

**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: Em vizinhos, ‘colchão’ de preços tem déficit](#) ..... 90  
[Título: Orgão da concorrência cria grupo para monitorar preços do diesel](#) ..... 92

**O Estado de S. Paulo**

- [Título: Ministro já pediu renúncia de Temer](#) ..... 105

**Valor Econômico**

- [Título: Infraero tem 9 terminais sem combustível](#) ..... 164  
[Título: Mineradoras sinalizam retomada do investimento e cobram decreto](#) ..... 200  
[Título: Fabricante brasileiro ganha espaço entre as petroleiras mundiais](#) ..... 202

**Sumário**

- VEÍCULO: O Globo** ..... 6
- Título: Bomba retardada ..... 6  
Título: Jogo de empurra ..... 7  
Título: Fantasma de 2013 volta a assombrar Brasília ..... 9  
Título: Hora dos aproveitadores ..... 10  
Título: É urgente restabelecer o abastecimento ..... 11  
Título: Política de preços no alvo ..... 13  
Título: Normal, mas nem tanto ..... 17  
Título: Paralisação diminui os registros de roubos de cargas no Estado do Rio ..... 19  
Título: Greve provoca cancelamento de reservas em hotéis ..... 21  
Título: Lojistas comemoram aumento de vendas e serviços de reparo ..... 22  
Título: Caminhoneiros resistem ..... 23  
Título: Planalto terá de criar impostos para bancar redução do diesel ..... 24

Título: Diesel importado terá tributo .....	27
Título: Ministro diz que há 'infiltrados' entre os caminhoneiros.....	28
Título: Petrobras perde R\$ 126 bilhões em valor de mercado em uma semana.....	29
Título: PF abre 48 inquéritos para investigar envolvimento de empresários na greve .....	31
Título: 'Brasil vive em estado de indignação permanente' .....	32
Título: Paralisação reduz expectativas para o PIB.....	37
Título: Greve afeta de hemodiálise a venda de gás .....	39
Título: Novas exigências a cada hora .....	40
<b>VEÍCULO: Folha de S. Paulo .....</b>	<b>42</b>
Título: Cobrar o acordo .....	42
Título: Imoral, mas legal.....	43
Título: Urna escorregadia.....	44
Título: A vida dura do caminhoneiro.....	45
Título: Dançando à beira do abismo .....	47
Título: Obrigado, caminhoneiros .....	49
Título: QUASE PARANDO.....	50
Título: Transportadoras negam que paralisação seja um locaute .....	53
Título: Vaivém das commodities .....	55
Título: Os cinturões do governo.....	57
Título: Temer facilita entrega do petróleo, diz Marinho.....	59
Título: Caminhoneiros exigem mais do que R\$ 0,46 e pedem saída de Temer .....	61
Título: Cade abre investigação contra entidades do setor .....	63
Título: Aviação registra prejuízo diário de R\$ 50 milhões.....	64
Título: Postos rejeitam combustíveis após ameaça e violência em SP .....	66
Título: Alta de tributo deve compensar queda no combustível .....	68
Título: Protesto atinge economia em momento de recuperação frustrante .....	70
Título: Desabastecimento afeta até doações a vítimas de incêndio no centro de SP .....	71
Título: Fretados, vans e motoboys também fazem protestos .....	72
Título: A paralisação precisa acabar, não interessa a mim, ao Brasil, o caos .....	73
Título: Pré-candidato promete revogar multas, mas já apresentou projeto proibindo bloqueios.....	76
Título: Sem ração, aves apelam para o canibalismo, e mortandade preocupa .....	77
Título: Todas as 150 usinas de açúcar e álcool de SP param produção .....	78
Título: Reação de militares a protesto causa preocupação na cúpula do governo .....	80

Título: No RJ, caminhoneiros dizem que atos são pela saída de Temer .....	81
Título: Crise entra para a coleção de erros da área de inteligência do Planalto.....	82
Título: Direita pede 'Fora, Temer' e dá o tom da paralisação.....	83
Título: Quem aplaude método de caminhoneiros não gosta de democracia.....	85
Título: Ação da Petrobras cai mais 14%, e Bolsa afunda 4%.....	88
Título: Em vizinhos, 'colchão' de preços tem déficit .....	90
Título: Orgão da concorrência cria grupo para monitorar preços do diesel.....	92
<b>VEÍCULO: O Estado de S. Paulo.....</b>	<b>94</b>
Título: Trezentos militares já dirigem caminhões .....	94
Título: Brincando de golpe .....	96
Título: O ovo.....	97
Título: Fraqueza perigosa.....	98
Título: Confusão de causas.....	100
Título: Defesa nacional e garantia da lei e da ordem.....	101
Título: França usa crise para se tornar conhecido .....	103
Título: Ministro já pediu renúncia de Temer .....	105
Título: Movimento agora abraça pauta política.....	106
Título: Caminhoneiros que tentam voltar ao trabalho são hostilizados.....	108
Título: No WhatsApp, a força de líderes individuais.....	109
Título: Planalto identifica ao menos três movimentos 'infiltrados' na greve .....	111
Título: Com 'bolsa-caminhoneiro', imposto sobe .....	112
Título: Subsidiar não resolve .....	113
Título: Governo teme que movimento siga caminho de 2013 .....	114
Título: Petrobrás vale R\$ 115 bilhões a menos .....	115
Título: Rosto do governo, Marun é porta-voz de temas difíceis.....	117
Título: Em oito dias de greve, perdas de grandes setores já superam R\$ 34 bi .....	118
Título: Prefeito de São Paulo considera que estoques só duram até a noite de hoje .....	119
Título: Preço mínimo para frete é ruim, avalia Cade .....	120
Título: Quem paga a conta? .....	121
Título: Escolhas erradas e custosas .....	122
<b>VEÍCULO: Correio Braziliense.....</b>	<b>124</b>
Título: Governo cauteloso com o fim da greve .....	124
Título: Dirigente denuncia infiltração .....	127
Título: Mais imposto para subsidiar o diesel .....	128

Título: Senado acelera votação de projeto .....	130
Título: O fiel da balança.....	131
Título: Prisões ficam só no discurso .....	133
Título: País tem mais de 550 pontos de bloqueio.....	135
Título: Gasolina pode ficar ainda mais cara no DF .....	138
Título: Prejuízo diário de R\$ 50 milhões .....	140
Título: Paralisação programada .....	141
Título: Desabastecimento continua .....	142
Título: Inflação mais alta e PIB menor .....	143
Título: O último suspiro.....	144
Título: Incertezas podem deprimir investimentos no Brasil .....	146
Título: Petrobras perde R\$ 118 bilhões.....	150
Título: A vez do transporte ferroviário.....	151
Título: O Brasil quer tranquilidade .....	152
Título: Quem responde? .....	154
Título: O piloto sumiu? .....	155
<b>VEÍCULO: Valor Econômico.....</b>	<b>159</b>
Título: Greve já paralisa setores inteiros da produção .....	159
Título: Governo foi avisado de que demandas novas iriam dificultar desmobilização.....	162
Título: Infraero tem 9 terminais sem combustível.....	164
Título: Greve e bloqueios continuam, mesmo após oferta do governo .....	165
Título: Abcam e Planalto apuram infiltração de militantes .....	167
Título: Petrobras compensará fim do ajuste diário.....	168
Título: Custo do programa é alto e gera riscos para o cumprimento da meta fiscal .....	170
Título: Estados apontam perda de R\$ 700 mi com fim da Cide e pedem alternativas .....	171
Título: Crise deve fazer déficit primário encostar na meta.....	172
Título: Arrecadação cresce 7,8% reais, e tem 6ª alta seguida .....	173
Título: Situação institucional é grave e preocupa analistas .....	175
Título: Em carta, Petrobras faz apelo contra paralisação planejada por petroleiros .....	177
Título: França tenta ganhar espaço ao buscar negociações com grevistas do Estado .....	178
Título: Pesquisador considera movimento mais perigoso que protestos de 2013.....	179
Título: Causa de caminhoneiros teve simpatia de transportadoras .....	182
Título: Medidas provisórias podem caducar às vésperas da eleição .....	184
Título: Agronegócio defende a lei de oferta e demanda .....	186

Título: Na semana do protesto, preço do diesel subiu 5% .....	187
Título: Senado dá regime de urgência à desoneração.....	188
Título: Governo enfraquecido preocupa empresários.....	189
Título: Exportação de petróleo dos EUA é recorde e afeta preço .....	192
Título: Rússia e Arábia Saudita querem estabilizar a cotação da commodity .....	193
Título: Governo faz todas as concessões e greve não acaba .....	195
Título: Privatização da Eletrobrás e a desindustrialização .....	196
Título: Minério e combustíveis aceleram IGP-M em maio.....	199
Título: Mineradoras sinalizam retomada do investimento e cobram decreto .....	200
Título: Fabricante brasileiro ganha espaço entre as petroleiras mundiais .....	202
Título: Alta no preço do barril traz esperança para fornecedores.....	205
Título: PetroRio aumenta em 35% a produção do campo de Polvo .....	208
Título: Curtas.....	209
Título: MP 814 vai focar na solução para o risco hidrológico .....	209
Título: Acordo da Odebrecht precisa da Petrobras.....	211
Título: Siderurgia perde R\$ 9 bi em valor de mercado com greve.....	213
Título: Crise dos combustíveis ameaça cenário otimista para a bolsa.....	215
Título: Greve pode pressionar retomada do crédito .....	217
Título: Greve dos caminhoneiros não afeta rumo da Selic, diz Ilan.....	219

**VEÍCULO:** O Globo**Seção:** Colunas**Autor:** Miriam Leitão**Título:** Bomba retardada

O próximo governo assumirá tendo que cortar R\$ 30 bilhões e, além disso, terá que aumentar o diesel ou encontrar nova solução. Toda a complexa engenharia para reduzir menos de meio real no preço do litro do diesel não pode ser mantida no ano que vem porque não há espaço para mais este gasto. E para este ano foi preciso inventar inúmeras saídas fiscais e tributárias.

Quem for eleito herdará um aumento de despesas obrigatórias de R\$ 74 bilhões, a maior parte disso Previdência e salário do funcionalismo. O problema é que o espaço para elevação de gastos é de R\$ 40 bilhões. Por isso, o novo governo terá que abrir os trabalhos cortando outras despesas no valor em torno de R\$ 30 bi. Ao lado disso, receberá a bomba do reajuste do diesel, porque o gasto extra de R\$ 9,5 bilhões será suficiente apenas para o subsídio ao diesel este ano.

No oitavo dia de greve do setor de transporte de carga, o governo já havia cedido tudo o que fora pedido, ainda havia paralisação e o país vivia os efeitos da desorganização do abastecimento. A esperança ontem cedo era que o setor de inteligência do governo estivesse certo. Eles detectaram uma melhora no tom das lideranças mais radicais a partir da madrugada e avisaram o governo. Durante o dia, no entanto, a situação se manteve tensa, ainda que com alguns pequenos avanços. No fim do dia, a Polícia Rodoviária Federal admitia haver 594 pontos de bloqueios.

Os caminhões-tanque escoltados foram para aeroportos e serviços essenciais, mas segundo uma fonte do governo não conseguiam atender mais do que 5% da necessidade do país. A situação permanece crítica, portanto. E, mesmo quando o movimento acabar, o próprio governo admite que levará dias até que o país esteja normalizado.

Para tentar encerrar o movimento dos transportadores de carga, que envolveu os caminhoneiros autônomos e as empresas do setor, o governo fez uma engenharia fiscal e financeira complexa. Uma MP está criando um programa de subvenção. O dinheiro veio de um remanejamento: parte de uma arrecadação extra que houve no ano e outra parte de uma reserva feita para capitalização de estatais, que não ocorrerá. Mas para que esses recursos possam ser usados, é preciso que o Congresso aprove o crédito extraordinário pedido pelo governo. Mesmo assim não é suficiente. Será preciso aprovar o projeto de reoneração. Se

e quando for aprovado não será o bastante e por isso o Ministério da Fazenda estava ontem preparando outros cortes.

O governo precisou fazer toda essa ginástica para pôr de pé o subsídio ao diesel. Além disso, criará um imposto de importação flexível, que subirá quando o preço externo cair e será reduzido quando o preço externo estiver subindo. Essa é mais uma das medidas necessárias para manter essa nova política. A preocupação é com a possibilidade de o preço externo cair abaixo do preço fixo no Brasil. Neste caso, o importador independente poderia trazer o produto mais barato e distorcer o mercado. O governo confirmou o que foi publicado aqui na coluna: a compensação financeira será paga à Petrobras e a qualquer importador do diesel. Um quarto do mercado é abastecido com importação.

Por enquanto está preservada a política de preços da Petrobras. Mas para tornar realidade esse desconto será necessário mover mundos e fundos, subverter leis econômicas e abandonar o projeto de reduzir a enorme conta de subsídios e incentivos fiscais. No mercado não se confia no futuro dessa política e é por isso que a ação da Petrobras já caiu 34%, reduzindo em R\$ 126 bilhões o valor de mercado da empresa, segundo a Economática.

O Brasil nos últimos anos acentuou sua escolha pelo transporte de carga através de caminhão a diesel. Um erro duplo: caminhão e diesel. Nas outras greves, como a de 2013, na esteira das manifestações contra o governo Dilma, ficou claro o quanto o país é vulnerável. O mundo caminha na direção de reduzir a dependência do petróleo. Recentemente num estudo feito pela OCDE, o Brasil foi aconselhado a aumentar o imposto sobre os combustíveis fósseis. E ele agora está fazendo exatamente o contrário. O sofrimento do país nos últimos dias tem sido imenso. Ele mostra, uma vez mais, como temos sido insensatos nas nossas escolhas coletivas.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Lydia Medeiros

**Título:** Jogo de empurra

## Poder em Jogo

Governadores de 13 estados, a maior parte candidatos à reeleição, decidiram que não vão abrir mão de um real sequer da arrecadação de ICMS sobre os combustíveis. Minas, Bahia, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Sergipe, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Maranhão, Rondônia e Distrito Federal não pretendem pagar a conta da crise que ajudaram a criar com a alta taxação sobre o diesel e a gasolina. A quatro meses da eleição, querem empurrar o problema

para o governo federal — que repassará a fatura aos contribuintes, com aumento de impostos, como já antecipou o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia.

### Cara de paisagem

Alguns governadores querem preservar, além do caixa, a popularidade. Em Minas, o governo de Fernando Pimentel (PT) só se refere à “crise de abastecimento provocada pelo governo federal”. Em São Paulo, Márcio França (PSB) aderiu ao bordão *#somostodoscaminhoneiros* em suas redes sociais. Outros, como o petista Wellington Dias, do Piauí, limitam-se a declarar em seus perfis que estão garantindo os serviços básicos à população.

### Mudança de tom

Quando assumiu a Casa Civil do governo Lula, em 2003, José Dirceu, hoje preso, dedicou fartos elogios ao antecessor, Pedro Parente, que ocupara a pasta no governo Fernando Henrique Cardoso. Disse que ele dera “um exemplo a todos os servidores públicos”: “Aprendi a admirar e a respeitar o ministro Pedro Parente. Primeiro, pelo seu caráter, pelo espírito público e pela dedicação no processo de transição.” Agora, petistas exigem a demissão de Parente do comando da Petrobras. Culpam o executivo pelos reflexos da crise iniciada na gestão do partido, com uma década de preços represados na empresa: “Por que não tira o Pedro Parente? Tem que ter coragem. O Pedro Parente vai ficar lascando a vida do povo brasileiro”, discursou ontem a deputada Benedita da Silva (RJ).

### Alternativas à mesa

A União Brasileira de Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio) propôs que o governo libere a venda de biodiesel puro (B100) e a comercialização do óleo vegetal fora dos leilões oficiais de comercialização, que ocorrem a cada dois meses. A Ubrabio sustenta que, se o governo liberar o uso do biodiesel puro, o valor do combustível poderá cair em R\$ 0,50 a cada litro nos estados do Centro-Oeste, por exemplo. A redução é 16 vezes maior que o impacto previsto com a retirada da Cide do preço do diesel. Hoje, o percentual de mistura do biodiesel é de 10%. A indústria do biodiesel opera hoje com uma capacidade ociosa de 50%, afirma a entidade. O assunto será discutido hoje, em comissão geral na Câmara.

### Mobilização permanente

Depois de fecharem os parques administrados pelo Instituto Chico Mendes de Biodiversidade (ICMBio), os funcionários da entidade continuam trabalhando contra a indicação de Caio Tavares para a presidência do órgão. Os servidores conseguiram a adesão de 32 mil pessoas a um abaixo-assinado virtual contra o

“loteamento político”. Tavares é um dirigente do Pros sem experiência na área de meio ambiente.

### Oportunidade na crise

Diante das perdas generalizadas na indústria e no comércio com a greve dos caminhoneiros, em Brasília houve quem visse uma chance de negócio na crise. Ontem, na Esplanada, um ambulante já tinha a banca armada com camisas e bandeiras do Brasil à espera de eventuais manifestantes.

Com Amanda Almeida

**VEÍCULO: O Globo**

**Seção: Colunas**

**Autor: Bernardo Mello Franco**

**Título: Fantasma de 2013 volta a assombrar Brasília**

Em 2013, começou com o reajuste das passagens de ônibus. Os protestos tomaram as ruas, os políticos revogaram o aumento, mas os manifestantes se recusaram a voltar para casa. “Não é só por 20 centavos” virou o novo mote dos descontentes. O movimento cresceu e adotou outras bandeiras, do combate à corrupção ao cancelamento da Copa do Mundo. O fantasma de uma nova onda de revoltas passou a assombrar o meio político. Era o que se ouvia ontem em Brasília, diante dos sinais de que a crise de abastecimento pode se prolongar. O governo prometeu até o que não podia, mas não conseguiu acabar com a mobilização. “Não era só pelos 46 centavos”, parecem gritar os caminhoneiros que continuam parados.

O Planalto pensou que liquidaria a greve ao reduzir o preço do diesel. Não funcionou, e os piquetes resolveram diversificar a pauta. Agora ensaiam uma rebelião contra o sistema político e cobram a saída de Michel Temer. A extrema-direita tenta assumir o comando e espalha faixas a favor de uma “intervenção militar”, leia-se golpe. “Não é o caminhoneiro mais que está fazendo greve. Tem um grupo muito forte de intervencionistas aí”, contou o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros, José da Fonseca Lopes. “São pessoas que querem derrubar o governo”, acrescentou. O Planalto dá sinais de que continua perdido. Temer diz apostar no diálogo, mas já tentou endurecer com os grevistas. Na sexta-feira, prometeu usar o Exército para desbloquear rodovias. No fim de semana, falou em prender empresários que estimulam a paralisação.

As duas ameaças não saíram do plano da bravata. Ontem o presidente tentou apelar a forças mais elevadas. “Se Deus quiser, logo superaremos”, disse. Por via

das dúvidas, ele transformou mais um pastor evangélico em ministro. O deputado Ronaldo Fonseca, da Assembleia de Deus, assumiu a Secretaria-Geral da Presidência. Ainda não é possível saber se estamos diante de um novo 2013. O movimento não tem hierarquia clara, e os grupos se organizam e desorganizam em centenas de grupos de WhatsApp. Uma das poucas certezas é que os políticos voltaram a ficar à deriva. À noite os líderes partidários falavam em fazer novas concessões, mas não sabiam ao certo com quem negociar.

**VEÍCULO:** **O Globo**

**Seção:** Colunas

**Autor:** Merval Pereira

**Título:** Hora dos aproveitadores

As pesquisas já começam a registrar uma queda no apoio da população à assim chamada greve dos caminhoneiros, que teve uma participação clara das grandes transportadoras, e agora parece estar sendo sequestrada por grupos políticos, tanto da direita quanto da esquerda.

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, disse que pessoas “que querem derrubar o governo” continuam a greve, não os caminhoneiros, com “ameaças de forma violenta”. A Polícia Federal também está investigando agentes políticos infiltrados entre os grevistas, que já deveriam ter voltado ao trabalho depois que o governo atendeu todas as reivindicações da classe e mais as dos patrões. A Medida Provisória 832, que cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, estabelece a tabela mínima para o frete, que será definida por representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas e de transportadores autônomos.

Para a fixação dos preços mínimos serão considerados os custos do óleo diesel e dos pedágios. A MP 831 define que a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) contratará transporte rodoviário de cargas, com dispensa do procedimento licitatório, para até 30% da demanda anual de frete da empresa. Essa medida favorece mais as grandes transportadoras do que os caminhoneiros autônomos. Aos pequenos, sobram os carretos sem grandes distâncias. Eles não participam das grandes operações tipo Conab, dizem especialistas, ficando como meros coadjuvantes. Assim como a desoneração das folhas de pagamento também não beneficiam os autônomos, que não têm empregados.

Na verdade, o que teria que aumentar é o frete, dizem os especialistas, pois como a oferta de caminhões está maior, devido aos incentivos concedidos nos governos Lula e Dilma para a compra dos veículos, há uma natural tendência de

baixa do valor dos fretes. Não há controle de preços no frete. O que os transportadores querem é uma proteção oficial para manter seus lucros. Se o preço for estabelecido pelo governo, a qualidade, a pontualidade, o serviço em si não precisarão melhorar.

Os petroleiros liderados pela Central Única dos Trabalhadores (CUT), o braço sindical do PT, procuram aproveitar o vácuo da greve dos caminhoneiros que está terminando para politizar a situação com uma greve marcada para o feriadão que se avizinha. O fato é que se dizia que, se Lula fosse preso, o país pararia. O próprio ex-presidente, no discurso de despedida no Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, orientou que as paralisações de estradas com pneus queimados continuassem, assim como invasões pelo MST e MTST. Não aconteceu nada de mais importante além do acampamento em frente à sede da Polícia Federal em Curitiba, já desmobilizado para alegria dos vizinhos, que não serão mais acordados com um “bom dia” gritado pelo megafone.

E talvez até mesmo Lula esteja aliviado. Durante a greve dos caminhoneiros, que realmente pararam o país, não houve um “Lula Livre” sequer entre os grevistas. Ao contrário, houve, mesmo minoritários, apelos por intervenção militar. À medida que as demandas estão sendo atendidas, a possibilidade de aproveitamento político do movimento vai caindo, e fica mais fácil verificar quem está se aproveitando da situação de fragilidade do governo para fazer ação política. O governo ficou mais abalado em sua credibilidade do que já estava, é verdade, e errou feio, do início ao fim, mas, a pouco mais de quatro meses da eleição, e como não estamos no parlamentarismo, não tem sentido pedir a renúncia do presidente e eleições antecipadas.

