve dos caminhoneiros devem demorar de dois a três meses para ser ao menos parcialmente recuperadas. A avaliação é da Anfavea, entidade que reúne as montadoras, que atribui o recuo à paralisação de dez dias que afetou fortemente a cadeia produtiva industrial do país.

"Durante a greve, perdemos de 70 mil a 80 mil unidades em produção", afirmou Antonio Megale, presidente. "Todas as fábricas voltaram a operar na segunda-feira, se não totalmente, ao menos parcialmente", disse.

A produção de automóveis, veículos leves e caminhões e ônibus recuou 15,3% em maio, para 212,3 mil unidades, na comparação anual. Em relação ao mês de abril, a retração foi ainda maior, de 20,2% - uma perda nominal de 53,8 mil unidades.

Megale estima que a retomada da produção nas montadoras do país - que tiveram problemas de abastecimento de componentes e autopeças durante a greve - terá ainda efeito nos números de junho, uma vez que a operação de algumas unidades não foi completamente normalizada. "Infelizmente interrompemos uma sequência de crescimento", afirmou o dirigente.

No acumulado do ano até maio, a produção de carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus somou 1,18 milhão de unidades, alta de 12,1%.

O executivo avalia a possibilidade da abertura de turnos de trabalho em algumas fábricas caso haja aumento das vendas. "Se o mercado demandar podemos recuperar", afirmou.

As vendas ao mercado interno cresceram 3,2% no mês passado, frente a um ano atrás, com 201,9 mil unidades. Em relação a abril, porém, a queda nas vendas foi de 7,1%. De janeiro ao fim de maio houve alta de 17%, com 964,8 mil unidades, na comparação com os cinco primeiros meses de 2017.

"A greve trouxe um impacto forte, a estimativa é de 25 mil unidades licenciadas perdidas no período", disse Megale. "O nível de emplacamento nos últimos dias mostra tendência de retomada da normalidade."

As exportações, que contribuíram para aumento da produção desde o ano passado, tiveram queda de 17,3% no mês passado, se comparadas ao volume de maio de 2017. Os veículos ficaram sem condições de embarques nos portos devido à paralisação dos transportadores.

"Muitos carros ficaram retidos, sem poder chegar aos portos, mas deveremos recuperar", defende o representante da Anfavea. A visão é de que vendas para o mercado externo não foram afetadas, apenas a janela de embarque dos veículos.

No total, foram despachados 60,8 mil veículos com destino aos mercados internacionais, 17% abaixo de abril, segundo a Anfavea. Com isso, no ano, até maio, o volume alcançou 314,1 mil unidades - alta de 1,6%. Em divisas, o setor obteve US\$ 1,44 bilhão no mês. No acumulado do ano, a alta é de 19,5%, com US\$ 7,22 bilhões.

No mercado externo, a maior preocupação é com o México, segundo maior destino das exportações brasileiras, que registrou queda de 46% no acumulado até maio. Já a Argentina, maior cliente da indústria brasileira, ainda cresce 9% até maio, apesar dos problemas econômicos locais.

**VEÍCULO: Valor Econômico****Seção: Empresas****Autor: Por Renato Rostás e Victor Aguiar | De São Paulo****Título: Vale chega a maior valor da história com avanço do minério e do câmbio**

A ação da Vale nunca valeu tanto quanto agora. Em alta de 41% só neste ano, os papéis voltaram a se beneficiar ontem da sustentação dos preços do minério de ferro e do enfraquecimento do real ante o dólar. Os ativos da mineradora subiram 4,36%, entre os maiores ganhos do Ibovespa, e fecharam em R\$ 56,07 cada.

Dessa maneira, o valor de mercado da empresa se aproxima dos R\$ 300 bilhões, uma marca nunca antes alcançada.

Para Marco Tulli Siqueira, gestor de operações da corretora Coinvalores, o bom momento do setor de mineração no mundo, somado à recuperação dos preços do minério de ferro e à valorização do dólar ante o real, cria condições ideais para a valorização dos papéis da Vale.

"No mundo todo, as mineradoras têm subido nos mercados acionários", diz Tulli, ressaltando o bom desempenho dos papéis da Rio Tinto e da BHP Billiton no exterior. Ontem, os recibos de ações, ou ADRs de ambas subiram 3,66% e 2,95%, respectivamente, em Nova York. "A alta do dólar também ajuda nas exportações, aumentando a geração de valor".

De fato, ao menos desde a derrocada de preço das commodities, durante 2014, a diferença entre o minério em reais, convertido pelo câmbio oficial Ptax do Banco Central, e o cotado em dólares, oficial, não era tão grande. A disparidade é tanta que o insumo sobe 4,2% em 2018 quando convertido em reais e, em moeda americana, cai 8,3%.