Da mesma maneira que não cabia a campanha de eleições já quando Dilma caiu e Lula ainda estava livre. Puro oportunismo político. A não ser que se queira instalar o caos político no país. Nesse caso, a extrema direita e a extrema esquerda estão unidas, com o mesmo objetivo, a tomada do poder, evidentemente com motivos diferentes.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Editorial

**Autor:**

**Título:** É urgente restabelecer o abastecimento

O momento da greve de caminhoneiros é de se estabelecer a máxima prioridade para a cadeia de abastecimento voltar a funcionar sem obstáculos. É a única alternativa aceitável depois que o governo concordou com todas as reivindicações do setor, incluindo de empresas que atuam nos bastidores do movimento. Na entrevista concedida por autoridades no início da tarde de

ontem, o ministro Eliseu Padilha se referiu a “infiltrações” entre caminhoneiros. Era previsível que grupos políticos tentassem se aproveitar da crise, para insuflar a radicalização e ampliar os problemas que a população enfrenta, inclusive com risco de vida para pacientes em hospitais e emergências. Uma forma especialmente irresponsável de tentar atingir o governo Temer. Enquadra-se neste cenário a ameaça de greve de petroleiros, uma iniciativa de evidente objetivo político- partidário.

Mas não há nada que a Constituição e o arcabouço legal de forma ampla não prevejam. O Estado tem instrumentos legais para gerenciar situações como esta. O ponto-chave é que muito foi concedido, a um custo financeiro estimado em quase R\$ 10 bilhões, a ser arcado por toda a sociedade. Deve-se lembrar que a União continua a acumular déficits anuais pesados. Para este ano, sem incluir o custo da dívida, R\$ 159 bilhões. Mais esta despesa terá de ser bancada pela sociedade. A garantia de preço fixo do diesel durante períodos predeterminados, o aceno de transporte pelos autônomos de parte da carga gerada pela Conab, de desconto para caminhões em pedágios e até de preço mínimo para frete consagram retrocessos graves. Na prática, volta-se aos congelamentos, à reserva de mercado, ao controle de preços e até à insegurança jurídica, com o rompimento unilateral de contratos assinados por concessionárias de estradas.

É preciso haver ações de redução de danos, para que não se repitam movimentos que usem a população como refém para vergar o governo. A classe política está convocada a atuar no apaziguamento geral. Compreende-se a impossibilidade de os caminhoneiros gerenciarem a vida sem um mínimo de previsibilidade na fixação do preço do diesel. É correta a política de preço real da Petrobras, sem permitir que a estatal subsidie o consumidor. Foi assim, no governo Dilma, que a empresa acumulou perdas de dezenas de bilhões de reais, uma conta que cedo ou tarde seria apresentada ao Tesouro. Com o peso da corrupção, causa do superfaturamento de contratos, a Petrobras virtualmente quebrou. O acordo com os caminhoneiros transfere para o Tesouro o resarcimento da empresa quando os custos (cotação do petróleo e câmbio) suplantarem os preços na bomba.

Pode-se apagar um incêndio na emergência, mas este não é um modelo aceitável. Mesmo que sejam necessários ajustes na política de realismo tarifário, é crucial que se preserve a filosofia de concorrência no mercado de combustíveis, e de custos transparentes na estatal. Se o mercado de distribuição está oligopolizado, há organismos de Estado que tratam do problema. Não devem faltar interessados em atuar neste ramo de negócios. O mesmo vale para o refino, e para isso a estatal precisa continuar seu projeto de atrair novos investidores em refinarias. Há um extenso balanço a ser feito de tudo, até para o aprendizado no gerenciamento dessas situações, sempre

dentro dos marcos da democracia. É essencial, no lado dos manifestantes, saber o momento de recuar, mais ainda quando se constata que a greve foi vitoriosa.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** O País

**Autor:**

**Título:** Política de preços no alvo

Pré-candidatos condenam variação diária dos combustíveis praticada pela Petrobras

1 Qual a sua posição sobre a greve dos caminhoneiros? Contra ou a favor?

2 Que medidas tomaria para acabar com a paralisação?

3 Na sua visão, qual deve ser a política de preços da Petrobras?

RIO, BRASÍLIA E SÃO PAULO - No oitavo dia da greve dos caminhoneiros, polarizada entre críticos e apoiadores, pelo menos um consenso surgiu entre os pré-candidatos à Presidência: postulantes dos mais diversos perfis ideológicos defendem que os preços praticados pela Petrobras nos combustíveis deixem de flutuar diariamente, como acontece hoje. A tarifa do diesel foi reduzida em R\$ 0,46 por 60 dias, em uma tentativa do governo de atender às reivindicações e encerrar as manifestações. Depois deste prazo, o preço será revisado mensalmente, mas não houve mudança na política em vigor para a gasolina e o etanol. O GLOBO enviou ontem as mesmas perguntas sobre o movimento grevista e a formulação do preço dos combustíveis para os nove principais pré-candidatos. Com pequenas diferenças de método na forma de aplicação, a alteração na política de preços foi defendida por nomes alinhados à esquerda, como o ex-ministro Ciro Gomes (PDT) e a ex-deputada federal Manuela D'Ávila (PCdoB), e à direita, casos do ex-governador Geraldo Alckmin (PSDB) e do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM).

Os ex-ministros Henrique Meirelles (PMDB) e Marina Silva (Rede), o líder do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST), Guilherme Boulos (PSOL), e o senador Álvaro Dias (Podemos-PR) também se posicionaram contra as mudanças diárias no valor dos combustíveis. O pré-candidato Jair Bolsonaro (PSL) foi o único a não responder aos questionamentos da reportagem, mas já se posicionou sobre a greve e as tarifas implementadas pela Petrobras em outros momentos. A solução proposta por Alckmin, Meirelles e Manuela para evitar a volatilidade nos preços é semelhante: a criação de uma espécie de “poupança” que permita à Petrobras não repassar para o consumidor final toda elevação excessiva no preço do barril do petróleo, como acontece atualmente em função da queda na produção da Venezuela e nas tensões envolvendo o Irã. Alckmin apelidou o mecanismo de “colchão tributário” — Manuela chamou de

“Fundo de Compensação”, enquanto Meirelles citou o “Fundo de Estabilização”. Já Ciro, que chamou a atual formulação de preços de “perversa”, foi mais genérico na solução e defendeu “uma política que fortaleça a Petrobras”. Álvaro Dias e Rodrigo Maia defenderam a queda nos preços pela via da redução de impostos.

#### BOLSONARO: PROJETO PARA PUNIR BLOQUEIO

Já Bolsonaro, outro que já criticou a política de preços, tem oscilado entre a defesa dos caminhoneiros e a crítica aos bloqueios nas estradas. Em 2016, o presidenciável apresentou um projeto de lei que criminaliza, com penas de 1 a 3 anos de prisão, a interdição de vias por manifestantes. O texto tipifica como crime a obstrução de via pública, definida como “impedir ou dificultar o trânsito de veículos e pedestres, sem autorização prévia da autoridade competente”. A proposta do deputado foi noticiada ontem pelo jornal “Folha de S. Paulo”. Segundo cientistas políticos, a crise provocada pela greve dos caminhoneiros é desafiadora para os candidatos, que podem ser acusados de omissos caso não se manifestem. Ou desagradar uma parcela da sociedade a depender da opinião divulgada. — Acredito que a população tende a ficar cansada do candidato que fala, mas não diz nada. Talvez, numa situação crítica como essa, seja melhor falar a verdade e ter um posicionamento contundente sobre o que pretende fazer para evitar que uma situação dessa volte a acontecer — analisa o cientista político Carlos Mello, do Insper. (Eduardo Bresciani, Igor Mello, Jussara Soares, Marco Grillo e Tiago Dantas)

Marina Silva (Rede)

1. A greve dos caminhoneiros é mais uma demonstração da insatisfação generalizada de milhões de brasileiros contra os serviços públicos precários. 2. Precisamos debater a infraestrutura logística, como a diversificação da matriz energética, o suporte adequado ao transporte rodoviário e modais alternativos.
3. A Petrobras definiu uma política de preços fora da realidade. Não é possível esse repasse automático ao trabalhador. O câmbio responde a conjunturas de curtíssimo prazo, e o preço dos combustíveis não pode seguir essa lógica. Há margem para absorver variações momentâneas do dólar, pois apenas uma parte do petróleo consumido no país é importada.

Ciro Gomes (PDT)

1. Tenho alertado sobre a política de preços da Petrobras desde 2016. Era uma crise anunciada e a justa manifestação dos caminhoneiros é um reflexo dela. Lamento apenas que o custo esteja sendo pago pela população brasileira, que não tem culpa. 2. Se eu fosse o presidente, não teria deixado as coisas chegarem a tal ponto. Primeiro, porque não adotaria esta política de preços.

Segundo, porque manteria diálogo permanente com a sociedade, na qual estão os caminhoneiros. 3. Uma política que fortaleça a Petrobras e que reverta em benefícios para a população. Jamais espetar nas costas dos caminhoneiros e do povo o desejo de lucro dos poucos acionistas minoritários.

Manuela D'Avila (PCdoB)

1. Nossa posição histórica sempre foi defesa das manifestações dos trabalhadores. A pauta dos caminhoneiros autônomos é justa. 2. Não deixaríamos que a situação atingisse o ponto que atingiu porque haveria negociação prévia e mediação permanente. 3. A estratégia é reativar o Plano de Investimentos da Petrobras para aumentar a produção e nos deixar menos dependentes da volatilidade do mercado externo. Minha proposta é aumentar os investimentos públicos em refinarias. No período de transição até o aumento do número de refinarias, nossa proposta é criar um Fundo de Compensação para dar sustentação em caso de volatilidade do preço do barril do petróleo.

Guilherme Boulos (PSOL)

1. A greve é um instrumento legítimo dos trabalhadores. É preciso separar o joio do trigo: de um lado, o legítimo protesto de caminhoneiros; de outro, donos de transportadoras barganhando isenções fiscais e oportunistas de extrema direita defendendo uma intervenção militar. 2. Não permitiria que a Petrobras praticasse essa política de desmonte que só atende aos interesses dos acionistas. 3. Empresa pública tem responsabilidade social. Se a Petrobras operasse com a capacidade total de refino e deixasse de exportar petróleo e importar derivados, a crise teria sido evitada, porque o preço não teria ficado refém das variações do dólar.

Geraldo Alckmin (PSDB)

1. Todos os trabalhadores têm direito de manifestação, mas o direito de um termina onde começa o direito do outro. Nenhuma pauta, por mais justa que seja, pode parar o Brasil. 2. O primeiro caminho é sempre o diálogo. É preciso esgotar o diálogo até o último momento. E, no caso de intransigência, a aplicação da lei. 3. O ideal teria sido negociar com a Petrobras reajustes mensais, para garantir alguma previsibilidade aos consumidores de diesel. Além disso, em vez de zerar a alíquota do PIS-Cofins por 60 dias, que é uma solução provisória, teria sido melhor criar um colchão tributário, com alíquotas máxima e mínima que seriam adotadas em momentos de choque de preço.

Álvaro Dias (Podemos)

1. Fui favorável à greve dos caminhoneiros por entender que chegaram ao limite. O governo não teve a capacidade de se antecipar aos fatos e acabou

obrigando os caminhoneiros à paralisação. 2. Se fosse eu o presidente não chegaríamos a esse impasse, porque nos anteciparíamos aos fatos e evitaríamos a crise. 3. Primeiramente revogaria o decreto do presidente Temer que autoriza a Petrobras a promover reajustes quase que diários em razão da flutuação do preço do petróleo internacionalmente. Países produtores praticam preços locais em defesa de sua população. A reforma tributária seria o mecanismo mais adequado para a redução de preços.

Henrique Meirelles (MDB)

1. É inaceitável que, além dos problemas graves e reais dos preços do petróleo e derivados, haja um componente político-ideológico e empresarial nessa aliança de entidades politicamente engajadas com empresas transportadoras. 2. Já foram tomadas medidas que enfrentam os problemas levantados pelos grevistas e, portanto, isso deve ser seguido pela aplicação da lei e da ordem. 3. Para trazer equilíbrio e reduzir a volatilidade do preço, é necessário criar espaço para um fundo de estabilização que absorva eventuais oscilações das cotações internacionais. Este fundo não deve ser deficitário. Ele pode ser capitalizado sempre que houver queda dos preços do petróleo.

Rodrigo Maia (DEM)

1. A greve dos caminhoneiros é legítima, mas neste momento passou de todos os limites toleráveis: deixou de ser um movimento de reivindicação, legítimo no mundo das relações de trabalho, e se converteu num grande problema para todo o país. É inegável que houve uma escalada no preço dos combustíveis, isso impactou o diesel e se espalhou pela cadeia do sistema rodoviário de carga. 2. Maior previsibilidade nos preços do combustível e zerar Cide e Pis/Cofins do diesel. 3. Deveria existir um prazo de reajuste de 60 dias, no qual seria apurado o saldo e o ajuste se faria com a redução do PIS/Cofins. O melhor caminho é usar os impostos regulatórios.

Jair Bolsonaro (PSL)

1. Bolsonaro não respondeu às perguntas do GLOBO. Na sexta-feira, em vídeo publicado nas redes sociais, ele parabenizou os caminhoneiros, mas pediu para não bloquearem estradas, tática adotada pelo movimento grevista. Em outro momento, ele disse que fechar rodovias era “extrapolar” e tornava a situação inegociável. Depois, amenizou o tom e defendeu a revogação de multas impostas a caminhoneiros. 2. Na semana passada, ele disse que “quem tem que dar solução é o governo”. 3. Em vídeo, ele afirmou que “acompanhar o preço internacional com minoria entrando (através de importações) aqui é mau-caratismo, no mínimo”.

**VEÍCULO:** O Globo**Seção:** Rio**Autor:** Antônio Werneck, Gilberto Porcidonio, Pedro Zuazo e Selma Schmidt**Título:** Normal, mas nem tanto

Ônibus devem voltar hoje; universidades e hospitais vão demorar a entrar no ritmo

O “feriado extraoficial” que o oitavo dia de greve consecutivo dos caminhoneiros impôs ao calendário dos cariocas deixou, ontem, as ruas do Rio desertas. Com 635 mil alunos da rede municipal sem aulas, universidades de portas fechadas, atividades suspensas no Tribunal de Justiça e uma série de serviços funcionando precariamente porque funcionários não conseguiram chegar ao trabalho, muita gente optou por ficar em casa. Mas, se depender da prefeitura, ninguém vai emendar a folga forçada com o feriadão do Corpus Christi, que começa na quinta-feira. A expectativa é que o Rio comece a voltar hoje ao ritmo normal. Segundo a administração municipal, a cidade amanhecerá nesta terça-feira com a frota completa de ônibus nas ruas — ontem, só 45% dos coletivos circulavam. O serviço de BRT, que chegou a ter apenas 22% dos veículos em operação durante a tarde, também deverá ser restabelecido integralmente. A previsão é que as linhas intermunicipais, pelo menos as que trafegam na Região Metropolitana, voltem a funcionar sem problemas.

Durante uma entrevista coletiva no Centro de Operações Rio (COR), o secretário da Casa Civil, Paulo Messina, e o presidente do sindicato Rio Ônibus, Cláudio Callak, disseram que o abastecimento dos coletivos foi normalizado depois que, sob escolta policial, cerca de um milhão de litros de combustível foi transportado da Reduc, refinaria em Duque de Caxias, para as garagens das empresas do setor. — O COR, com a Secretaria estadual de Segurança, conseguiu garantir diesel suficiente para o retorno de 100% das linhas de ônibus no município, dos intermunicipais, pelo menos na Região Metropolitana do Rio, e do BRT. A partir desta madrugada, tudo já estará normalizado. A cidade volta a funcionar plenamente a partir de amanhã (hoje) — garantiu Messina na coletiva, da qual o prefeito Marcelo Crivella não participou.

#### LIBERAÇÃO DE HORÁRIO PARA CARGA E DESCARGA

Segundo o secretário da Casa Civil, crianças e adolescentes das 1.537 unidades da rede municipal vão voltar às aulas hoje. E a prefeitura atendeu a um pedido da Fecomércio-RJ e vai suspender, provavelmente por dez dias, as restrições de horários de carga e descarga para caminhões. O objetivo é facilitar a normalização do abastecimento na cidade. Pelas regras atuais, em várias áreas, veículos de grande porte não podem circular das 6h às 10h e das 17h às 21h. —

Mesmo com o anúncio do fim da greve feito pelo governo, a retomada dos serviços não será imediata, mas é preciso os produtos cheguem o quanto antes para os consumidores — afirmou, em nota, Antonio Florêncio de Queiroz Júnior, presidente da Fecomércio-RJ.

O desafio de voltar à normalidade ainda é grande — e não só nas lojas e supermercados. Para poupar combustível, as barcas que fazem a ligação Rio-Niterói vão operar hoje e amanhã com intervalos de 20 minutos — o dobro do habitual —, nas viagens em horário de rush (das 6h30m às 10h e das 16h30m às 20h10m). Nos demais períodos e na sexta-feira, os embarques serão a cada 30 minutos. O serviço não funcionará na quinta-feira e no fim de semana. Alegando problemas de locomoção de estudantes e servidores, e também de segurança, universidades como UFRJ, UFF, Rural e UniRio decidiram manter as atividades suspensas até sábado. O mesmo acontece no Colégio Pedro II e no Cefet, ambos federais.

#### HOSPITAIS SEM INSUMOS E POUPANDO COMIDA

O setor de saúde também vem sentindo os efeitos da greve, e pode demorar a se recuperar. O Hospital Gaffrée e Guinle, referência no atendimento a pacientes soropositivos, enfrenta uma situação inusitada. Como a empresa responsável pelo recolhimento de lixo suspendeu as atividades por falta de combustível, a unidade completou ontem cinco dias com detritos acumulados. Não havia, segundo o site de notícias G1, risco de contaminação, mas o mau cheiro incomodava pacientes e funcionários. Situação mais grave vive o Hospital Geral de Nova Iguaçu (Hospital da Posse), um dos principais da Baixada Fluminense. Setenta e um pacientes deixaram de ser operados desde sábado. A previsão é que as cirurgias eletivas (programadas) sejam retomadas somente a partir de amanhã. Ontem, o Hospital Getúlio Vargas passou por problema semelhante — somente os procedimentos de emergência foram realizados. No Hospital dos Servidores do Estado, a greve atingiu os insumos.

De acordo com relatos de pacientes e funcionários, desde a última quarta-feira está faltando dipirona, morfina, soro e gaze. A contadora Greice Kelly, moradora de São João de Meriti, acompanha as dificuldades do hospital junto a uma avó, internada por causa de uma infecção urinária que se agravou: — Já tem uma semana que eles estão com esse problema, e nem roupa de cama estão trocando mais. Se a pessoa se suja, eles trocam uma vez no dia e olhe lá. Está uma vergonha. Na rede municipal, o fornecimento de insumos, segundo Paulo Messina, também foi prejudicado e, por isso, apenas cirurgias de emergência estão mantidas nos hospitais. Ontem, o atendimento aos pacientes foi suspenso por falta de pessoal. Segundo a Secretaria municipal de Saúde, cerca de 30% dos profissionais de hospitais não conseguiram chegar ao local de trabalho. O órgão

admitiu que teve que fazer adaptações na alimentação de pacientes, acompanhantes e funcionários. No Miguel Couto, a mudança foi logo percebida.

— Reduziram a quantidade de comida dos acompanhantes. Mas é melhor ter menos do que faltar. Racionaram para não acabar o estoque — conformou-se Liliana da Silva, que acompanha o filho de 12 anos, internado desde o último dia 17 com uma bactéria nos rins. Mesmo com dificuldades de locomoção, a aposentada Inês Xavier, de 84 anos, saiu de Duque de Caxias com sua filha para fazer um exame de cintilografia do miocárdio no Hospital Clementino Fraga Filho, da UFRJ, na Ilha do Fundão. Porém fez a viagem à toa. Não havia quem pudesse operar a máquina, muitos funcionários faltaram. A idosa voltou para casa sem realizar o exame que mapeia problemas no coração, de carona com um amigo da família que ainda tinha gasolina. — Sempre tem esse exame aqui, mas hoje faltou gente. Fiquei triste, mas sempre fui bem tratada no hospital — disse Inês. Os hospitais também torcem para que a falta de sangue e hemoderivados seja logo resolvida.

No Federal de Bonsucesso, os baixos estoques de sangue já ameaçam cirurgias eletivas. A crise é tão grave que o HemoRio fez um apelo por doações, em uma rede social, sob o título “urgente”. Até as 10h de ontem, foram registradas apenas 30 doações no local, contra as 250 feitas, em média, pela manhã. No Hematologistas Associados, que atende mais de 20 hospitais particulares, os estoques estão baixos. Para sangue com RH negativo, há apenas uma bolsa do tipo B, duas do A e duas do O. — Nossa receio aumenta nesta terça-feira — afirmou Luiz Amorim, diretor do HemoRio, lembrando que, nos feriados, normalmente caem as doações. (Colaboraram Geraldo Ribeiro e Dayana Resende)

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Rio

**Autor:**

**Título:** Paralisação diminui os registros de roubos de cargas no Estado do Rio

Segundo aplicativo de empresa, foram 41 ocorrências na semana passada

Os roubos de cargas diminuíram após o início da greve dos caminhoneiros, que afeta o Brasil inteiro desde a semana passada. Dados do aplicativo Roubos de Carga, desenvolvido pela empresa de segurança QG Security, mostraram que, de 20 a 26 de maio, foram registradas 41 ocorrências deste tipo. Nos mesmos dias de abril deste ano, tinham sido 67. O programa reúne informações de empresas de logística e de usuários, principalmente no Estado do Rio. O CEO da QG Security, Davidson Veiga, disse que, em conversas com executivos do setor, ficou claro que houve redução neste tipo de crime na última semana. — O

aplicativo, que temos há quase um ano, funciona com a colaboração dos usuários, que passam as informações, checadas por nós antes de entrarem no sistema. Não são dados oficiais, são informações que conseguimos junto às empresas — disse Veiga. Em abril, o Roubos de Carga registrou 277 casos.

Em maio, foram 230. — Prestamos consultoria para várias companhias, e os empresários do setor estão dizendo que houve redução. Tem gente que só está conseguindo entregar cargas na capital, então automaticamente vai ter uma redução nos roubos de cargas em municípios do interior, por exemplo. É visível que a greve teve esse efeito. O Instituto de Segurança Pública (ISP), que mede a criminalidade no Estado do Rio, por sua vez, registrou 892 roubos de cargas em abril. Os números oficiais de maio ainda não foram apresentados. — Os números do ISP são bem maiores que os nossos. O que temos são informes que a gente consegue visualizar por meio de nossos usuários e contatos. A cada mês que passa, conseguimos capturar mais informações. Focando no período entre os dias 20 a 26, sentimos uma redução significativa. São dados parciais, mas que caiu, caiu — disse Veiga.

Um gestor de risco de uma empresa de grande porte no transporte de mercadorias, que pediu para não ser identificado, contou que, desde terça- feira da semana passada, não houve roubo de cargas. Normalmente, em uma semana são registradas oito ocorrências do tipo. A companhia, que opera principalmente em São Paulo, Rio e Belo Horizonte, utiliza diariamente uma frota de 500 veículos. — O último caso que tivemos foi no dia 22. Depois disso, mais nada. Nós tínhamos uma média de oito a nove por semana — contou esse executivo. — Como o roubo de carga está atrelado à movimentação e não estou tendo caminhões em trânsito, logicamente não acontecem roubos. Até os casos que poderiam ocorrer, como os de ataque a depósitos, não estão sendo registrados.

## CAMINHÕES COM ESCOLTA

Na cidade do Rio, muitos caminhões estão circulando com escoltas policiais, o que também contribui para a redução dos roubos. A Secretaria estadual de Segurança informou que, até ontem à tarde, tinham sido realizadas 257 escoltas, iniciadas na semana passada. O procedimento foi necessário para não interromper o funcionamento de serviços essenciais, como hospitais, coleta de lixo e segurança. A Polícia Militar fez ainda uma escolta de cilindros de gás de oxigênio para os municípios de Guapimirim e Nova Friburgo. Segundo a Secretaria de Segurança, foram acompanhados caminhões de combustível destinados a postos de abastecimento das zonas Norte, Oeste e Sul e do Centro do Rio, da Baixada Fluminense e de Niterói, São Gonçalo, Itaguaí e Cabo Frio. Também foram atendidos, entre outros, Porto do Rio, Barcas, empresas de ônibus do estado, prefeituras de Niterói, Duque de Caxias e Angra dos Reis,

Comlurb, Cedae, BRT, Petrobras, Rio Ônibus, Aeroporto do Galeão, Aeroporto Santos Dumont, Aeroporto de Campos, órgãos de saúde e forças de segurança.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Rio

**Autor:** Rafael Galdo

**Título:** Greve provoca cancelamento de reservas em hotéis

Petrópolis registra queda no movimento de turistas; eventos estão sendo adiados na capital e no interior

Em todo o Estado do Rio, enquanto hotéis e pousadas começam a sofrer com o desabastecimento de alimentos e bebidas, a falta de combustíveis desencoraja as viagens de carro, reduz o número de visitantes e já motiva o cancelamento de reservas e de eventos, como o Festival do Camarão, que estava programado para o próximo fim de semana, em Paraty. Preocupada com os impactos no feriadão de Corpus Christi, a partir de quinta-feira, a Associação de Hotéis do Estado do Rio (ABIH-RJ) diz que ainda não é possível mensurar o tamanho do prejuízo. No entanto, adianta que as serras fluminenses — em plena alta temporada de outono- inverno — serão as regiões mais afetadas.

Em Petrópolis, a queda na ocupação hoteleira já foi de 20% no último fim de semana, segundo a Fundação de Cultura e Turismo da cidade. Grupos de outras regiões do Rio e de Minas Gerais, por exemplo, cancelaram ou adiaram excursões. Até visitas escolares a atrativos como o Museu Casa de Santos Dumont foram desmarcadas. Para o feriado, a média de ocupação nos hotéis e pousadas da cidade se mantém, por enquanto, em 86,2%. Mas a prefeitura diz que os turistas seguem aguardando o desenrolar da greve. O compasso de espera também é mantido em Paty do Alferes, no Centro-Sul Fluminense, que realiza a partir de quinta-feira a Festa do Tomate, um dos eventos mais tradicionais do interior do estado. Caminhões com o material para montagem do palco que receberá atrações como a dupla sertaneja Jorge & Mateus foram liberados dos bloqueios. Até ontem à tarde, a programação de shows estava mantida, mas ainda haverá uma reunião entre a prefeitura e a empresa responsável pela infraestrutura do evento.

Se não houver mudança de rumo, o município trabalha com a possibilidade de ter um público reduzido este ano, restrito basicamente a moradores locais. Com menos visitantes de outras cidades, a expectativa é que, na sexta-feira e no sábado, dez mil pessoas participem da festa, metade do que era esperado para esses dias. O Rio Craft Beer Festival 2018, que aconteceria no Clube Monte Líbano, na Lagoa, também foi adiado devido à greve. “Pensando na logística, segurança e experiência dos consumidores, o festival acontecerá em nova data,

que será divulgada em breve. Agradecemos a todos que compraram ingressos e pedimos desculpas pelo transtorno”, informou a produção do evento, que reuniria dezenas de cervejarias.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Rio

**Autor:**

**Título:** Lojistas comemoram aumento de vendas e serviços de reparo

Em Vila Isabel, dobrou o número de bicicletas enviadas para conserto

A falta de combustível para os veículos movimentou o mercado de bicicletas, tanto o de venda quanto o de serviços de reparos e manutenção. Nos últimos dias, lojas da cidade receberam mais clientes do que nos meses anteriores ao início da greve dos caminhoneiros. Em Vila Isabel, muitos moradores que estavam com as bikes paradas em casa há meses resolveram tirar a poeira delas. Gerente de uma “bicileataria” naquele bairro, Neilson Soares recebeu muitos novos clientes. O movimento, de acordo com ele, mais que dobrou. A loja costuma receber cerca de 20 bicicletas para conserto a cada semana, mas, desde a última quinta-feira, chegaram 40 unidades para revisão. A venda das “magrelas” nunca foi o forte da loja, mas só na última semana dez bicicletas foram comercializadas. — A faturamento desse mês deve ficar em R\$ 22 mil, cerca de R\$ 8 mil a mais do que a média. E o mês ainda não fechou — comemorou Soares.

#### EXPECTATIVA DE MELHORA

De acordo com Camilo Ramos, dono há 15 anos de uma loja na Tijuca, a procura pelos serviços vinha caindo nos últimos três anos. O aumento do movimento nos últimos dias, para ele, é como um sopro de novos ventos se aproximando: — Tive um aumento de cerca de 30% na manutenção de bicicletas. E as vendas também cresceram. Costumo vender cinco ou seis por mês, mas só na última semana vendi três. Estamos na expectativa que melhore mais ainda. O servidor federal Christiano Cantarino foi um dos cariocas que tirou a bike da garagem no último fim de semana. Preocupado com a saúde e a falta de combustível na cidade, ele deu um banho em sua bike e foi a uma loja trocar o banco e colocar uma cesta no guidom.

A ideia é deixar o carro em casa e começar a resolver as pendências do dia a dia pedalando. — Sempre vou ao mercado de carro, agora vim colocar a cesta para guardar as compras. Preciso me exercitar e economizar gasolina — disse. A loja procurada por Cantarino, também em Vila Isabel, teve 30% a mais de procura para serviços de revisão. — No sábado, tivemos muito mais movimento e

vendemos três bicicletas. Em geral, vendemos uma por fim de semana — contou o dono do estabelecimento, Gilson Motta.

## MAIS 27% NO BIKE RIO

O número de “laranjinhas” circulando pelas ruas do Rio também aumentou. De acordo com o sistema Bike Rio, de aluguel de bicicletas, houve um crescimento de 27% no uso do aplicativo entre os dias 21 e 27, em comparação com a semana anterior. Na última semana, o sistema contabilizou 62.323 viagens. Mas a escassez de combustível afetou o programa de manutenções do projeto. De acordo com um funcionário que preferiu não se identificar, ontem apenas um carro circulou pelas 127 estações do sistema recolhendo as bicicletas excedentes nos pontos. Por conta disso, os funcionários acorrentaram as bikes que ficaram sem engate nos bicicletários. Na estação do Largo da Carioca, por exemplo, havia 19 unidades corretamente engatadas e sete estavam presas a uma mesma corrente. No entanto, segundo a Tembici, empresa operadora do Bike Rio, a manutenção das bicicletas não foi prejudicada.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Caminhoneiros resistem

Movimento multiplica exigências, e segunda tentativa de acordo com governo fracassa

Rio, São Paulo e Brasília- Após duas tentativas frustradas de acordo do governo com os caminhoneiros, o movimento da categoria chegou ontem ao oitavo dia, sem sinal de fim da paralisação. Em todo o país, os transtornos à população ainda são graves, com filas de mais de cinco horas para abastecer o tanque nas cidades que começaram a receber combustível nos postos. Ainda assim, o país ainda registrava na noite de ontem, 594 trechos bloqueados em rodovias. Não há garantia de que os termos do acordo serão cumpridos pelos caminhoneiros, mas uma coisa é certa: o governo já avalia aumentar impostos para compensar os benefícios concedidos à categoria.

Enquanto os problemas de abastecimento ainda parecem longe de uma solução, as demandas dos caminhoneiros se multiplicam. Ontem, em reunião com o governador de São Paulo, Márcio França, exigiram que o desconto de R\$ 0,46 no preço do diesel leve em conta a cotação do último sábado e querem que o preço mínimo de frete seja definido para cada categoria. Somente com base nestas novas exigências, eles se comprometeriam a encerrar os bloqueios nas estradas.

A multiplicação de demandas desde o início do movimento e a dificuldade das associações em convencer os caminhoneiros a darem fim à paralisação mostram que os protestos atingiram uma nova escala. As entidades do setor não conseguem desmobilizar a categoria, que se comunica basicamente por WhatsApp.

Nas rodovias ainda bloqueadas, as exigências crescem cada vez mais. Na agenda de insatisfações dos manifestantes, há desde pedidos para que o combustível seja fixado em R\$ 2,50 na bomba até apelos por uma intervenção militar e gritos de "Fora, Temer"! Apesar das perdas relatadas por empresários do setor, nas ruas, caminhoneiros afirmam que não estão sendo pressionados a voltar ao trabalho.

#### GOVERNO VÊ INFILTRADOS EM MOVIMENTO

A Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), uma das principais portavozes dos grevistas, avalia que os que permanecem em greve são ligados a partidos políticos que querem derrubar o governo. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, já afirma que há "infiltrados" entre os manifestantes.

As suspeitas de que o movimento tenha sido insuflado por empresários, o chamado locaute — greve de patrões — já resultaram na abertura de 48 inquéritos da Polícia Federal em 25 estados. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) vê indícios de infração à concorrência e investiga associações do setor. A preocupação é verificar se houve um movimento articulado de empresas para restringir a circulação de mercadorias.

A lista de prejuízos deixados pela paralisação é extensa. Desde que os protestos começaram, a Petrobras perdeu R\$ 126 bilhões. A estatal perdeu a liderança entre as empresas com papéis negociados na Bolsa e agora ocupa o quarto lugar. As pressões por mudanças na política de preços da companhia afetou a confiança dos investidores, apesar das declarações reiteradas do governo de que a companhia não será afetada. Os sinais de incerteza contaminaram o humor do mercado e afetaram o desempenho da Bolsa, que teve a maior queda desde o escândalo da delação da JBS

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Bárbara Nascimento e Eliane Oliveira

**Título:** Planalto terá de criar impostos para bancar redução do diesel

Conta é de R\$ 13,5 bi. Reoneração da folha, diz ministro, não cobre os custos

-Brasília- Para atender às principais exigências dos caminhoneiros, a equipe econômica informou que terá de cortar despesas, elevar impostos e reduzir incentivos. A conta será de pelo menos R\$ 13,5 bilhões. Esse é o valor necessário para subsidiar os preços do diesel até o fim deste ano. Para o futuro, o governo estuda a criação de um mecanismo permanente para acomodar flutuações nos preços sem que o Tesouro tenha de arcar com os custos.

Na negociação com os caminhoneiros, o governo se comprometeu a fazer uma redução de R\$ 0,46 no litro do diesel. Desse total, R\$ 0,16 virão da redução de impostos — zerar a Cide e diminuir R\$ 0,11 no PIS/Cofins. Outros R\$ 0,30 serão acomodados dentro do Orçamento. Para isso, o governo vai editar duas medidas provisórias: uma para criar um programa de subvenção aos diesel e outra para pedir um crédito extraordinário de R\$ 9,5 bilhões.

### URGÊNCIA PARA VOTAR PROJETO

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, explicou ontem que, para poder zerar a Cide e reduzir o PIS/Cofins, o governo precisa aprovar o projeto que reonera a folha de pagamento das empresas. A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige que uma redução de tributos seja compensada por outros impostos. A reoneração, porém, não cobre a conta toda. Por isso, será preciso fazer outras elevações ou eliminar incentivos.

— A reoneração é condição necessária, mas não suficiente, para que possamos fazer a redução de R\$ 0,16 sobre o diesel. Além da reoneração, outras medidas virão. Quais? Oportunamente, vamos falar — disse Guardia, sem dar detalhes.

Mas acrescentou: — O que está dentro? Você pode criar impostos, mas evidentemente existem restrições legais. Majoração de impostos, eliminação de benefícios existentes. O importante é que essas medidas gerem o recurso necessário para fazer essa compensação.

A previsão é de que a reoneração da folha renda R\$ 3 bilhões por ano. No entanto, menos de R\$ 1,5 bilhão entrará nos cofres neste ano. Isso porque a reversão do benefício, após aprovada pelo Congresso, tem de esperar 90 dias para entrar em vigor. Já a conta de zerar a Cide e diminuir a alíquota do PIS/Cofins é estimada em R\$ 4 bilhões.

Para conseguir espaço fiscal para o crédito extraordinário de R\$ 9,5 bilhões, Guardia explicou que R\$ 5,7 bilhões virão de uma reserva que há hoje no Orçamento para acomodar frustrações. E ainda será preciso cortar outros R\$ 3,8 bilhões de outras despesas para fechar a conta.

Enquanto o governo busca onde fazer cortes no Orçamento, o Congresso se mobiliza para votar o projeto da reoneração no Senado. Ele já passou pela Câmara. Ontem, foi aprovada a urgência da proposta, mas o mérito só será votado nos próximos dias. Ainda não foi dada uma solução para a redução a zero das alíquotas do PIS/Cofins para combustíveis, incluída no texto pelos deputados. O governo já alertou que não há como bancar essa conta, de R\$ 12 bilhões. E quer derrubar esse ponto no Senado.

O ministro da Fazenda ressaltou ainda que não há congelamento do diesel. O valor ficará fixo por 60 dias, mas, depois, haverá uma flutuação, de acordo com o comportamento de petróleo e dólar. A Petrobras passará a ajustar os preços mensalmente, e o governo garantirá um desconto de R\$ 0,30 nos valores. Assim, caso haja uma redução nos preços, a compensação feita pelo governo pode ser menor.

Guardia sinalizou não ter simpatia pela ideia de adotar um tributo flexível, que acomodaria variações nos preços do petróleo. Segundo ele, apesar de esse tipo de imposto resolver um problema de preço, evitando impacto na inflação, poderia haver consequências fiscais. Isso porque, caso o preço do barril de petróleo dispare e o governo tenha de reduzir muito o tributo, a arrecadação sofreria.

— Se eu tenho um imposto regulatório em que o preço do petróleo sobe e eu zero esse imposto, quem paga o preço fiscal disso? Não dá para olhar esse problema de um ângulo só — afirmou o ministro.

Mesmo assim, técnicos do governo admitem que a Petrobras e o Palácio do Planalto começaram a discutir algum mecanismo permanente para acomodar as flutuações nos preços e evitar crises como a atual. O tributo flutuante está no rol de opções.

#### CONAB CONVOCA AUTÔNOMOS

Em atendimento a outra reivindicação dos caminhoneiros, a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) abriu ontem chamada pública para a contratação de frete para 26 mil toneladas de milho dos estoques públicos localizados em Sorriso (MT) para a cidade de Palmeira do Piauí (PI). O valor será de R\$ 423 por tonelada. Medida provisória (MP) assinada pelo presidente Michel Temer no domingo dá preferência aos transportadores autônomos nas contratações da estatal.

A MP dispensa de licitação até 30% da demanda anual de frete da companhia. Só que os clientes preferenciais são cooperativas, entidades sindicais e associações de transportadores autônomos de carga. A habilitação para a

chamada pública será aberta a partir do dia 7 de junho, com entrega de propostas no dia 8 e resultado em 12 de junho.

A Receita Federal informou ontem que o país teve em abril a melhor arrecadação de impostos e contribuições federais para o mês em cinco anos. Foram R\$ 130,8 bilhões, uma alta real (já descontada a inflação) de 7,83% em relação a abril de 2017.

Contribuiu para esse resultado o aumento do PIS/Cofins sobre combustíveis, ocorrido em agosto de 2017. A arrecadação desse tributo passou de R\$ 1,19 bilhão para R\$ 2,59 bilhões em abril.

Colaboraram Cristiane Jungblut e Maria Lima

**VEÍCULO: O Globo**

**Seção: Economia**

**Autor:**

**Título: Diesel importado terá tributo**

-Brasília e Rio- Com a intenção de evitar uma distorção concorrencial entre Petrobras e importadores, o governo decidiu instituir um Imposto de Importação (II) sobre o diesel trazido do exterior. Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, isso visa a evitar que a estatal tenha problemas após o governo ter acertado com os caminhoneiros o reajuste mensal do diesel. O tributo será cobrado sempre que o preço internacional for inferior ao do mercado interno.

Dos 3,8 bilhões de litros de diesel consumidos por mês, cerca de 26%, ou 1,2 bilhão de litros, são importados por empresas privadas. Guardia explicou que será editada uma medida provisória fixando um teto para o II e dando poderes à Câmara de Comércio Exterior (Camex) para fazer ajustes. Ele disse que o tributo será aplicado pelo sistema adrem, ou seja, um valor fixo e não um percentual: — Digamos que o preço de referência na refinaria seja de R\$2, e o do mercado internacional, de R\$ 1,90. O imposto seria de R\$ 0,10, para cobrir a diferença.

Segundo o presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo, se a política de preços não tiver por base as cotações internacionais, as empresas vão suspender os investimentos em refino. As companhias associadas à Abicom respondem por cerca de 50% das importações de combustíveis no país.

Araújo disse que ainda não foi possível calcular os prejuízos que os importadores de diesel terão com o congelamento dos preços: — Tem muito

combustível já nacionalizado. Na hora em que for colocado no mercado, como será?

(Bárbara Nascimento, Eliane Oliveira e Ramona Ordonez)

**VEÍCULO: O Globo**

**Seção: Economia**

**Autor:**

**Título: Ministro diz que há 'infiltrados' entre os caminhoneiros**

Líder de grevistas afirma que grupo político mantém paralisação para derrubar o governo

-Brasília - O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou que há "infiltrados" na paralisação dos caminhoneiros: — Temos informações de que alguns ali não são caminhoneiros e se infiltraram no movimento com objetivo político — disse Eliseu.

Por sua vez, o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, afirmou que existem "intervencionistas" ameaçando quem quer voltar ao trabalho. Segundo ele, são pessoas ligadas a partidos políticos que querem derrubar o governo: — Vou fazer uma denúncia bem séria. Não é mais o caminhoneiro que está fazendo greve. Tem um grupo muito forte de interventionistas nisso aí. Vi isso hoje (ontem) em Brasília. Eles estão prendendo caminhão em tudo que é lugar. São pessoas que querem derrubar o governo. Não tenho nada a ver com essas pessoas, nem nossos caminhoneiros, que estão sendo usados, e nós não vamos permitir isso.

Dirigentes de entidades como União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam) e Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) não concordam. O presidente da Unicam, José Araújo Silva, o China, disse que, embora reconheça que o acordo com o governo tenha sido bom para a categoria, os caminhoneiros com quem tem interlocução reclamam que o preço do diesel ainda não caiu e que, enquanto isso não acontecer, a paralisação vai continuar.

Já a CNTA informou que os caminhoneiros decidiram manter a greve por entender que o acordo do governo não atende às reivindicações da categoria. (Geralda Doca, Manoel Ventura e Karla Gamba)

**VEÍCULO: O Globo****Seção: Economia****Autor:****Título: Petrobras perde R\$ 126 bilhões em valor de mercado em uma semana**

Ações da estatal despencam 14% em um dia com mudança no preço do diesel

São Paulo- A Petrobras perdeu R\$ 126 bilhões em valor de mercado desde o começo da greve dos caminhoneiros, na semana passada, uma queda de 34,6% na cotação de suas ações. Segundo dados da Bloomberg, somente ontem, o tombo dos papéis foi de mais de 14%. Isso fez a estatal chegar ao fim do pregão valendo R\$ 242 bilhões, derrubando o principal índice da Bolsa, o Ibovespa. Para analistas, a Petrobras perde valor na mesma proporção que aumenta o temor dos investidores de que a estatal volte a ser usada politicamente pelo governo.

As ações preferenciais (PNs, sem direito a voto) da Petrobras despencaram 14,59%, cotadas a R\$ 16,91, e as ordinárias (ONs, com direito a voto) recuaram 14,06%, a R\$ 19,79.

Durou pouco a volta da Petrobras ao posto de empresa mais valorizada na Bolsa. Isso havia acontecido no dia 10 de maio, pouco depois de a estatal divulgar um lucro de R\$ 6,9 bilhões no primeiro trimestre deste ano, o melhor resultado em cinco anos. Na véspera do início da paralisação, a estatal era avaliada em torno de R\$ 370 bilhões. De lá para cá, só perdeu valor e voltou a ficar atrás de Ambev, Itaú Unibanco e Vale.

— A paralisação dos caminhoneiros foi deletéria para a Bolsa, mas, principalmente, para a Petrobras. Isso é reflexo do temor de a estatal ser usada para corrigir problemas do país. A empresa não tem condição financeira para isso — diz Alexandre Wolwacz, diretor da Escola de Investimentos L & S.

Ontem, a Petrobras confirmou que manterá por 60 dias a redução de R\$ 0,46 no preço do óleo diesel acertada pelo governo com representantes de caminhoneiros. Após esse prazo, o reajuste será mensal. Em comunicado, a petroleira ressaltou que "não subsidiará o preço do diesel e não incorrerá em prejuízo, uma vez que será resarcida pela União, em modalidade ainda a ser definida!

De qualquer forma, o mercado não gostou da mudança na política de preços que havia sido adotada no ano passado, vista de forma positiva pelos investidores, na qual os reajustes de preços dos combustíveis poderiam ser até diários, de acordo com o comportamento do dólar e do preço do petróleo no mercado internacional. Ontem, a Petrobras anunciou o quinto corte consecutivo

no preço da gasolina nas distribuidoras. A partir de hoje, o litro cai de R\$ 2,0096 para R\$ 1,9526, ante os R\$ 2,0096, em vigor nesta segunda.

Além disso, observa Wolwacz, investidores temem a saída do presidente da Petrobras, Pedro Parente, visto como principal responsável pela recuperação dos números da estatal nos últimos meses.

Em Brasília, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, negou que a troca de comando na estatal esteja em discussão no governo. Ele disse que o governo não analisa a demissão de Parente, a quem classificou como gestor "eficaz e eficiente!"