A Vale contabiliza seus resultados em reais, que é a moeda funcional do balanço. Por outro lado, cerca de um terço da formação de seus preços se dá pela cotação à vista. Outra parcela é baseada em preços passados e a última, em projeções.

No trimestre até ontem, a cotação média do minério chegou a R\$ 233 por tonelada, queda de 3,3% ante os três primeiros meses do ano e um avanço de 15,7% na comparação anual. Em dólares, a média atingiu US\$ 65,86 - recuo de 11,5% e alta de 4,5%, respectivamente, desempenhos piores do que em moeda brasileira.

Tulli, da Coinvalores, ainda pondera que os papéis da Vale aparecem como uma alternativa atraente ao investidor, em relação às ações da Petrobras, em meio ao momento conturbado enfrentado pela estatal. "É uma proteção, as ações da Vale tendem a ser menos voláteis. É um investimento mais tangível."

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

**Autor:** Por Stella Fontes e Renato Rostás | De São Paulo

**Título:** Siderúrgicas e químicas vão à Justiça contra corte do Reintegra

A reoneração de setores da indústria para bancar a redução dos preços do diesel, uma medida conquistada pelos caminhoneiros após uma greve de proporções nacionais, vai levar setores da economia à Justiça contra o governo federal. Ontem, o Instituto Aço Brasil revelou decisão de judicializar a questão assim que possível. A Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) resolve em reunião com advogados no dia 19 se recorre à via judicial.

O governo cortou a alíquota do Reintegra, programa de ressarcimento de resíduos tributários a exportadoras, de 2% a 0,1%, ao mesmo tempo que revogou o Regime Especial da Indústria Química (Reiq). Só para essas duas áreas da indústria mencionadas, entre custos adicionais e diminuições da receita, as perdas chegam a cerca de R\$ 1 bilhão.

Em entrevista coletiva, Marco Polo de Mello Lopes, presidente-executivo do Aço Brasil, disse que a siderurgia deve deixar de exportar R\$ 636 milhões por conta do fim efetivo do Reintegra. "Não há como abrir mão do Reintegra enquanto não houver reforma tributária", disse.

Para o presidente-executivo da Abiquim, Fernando Figueiredo, a revogação do Reiq representa um retrocesso e pode inviabilizar decisões que foram tomadas com a premissa de vigência do regime especial. O Reiq foi criado em 2013 para ampliar a competitividade do produto químico brasileiro, com desoneração de matérias-primas petroquímicas de primeira e segunda geração, e uma das grandes atingidas pela revogação é a Braskem, maior petroquímica do país.

Com o fim do benefício, o custo da indústria química subirá R\$ 300 milhões nos quatro últimos meses do ano. A partir de 2019, o impacto nas contas será de R\$ 900 milhões por ano. Pelo texto original, o Reiq garante crédito presumido de PIS/Cofins nas compras internas e importação de matérias-primas destinadas à indústria petroquímica e, na prática, reduz de 9,25% para 5,6% a alíquota de recolhimento. Esse percentual valeria para os anos de 2018 a 2021.

Conforme a Abiquim, a MP 836/2018, que revoga o regime especial e está em tramitação no Congresso, "representa, em termos práticos, o risco de fechamento de inúmeras plantas fabris, desestímulo à continuidade das operações das empresas e impacto direto na manutenção de empregos e na competitividade da indústria".

"Ou o governo toma a decisão de agregar valor ao petróleo e ao gás da União, ou a indústria química vai continuar no marasmo", afirmou Figueiredo.

De janeiro a abril, as fábricas do setor continuaram a operar com baixo nível de utilização da capacidade instalada, de 74% na média, quatro pontos percentuais abaixo do verificado um ano antes e aquém do índice exibido pela indústria global.

Lopes, do Aço Brasil, ainda informou que a greve dos caminhoneiros provavelmente reduzirá em R\$ 1,1 bilhão os ganhos da siderurgia no ano. Altos-fornos foram abafados ou funcionaram no mínimo possível de capacidade ocupada, laminações e aciarias foram paradas e despachos de produtos, atrasados. A tabela do frete mínimo publicada pelo governo, em resposta também aos caminhoneiros, teria potencial de retirar mais R\$ 3 bilhões se durar por 12 meses.

"Ainda acreditamos que pode haver um recuo do governo, mas se não, a tendência é judicializar", afirmou ontem Figueiredo, em entrevista coletiva.

Para a indústria de transformação, apesar de pontos positivos conquistados no mandato de Michel Temer, entre eles o teto dos gastos públicos, o corte nos juros e a reforma trabalhista, o governo errou em um processo de "abertura econômica" sem correção de assimetrias frente a outros países, além das mudanças nas regras de conteúdo local.

As entidades também classificam o do Reiq e a alíquota do Reintegra como a "transferência para a indústria do custo de medidas tributárias compensatórias". A mudança da taxa de juros de longo prazo (TJLP) para a TLP também foi criticada.

**MME / ASCOM .**