— Não podemos analisar qualquer pressão para a demissão de Pedro Parente. Para nós, ele é gestor eficaz e eficiente. Não está na pauta sequer analisar a possibilidade de Pedro Parente deixar de ser presidente da Petrobras — disse Padilha.

#### PARENTE MANDA CARTA A FUNCIONÁRIOS

Além da greve dos caminhoneiros, petroleiros anunciaram uma paralisação de 72 horas a partir de amanhã contra ações de Parente, como a política de preços de combustíveis e a venda de ativos, como participações em refinarias. Também está na pauta dos sindicalistas a saída do executivo. Segundo Padilha, o governo considera medidas judiciais para barrar a greve, enquanto Parente negocia com os funcionários da Petrobras.

O presidente da estatal enviou ontem uma carta aos petroleiros pedindo reflexão sobre o atual momento de crise: "como a Petrobras e a sua força de trabalho podem melhor ajudar o Brasil neste momento? Não acreditamos que seja com paralisações e com pressões para redução de nossos preços, diz um trecho da mensagem, que defende a política de reajustes que adotou. "Preços desconectados da realidade do mercado significam que alguém está pagando a conta, e as leis do país estabelecem que não é a Petrobras." Ainda na carta, Parente aponta outros culpados pela alta dos combustíveis, fazendo referência indireta à carga tributária: "culpar a Petrobras pelos preços considerados altos nas bombas é ignorar a existência de outros atores, responsáveis por dois terços do preço da gasolina e metade do preço do diesel. Eles também precisam colaborar com a solução".

Adriano Pires, do Centro Brasileiro de Infra Estrutura, avalia que a nova política de preços deve dificultar ainda o plano da Petrobras de vender participações de 60% em quatro refinarias: — Isso cria uma instabilidade regulatória e insegurança jurídica muito grande. Nada garante que o governo vai fazer esses pagamentos mensais para a Petrobras. É uma "conta-diesel" que está sendo

criada, como no passado existia a "conta-petróleo" É fácil criar, difícil é executar.

(Ana Paula Ribeiro, Rennan Setti, Martha Beck, Manoel Ventura, Ramona Ordóñez)

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** PF abre 48 inquéritos para investigar envolvimento de empresários na greve

Cade envia ofício a 11 sindicatos e associações e quer chegar aos patrões

-Brasília- A Polícia Federal começou a interrogar ontem os primeiros empresários do setor de transporte suspeitos de participação na paralisação dos caminhoneiros o que caracterizaria locaute. Nessa prática, os patrões influenciam a greve em razão dos próprios interesses e não das reivindicações dos trabalhadores, impedindo-os de exercer a atividade. Ao mesmo tempo, o número de inquéritos abertos pela PF para investigar a greve já chega a 48. As investigações ocorrem em 25 estados.

#### JUSTIÇA NEGOU PEDIDO DA PF

A PF não informa nem a quantidade de procedimentos nem o conteúdo das investigações. Em alguns desses inquéritos, o Ministério Público Federal (MPF) se manifestou contra medidas cautelares, como prisão temporária e busca e apreensão. Em pelo menos um caso, a Justiça Federal concordou com o MPF e não decretou a medida solicitada. Foi em Goiás, onde a PF havia pedido para fazer busca e apreensão na casa do gerente e dos donos de um posto de combustível que teriam ajudado um bloqueio. Pedidos de prisão foram apresentados pela PF no Distrito Federal e em Sergipe, pelo menos.

O Planalto acredita de que donos de empresas de transporte praticaram locaute e fomentaram a paralisação de caminhoneiros para conseguir subsídios ao diesel e isenção de tributos na folha de pagamentos, por exemplo. O inquérito instaurado em Goiás investiga suspeitas de crimes contra a organização do trabalho, a paz pública e a segurança dos meios de transporte.

Embora tenham firmado com o governo um acordo para suspender a paralisação, empresas e pessoas físicas ligadas ao setor de transportes não ficarão livres de serem investigadas pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Na última sexta-feira, o órgão enviou ofício a 11 sindicatos e associações de caminhoneiros, em um procedimento que antecede a instauração de um processo administrativo. Motivo: há indícios de infração contra a concorrência. Uma das estratégias do Cade é chegar às empresas através dos sindicatos. Se condenadas, elas poderão ser multadas entre 1% e 20% do valor do faturamento. Já as pessoas físicas estão sujeitas a sanção que pode ir de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões.

As entidades notificadas foram: Associação Nacional dos Transportadores de Cargas (ANTC); Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA); Confederação Nacional do Transporte (CNT); Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo (Fetrabems); União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam); entre outras. Também foram oficiados os dirigentes de várias entidades.

#### FRETE: INDÚSTRIA CRITICA TABELA

Ontem, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) criticou o tabelamento dos valores do frete, um dos itens do acordo firmado no domingo entre governo e representantes dos caminhoneiros. Segundo a entidade, a medida levará ao aumento geral de preços para a população, devido à alta dependência rodoviária do país, infringindo o princípio da livre iniciativa sem corrigir o problema de excesso de oferta de caminhões no mercado. A CNI ainda alerta para o risco de cartelização do setor.

O presidente Michel Temer instituiu, por medida provisória no domingo, a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) terá cinco dias úteis para publicar uma tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado, por eixo carregado.

(Robson Bonin, Vinícius Sassine e Eliane Oliveira)

**VEÍCULO: O Globo**

**Seção: Economia**

**Autor: Entrevistas : Sérgio Abranches**

**Título: 'Brasil vive em estado de indignação permanente'**

Segundo o cientista político, descontentamento generalizado leva à solidariedade popular com movimento de um grupo específico. Ele considera que pré-candidatos deram show de contradições e diz que empresas são "viciadas em subsídios"

Rennan Setti

Para o sociólogo e cientista político Sérgio Abranches, o Brasil vive em "estado permanente e latente de indignação e é isso que explica a sustentação da greve dos caminhoneiros. Segundo o autor de "A Era do Imprevisto a organização horizontal dos manifestantes, que ocorre via WhatsApp, é sintoma da falta de representatividade do sistema político e dificulta as negociações com o governo.

- O que explica essa greve?

De um lado, há uma motivação econômica. Saímos de um período de congelamento de preços para um de aumento diário, influenciado pelo câmbio e pela geopolítica. Isso elevou o custo do frete em um momento de crise. Além disso, o sistema de transportes brasileiro é de extrema exploração, com uma parcela grande de autônomos expostos a um leilão brutal e tendo que aceitar um frete quase de subsistência. Quando ele paga um pedágio alto, mesmo andando vazio, e vê o diesel disparar, existe uma indignação legítima. Do outro lado, há um sentimento difuso de inquietação e descontentamento.

- Mas esse movimento também não atende a interesses corporativos?

Das concessões do governo, o frete mínimo é a única que atende aos autônomos. O resto é resultado do lobby das empresas. A empresa brasileira é viciada em subsídio. Eu não pesquisei o suficiente para saber em qual desses núcleos o movimento nasceu, mas sei o suficiente para saber que, sozinhos, os autônomos não conseguiriam fazê-lo durar tanto tempo.

- Por que o governo encontra tanta dificuldade para desmobilizar a greve, mesmo com tantas concessões?

As lideranças verticais estão perdendo a capacidade de controlar movimentos que nascem de forma mais difusa e espontânea. Uma parcela grande deles não é representada por associações, criadas para representar profissionais formais. Agora, o "biscateiro" da carga, que estava desempregado e viu nas facilidades dadas pela Dilma a possibilidade de trabalhar, não é alcançado pelas lideranças. É muito mais fácil para ele se comunicar em rede, por meio do WhatsApp, com outros grevistas do que ligar a televisão e reconhecer o representante que diz negociar em nome dele. O verdadeiro autônomo hoje não faz parte da malha do sistema, mas é alcançável pela rede. É um fenômeno da transição. Em todas as categorias, quando houver esse tipo de problema, o governo não conseguirá lidar com os instrumentos tradicionais.

- Então a organização virtual, em rede, foi fundamental para o surgimento dessa greve?

É um instrumento e será cada vez mais. Diante de um sistema político que não dá voz à sociedade, que só representa a si mesmo, a indignação da população se valerá cada vez mais desses canais. A culpa é do sistema político.

- Do ponto de vista do sistema político, há uma razão estrutural para esta crise?

Em meu próximo livro, "Presidencialismo de coalizão" (que sai em agosto pela Companhia das Letras), trato da questão de fundo, que é a péssima qualidade das políticas de base no Brasil, por conta de uma visão de curto prazo e do "toma lá, dá cá" com o Congresso. Isso produziu políticas de muito má qualidade. Além disso, temos uma concentração absurda no governo federal. Essas questões se refletem em nossa estrutura tributária e fiscal absurdas. O sistema tributário é um Frankenstein. Tudo isso é um incentivo brutal ao clientelismo e impede os estados de buscarem suas próprias iniciativas.

- O que explica o apoio de parcela importante da população ao movimento?

O Brasil apresenta nível quase unânime de indignação e insatisfação, com a política e com o governo. Cada vez que um segmento específico é mais apertado e se revolta, esse descontentamento explode na rede e ganha respaldo dos indignados em geral. O governo, desde a Dilma (Rousseff), prometeu coisa demais e não cumpriu. (O presidente Michel) Temer chegou prometendo o paraíso. Embora a inflação tenha caído, a melhora econômica não veio. Tem-se, então, uma sociedade em estado permanente e latente de indignação, o que gera uma reação espontânea de solidariedade com o outro. Mas isso é efêmero. Conforme o desabastecimento afeta o conforto, esse elas começam a enxergar um exagero e mudar de argumentação.

- Qual será o impacto da greve nas eleições?

Será como as manifestações de 2013. Só não sabemos para que lado mudará o quadro eleitoral. Mas está claro que o Brasil tem uma agenda que não dá para resolver. Nenhum dos pré-candidatos demonstrou ter noção da gravidade do problema. Não sei o que esperar das eleições diante de respostas tão esvaziadas. Foi um show de "vaselina" e contradições. Quando você é candidato a presidente, você tem obrigação de vir a público, expor as causas do problema e como enfrentá-lo. Aliás, é a hora de mostrar sua capacidade de articulação e participar da intermediação com os manifestantes, como fez o (Emmanuel) Macron, durante a campanha eleitoral na França, nos protestos na fábrica da Whirlpool.

-----

"A sociedade não sabe que está pagando a conta"

## Marcos Lisboa

Presidente do Insper e ex-secretário de Política Econômica, economista diz que a "negociação é inacreditável", que trouxe de volta o cartel, a reserva de mercado e a tabela de preços condenada pelo Cade há anos: "Parece a marcha da insensatez

## Cássia Almeida

- Como avalia a situação e o acordo fechado pelo governo?

É um governo fraco, e a negociação foi inacreditável. A taxa de câmbio desvalorizou, o preço do petróleo subiu, e o país ficou mais pobre. E uma parte da sociedade não quer pagar a conta. O acordo institui um cartel, o custo de transporte para a sociedade vai subir para garantir lucros maiores para os caminhoneiros. A proposta também cria uma reserva de mercado para os caminhoneiros indicados pelos sindicatos (garantia de 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento-Conab). Rasgaram a Lei 8666 (que regula as licitações). Sem dúvida, houve um retrocesso. O país voltou 20 anos em dois, realmente.

- Como o governo deveria ter agido?

O governo sucumbiu à pressão. Não poderia deixar que proibissem os demais trabalhadores de trabalhar. Não poderiam parar a rua. É uma combinação explosiva.

- Que tipo de retrocesso estamos vivendo?

Começamos assistindo a um retrocesso imenso com a não votação da reforma da Previdência. Há grupos que não querem pagar imposto, não se reduz gasto público, parece uma marcha da insensatez.

- Qual o impacto para as contas públicas?

Sem fazer nada, a situação fiscal do Brasil já piora, pela regra de indexação das despesas. Desde meados do ano passado, a agenda de reformas parou. O problema vai se agravando, com a adoção de soluções oportunistas de fôlego curto. Gasto obrigatório hoje já é maior que a receita. Vai cobrindo o déficit com receitas extraordinárias como a do Fundo Soberano e devoluções do BNDES (de recursos do Tesouro). Estamos tomando emprestado para pagar a folha de pagamentos. Tomamos uma série de medidas para aumentar esse rombo.

- Quais medidas?

O perdão das dívidas dos produtores rurais com o Funrural deve custar cerca de R\$ 17 bilhões. Depois veio Refis (refinanciamento de dívidas da União), e, até agora, não se conseguiu fazer a reoneração da folha de pagamento. Essas medidas e o acordo dos caminhoneiros põem em risco a solvência das contas públicas. Acabou de vez a capacidade de recuperação da economia. Com a dívida crescendo, temos três caminhos: aumentar a carga tributária, termos mais inflação e, por último, o calote. Já estamos vendo isso acontecer nos estados. Não tem investimento em infraestrutura. Os serviços de saúde, educação e segurança vão piorando. E nem consegue pagar o salário em dia. O problema fiscal não é uma abstração, é um problema concreto.

- Mas a sociedade parece estar apoiando.

Tem uma insatisfação com a carga tributária, que é natural, por ser elevada e mal distribuída. Para o nível de renda baixa do Brasil, não se pode pensar em aumentar a carga. Mas pode ser mais bem distribuída. Essa situação reflete a fragilidade política e a incompetência técnica do governo. Mas há uma insatisfação com o estado brasileiro que vai além. Paga-se muito imposto. As regras são um verdadeiro pesadelo para o cidadão. É um Estado grande, autoritário e ineficiente.

- Mas a situação não exigia negociação?

Greve de caminhoneiros não é um evento tão raro assim na América Latina. Tem que negociar, sim, mas dar garantia para a população que grupos organizados não vão impedir quem queira trabalhar. Não permitir que hospitais fossem atingidos, negociar uma frota mínima em operação. Não se pode permitir que um grupo organizado chantageie o país. O governo não soube negociar o mínimo de ordem para a sociedade poder funcionar. A sociedade vê essa incapacidade política, e é ela que vai pagar mais pelo transporte. O governo tem que explicar para a sociedade que as contas vão ser pagas por ela. Voltamos a ter cartel. Com tabela de preços mínimos, o que não era praticado há anos, uma prática condenada pelo Cade há anos.

- O governo vem cedendo em outras áreas também?

Sim. Primeiro foi o reajuste para os servidores públicos, são profissionais que estão no topo da pirâmide de renda, os mais bem pagos do país, que têm seus empregos garantidos. Nada foi dado para os milhões de desempregados e para os trabalhadores do setor privado que ganham bem menos. Com esse déficit da Previdência, como achar razoável que alguns setores da economia não paguem o imposto sobre a folha? São medidas que só beneficiam o andar de cima. Chegaremos a 2019 pior do que estamos. A sociedade não sabe que está pagando a conta. Estamos criando essa cultura oportunista de que é melhor

tirar do outro, conseguir ter o que o outro não tem. O governo termina de maneira melancólica com a negociação com os caminhoneiros.

**VEÍCULO: O Globo**

**Seção: Economia**

**Autor: Daiane Costa**

**Título: Paralisação reduz expectativas para o PIB**

Com greve de caminhoneiros, economistas já estimam crescimento da economia próximo de 2% este ano

A greve dos caminhoneiros abalou a confiança no governo, levou prejuízos para a indústria e colocou uma pá de cal sobre o Produto Interno Bruto (PIB) de 2018. Segundo economistas, podem ficar ainda mais sombrias as previsões para o índice, já revisadas para baixo este mês, após o Banco Central apontar que a atividade encolheu no primeiro trimestre (-0,13%). Há um ano, apostava-se na expansão de até 4% para a atividade em 2018. Hoje, no entanto, estima-se crescimento entre 1,8% e 2,4%. E a expectativa é que com a greve dos caminhoneiros essa taxa se aproxime ainda mais de 2%. O primeiro dado oficial do ano sobre o PIB será divulgado amanhã pelo IBGE, mas projeções compiladas pela Bloomberg apontam para 0,1%, ou seja, estabilidade em relação ao último trimestre de 2017.

— Se o PIB do primeiro trimestre vier zero ou negativo, 2% podem virar o teto — afirma Luis Otávio Leal, economista-chefe do Banco ABC, lembrando que o resultado fechado do ano costuma ser definido pelo desempenho da economia no primeiro semestre. Com a greve dos caminhoneiros, o dado do segundo trimestre pode vir pior do que se espera.

No começo de 2018, a maior parte das apostas para o resultado do primeiro trimestre estava acima de 0,5%. As expectativas foram frustradas principalmente por resultados decepcionantes da renda, estável há um ano, e do desemprego, que segue alto (13,1%) e ancorado na informalidade, medidos pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua. Somou-se a isso um cenário eleitoral nebuloso e um ambiente global menos favorável para o Brasil, levando o dólar para perto de R\$ 3,80.

— Estamos mergulhados num cenário ruim, e isso pode se intensificar se o cenário eleitoral piorar — pondera Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro do Ibre/FGV, cuja previsão para o PIB deste ano está em 2,3%, com viés de baixa.

## OLHO NAS URNAS

Com a recuperação do poder de compra travada por um mercado de trabalho deteriorado, a demanda por crédito também não decolou, ainda que os juros básicos, a Selic, estejam em seu patamar mínimo histórico (6,5% ao ano).

— O que parece é que as famílias já conseguiram recuperar um pouco a perda de renda, mas ainda precisam fazer escolhas. Neste momento, têm optado por ir ao comércio em detrimento a contratar serviços — analisa Silvia.

Em maio, dois fatores podem jogar para cima a inflação: a cotação do dólar e a greve dos caminhoneiros, provocando desabastecimento e elevando preços de produtos que pesam no orçamento doméstico. Com o dólar mais alto, também piora a saúde financeira das empresas que ainda estão alavancadas e têm parte da dívida cotada na moeda americana.

Há cerca de um ano, o Itaú apostava em um crescimento de 4%. Depois disso, essa previsão foi revisada para baixo mais duas vezes, para 3% e, no início deste mês, para 2%.

— Quando estimamos os 4% de expansão, a aprovação da reforma da Previdência ainda era uma realidade. Este ano, o mercado formal parou de melhorar, e o setor de serviços está mais fraco. Vários setores que impulsionavam a massa salarial ficaram para trás. A queda da inflação e a liberação do saque das contas inativas do FGTS impulsionaram o consumo, ano passado, mas este ano não teremos esse efeito — explica Artur Passos, economista do Itaú.

Para André Perfeito, economista-chefe da Spinelli Corretora de Valores, o fato de o governo ter modificado sua política de formação de preços para o diesel pode piorar o cenário:— Já sabíamos que o governo não vai mais fazer reformas. Mas, agora, parece que ele está suscetível a desfazer medidas já tomadas, a alterar a política de preços dos combustíveis por pressão. Um outro ponto é que essa greve já corresponde a quase um terço do mês sem circulação de mercadorias.

Alento mesmo, observa Silvia Matos, do Ibre/FGV, só nos dados de vendas do comércio ampliado, que inclui veículos e material de construção, que seguem acelerando no acumulado em 12 meses: chegaram a 6,2% em março, segundo o IBGE. Há alívio também nos dados de emprego formal reunidos pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho, mostrando que, no primeiro quadrimestre, foram criadas 337 mil vagas formais.

A expectativa é que esse número siga crescendo ao longo do ano, o que melhoraria as condições de vida de um grupo considerável de famílias.

**VEÍCULO:** O Globo**Seção:** Economia**Autor:****Título:** Greve afeta de hemodiálise a venda de gás

Brasileiros relatam dificuldades com diversas atividades após mais um dia da paralisação nas estradas

-Rio, São Paulo e Brasília- O oitavo dia da greve dos caminhoneiros causou prejuízos em diversos setores do país. Dos hospitais aos postos de gasolina, passando por revendedoras de botijões de gás, cancelamentos e atrasos de voos e pacientes que deixaram de fazer hemodiálise, os dramas de quem sofre com a crise são muitos.

De acordo com o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis, Lubrificantes e de Lojas de Conveniência do Município do Rio (Sindicomb), desde as 18h de ontem, os caminhões com combustíveis saíram das bases das distribuidoras para abastecer os postos na cidade. Até o início da tarde, apenas dez dos 830 postos do Rio tinham recebido gasolina, diesel e etanol.

Na noite de ontem, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) informou que não há previsão para normalizar os voos devido à falta de combustível nos aeroportos. Apesar de a maior parte da malha aérea permanecer em operação, cancelamentos e mudanças de horários "deverão continuar a acontecer por causa da não reposição ou total ausência de combustível em terminais menores.

As companhias aéreas orientam que os passageiros com viagem programada para os próximos dias se informem sobre o status do voo junto às empresas antes de irem ao aeroporto.

Segundo o último balanço da Infraero, divulgado no início da noite, dez aeroportos da rede permanecem sem combustível. Os terminais de São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Aracaju (SE), Foz do Iguaçu (PR), Teresina (PI), Paulo Afonso (BA), Palmas (TO) e Pampulha (MG) estão sem querosene de aviação.

Na capital paulista, a Companhia de Gás de São Paulo (Comgás) explicou que o gás distribuído aos clientes é distribuído por tubulação, e a disponibilidade não foi afetada pela paralisação dos caminhoneiros. Já em relação ao gás de cozinha, várias revendedoras relataram dificuldades em atender à demanda em São Paulo.

— Normalmente, vendemos 500 botijões de gás por dia entre três distribuidoras na região. Hoje, acho que não chegaremos a cem. Não conseguimos repor o estoque — contou Valdir de Souza, gerente de vendas de uma distribuidora.

Apenas dois carros fizeram entrega ontem, graças a um carregamento de diesel que chegou a postos na Barra Funda, segundo Valdir.

(Ramona Ordonez, Luciana Casemiro, Manoel Ventura, Eliane Oliveira e Elisa Martins)

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Novas exigências a cada hora

Pauta dos caminhoneiros parados na Região Metropolitana de São Paulo vai de redução do preço do diesel a reivindicações políticas em meio a boatos e excesso de líderes

Ana Paula Ribeiro, Dimitrius Dantas, Elisa Martins, Jussara Soares e Silvia Amorim

-SÃO PAULO- O GLOBO foi ontem às estradas para conversar com motoristas que ainda não desistiram da mobilização que atormenta os brasileiros há nove dias. Embora o governo já tenha atendido às reivindicações dos caminhoneiros, a cada hora o grupo apresenta novas demandas, incluindo mais descontos no preço do diesel, a renúncia do presidente Michel Temer e até uma intervenção militar no país.

No fim da tarde, em mais uma reunião com o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), representantes dos caminhoneiros prometeram encerrar a paralisação em três horas se o governo federal publicar detalhes das propostas de domingo. Eles cobram do governo minúcias como a fixação do preço mínimo do frete para cada tipo de caminhão e a garantia de que o desconto do diesel vai usar como base o preço na bomba de 19 de maio.

Nas conversas nos bloqueios, fica claro que parte dos motoristas é influenciada por alertas sem fundamento que recebem via WhatsApp, tais como: "Se ficarmos na estrada até meia-noite, o Temer cai" ou "Pode haver um referendo para revogar o mandato"! Ontem, às margens da BR-116, cinco motoristas afirmaram que não sairiam do local até o atual governo cair.

A falta de informação é outra característica do movimento: não há um direcionamento claro sobre os rumos do protesto. Um caminhoneiro dizia ontem que só deixaria o local quando as medidas de Temer fossem publicadas no Diário Oficial, o que já tinha acontecido. Informado da publicação dos decretos, rebateu que, então, esperaria um papel com a confirmação. Outro motorista, de Chapecó (SC), disse depender de orientações superiores: — Quando eu receber a mensagem do dono da empresa lá de Brasília, eu saio.

Em meio à desinformação, muitos motoristas admitiram não deixar a estrada porque seus patrões não mandam.

— O patrão não mandou ficar parado, mas também não mandou rodar — disse Leandro Rodrigo.

Durante todo o dia, entretanto, supervisores da transportadora Rodoviário Líder, dona de 450 caminhões, pediam que os motoristas voltassem a circular. Foi em vão. Nenhuma entrega foi feita nas rotas operadas pela empresa.

— Os motoristas, que são funcionários da empresa, dizem que estão sendo bloqueados e que não saem (para as ruas) por medo de agressão — contou Glauco Braz, superintendente da Líder, informando que o prejuízo da transportadora já passa de R\$ 2 milhões.

Em princípio, diz Braz, os donos da transportadora acreditavam que a greve duraria no máximo três dias.

Adriano Thiele, diretor de operações da JSL, uma das maiores transportadoras do país, com mais de cinco mil caminhões, disse que, desde o início da paralisação, a orientação dada aos motoristas contratados é que eles operem normalmente, mas que há preocupação com a carga.

— Os motoristas da frota e os agregados, desde o início das manifestações, têm sido orientados para continuar operando normalmente, de modo a cumprir contratos e compromissos. Mas sempre prezando pela segurança, da carga e dos próprios motoristas — disse.

Ao longo da semana, vários caminhoneiros parados na Régis Bittencourt relataram que funcionários de transportadoras, descharacterizados, entregavam doações de comida. Outros citaram o apoio de políticos locais, com doações, instalação de banheiros químicos e distribuição de bandeirinhas do Brasil e faixas a favor da intervenção militar.

Caminhoneiro há quatro anos, Edson, que não quis informar o sobrenome, afirmou que não gostaria que as Forças Armadas tomassem o poder, mas que não vê outra saída.

— O Brasil virou um país sem lei. Onde estão a CUT, a UGT por aqui? Eles não representam a gente, e é por isso que esse movimento está durando tanto, porque todo mundo concordou — disse.

#### FROTA TENTA AJUDAR

À tarde, o ator Alexandre Frota, filiado ao PSL de Jair Bolsonaro, esteve na BR-116 acompanhado de um advogado para formatar as propostas dos caminhoneiros e mandar para o governo. Após duas horas de reunião com porta-vozes dos grevistas, disse esperar que a crise acabe porque "o país está um caos". Um dos líderes afirmou que eles fizeram outra pauta de reivindicações, mas não revelou quais eram os pedidos.

Em relação às propostas de Temer, foi taxativo: — Não tem acordo!

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Editorial

**Autor:**

**Título:** Cobrar o acordo

Abusos dos caminhoneiros acabaram premiados por concessões generosas do governo; categoria precisa fazer sua parte e desobstruir estradas de imediato

Está claro que o governo Michel Temer (MDB) ainda não sabe como vai pagar — com o dinheiro dos contribuintes — as promessas feitas para pôr fim à paralisação dos caminhoneiros. Resta descobrir se as autoridades federais têm ao menos ideia de com quem negociam.

De nada adiantaram, afinal, os generosos termos do suposto acordo, anunciado na quinta-feira (24), com o que seriam 8 das 11 entidades envolvidas nas tratativas. O bloqueio criminoso de estradas e o desabastecimento das cidades persistiram, até novo e mais perdulário entendimento, no domingo (27). Entre um e outro, houve a ameaça de usar força policial e militar para desobstruir as rodovias — o que, como se nota, surtiu efeito modesto, para dizer o de menos.

De novo o país se encontra na expectativa de que chegue ao fim, de modo organizado, uma ofensiva que há muito ultrapassou os limites do razoável. A sociedade não pode continuar refém de uma categoria cuja truculência já foi, infelizmente, premiada.

Assegurou-se uma redução de R\$ 0,46 no preço do litro do óleo diesel, a vigorar por 60 dias. Depois, haverá prazo de um mês entre os eventuais reajustes, qualquer que seja a valorização do petróleo no mercado internacional. Para

tanto, o Tesouro Nacional compensará a Petrobras pelas perdas esperadas como mecanismo, a um custo de, pela estimativa mais recente, R\$ 9,5 bilhões neste ano.

Reconheça-se de saída que esse subsídio explícito tem a vantagem da transparência, se comparado a políticas anteriores de controle político de preços cujos impactos eram absorvidos pela estatal e, assim, escondidos do público.

Entretanto isso não basta para tornar virtuosa a despesa. É no mínimo questionável se estamos diante da destinação mais adequada para um montante equivalente a um terço da verba anual do Bolsa Família, ou o suficiente para elevar em 3% o salário mínimo.

Haverá sacrifícios para obter a quantia. De acordo com as informações oficiais, serão promovidos cortes de R\$ 3,8 bilhões em gastos; impostos também podem ser elevados — e isso sem contar o aumento da carga sobre a folha de pagamento das empresas, listada como condição para a queda da tributação sobre os combustíveis.

O Planalto fez essas e outras concessões de afogadilho, movido pela chantagem do desabastecimento e sem conseguir ressuscitar sua articulação política. Nem mesmo as anunciadas e graves suspeitas de locaute inspiraram um endurecimento nas negociações.

Nota-se, pois, que o governo Temer não conseguiu, por falta de convicção ou de credibilidade, esclarecer e convencer a opinião pública, tarefa ainda mais indispensável quando se conduz uma agenda de reequilíbrio do Orçamento.

Sem altivez e equilíbrio na avaliação das demandas, não apenas se alimenta o oportunismo político demagógico que se vê à esquerda e à direita; corre-se também o risco de estimular novos abusos por parte de setores organizados e influentes em busca de privilégios.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Hélio Schwartzman

**Título:** **Imoral, mas legal**

São Paulo- A greve dos caminhoneiros é antiética, no sentido de que subordina interesses vitais e inadiáveis de toda a sociedade a reivindicações econômicas

menos urgentes de um grupo específico, mas não vejo como considerá-la ilegal. Cuidado, não estou afirmado que grevistas não tenham cometido atos ilícitos nos piquetes, mas o movimento em si, compreendido como a suspensão das entregas, não parece afrontar nem a Carta nem a legislação vigente.

O ponto central é que, a menos que se revogue a Lei Áurea, não dá para obrigar uma pessoa a trabalhar, se ela não quiser. Isso também vale para os donos de transportadoras. Não se pode forçar os empresários a aceitar empreitadas que entendam ser-lhes desvantajosas.

A tentativa de membros do governo de caracterizar o movimento como um locaute me parece inepta. Locaute, como define o art. 17 da Lei de Greve (nº 7.783/89), é a "paralisação das atividades, por iniciativa do empregador, com o objetivo de frustrar negociação ou dificultar o atendimento de reivindicações dos respectivos empregados". Ou seja, é um delito contra o direito de greve. Mas, neste caso, os patrões estão, como a CUT, apoiando a greve...

A CLT, é verdade, traz, no art. 722, uma tipificação mais aberta para locaute (suspender trabalhos sem autorização do tribunal competente), mas a Lei de Greve, que é norma anterior, revoga as disposições que a contrariam.

Seja como for, o poder público nunca esteve de mãos atadas. Se não há como obrigar o caminhoneiro em greve a dirigir, é perfeitamente possível combater os bloqueios nas estradas e as intimidações contra quem deseje trabalhar, recorrendo apenas a ações triviais de policiamento, que vão de multas por estacionamento irregular (infração gravíssima, se o caminhão para na pista, e leve, se no acostamento) até prisão em flagrante por constrangimento ilegal.

É por incompetência que o governo federal e os estaduais deixaram que a situação se deteriorasse tanto.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Bruno Boghossian

**Título:** Urna escorregadia

Brasília- A cúpula das Forças Armadas e dos aparelhos de inteligência avalia que a greve dos caminhoneiros, sequestrada por grupos que pedem uma intervenção militar, terá efeitos duradouros. A instabilidade deve se estender até o fim do mandato de Michel Temer (se ele chegar ao fim), alastrando-se para outras corporações e categorias profissionais.

Esses agentes e militares descartam qualquer ruptura institucional, por ora. Admitem que o principal desafio posto no momento é levar o país até as eleições presidenciais de outubro em um ambiente razoavelmente livre e seguro.

A análise chegou ao Palácio do Planalto no momento em que a paralisação dos motoristas assume tons políticos nítidos e abandona, aos poucos, a cobrança da redução dos preços dos combustíveis.

A infiltração do discurso pela derrubada do governo na greve dos caminhoneiros foi a última faísca da insatisfação radical de parte dos brasileiros com a política. A revelação dos escândalos de corrupção pela Lava Jato dizimou lideranças representativas que poderiam abrir um canal de diálogo com os manifestantes. O vácuo parece ser permanente.

À distância, a eleição de outubro parece uma boa oportunidade para renovar esse estoque de mandatários — e é por isso que ela precisa acontecer dentro da normalidade. Os acontecimentos dos últimos oito dias, porém, indicam que a disputa se dará em um campo escorregadio.

Basta ver como o debate sobre o preço dos combustíveis pagos por uma categoria específica se transmutou em uma cobrança difusa pela redução de impostos e obteve como resposta um pacote que aumentou o peso do Estado. Agora, a pauta se concentra em uma pressão pela renúncia de um presidente ou um golpe militar que o tire do poder.

A revolta com a classe política e com o governo embaçou as lentes de eleitores e candidatos em uma questão de dias. A escolha do próximo presidente poderá ocorrer contaminada por plataformas populistas. O cenário é perigoso.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Nabil Bonduki

**Título:** A vida dura do caminhoneiro

Professor titular da FAU-USP ex-vereador e relator do Plano Diretor de São Paulo. Escreve às terças

Eles são cerca de 2,3 milhões. A maioria passa 19 dias por mês na estrada, longe da família. As jornadas podem alcançar 24 horas, para cumprir prazos ou parar em um lugar seguro.

Estão sempre em risco. Tomam substâncias prejudiciais à saúde para não adormecer no volante. Se cochilam, o acidente é certo. Enfrentam roubos de carga e violência. Defeito mecânico, congestionamento ou doença no trajeto levam à perda de tempo e remuneração.

Todas as despesas saem do frete: a prestação e seguro do caminhão, alimentação, pedágio e manutenção. E o diesel, estopim da atual mobilização. O que sobra levam para casa.

Segundo Rui Braga, especialista em relações de trabalho da USR os autônomos, 70% da categoria, auferem em média uma renda mensal de quatro salários mínimos, sem aposentadoria, seguro saúde, FGTS, férias ou 13o. Muitos são "quarterizados".

Os demais, empregados das mais de cem mil empresas, têm menos despesas, mas a remuneração é ainda menor. Crescentemente têm sido "pejotizados", ícone da "modernização" trabalhista, perdendo direitos.

Assim, é fácil entender a revolta do caminhoneiro, incendiada pelos reajustes diários do diesel e pela precarização. A revolta virou mobilização articulada, em um setor pulverizado e com organização fragmentada, graças à conexão propiciada pelas redes sociais.

Gerou-se um movimento horizontal, uma bolha imensa sem lideranças expressivas. Esperam ganhos concretos e permanentes, que aliviem suas condições de vida, sem aceitar acordos vindos de cima. O risco é a simulação descambiar e setores autoritários se apropriarem da crise que essa reivindicação legítima gerou.

Para quem imaginava que a fragilidade dos sindicatos, a profundada pela reforma trabalhista, e a flexibilização das relações de trabalho amortizariam os conflitos sociais, essa paralisação acende um sinal vermelho.

O movimento se tornará um exemplo para outros setores "pejotizados" e precarizados, sobretudo no setor de serviços, de que a mobilização pode melhorar suas vidas. Parando o país, os caminhoneiros geram prejuízos imediatos, chamando a atenção do governo, da mídia, do mercado, dos políticos e da sociedade.

Mas outro setor, tão estratégico para futuro do país, também está em greve hoje: os professores da rede particular. Lutam pela manutenção de direitos conquistados há 20 anos, agora ameaçados pelas empresas do setor, crescentemente tomado por multinacionais que mercantilizam a educação.

Se as reivindicações dos professores fossem tratadas com a mesma importância que se deu à pauta dos caminhoneiros, poderíamos ficar menos pessimistas com o futuro do Brasil.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Daniela Lima

**Título:** Dançando à beira do abismo

## Painel

O levante de caminhoneiros que agora pedem abertamente uma intervenção militar fez do risco de uma queda de Michel Temer a pauta do Congresso. Em reunião a portas fechadas no Senado, ao menos um parlamentar da base do governo defendeu a derrubada do emedebista. Recebeu uma trava até da oposição. O presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), lembrou o óbvio: em cinco meses o país elegerá novo presidente. É preciso, concluiu, garantir estabilidade até lá.

Frio...

A escalada antidemocrática do discurso dos caminhoneiros assustou até oposicionistas radicais, que agora temem a abertura de uma brecha para a ruptura institucional. Integrantes de movimentos sociais da extrema esquerda foram ver de perto os piquetes em São Paulo

## NÃO ouse 2

Em 1964, Mazzilli, então presidente da Câmara, assumiu a Presidência assim que o golpe militar tirou João Goulart do poder. Foi destituído do cargo 13 dias depois, quando o general Castelo Branco ascendeu.

## Inflamável

Mesmo após todos os sinais do governo, representantes de caminhoneiros enviaram, nesta segunda (28), mensagens a motoristas que estão parados dizendo que Michel Temer "foi desrespeitoso a todo instante".

## INFLAMÁVEL 2

"Mudou o plano e o foco da greve. Tornou-se uma mobilização de movimentos diversos e ganhou força com ajuda da população", diz o áudio.

## Hora mais escura

Aliados do presidente Michel Temer dizem que ele tem demonstrado extrema preocupação com o cenário. Há muito, afirmam, ele não fazia gestos tão enfáticos no bastidor em nome da estabilidade institucional.

#### Míopes

Integrantes do Planalto admitem que o governo cometeu "erros em série", mas garantem que isso só ocorreu porque não dispunham de informações que retratassem a magnitude do problema.

#### Porta-voz

Aliados do presidente respiraram aliviados ao lerem as declarações do general da reserva Hamilton Mourão à Folha. Espécie de ícone de intervencionistas, o militar desestimulou um golpe. O governo viu no gesto um reflexo da posição da cúpula das Forças Armadas.

#### Couro grosso

Pessoas próximas ao presidente da Petrobras, Pedro Parente, garantem que ele não vai capitular durante a crise. Em meio a rumores sobre um pedido de demissão, avisam que o engenheiro tem responsabilidade e não deixaria o cargo com o país conflagrado.

#### Bate o pé

Governadores do Nordeste continuam contrários à proposta do governo federal de reduzir a alíquota do ICMS no diesel. Para eles, o Planalto errou quando anunciou um acordo sem contrapartida.

#### Impasse

Secretários estaduais da Fazenda vão continuar discutindo o assunto com o Conselho Nacional de Política Fazendária nesta terça (29). O governador Paulo Hartung (MDB-ES) defende a redução na alíquota do imposto.

#### Por todos

Estados como São Paulo e Espírito Santo cobram 12%. O Amapá, 25%. Para o capixaba, é preciso convergir: "E, se precisar de sacrifício maior, devemos fazer para que o país acalme".

#### TIROTEIO

Alertei para a crise dos preços na Petrobras. Agora alerto para a crise do teto. Vai faltar escola e hospital. Vão ouvir?

De Ciro Gomes (PDT-CE), pré-candidato à Presidência, sobre a escalada de desgaste do governo desencadeada pelo preço do diesel

Com Thais Arbex e Gabriela Sá Pessoa

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Colunas**

**Autor: Joel Pinheiro da Fonseca**

**Título: Obrigado, caminhoneiros**

Num gesto admirável de sacrifício, cortaram nosso combustível e nossos alimentos

Mestre em filosofia pela USP e economista do Insper

Em meio ao lamaçal da vida pública brasileiro, há momentos em que mesmo o observador mais cínico tem que dar o braço a torcer. O povo unido por um Brasil melhor; foi o que vimos neste episódio heroíco da greve dos caminhoneiros. Fiquei tocado com o patriotismo da classe.

Sofrendo, praticamente todos os brasileiros estão. Mas só os caminhoneiros/oram capazes de transformar esse sentimento num movimento maior. Quando chegou a hora da decisão difícil, não titubaram: num gesto admirável de sacrifício, eles cortaram nosso combustível, nossos remédios e nossos alimentos.

Há muito mais em jogo do que o preço do diesel. A revolução é contra a classe política enquanto tal, vista como podre até a alma. A corrupção é o mecanismo que a move. Ela existe, hoje, para se perpetuar no poder e proteger os próprios privilégios, pagos pelo resto da sociedade. Contra ela, vale tudo.

Haverá algo mais belo que o povo nas ruas e nas rodovias, sem lei e sem líderes, dando vazão irrestrita à própria vontade e ameaçando não só as instituições, mas o próprio tecido social? Isso só pode dar coisa boa. É por isso que as lideranças mais responsáveis do Brasil competem para surfar essa onda.

No apoio aos caminhoneiros, Bolsonaro e Boulos falaram com uma só voz. Esquerda e direita deram as mãos. Afinal, a greve é #ForaTemer; e é também pela intervenção militar. O caminhoneiro é o manifestante perfeito para todas as nossas ideologias: para a esquerda, é trabalhador; para a direita, cidadão de bem; para os liberais, empreendedor. Não há idealismo que não saia edificado.

Confesso que tive um momento de dúvida: será que colocar milícias armadas em bloqueios na estrada para impedir que comida chegue às cidades é um ato democrático? E propor que o Exército se volte contra o Poder Executivo? Mas é claro que sim. Afinal, todo poder emana dos caminhoneiros.

Uma revolução pode se dar de muitas formas. Uma delas é derrubando o Estado e colocando em seu lugar paladinos da Justiça e da ordem. Outra é receber um dinheirinho no bolso, pago pelo resto da sociedade. O governo, como era de se esperar, cedeu.

A conta do patriotismo dos caminhoneiros será de pelo menos R\$ 5 bilhões. Se vier também o corte de impostos, serão mais R\$ 13,5 bilhões. É um presente do povo para o próprio povo. Como diz o nome de um dos grupos de WhatsApp dos grevistas, "#somostodoscaminhoneiros". Embora alguns sejam mais caminhoneiros do que outros...

Com essa conquista da cidadania e dos direitos, não seria uma boa hora deparar com os bloqueios e deixar combustível e comida voltarem aos mercados, estancar a sangria da agricultura, da indústria e dos serviços? Até seria, mas uma minoria pegou gosto por essa história de salvar o Brasil. Dizem que não vão sair. Não é mais por R\$ 0,46; as pautas agora incluem também — além do golpe militar — baixar o preço da gasolina e do gás de cozinha. Ora, por que não exigir logo que todos os bens e serviços sejam gratuitos? Estamos às portas da utopia.

Obrigado, caminhoneiros. Obrigado por usar nossas vidas como moeda numa grande chantagem nacional. É assim que se constrói um país melhor. Outros setores aprenderam a lição. Os petroleiros já declaram greve para amanhã. Afinal, eles também merecem salvar o Brasil.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Mônica Bergamo

**Título:** QUASE PARANDO

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), mandou recado aos caminhoneiros: a aprovação do marco regulatório para o setor, demanda dos grevistas, só vai caminhar com celeridade se eles de fato desobstruírem as estradas e começarem a regular o abastecimento 110 país.

Lição

A aprovação das novas regras faz parte de um acordo com os líderes do setor. Maia teme, no entanto, que ocorra com o parlamento o mesmo que se viu nas negociações com o governo de Michel Temer: as demandas são atendidas, mas os motoristas seguem sem trabalhar.

#### Na lama

E Maia diz que o problema maior do país não é sequer o aumento descontrolado de preços da Petrobras e a posterior greve, mas sim a profundidade da crise econômica. "O Brasil saiu da recessão, mas os brasileiros, não", afirma.

#### Na linha

O general Sérgio Etchegoyen, do GSI (Gabinete de Segurança Institucional), manteve linha direta com o governador Márcio França, de SP nos últimos dias.

#### Na frente

O militar chegou a elogiar o preparo da Polícia Militar de São Paulo, mas o governador mandou o recado de que esperava que o Exército atuasse na linha de frente nas estradas, abrindo caminho para a PM — e não o contrário.

#### Tudo bem?

O comandante militar do Sudeste, Luiz Eduardo Ramos Baptista Pereira, também telefonou, não apenas para França como também para o prefeito Bruno Covas (PSDB-SP).

#### Vazio

O número de feiras livres de frutas e legumes na cidade de São Paulo despencou de 120 para 32 na segunda (28), de acordo com a prefeitura.

#### Vazio 2

E outra preocupação da administração municipal é a reposição do estoque de caixões para atender ao serviço funerário. Nesta segunda (28), havia 5.685 urnas disponíveis. Em média, 170 são usadas por dia na capital paulista.

#### Alerta

Advogados ligados ao PT se reúnem nesta terça (29) em Brasília para estudar medidas caso o TSE (Tribunal Superior Eleitoral) responda a consulta sobre a

possibilidade de um réu condenado em segunda instância, como Lula, disputar a Presidência.

Em frente

"Nada muda. O partido vai pedir o registro de Lula do mesmo jeito, e defender seu direito de ser candidato", diz o advogado e professor Luiz Fernando Pereira.

Ao sugo

Criador de uma campanha para que as pessoas atirassem tomates no ministro Gilmar Mendes, do STF (Supremo Tribunal Federal), Ricardo Rocchi foi denunciado por apologia ao crime na semana passada.

Fui eu

Ao depor na Polícia Federal, ele confirmou que criou o grupo "Tomataço" e que ofereceu R\$ 3,00 para quem atirasse um tomate no magistrado. Disse ainda que tentou acertá-lo por seis vezes, em vão.

inocente Rocchi afirmou ainda considerar que não estava cometendo um crime, mas sim agindo "em defesa do povo brasileiro".

Chega...

João Gilberto está há uma semana morando em um hotel no Rio de Janeiro. O músico, que foi interditado pela filha Bebel no ano passado, estava morando na casa de uma amiga da filha mais velha. Agora, ele voltou a conviver com sua caçula, Luisa, que tem 13 anos.

...de saudade

João passou recentemente por consulta médica e odontológica e deve realizar exames em breve. Pessoas que conversaram com ele nos últimos dias dizem que o músico está mais magro, mas voltou a se alimentar. Eventualmente, toca o seu violão.

Sangue novo

O estilista Alexandre Herchcovitch assumirá a área de estilo do grupo Vulcabras Azaleia. Seu foco inicial será expandir a divisão de vestuário, acessórios e artigos esportivos da Olympikus, marca da qual a empresa é proprietária.

Fluxo

A Cruz Vermelha de São Paulo vai lançar uma exposição coletiva com o tema "Todos Sangram Como Um", que visa conscientizar a população sobre a doação de sangue independentemente de origem e cor do doador. São 20 fotógrafos, dez artistas plásticos e dois arquitetos que vão apresentar trabalhos autorais sobre o tema, todos voluntários. Amostra abre no dia 1º de agosto na sede da instituição, na capital paulista.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Maria Cristina Frias

**Título:** Transportadoras negam que paralisação seja um locaute

## **Mercado Aberto**

Empresários de transportes se defendem da acusação de locaute (paralisação por proprietários como instrumento de pressão), feita pelo ministro da Segurança, Raul Jungmann, e pelo procurador-geral do Trabalho, Ronaldo Fleury.

As maiores transportadoras têm contratos que permitem reajustes e, portanto, não perdem margens de lucro com a alta do diesel, como os autônomos, diz Ramon Alcaraz, sócio da Fadei, que atende marcas de alimentos.

“Se fosse realmente um movimento das companhias, a greve já teria acabado — os empresários acham que o governo deu o que podia e mais um pouco. [Aparalisação] ainda não terminou porque não há liderança específica.”

As declarações de autoridades que levantam a hipótese de locaute são “levianas, infelizes e infundadas”, afirma.

“Eles dizem que há transportadoras [que aderiram à greve], então quais são elas?”, questiona Pedro Moreira, presidente da Abralog, Associação Brasileira de Logística.

“Os nossos associados não fizeram movimento para estimular a paralisação. Desde o início, estão preocupados em atender os clientes e buscar rotas alternativas.”

As empresas também têm prejuízos com a greve, afirma um sócio de uma companhia que pede para não ser identificado. Cerca de 25% de sua frota está parada, com produtos em deterioração e sem seguro para essas perdas, diz.

O caso da G10, que tem 1.600 caminhões, é semelhante, segundo Cláudio Adamuccio, presidente do grupo.

“Todos os nossos veículos estão bloqueados em estradas. O prejuízo é milionário porque metade dos clientes tem contratos que preveem multa em caso de não cumprimento. Vou entrar na Justiça para impedir cobranças.”

### PAVILHÕES ESVAZIADOS

A greve de caminhoneiros tem afetado a montagem, a logística e o comparecimento do público a eventos e feiras corporativas.

“Há dificuldade para montar estandes, produtos presos nas estradas, eventos inteiros sendo cancelados e outros que não conseguem ser desmontados”, diz Fátima Facuri, presidente da Abeoc (associação das empresas de eventos).

A entidade ainda não tem estimativas do número de cancelamentos ou dos prejuízos causados pela paralisação.

No último fim de semana, por exemplo, uma feira do CI-EE (Centro Integração Empresa-Escola) para estudantes em busca de estágio teve cerca de 12 mil pessoas presentes, segundo o superintendente Ricardo Melantonio.

“A expectativa inicial era de algo entre 60 mil a 75 mil”, diz.

“O quadro será pior se a situação se alongar. Até aqui o maior problema é a dificuldade para se chegar aos locais”, diz Toni Sando, presidente executivo da Visite São Paulo, que fomenta eventos na cidade.

“Tudo ficará pior quando o abastecimento de insumos for comprometido. O lado bom é que o feriado [do dia 31] nos dará fôlego porque naturalmente há menos feiras.”

### Paralisação causou prejuízo de R\$ 370 mi ao setor de vidros

O setor de vidros teve prejuízo de R\$ 370 milhões com a crise dos transportes de cargas, afirma o superintendente da Abividro, a associação do segmento, Lucien Belmonte.

A produção é contínua, pois os fornos não podem perder temperatura, mas não há material para alimentá-los —a areia que, queimada, toma a forma de vidro.

“É preciso abastecer [a linha de fábrica] sempre. Sem matéria-prima, que dura dois ou três dias, nós quebramos os vidros que acabaram de sair do forno em cacos e os recolocamos em seguida.”

A entidade obteve liminar na Justiça para que os fornecedores trouxessem o material, mas não foi possível furar os bloqueios, afirma.

A greve dos petroleiros é outra ameaça —sem gás, os fornos não são aquecidos. “Pelo que conversei, não faltará. Se isso acontecer, o prejuízo será absoluto”, afirma Belmonte.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:**

**Título:** Vaivém das commodities

**Se greve persistir; recuperação do campo poderá demorar seis meses**

O consumidor vai pagar duas vezes pela greve dos caminhoneiros. Essa conta virá não só pela desestruturação atual da produção de alimentos, cuja recuperação poderá durar vários meses, como também pelo pagamento dos subsídios dados ao diesel.

A má alimentação dos animais no setor de proteínas, devido à falta de ração nas granjas, deverá comprometer boa parte da produção por até seis meses.

A produção menor vai gerar redução de oferta e, consequentemente, preço maior dos produtos nos próximos meses. As duas contas vão cair no bolso do consumidor.

Para reduzir o impacto do efeito da greve, o setor busca preservar pelo menos os animais com alta genética, o que começa a ficar difícil.

Em geral, as granjas mantêm estoques de ração e de medicamentos para uma semana, e a greve já entrou na segunda, segundo Carlos Zanchetta, diretor operacional da Zanchetta Alimentos Ltda.

Se esse cenário persistir, as empresas vão sair “bastante machucadas financeiramente”, com consequências para toda a cadeia: produtores integrados, embalagens e outros insumos, diz Zanchetta.

Para Ariel Mendes, da ABPA (Associação Brasileira de Proteína Animal), a preocupação com a genética é procedente.

Uma “galinha avó”, com alta genética, gera 45 matrizes poedeiras. E estas geram 140 pintinhos cada uma. A falta de ração e outros insumos num galpão

com galinhas avós seria uma perda grande para todo a cadeia, segundo Mendes.

Ele dá um exemplo: no caso de um galpão com 10 mil galinhas avós, a falta de ração eliminaria a produção de 450 mil matrizes e, consequentemente, 63 milhões de pintinhos deixariam de chegar ao mercado.

O problema do setor é que uma avó demora de seis a sete meses para começar o processo de produção.

Não seria só o Brasil a ser afetado em um cenário de continuidade da greve dos caminhoneiros, mas toda a América do Sul. O país é o fornecedor de genética para os países da região, afirma Ariel.

A Europa também entra na lista dos importadores do Brasil. Os europeus produzem vacinas aviárias com base em ovos embrionados do Brasil.

Valdomiro Ferreira Júnior, presidente da APCS (Associação Paulista de Criadores de Suínos), diz que a situação não é diferente na suino cultura.

Um animal com potência genética custa R\$ 24 mil e leva anos para chegar a esse patamar. “A perda de genética reduz a oferta de carne e a qualidade final do produto.”

Além disso, a perda de genética pode comprometer a evolução do animal, que dura 180 dias. A ausência de genética reduz a homogeneidade da carne, exigida tanto pelo mercado interno como pelo externo. O Brasil exporta 24% da produção nacional, afirma Ferreira Júnior.

No setor de hortifrútis, há problemas na comercialização atual, mas a reposição será menos demorada, afirma Marina Marangon, analista de hortifrútis do Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada).

Alguns produtos, como batata e cenoura, podem ficar mais tempo na terra, embora percam um pouco das qualificações exigidas pelo mercado.

O retorno das hortaliças ao mercado, porém, poderá demorar um pouco mais. A área de plantio é restrita, e o novo plantio depende da retirada da safra anterior.

92% das unidades frigoríficas do estado de Mato Grosso deixaram de adquirir bois na semana passada, devido às dificuldades no transporte

## PESO NO BOLSO

A cadeia da soja consumiu 764 milhões de litros de diesel na safra 2016/17, o que representa 28,1% do total consumido pelo agronegócio.

Conab

O transportador autônomo terá participação de 30% do volume de mercadorias da Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) que circulam pelo país. Em 2017, foram 257 mil toneladas, no valor de R\$ 107 milhões.

Dosagem

Conversa entre o representante de uma empresa consumidora de cereais e o de uma associação do setor de produção de grãos: "Erraram na dose no apoio incondicional à greve dos caminhoneiros".

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Tendências / Debates**

**Autor: Gaudêncio Torquato**

**Título: Os cinturões do governo**

Caminhoneiros desafiam equilíbrio da gestão Temer

Jornalista, professor titular da USP e ex-conselheiro informal do presidente Michel Temer

A constatação é de Carlos Matus, cientista social chileno, em seu clássico "Estratégias Políticas": "Não é possível combinar sacrifícios econômicos e recessão transitória com crescimento econômico, aumento do emprego e justiça social." Esse é o dilema que enfrenta o governo ante a greve de caminhoneiros, que conta com o apoio de empresários e a simpatia da população.

O desafio é equilibrar os três cinturões que balizam uma administração pública: o econômico, o social e o político. Tal equilíbrio é responsável pela fortaleza ou fragilidade das ações governamentais. Os campos se imbricam de forma que o sucesso alcançado por um afeta o outro.

Tomemos a economia: se produzir resultados de forma a resgatar a confiança dos setores produtivos, a frente política tende a olhar de maneira simpática para a gestão, com a consequente aprovação de projetos do Executivo. Foi o que se viu nos primeiros tempos da gestão Temer.

A linha adotada inicialmente foi bem-sucedida; mas, no que se refere à política de preços dos combustíveis, elogiada nos primeiros momentos e que propiciou laços ao presidente da Petrobras, Pedro Parente, hoje é alvo das críticas.

Dolarizar o preço da gasolina, aumentando-o ou diminuindo-o de acordo com a oscilação do barril de petróleo no mercado internacional, criou por aqui uma gangorra, com remarcações quase diárias na bomba. O impacto no bolso de caminhoneiros foi jogado no colo de um governo que, ao contrário da administração Dilma, não represou preços. E isso tirou a Petrobras do buraco.

A fatura chegou com uma gigantesca greve que paralisou setores vitais. Agora, as concessões feitas ao setor do diesel motivam outras áreas a fazer exigências.

O horizonte sinaliza nuvens pesadas. Os cofres do Tesouro não suportarão estender benefícios a torto e a direito — uma política que quebraria a coluna vertebral que segura a economia. O afrouxamento do cinturão econômico ameaça desfazer a identidade reformista do governo.

Já a área social ressente-se do seu pequeno PNBF (Produto Nacional Bruto da Felicidade), a partir do desemprego em massa e parcós resultados que a economia joga em seu bolso. Se a locomotiva econômica dá sinais das dificuldades para puxar os vagões do trem — ainda mais com os efeitos deletérios da greve dos caminhoneiros —, a ruptura social é o desenho à vista.

. O fato é que a administração não tem tido a capacidade de "fazer com que as coisas aconteçam" dentro de parâmetros de normalidade. A rigidez nas contas públicas começa a perder força, derrubada pela pororoca que aumenta as carências e corrói as esperanças do povo.

As elogiadas iniciativas governamentais — teto de gastos, reformas trabalhista e educacional, terceirização, recuperação da Petrobras e do Banco do Brasil, resgate da credibilidade do país — estão sendo empurradas para longe pelos destroços que a greve provoca no seio social. E se outros movimentos emergirem com pautas reivindicatórias e de difícil atendimento? De onde o governo vai tirar recursos para ajustar, ao mesmo tempo, os cinturões econômico e social?

E como agirá o terceiro cinturão, o político, que também se apresenta frouxo e esgarçado? Em ano eleitoral, os representantes adotam uma postura de resguardo, voltando-se (e até votando) contra um governo impopular. Não se pode contar com o cinturão político para ajudar o governo a aprovar medidas fundamentais ao crescimento. Partidos, grupos, operadores de estruturas disputam espaços de poder em torno de uma Torre de Babel. Ninguém se

entende. Não é improvável vermos o pleito de outubro com multidões nas ruas. O momento exige bom senso.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Poder**

**Autor: Isabel Fleck**

**Título: Temer facilita entrega do petróleo, diz Marinho**

Pré-candidato do PT ao governo paulista critica presidente, mas reconhece que Dilma exagerou no controle de preços

SABATINA : LUIZ MARINHO

São Paulo- O pré-candidato do PT ao governo de São Paulo, Luiz Marinho, disse nesta segunda-feira (28) que o governo Dilma Rousseff "exagerou um pouco" na política de controle de preços do combustível, mas afirmou que os ajustes praticados no governo Temer se destinam a "facilitar a entrega" do petróleo brasileiro.

Em sabatina promovida pela Folha, o UOL e o SBT, o ex-prefeito de São Bernardo do Campo também disse que, em 2016, o PT chegou ao "fundo do poço" em São Paulo diante de uma "situação emotiva criada na sociedade contra" seu partido.

Crise dos combustíveis

Qualquer acordo com os caminhoneiros sequer vai resolver o problema da sociedade brasileira porque é preciso mudar a lógica da política de preços praticada pela Petrobras. Creio que o governo Dilma exagerou um pouco nessa política [de controle de preços]. Mas o ajuste de preço [do governo Temer] é uma política de amarrar no processo de dolarização para facilitar a entrega dessa riqueza natural.

Corrupção na Petrobras

A Petrobras no governo Lula cresceu bastante, descobriu o pré-sal. A corrupção fica por conta das investigações. Aliás, quem verdadeiramente praticou corrupção está livre, leve e solto, pelas consequências do grande equívoco da Lava Jato.

Dizer que o presidente Lula tem responsabilidade disso é uma inverdade.

PT em São Paulo

Se você observar a evolução das coisas, 2018 é uma eleição completamente diferente da de 2016. Em 2016, nós chegamos em preferência partidária a 6% na capital, caímos lá no fundo do poço, e estamos em franca recuperação. Qualquer um que eu escolhesse [para a sucessão em São Bernardo] naquela conjuntura não teria sucesso pela situação emotiva criada na sociedade contra o partido.

#### Candidatura de Lula

O principal partido do país, com maior bancada, vai abrir mão dessa candidatura? Só se fossemos um bando de covardes. A candidatura de Lula é intocável no PT.

#### Caixa dois

Não passa de verdadeira invenção por parte do Alexandrino [Alencar, ex-diretor da Odebrecht] de que teve alguma doação da Odebrecht de caixa dois na minha campanha.

Se o empresário fez alguma irregularidade para fazer doação, ele que responda. Um cidadão chega para você e fala que vai doar para a sua campanha — se ele roubou de alguém, a culpa é minha?

#### Acusação de corrupção

Eu desafio o Ministério Público, a Polícia Federal, o Judiciário a acelerar o julgamento para poder comprovar a minha inocência [no caso da licitação e construção do Museu do Trabalhador].

#### Segurança

Você tem que falar de efetivo da polícia, de valorização da polícia, porque a polícia de São Paulo é a que mais morre nos confrontos — policial jovem, negro. Você precisa trabalhar além da lógica da repressão do crime, precisa ocupar essa juventude, especialmente na formação.

#### Cracolândia

Não é com polícia que resolve o problema da cracolândia, como o PSDB tentou fazer. É preciso ter vagas disponíveis para internação, mas é preciso lançar equipamentos nesse processo de conquista. Internação, somente com o consentimento da família.

#### Recursos hídricos

Estamos entrando de novo num período de grave crise. É preciso concluir o trabalho de coleta e tratamento de esgoto da região metropolitana. O governo precisa dar ordem para a Sabesp, parece que a Sabesp não é empresa do governo. A Sabesp está mais preocupada em responder aos acionistas da Bolsa de Valores de Nova York do que responder à rede de água.

### Transporte público

Pretendo botar grande parte da minha energia para transformar a qualidade de transportes da região metropolitana. Veja o investimento nos mono trilhos [do atual governo], que parece obra de "São Nunca", que nunca sai.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Caminhoneiros exigem mais do que R\$ 0,46 e pedem saída de Temer

Intervencionistas invadiram movimento, diz Abcam

Ações da Petrobras despencam 14%

Paralisação prossegue em 23 estados

Três reivindicações ganham força entre os caminhoneiros que ocupam 556 pontos em 23 estados e o Distrito Federal: um desconto maior do valor do diesel, a saída do presidente Michel Temer e a intervenção militar. O posicionamento político é controverso. Até o presidenciável Jair Bolsonaro (PSL), um defensor dos militares, pediu calma aos manifestantes em relação ao tema. O governo já fala que há "infiltrados políticos" na manifestação. A paralisação vem recebendo apoio de outros setores. Vans, motoboys e fretados fizeram passeata reclamam do preço dos combustíveis. Operações para reabastecer postos enfrenta resistência entre os próprios donos dos estabelecimentos, que alegaram estarem sendo ameaçados.

Os caminhoneiros que mantiveram os protestos pelas estradas do país nesta segunda (28) têm discursos contundentes em comum para justificarem a permanência de sua manifestação mesmo após o governo ampliar as concessões.

O primeiro ponto: a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel, anunciada pelo governo federal, é insuficiente. Não resolve a situação da categoria, que, segundo vários relatos, é de total aperto financeiro.

A situação do caminhoneiro Assis Pereira de Souza, 38, que transporta frutas de Goiás para o Rio de Janeiro, resume a situação. Segundo Souza, os

caminhoneiros decidiram parar mais por necessidade do que por protesto. Ele conta que em razão da alta do diesel e da queda do frete, o que sobra para o caminhoneiro, que é a última ponta no setor de transporte, seria irrisório.

“Nós estamos parados aqui porque esta inviável trabalhar. Se por acaso meu caminhão quebra, eu fico desempregado. O movimento agora não é mais por causa do diesel. É contra o governo que não quer saber do cidadão”, disse ele.

Souza listou os custos e receitas de uma viagem de Goiás ao Rio, uma viagem de cerca de sete dias e 1,4 mil km. O frete sai a R\$ 2.500. Desse total, R\$ 1.500 seriam gastos com combustível, R\$ 300 com pedágios e R\$ 200 de alimentação, tudo por conta do motorista. “Sobra R\$ 500 pra mim. Se dividir por sete dias, dá menos de R\$ 100 por dia. É menos do que ganha um ajudante de pedreiro”, disse.

Para começar a amenizar a situação, calculam, seria preciso que o governo mais que dobrasse a oferta. “Tem que abaixar pelo menos R\$ 1 do óleo, se não volta. Estou gastando R\$ 5.000 a mais por mês em relação ao ano passado só de aumento de diesel. Precisamos de uma garantia de que vai abaixar mais e permanentemente. Pararam o país por uma semana por causa de R\$ 0,40? É muito pouco”, diz Fábio Correia, 31, proprietário de seis caminhões.

Há uma incomprensão generalizada sobre a política de reajustes de preços da Petrobras, que passou a ser diária desde julho do ano passado, e elevou em quase 30% o valor do diesel na bomba.

“Eles roubaram a Petrobras e querem passar o prejuízo para a gente. A greve não vai parar, só vai aumentar. R\$ 0,46 não resolve nada, ninguém vai sair da pista por uma mi-xaria dessas. Não serve nem para cobrir o que perdemos na greve”, diz o caminhoneiro João Paulo “Coco Seco”, 32.

Mas há outras duas manifestações recorrentes que não têm nenhuma relação com a questão econômica, mas vem crescendo começa a gerar polêmica entre os próprios integrantes do movimento: a mobilização pelo Fora Temer e o pedido de intervenção militar.

“O que queremos agora é “Fora, Temer”. Só vamos sair das estradas quando o governo cair” afirma o motorista Moisés Fernandes dos Santos, que há 15 anos transporta móveis de Ubá (MG) e São Paulo para o Rio.

As manifestações têm se intensificado. No início da noite desta segunda, por exemplo, os caminhoneiros fecharam as duas faixas da Rodovia Régis Bittencourt na altura de Embu das Artes, em São Paulo. Balançando faixas com os dizeres “Intervenção Militar Já” e “Fora Temer”, gritavam “a luta também é

de vocês” para chamara a atenção dos moradores e dos poucos veículos que cruzaram pelo local.

O posicionamento político foi criticado pelo presidente da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), José da Fonseca Lopes. Uma das principais vozes do movimento, Lopes disse nesta segunda que a paralisação não é mais dos caminhoneiros, mas de pessoas que querem “derrubar o governo”.

Fonseca estima que ainda haja 250 mil caminhões na paralisação. Segundo ele, o cenário está “bem encaminhado” e pode haver um desfecho positivo nesta terça (29), mas questiona as manifestações de caráter político.

“Não é o caminhoneiro mais que está fazendo greve. Tem um grupo muito forte de interventionistas nisso aí. Eles estão prendendo caminhão em tudo que é lugar. [...] São pessoas que querem derrubar o governo. Eu não tenho nada que ver com essas pessoas, nem nosso caminhoneiro autônomo tem. Eles estão sendo usados por isso”, disse.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Julio Wiziack

**Título:** Cade abre investigação contra entidades do setor

A Superintendência-Geral do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) abriu investigação contra as associações de caminhoneiros que levam o país a uma crise de abastecimento de mercadorias e combustíveis que dura oito dias. O procedimento foi aberto na sexta (25), um dia após o governo e 11 associações de caminhoneiros assinarem o primeiro acordo — que foi descumprido pelas entidades.

O objetivo é verificar se essas entidades agiram em conjunto com o intuito de “dificultar a operação de equipamentos destinados a produzir, distribuir ou transportar”.

Em outra frente, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, informou nesta segunda-feira (28) que a Polícia Rodoviária Federal irá retirar o que chamou de “infiltrados políticos” de pontos de paralisação de caminhoneiros pelo país.

Segundo ele, o órgão policial tem feito um mapeamento das pessoas que participam dos bloqueios em rodovias e, “quando for o caso”, irá separar os militantes políticos do restante dos caminhoneiros grevistas.

“A Polícia Rodoviária Federal conhece as estradas onde trabalha e sabe das infiltrações políticas que aconteceram. Ela está mapeando e não quer cometer nenhuma injustiça”, afirmou o ministro Padilha.

Na avaliação dos técnicos, os vídeos foram somente um ponto de partida e não tiveram valor processual.

Nessa investigação, o Cade não contemplou a possível prática de locaute, paralisação estimulada pelas empresas. Essa investigação é conduzida pela Polícia Federal.

Até o momento são alvo do Cade a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), (CNT) Confederação Nacional do Transporte), Fetrabens (Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo), Unicam (União Nacional dos Caminhoneiros), Sindcam-DF (Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Distrito Federal), Sinaceg (Sindicato Nacional dos Cegonheiros), Fecone (Federação Interestadual dos Transportes Rodoviários Autônomos de Cargas e Bens da região Nordeste), Fetramig (Federação dos Transportadores Autônomos de Carga do Estado de Minas Gerais), Fetac-ES (Federação dos Transportadores Autônomos de Carga do Espírito Santo), Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo), Sinditac-GO (Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Goiás).

Também estão sendo investigados os presidentes e dirigentes José da Fonseca Lopes (Abcam), Wallace Landim (Motoristas Autônomos do Centro-Oeste), José Araújo (Unicam), Vantuir José Rodrigues (Sinditac-GO), Edmar Rosa (Sindcam-DF), Jaime Ferreira dos Santos (Sin-ceg) e Diumar Bueno (CNTA).

Embora tenha partido de vídeos postados por representantes das associações durante a greve e entrevistas a veículos de imprensa para escolher os alvos, o Cade começa a convocar os representantes para reunir evidências concretas da suposta ação coordenada

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Mercado**

**Autor:**

**Título: Aviação registra prejuízo diário de R\$ 50 milhões**

A aviação comercial brasileira tem registrado um prejuízo diário de R\$ 50 milhões desde o início da greve de caminhoneiros no país, na segunda-feira passada (21).

Ainda de acordo com a associação, os cancelamentos devem continuar a ocorrer nos próximos dias, às vésperas do feriado prolongado de Corpus Christi, que começa na quinta-feira (31).

“Apesar de a maior parte da malha aérea permanecer em operação, os cancelamentos e as mudanças de horários deverão continuar a acontecer, sem previsão de normalização, por causa da não reposição ou total ausência de combustível em aeroportos menores espalhados pelo país”, diz o comunicado.

O aeroporto de Brasília foi um dos mais afetados na semana passada. Nesta segunda-feira, após a chegada de 25 caminhões-tanque, a concessionária Inframérica informou que o aeroporto opera com 55% do nível de combustível, mas se mantém em estado de atenção e com abastecimento restrito.

O mais recentes boletim da Infraero que havia sido divulgado até a conclusão desta edição informava que dez aeroportos operados pela estatal estavam sem combustível: São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Aracaju (SE), Foz do Iguaçu (PR), Teresina (PI), Paulo Afonso (BA), Palmas (TO) e Pampulha (MG).

O aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, seguia operando com o estoque de combustível no nível mínimo.

“Até que o fornecimento de combustível seja normalizado, o plano de contingência continuará ativo”, informa a concessionária BH Airport, que administra o aeroporto.

Em Porto Alegre, a previsão da concessionária Eraport é que as operações estejam garantidas até o fim da tarde desta terça-feira (29) após a chegada de quatro caminhões nesta segunda.

As companhias aéreas recomendam que o passageiro que tem voo marcado para os próximos dias verifique o status do voo nos sites das empresas. Taxas de remarcação e cancelamento não estão sendo cobradas por Avianca, Azul, Gol e Latam.

Outro motivo de preocupação para o setor é a greve de 72 horas marcada pelos petroleiros, a partir desta quarta (30).

Guarulhos, o maior do país, que é abastecido por dutos ligados diretamente às refinarias da Petrobras, estuda medidas para se precaver.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo****Seção: Mercado****Autor: Rogério Pagnan, Rogério Gentile e Dhiego Maia****Título: Postos rejeitam combustíveis após ameaça e violência em SP**

Estabelecimentos relatam intimidação; veículos são depredados em centro

São Paulo- Proprietários de postos de São Paulo estão recusando receber combustíveis para abastecimento da população em razão de uma série de ameaças e atos de violência praticados por grupos ligados ao movimento grevista. Houve promessas de ataques a postos por meio de áudios enviados para celulares de proprietários e funcionários desses estabelecimentos.

Essas intimidações levaram ao cancelamento de dezenas de escoltas programadas pela Polícia Militar na noite de domingo (27) para a capital paulista, destinadas a proteger o fornecimento de combustível para o público em geral, e não apenas para o atendimento de serviços emergenciais. A medida indicava a possibilidade da retomada da rotina de famílias paulistanas, afetadas com o desabastecimento principalmente de combustível para veículos particulares.

Essa operação tinha sido organizada pela cúpula da PM com associações de distribuidores, mas acabou naufragando após a recusa de donos de postos e também de motoristas de caminhões-tanque, igualmente ameaçados. A PM tinha anunciado ao menos 20 escoltas para a capital das 20h à 0h de domingo, mas minutos depois a operação foi suspensa porque, segundo a corporação, os donos de postos sustaram os pedidos de entrega de combustível com medo de represálias.

Um exemplo do grau de intimidação sofrida pelos funcionários de postos ocorreu na noite de domingo (27) em estabelecimento nos Jardins. O caminhão com cerca de 30 mil litros de combustível chegou ao local por volta das 18h, escoltado por veículos da PM e por dois supostos sindicalistas em uma motocicleta. Os frentistas disseram que só venderiam combustível para abastecimento de carros da polícia, até porque os homens que se apresentavam como sindicalistas não permitiam a venda para veículos comuns.

Os funcionários do posto conversaram com a Folha quase sussurrando, com evidente medo da dupla. Essa era a mesma informação repassada aos clientes que formaram uma fila em poucos minutos em torno do posto. Com isso, a cidade de São Paulo continuava quase sem opção para abastecer com álcool ou gasolina. Os poucos postos onde ainda havia esses combustíveis tinham filas quilométricas e com constantes conflitos entre usuários.

José Alberto Gouveia, presidente do Sincopetro (sindicato dos revendedores de combustível no estado de São Paulo), afirma que muitos estabelecimentos têm recebido mensagens anônimas com ordem para interromper a comercialização do produto. "As mensagens dizem que vão destruir os postos, atear fogo", diz. Motoristas de caminhões-tanque também têm sido alvo de ameaças. Nos bloqueios nas estradas, eles são fotografados, bem como seus veículos, e avisados de que não podem levar combustível para postos que fazem a venda para consumidor particular.

Os manifestantes avisam que só permitem envio de combustível para estabelecimentos que fazem o abastecimento de veículos de serviços emergenciais — como de segurança pública, bombeiros e de saúde. "Dizem que vão pegar quem não cumprir a ordem", afirma Flávio Campos, presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados do Petróleo de Campinas (Recap), entidade que representa 1.400 postos em 90 cidades da região.

Na noite de domingo, manifestantes chegaram a atacar um centro de distribuição da Petrobras em Barueri (Grande São Paulo) e depredaram veículos que tentavam deixar a unidade para fazer o abastecimento de óleo para empresas de ônibus. O comando da Polícia Militar enviou atropo choque para controlar os manifestantes. À Folha, a empresa JSL, proprietária dos veículos, disse que lamentava o episódio.

"A JSL afirma que, desde o início das manifestações, tem orientado seus motoristas e agregados no sentido de continuar operando normalmente, de modo a cumprir os contratos e compromissos", disse, por meio de nota. "Mas sempre prezando pela segurança, tanto das cargas quanto dos próprios motoristas."

Na noite desta segunda-feira (28), a Polícia Militar enviou grupamentos do batalhão choque para nove centro de distribuição na Grande SP. "Já ocorreram vários ataques", diz Gouveia, do Sincopetro. "Eles furam os pneus e atiram pedras no para-brisa."

Nos dias anteriores, houve resistência do governo paulista para liberar a utilização do choque —havia orientação do governador Márcio França (PSB) para evitar conflito.

Também nesta segunda, PMs entraram pela primeira vez em confronto com manifestantes. Um dos conflitos ocorreu no km 25 da rodovia dos Imigrantes, que leva ao litoral, quando motoristas de caminhão fecharam as faixas de todas as pistas, impedindo a passagem dos veículos, inclusive de automóveis.

Um segundo confronto ocorreu em Campinas, no interior de São Paulo, com moradores da região que tentaram fechar uma via. A ordem do comando da Polícia Militar, segundo a Folha apurou, é evitar confronto desnecessário com manifestantes, mas não permitir intimidações a caminhoneiros e apostos de gasolina.

"O governo não quer ir para o confronto, o que foi correto até aqui", diz Campos, do Recap. "Mas não há mais o que fazer, o governo já cedeu em tudo o que eles queriam e os protestos continuam", afirma.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Maeli Prado e Mariana Carneiro

**Título:** Alta de tributo deve compensar queda no combustível

Para acomodar a redução do preço do diesel até o fim do ano, o governo deverá aumentar tributos e cancelar benefícios fiscais. Terá que cortar, ainda, R\$ 3,8 bilhões em despesas do Orçamento.

O governo se comprometeu com os caminhoneiros a reduzir o combustível em R\$ 0,46 por litro, valor equivalente aos tributos federais que incidem sobre o diesel. Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, a redução ocorrerá em duas frentes.

A primeira é a redução efetiva de tributos. Como está sendo executada no meio do ano, ela precisa de medidas compensatórias; ou seja, alta de outros impostos ou redução de benefícios fiscais.

Guardia explicou que o governo irá zerar a Cide (Contribuição sobre a Intervenção de Domínio Econômico) e reduzir o PIS/Cofins sobre o diesel. As medidas terão impacto de R\$ 0,05 e R\$ 0,11 o litro, respectivamente.

A redução dos tributos custará R\$ 4 bilhões até o fim do ano e, segundo prevê a Fazenda, será parcialmente compensada pela reoneração da folha de pagamentos. Mas já é evidente, para o governo, que o valor "não cobre a conta".

Pelo projeto em tramitação no Senado, a reoneração geraria R\$ 3 bilhões em 12 meses. Como estamos quase em junho e, para entrar em vigor, seria necessário cumprir noventena, a arrecadação em 2018 será inferior a esta cifra.

Para cobrir a diferença, o governo cogita recorrer ao aumento de impostos, fazendo com que o desconto no diesel seja pago pelos demais contribuintes.

Outra alternativa em estudo é a eliminação de benefícios fiscais, mas esses incentivos são amparados em leis aprovadas no Congresso, e sua retirada não é tarefa simples na negociação política.

O ministro não quis antecipar quais tributos ou benefícios serão alterados. Ele disse que, antes disso, precisa aguardar o desenho final do projeto de reoneração a ser aprovado, para saber de quanto será necessário para cobrir a diferença.

“Não posso reduzir o imposto de um tipo de consumidor sem que alguém pague essa conta, isso está na Lei de Responsabilidade Fiscal”, afirmou. “Isso não é aumento de impostos. Haverá aumento para alguém, sim, como contrapartida de uma redução para outros.”

A segunda parcela da redução do preço do diesel ocorrerá por meio da criação de um subsídio de R\$ 0,30 por litro. Foi a saída encontrada para dar um desconto maior no preço do combustível sem compensar outros tributos.

Com o subsídio, o governo prevê gastar R\$ 9,5 bilhões até o fim do ano. Além da Petrobras, empresas que vendem diesel importado serão ressarcidas pelo desconto de R\$ 0,30 no valor do combustível.

Para financiá-lo, o governo enviará um pedido de crédito extraordinário ao Congresso. A ideia é usar R\$ 5,7 bilhões da reserva de contingência do Orçamento e bloquear R\$ 3,8 bilhões em despesas previstas em outras áreas.

“Estamos ao longo do dia trabalhando para selecionar as despesas cujas dotações serão canceladas para fazer frente à subvenção”, disse Guardia.

O subsídio servirá para ressarcir as empresas por altas nas cotações internacionais do petróleo e do dólar. Pelo acordo com os caminhoneiros, o preço do diesel será atualizado uma vez por mês, e não mais diariamente. Nos primeiros 60 dias, o combustível ficará congelado.

O repasse efetivo do corte de R\$ 0,46 será fiscalizado pelo Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), órgãos de defesa do consumidor, como o Procon, e pelos consumidores, segundo Guardia.

“A redução via subvenção e via impostos não pode ficar pelo caminho. Tem que garantir que chegue ao consumidor”, disse. “Alguém tentar se apropriar [da margem] com a situação que estamos vivendo hoje é algo complexo, vai exigir muita fiscalização”.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo****Seção: Mercado****Autor: Érica Fraga****Título: Protesto atinge economia em momento de recuperação frustrante**

## ANÁLISE

O prejuízo econômico das paralisações dos caminhoneiros nos últimos dias já começa a aparecer nos indicadores acompanhados por analistas.

O primeiro efeito palpável da paralisação surgiu nas estatísticas de consumo de energia elétrica.

Entre quinta-feira (24) e domingo (27), houve uma contração de 9% em comparação ao mesmo período da semana anterior, segundo Artur Passos, economista do Itaú Unibanco.

É comum que greves de grande proporção causem danos de curto prazo.

Segundo economistas, o script de episódios de natureza semelhante ao atual é o seguinte: durante a crise, há efeitos negativos imediatos que, no entanto, são revertidos nos meses seguintes.

A grande dúvida, que dificulta estimativas sobre o impacto desta crise, é se, quando chegar ao fim, o movimento atual será comparável a outros eventos em anos recentes.

Para especialistas, há indícios de que a situação caminhe para se tornar mais severa e, com isso, provoque prejuízos mais duradouros.

“O governo e as instituições sairão muito abalados desta crise. Isso pode aumentar o peso da indefinição eleitoral sobre a confiança, prejudicando ainda mais o consumo e o investimento”, diz Armando Castelar Pinheiro, coordenador de economia aplicada do Ibre/FGV (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas).

Passos concorda que existe o risco de efeitos mais duradouros desta vez, embora ressalte que ainda não se pode ter certeza sobre isso.

“Parece que tanto a adesão quanto a duração do movimento caminham para ultrapassar as de outros episódios recentes”, afirma.

De acordo com Castelar, a experiência de paralisações dos últimos anos —como outras greves de caminhoneiros e os protestos causados pelo reajuste de tarifas

públicas em 2013— indica que as vendas do varejo são as mais afetadas, enquanto o impacto sobre a indústria é menor.

Mas mesmo o estrago sobre o comércio costuma ser revertido logo no mês seguinte dos protestos.

“Muita coisa que deixa de acontecer nesses períodos de tumulto acaba acontecendo depois”, diz Castelar, do Ibre.

O problema é que, além de as paralisações estarem se estendendo além do previsto, atingiram a economia brasileira em um momento de recuperação frustrante, após uma longa recessão.

Os repetidos dados de atividade mais fracos do que o esperado já tinham levado a uma onda de revisões para baixo nas projeções de expansão do PIB (Produto Interno Bruto) deste e do próximo ano. E, segundo analistas, esse movimento deve continuar.

“O risco é que essa crise aumente ainda mais as dúvidas sobre a capacidade de crescimento”, afirma Passos.

Embora a incerteza provocada por eventos como o atual seja relevante, é difícil mensurá-la, completa o economista.

De acordo com Castelar, se a confiança de consumidores e empresários for, de fato, muito abalada, a demanda por bens e serviços na economia diminuirá ainda mais:

“Ironicamente, se isso ocorrer, trará grande prejuízo aos próprios caminhoneiros.”

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Mariana Zylberkan

**Título:** Desabastecimento afeta até doações a vítimas de incêndio no centro de SP

São Paulo- Da montanha de mantimentos que ocupava boa parte da cozinha improvisada no largo do Paissandu, no centro de São Paulo, sobraram poucos sacos de arroz, feijão e macarrão.

As doações que não paravam de chegar ao acampamento desde a queda do edifício Wilton Paes de Almeida, no dia 1º, que deixou mais de 200 famílias desalojadas, estão cada vez mais raras após a paralisação dos caminhoneiros

que afetou a entrega de combustível no país inteiro. Sem ter como abastecer seus veículos, muitos voluntários que levavam comida, água e artigos de higiene com frequência ao acampamento não apareceram mais. Carros que descarregavam sobras de pães diariamente também não circulam mais pelo largo. Comisso, o café da manhã e da tarde dos acampados tem se resumido a café preto e bolachas.

Nesta segunda-feira (28), os acampados receberam doação de 150 fardos de garrafas de água, mas não tinham como transportar o carregamento. Um voluntário que trabalha com carroceiro acabou conseguindo levar essa água entre um trabalho e outro. Voluntários que comandavam a cozinha improvisada também deixaram de ajudar. Comisso, as refeições que incluíam ao menos uma fonte de proteína e salada têm se resumido a arroz, feijão e macarrão. "Se continuar nesse ritmo, vamos passar fome", diz Vera Lúcia dos Santos, 43, responsável pela cozinha.

As caixas de isopor com gelo usadas para armazenar carnes, lingüiças e salsichas estão vazias desde a última quinta-feira (24), quando o abastecimento de combustível na cidade ficou crítico. "Ainda temos doações de gelo, mas mistura, que é bom, nada", diz Vera. Cerca de 30 famílias continuam acampadas no largo do Paissandu à espera de uma garantia de moradia. A maioria vivia no prédio invadido por sem-teto que pegou fogo e desabou. Mas as doações que chegavam ao acampamento também atraíram moradores de outras ocupações.

Ainda há muitas crianças no local, apesar das condições insalubres. Elas dormem em barracas, sujeitas às baixas temperaturas dos últimos dias. A Promotoria de Infância e Juventude expediu liminar que exige da prefeitura dados detalhados sobre as famílias e melhores condições de trabalho aos conselhos tutelares.

A Justiça mandou a prefeitura disponibilizar banheiros químicos aos sem-teto após liminar da Defensoria Pública de São Paulo e da União que pedia melhores condições de permanência no local. Os órgãos pediram também que um prédio indicado como ocioso no centro fosse ocupado pelas famílias, o que foi negado. A gestão Bruno Covas (PSDB) afirmou que os moradores do prédio cadastrados antes da tragédia estão recebendo auxílio-moradia.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Fretados, vans e motoboys também fazem protestos

São Paulo- Motoristas de diversas categorias, como motoboys, fretados e vans, fizeram manifestações em apoio à paralisação de caminhoneiros na cidade de São Paulo nesta segunda-feira (28). Muitos se dizem afetados pela alta dos combustíveis e, por isso, decidiram organizar atos.

Na avenida Paulista, pela manhã, cerca de 200 vans escolares ocuparam duas faixas nos dois sentidos. Antes do ato, uma carreata de vans fez um buzinaço na avenida 23 de Maio. "A categoria encontra-se com sérias dificuldades, pois cada transportador ao final do mês sente muito no bolso mediante os impostos cobrados e o custo absurdo do combustível", afirma nota assinada pela presidente do Sindicato de Transporte Escolar do Estado de São Paulo, Denise Rodrigues Mendes.

Segundo a entidade, a manifestação foi uma forma de apoiar os caminhoneiros, mas também um protesto para alertar sobre o impacto do aumento do combustível. A entidade representa cerca de 13 mil veículos na capital (quase metade das vans que rodam na cidade). As vans atendem as redes públicas e também escolas privadas.

O sindicato não disse se a paralisação segue nesta terça.

No início da tarde, outro protesto tomou conta da avenida Paulista. Cerca de 20 caminhões e vans carregadas com geradores de energia fizeram um buzinaço em apoio à greve dos caminhoneiros. Eles se dizem duplamente prejudicados pela alta do diesel: combustível que alimenta tanto seus veículos como os geradores com que trabalham.

"Dependemos do diesel ainda mais que os outros", disse Edson Miranda ,32, motorista e operador de geradores.

Pela manhã, ônibus fretados ocuparam parcialmente a avenida Dr. Chucri Zaidan, na zona sul, enquanto motoboys fizeram uma barricada em Caietras (Grande SP) e também na marginal Tietê.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Mercado**

**Autor: ENTREVISTA Igor Gielow**

**Título: A paralisação precisa acabar, não interessa a mim, ao Brasil, o caos**

Entrevista : Jair Bolsonaro

Presidenciável nega influência sobre manifestantes e rejeita intervenção militar ou derrubada do governo

São Paulo- O presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) afirma que a paralisação dos caminhoneiros já chegou ao seu ápice e precisa acabar. "Não interessa a mim, ao Brasil, o caos agora", afirmou.

Em entrevista à Folha, o deputado negou ter ligação com suas lideranças, especulação que cresceu nos últimos dias devido à presença freqüente de apoiadores de sua candidatura entre os manifestantes.

Por "caos" ele exemplificou a ideia de derrubada do presidente Michel Temer (MDB). "Se faltasse um ano e meio, dois, três, tudo bem, pó."

Bolsonaro repeliu a defesa de intervenção militar esposada por vários dos caminhoneiros em faixas, grupos de WhatsApp e bloqueios. "Se tiver de voltar [os militares], que volte pelo voto", disse, para não "dar essa bandeira para o PT dizer que foi golpe, porque aí foi golpe mesmo", afirmou.

O presidenciável falou pela primeira vez na paralisação em sua conta no Twitter na segunda (21). Ele deu apoio aos caminhoneiros e prometeu revogar eventuais multas caso eleito em outubro, mas criticou bloqueios de estradas.

Sua inflexão pelo fim do movimento ocorre no momento em que estão se agudizando os efeitos do desabastecimento em centros urbanos.

A modulação está em linha com o que defendem alguns de seus estrategistas, que temem a associação da imagem do deputado à de um radical.

Como o sr. vê o movimento dos caminhoneiros?

Caso eu fosse presidente, isso não teria acontecido, pois há dois anos eu acompanho o movimento dos caminhoneiros. Estive com eles em Gramado, no Rio e em Brasília.

Nos últimos dias, o sr. foi o personagem político mais associado ao movimento. Como se deu isso?

Eu não participe da eclosão do movimento. O Temer resolve agora isentar o pedágio por eixo levantado por MP isso é uma reivindicação antiga deles, que eu conhecia. Eu vejo críticas na mídia de que o Temer está passando por cima de um contrato, mas não é um ato jurídico perfeito. Se é uma cláusula leonina, ela pode ser questionada na Justiça.

O que faltou?

Faltou bom senso por parte do governo e por parte das empresas que exploram o governo. Há a questão do preço extorsivo do pedágio. A lombada eletrônica é

outro problema. Deve ter mais de mil lombadas na BR-116, e isso vai para o frete, e acabano preço do feijão que compramos no mercado.

Outro problema deles é a condição das estradas. E, em especial no Sudeste, roubo de carga. O prejuízo anual está na casa do R\$ 1,5 bilhão, eu ouvi em reuniões em Brasília. E o governo não manda um representante nessas reuniões.

O sr. se disse contrário a bloqueios, mas apoiou o movimento. A paralisação chegou a um ponto em que, refluindo ou não, está afetando a população na ponta. Como fica o apoio?

Eu estou conversando com, não digo lideranças, mas gente deles. Não existe liderança, tem muito voluntarismo. Eu estou dizendo para eles que isso é igual a remédio, se tomar demais, vira veneno.

A Federação Única dos Petroleiros anunciou uma greve para quarta, mas sem pauta nenhuma, não estavam nego ciando nada com o governo. É uma greve para voltar a Dilma? Pelo Lula livre? Isso é a pauta da esquerda, a pauta do caos.

Eles estão sabendo que, se morrerem centenas de milhares de galinhas por falta de ração, para aquela granja voltar a ter galinha, são seis meses. Isso vai encarecer o ovo.

A coisa chegou num ponto que precisa refluir. Aí entra o aspecto político. Não interessa, acredito eu para mim e para o Brasil, para quem quer a democracia, o caos agora.

Querem tirar o Temer?

A eleição está chegando, faltam cinco meses. Se faltasse um ano e meio, dois, três, tudo bem, pô. Estão faltando poucos meses. Por isso eu estou batendo na tecla de que a lei do voto impresso precisa ser cumprida, acabar com aquela suspeição sobre fraude.

E como o sr. vê o pedido de intervenção militar?

Isso vem de um grupo pequeno. No desespero, cara, você pede qualquer coisa. Na minha opinião, dos meus amigos generais, se tiver de voltar um dia, que volte pelo voto. Aí chega com legitimidade, não dá essa bandeira para o PT dizer "Abaixo a ditadura" ou "Foi golpe", porque aí foi golpe mesmo.

Não passa pela minha cabeça e eu não vi isso passar pela cabeça de nenhum general.

O que o pessoal tem saudade é dos valores, era uma época diferente. Hoje tem um desgaste de valores. Aí o [ex-governador paulista e presidenciável tucano Geraldo] Alckmin aceitou a questão de que qualquer pessoa que se sinta mulher vai para banheiro feminino [resolução de 2014 garante o uso de sanitários em escolas públicas baseado na declaração de gênero].

Que porra é essa, pô? Eu tenho uma filha, ela vai no banheiro e vai ter um cara balançando o peru lá dentro? Querem que eu aceite? A mulher que se sente homem não vai no banheiro dos homens. Duvido que uma mulher gay, bonita, vá no banheiro dos homens na rodoviária.

O sr. acha que a paralisação passou do limite?

Ninguém quer o caos. Quem quer o caos é a esquerda, acusar os latifundiários, os empresários, os americanos. Querem pretexto. No que depender de mim, ninguém vai dar pretexto de fazer uma falta. Não tem uma bandeira vermelha [entre os manifestantes], estão de parabéns. Se querem ir para a frente de quartel, tudo bem. Quem garante a liberdade e a democracia são os militares.

Se eu puder dar um recado para o movimento, a corda esticou, todos vão perder. Até o que o caminhoneiro vai ganhar com o diesel, vai perder com o empurrão na inflação.

Até aqui estou com eles, chegou ao ápice, não exerço influência. Até porque em grande parte o governo entendeu que eles tinham razão, podemos voltar à normalidade. Eles mostraram que a população está ligada na questão dos tributos escorchantes no país.

Há algum tipo de insubordinação entre militares?

O sentimento que eu tenho da tropa é de que ninguém quer ir para o confronto.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Mercado**

**Autor: Ranier Bragon**

**Título: Pré-candidato promete revogar multas, mas já apresentou projeto proibindo bloqueios**

Brasília- Autor de uma mensagem nas redes sociais prometendo revogar qualquer multa aplicada a caminhoneiros pelo governo de Michel Temer, o presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) é autor de projeto que, em sentido contrário, pune com até quatro anos de cadeia aqueles que impedirem ou dificultarem o trânsito de veículos e pedestres nas vias públicas.

O projeto foi apresentado em agosto de 2016 na Câmara dos Deputados.

"A proposição é pautada na necessária preservação dos direitos individuais e coletivos dos cidadãos, vítimas de ações irresponsáveis daqueles que desprezam as liberdades do outro quando da busca de suas demandas sociais", escreveu Bolsonaro na justificativa do projeto.

O texto estabelece que "impedir ou dificultar o trânsito de veículos e pedestres sem autorização prévia da autoridade competente" resulta em "reclusão, de um a três anos", pena agravada em um terço caso o ato prejudique o funcionamento de serviços de emergência.

Pré-candidato à Presidência, o deputado se apressou em ir às redes sociais apoiar a atual greve dos caminhoneiros, mas nas manifestações iniciais criticou a obstrução de vias.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Carolina Linhares

**Título:** Sem ração, aves apelam para o canibalismo, e mortandade preocupa

O canibalismo entre aves e suínos é um dos sinais alarmantes da crise de abastecimento causada pela paralisação dos caminhoneiros.

Como a ração não tem chegado aos produtores, os animais começam a comer uns aos outros na tentativa de aplacar sua fome.

"As aves estão passando fome, então dispara um mecanismo fisiológico. Elas estão num grupo fechadas e famintas, o que, eventualmente, estimula o canibalismo. Sem nutrientes, a mortandade é cada vez maior", diz Helenice Mazzuco, pesquisadora de aves da Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária).

"Isso é um comportamento inato de todas as espécies de modo geral", afirma Osmar Dalla Costa, pesquisador da área de bem-estar de suínos da Embrapa.

Segundo eles, o tempo para que os animais entrem nesse processo de canibalismo varia de acordo com seu estado fisiológico, nutritivo e com o modelo de produção.

O isolamento dos animais em pequenos espaços impede que eles fujam ou se defendam uns dos outros. No caso das aves, é preciso mais de um dia sem nutrientes para que o canibalismo comece a aparecer.

Nos casos de canibalismo registrados durante esta crise, a explicação é o estresse gerado pela fome dos animais. Mas outros fatores, como doenças e

variação brusca de temperatura, também podem desencadear esse comportamento.

Segundo Costa, há uma deficiência nutricional. Os suínos percebem que a rotina de alimentação de cerca de cinco vezes ao dia foi alterada e passam a ter comportamentos anormais.

Nesses casos, os animais maiores se impõem sobre os menores e praticam o canibalismo. “Os dominantes começam a ver que eles têm vantagens sobre os outros. Eles mordem esses outros, o que gera uma ferida, sai sangue. Como eles gostam do sabor, começam a morder cada vez mais os animais”, afirma o pesquisador.

Na sexta (25), o presidente Michel Temer usou a canibalização de frangos como exemplo do impacto da ação dos caminhoneiros. “Os frangos estão morrendo. Eu nem sabia que eles podiam canibalizar-se. Eles estão se canibalizando”, disse. “Imagina o drama terrível que os produtores estão passando.”

Neste domingo (27), o presidente Michel Temer (MDB) mencionou a preocupação trazida pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), de que 64 milhões de aves e pintinhos já foram perdidos por conta da crise.

De acordo com a ABPA, entidade que representa a avicultura e a suinocultura, o número de animais mortos “cresce exponencialmente a cada hora que eles passam sem o alimento”.

A associação informou ainda que 167 unidades frigoríficas estão paradas no país, o que significa 234 mil trabalhadores sem ter o que fazer.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Mercado**

**Autor: Marcelo Toledo**

**Título: Todas as 150 usinas de açúcar e álcool de SP param produção**

Usineiros calculam prejuízo diário de R\$ 180 mi e relatam incêndios criminosos

Até esta terça-(29), todas as 150 usinas produtoras de açúcar e etanol em São Paulo terão as atividades paralisadas. O prejuízo pode chegar a R\$ 180 milhões ao dia.

É o que afirma a Unica (União da Indústria de Cana-de-Açúcar), entidade que concentra os principais grupos sucroenergéticos do centro-sul do país. O estado é o maior produtor de cana do país e responde por 60% do etanol e açúcar fabricados.

De acordo com a associação, os protestos nas rodovias brasileiras provocaram a falta de peças e de diesel para abastecer máquinas e equipamentos nas indústrias e desabasteceram os estoques de alimentos no refeitório, entre outros problemas.

Com isso, ao menos 2 milhões de toneladas de cana deixarão de ser processadas no estado diariamente, responsáveis pela produção de 150 mil toneladas de açúcar e 100 milhões de litro de etanol.

“O cenário é preocupante porque, além de aumentar os custos de produção, reduz o faturamento das unidades produtoras em aproximadamente R\$ 180 milhões por dia, o que pode comprometer a sobrevivência de muitas dessas empresas, que já estão com nível de endividamento elevado diante da crise vivenciada pelo setor sucroenergético nos últimos anos”, diz trecho de nota da entidade.

Outro fator que deve provocar gasto expressivo às usinas é o atraso no período da moagem —que normalmente termina até a primeira quinzena de dezembro.

Um dos grupos sucroenergéticos que já pararam as atividades foi o Tereos, que tem sete usinas no interior paulista.

Segundo a empresa, a maior parte das operações nas unidades industriais foi interrompida. “Bloqueios em estradas da região continuam dificultando a chegada de insumos e matérias-primas essenciais às operações. As operações interrompidas serão retomadas assim que os acessos forem restabelecidos”, diz a Tereos.

O setor sucroenergético emprega 310 mil pessoas em São Paulo, que tem 14 mil produtores que fornecem cana às usinas.

O estado está longe de ser o único a ter usinas prejudicadas com a paralisação dos caminhoneiros. Em Minas Gerais, só nos quatro primeiros dias dos protestos, 34 usinas já haviam deixado de vender etanol, além ter de dificuldades para transportar o açúcar, conforme a Siamig (Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais).

No Paraná, ao menos três usinas sofreram impacto na produção até esta segunda.

A Unica informou ainda que canaviais paulistas foram alvo de incêndios criminosos, após usinas “tentarem entregar etanol para garantir o mínimo de suprimento”.

Essa cana queimada gerará prejuízo às usinas, pois não serão processadas em tempo hábil que evite a perda da qualidade da matéria-prima.

A paralisação das usinas deverá fazer com que a segunda quinzena do mês termine com menos cana moída que na quinzena anterior, num ano em que o setor vem batendo recordes de produção em relação a safras passadas.

Além de pararem as atividades, as usinas também já relatam impactos com as exportações de açúcar e etanol —há carregamentos parados.

A Única informou que o setor está pronto para a retomada das atividades, assim que a paralisação for interrompida.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Mercado**

**Autor: Igor Gielow**

**Título: Reação de militares a protesto causa preocupação na cúpula do governo**

Oficiais superiores descartam intervenção, mas temem por simpatia da tropa a manifestantes

São Paulo- O governo Michel Temer (MDB) acompanha com o que um ministro chama de alta preocupação o risco de movimentos de protesto se alastrarem pelo país com complacência ou simpatia por parte de militares. Ninguém fala em golpe ou intervenção, segundo a Folha ouviu de oficiais ao longo desta segunda (28). São hipóteses consideradas implausíveis nos estratos superiores do comando. Mas o temor relatado é o de uma insatisfação difusa, horizontal, entre as tropas responsáveis por manter a ordem quando acionadas para isso.

Assim, o próprio governo considera como mera ameaça a medida anunciada de que motoristas militares poderiam tomar o assento de manifestantes nas estradas. Além do perigo de confronto, há a possibilidade de soldados se negarem a fazê-lo, o que seria fatal para a já combalida autoridade do governo. A avaliação é atenuada por alguns oficiais generais mais experientes. Um deles afirmou que o maior problema neste momento é a disseminação de boatos e notícias falsas em grupos de WhatsApp —citou dois vídeos em que supostos oficiais da ativa, na verdade pessoas com uniformes improvisados, garantiam apoio a manifestantes.

Estão sendo monitorados, contudo, atos como os que ocorreram em frente a quartéis em Minas e Rio Grande do Sul no fim de semana, com parentes de manifestantes pedindo intervenção militar. O instrumento é previsto no artigo 142 da Constituição, para garantia da lei e da ordem, mas o texto é explícito

acerca da subordinação ao presidente da República. A pauta não é consensual mesmo entre manifestantes. "Não é mais o movimento dos caminhoneiros, são grupos que pedem intervenção militar, sendo que quem está negociando conosco é o presidente da República", disse José Fonseca Lopes, presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros.

"Pedir intervenção desmoraliza o bom caminhoneiro", afirmou ele.

Há insatisfação também com o chamado efeito "posto Ipiranga", apelido dado no Ministério da Defesa ao emprego polivalente das Forças Armadas — a referência é, ironicamente dado o contexto do protesto atual, à propaganda da rede distribuidora de combustíveis que sugere solução de problemas diversos em seus postos. Militares já vinham se queixando da intervenção federal na segurança do Rio.

Os próximos dias serão de grande tensão em Brasília, em especial pela ameaça de greve de petroleiros — que, sem agenda prévia, pegaram carona nos atos nas estradas. Em 1995, após semanas de duro embate, o governo Fernando Henrique Cardoso conseguiu quebrar a espinha de uma greve ocupando refinarias com tropas. Mas o momento é outro, com Temer liderando o governo mais impopular desde a redemocratização.

Colaborou Natália Portinari

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** No RJ, caminhoneiros dizem que atos são pela saída de Temer

Rio- Caminhoneiros que participam de manifestação na tarde desta segunda na rodovia presidente Dutra, na altura de Seropédica(RJ), afirmaram que o protesto agora é pela saída de Temer.

Eles estão parados na beira da estrada desde domingo (20). Segundo cálculo dos integrantes, há cerca de 1.400 caminhões no local. Não há bloqueio na estrada, e o ato é acompanhado por policiais rodoviários federais e militares do Exército.

Eles afirmaram que não pretendem encerrar o protesto mesmo com os anúncios do governo federal. "Depois de 60 dias o preço vai voltar ao que era há duas semanas, isso se não ficar ainda mais caro. O que queremos agora é fora, Temer. Só vamos sair das estradas quando o governo cair", afirma o motorista

Moisés Fernandes dos Santos, 38,15 dos quais transportando móveis de Ubá (MG) e São Paulo para o Rio.

O grupo se diz autônomo. Santos, apesar de defender a intervenção militar, critica o Exército no local. "É desnecessário porque não somos bandidos nem estamos fechando avia. Se a gente se recusar a sair o Exército vai fazer o quê? Bater na gente?", questiona.

Novos piquetes foram montados em frente à Reduc, a refinaria em Duque de Caxias, onde há cerca de 70 caminhões. Para o motorista Wendel Ruivo, 38, o movimento não irá arrefecer. Lucas Vetorazzo

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Análise : Rubens Valente

**Título:** Crise entra para a coleção de erros da área de inteligência do Planalto

Brasília- A crise dos caminhoneiros entra para a coleção de reveses do general Sérgio Etchegoyen, que é o responsável final pela análise e repasse, ao presidente da República, de informações coletadas pelo sistema de inteligência do Executivo federal.

Como ministro chefe do GSI (Gabinete de Segurança Institucional), o general tem controle sobre a Abin (Agência Brasileira de Inteligência), que é a responsável pela coordenação do Sisbin (Sistema Brasileiro de Inteligência), o que deixa Etchegoyen na ponta do sistema de informações.

Um dos fundamentos do Sisbin, centralizado pela Abin-Etchegoyen, é "a preservação da soberania nacional, a defesa do Estado democrático de direito e a dignidade da pessoa humana, devendo ainda cumprir e preservar os direitos e garantias individuais e demais dispositivos da Constituição".

Entre as atribuições da Abin está "avaliar as ameaças, internas e externas, à ordem constitucional". Ambos os órgãos servem como produtores de conhecimento para decisões a serem tomadas pelo presidente da República e, por extensão, pelo Executivo.

O andamento da crise dos caminhoneiros, no entanto, demonstrou que serviços públicos essenciais sensíveis, como unidades de saúde, resgate em situações de emergência, transporte de passageiros e policiamento de rua não foram alertados a tempo pelo Planalto sobre o risco real da greve e, assim, não deram início a nenhum plano especial de emergência antes que as bombas dos postos

de gasolina começassem a secar. Ficou claro que o governo não se preparou para o pior.

Defensores do general poderão argumentar que ele apenas orienta e informa e que a decisão é sempre do presidente.

Como diz um ex-integrante da inteligência militar, uma análise não deve ter mais do que duas páginas, porque o presidente não vai ler um documento de 50 páginas, analisando todos os problemas.

Não é possível saber em detalhes, dado o caráter sigiloso das atividades de inteligência, se e quando Etchegoyen advertiu Temer sobre as ameaças dos caminhoneiros, que haviam sido repassadas ao Palácio do Planalto pelos próprios motoristas desde outubro, pelo menos.

Mas olhando os eventos recentes nos quais a responsabilidade era direta e inequívoca do GSI, o histórico é bem desfavorável.

Em março de 2017, o GSI não conseguiu impedir que um empresário, Joesley Batista, entrasse com um gravador mequetrefe no Palácio do Jaburu e registrasse uma longa conversa com Temer, ponto detonador de uma crise que quase levou à queda do presidente.

Na mesma época, Temer teve pelo menos uma conversa telefônica interceptada pela Polícia Federal com ordem do STF. Isso revelou que o presidente não usava telefones criptografados para falar com outras pessoas, ou seja, estava exposto a ações de espionagem.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo**

**Seção: Mercado**

**Autor: Ana Luiza Albuquerque**

**Título: Direita pede 'Fora, Temer' e dá o tom da paralisação**

Curitiba- "A imprensa fez um acordo na última sexta para acabar com a paralisação dos caminhoneiros. Mas nós, do jornalismo independente, estamos convocando o Brasil para ir às ruas e gritar Fora, Temer."

Este discurso já foi ouvido, com pequenas alterações, da boca de petistas e de membros da mídia alternativa de esquerda. No Brasil pré-eleitoral de maio de 2018, é a direita quem se apropria das palavras de ordem.

O grito saiu do alto de um carro de som do movimento Acampamento Lava-Jato, neste domingo (27), no centro de Curitiba (PR). "Quem diria, hein... Até os coxinhas. Fora, Temer!", prosseguiu um dos líderes. Ao seu lado, um

caminhoneiro identificado como "Dedeco" também marcou presença no ato para pedir "a saída dos corruptos".

Naquele dia, parte do grupo concentrou-se em frente à Universidade Federal do Paraná, na praça Santos Andrade, reduto de protestos progressistas e de esquerda. Caminharam até a praça Osório, a cerca de 1,5 km, sob buzinaço e gritos de intervenção militar.

Enquanto isso, a esquerda, com dificuldade de capitalizar sobre o protesto dos caminhoneiros, divide opiniões nas redes sociais. Alguns atribuem o movimento unicamente aos "patrões", negando se tratar de uma iniciativa de trabalhadores; outros defendem a necessidade de disputar com a direita a narrativa das manifestações.

O filósofo Renato Janine Ribeiro, ex-ministro da Educação de Dilma Rousseff (PT), diz acreditar que a segunda alternativa não poderia ter funcionado. "A rigor, não tinha como. São movimentos inesperados, que já surgiram com a pauta fácil da intervenção militar", afirma à Folha.

Segundo ele, os brasileiros têm pouca noção dos conceitos de esquerda, direita e globalização, o que reduz o pensamento apenas à ótica do combate à corrupção.

"A sociedade não consegue acompanhar uma discussão nesse sentido. A solução fácil, que é denunciar o banditismo, é a que se adota. Hoje, o banditismo é do Temer. Há três anos, era da Dilma e do PT."

Janine avalia que os atos de 2013 partiram de uma esquerda difusa e que, posteriormente, foram apropriados pela direita, substituindo a pauta dos serviços públicos pela anticorrupção. Jair Bolsonaro (PSL), candidato presidencial da direita, "apesar de estar atacando a direita, de certa forma deixa uma ponte com ela em nome do combate à esquerda", diz o filósofo.

Janine refere-se a um vídeo em que o deputado diz que é "mau-caratismo" acompanhar o preço do petróleo de acordo com o mercado internacional. No vídeo, Bolsonaro critica o governo, mas não cita Temer ou Pedro Parente, presidente da Petrobras. Ele identifica apenas atores da esquerda como culpados pelo bloqueio das rodovias: "Onde, porventura, esteja havendo algum bloqueio, tem alguém infiltrado do PT, do MST, da CUT".

O entorno de Bolsonaro também foi rápido. O deputado federal delegado Fernando Erancischini (PSL) tem compartilhado vídeos e imagens a favor dos caminhoneiros. "Gasolina cara? Agradeça o PT, que saqueou a Petrobras! Não votem em candidatos de esquerda!", diz uma delas.

Em recado passado por sua assessoria, o parlamentar diz que o Brasil vive uma crise anunciada, "fruto de uma política desastrada e criminosa do PT, que destruiu a Petrobras".

Em vídeo, o senador Magno Malta (PR) foi outro a marcar posição, afirmado que o governo petista reteve os preços do combustível "para fazer politicagem". Entre os movimentos de rua que cresceram na esteira do impeachment de Dilma, apenas o Nas Ruas abraçou a pauta dos caminhoneiros.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Quem aplaude método de caminhoneiros não gosta de democracia

Se você detesta truculência e chantagem, então talvez devesse exigir resistência às investidas do protofascismo

## OPINIÃO

Vinicius Mota

Secretário de Redação da Folha, foi editor de Opinião e de Mundo

Enfrento abaixo, de modo sucinto, alguns temas que surgiram com a eclosão da grande sabotagem nacional praticada por caminhoneiros e empresários do transporte.

### 1. A matriz de transportes dependente de caminhões não favoreceu a crise

Em qualquer lugar do mundo, o caminhão é o elo mais frequente entre o varejista, que abastece os consumidores, e o seu fornecedor. A gasolina não chega aos postos de trem nem de navio. A batata, o tomate e a carne não viajam de "alimentoduto" até os supermercados. Precisam em geral de veículos de carga que trafegam pelas estradas e pelas ruas. Na França, paraíso ferroviário, greves de caminhoneiros sufocam o abastecimento de combustível e produzem as mesmas imagens de filas nos postos que vimos aqui.

Também não é uma locomotiva que vai buscar o leite nas fazendas ou entregar os insumos para a criação dos frangos nas granjas. São basicamente caminhões em qualquer parte do planeta.

A matriz de transportes brasileira é excessivamente dependente de caminhões nos grandes troncos de escoamento e nas grandes distâncias. Isso cobra um preço em termos de eficiência econômica, mas não torna o consumidor brasileiro mais vulnerável a paralisações.

Na verdade, se essas operações fossem mais concentradas em ferrovias e hidrovias, seria muito mais fácil meia dúzia de sindicatos pararem o Brasil. Trens e navios são poucos e trafegam por poucas vias. Coordenar centenas de milhares de caminhoneiros pelas vias capilarizadas deste país continental é bem mais difícil.

## 2. Floresce no país uma espécie de anarquismo de direita

Há pouca coordenação nessa revolta, que se alimenta do clamor difuso e mal fundamentado pelo restabelecimento de um ideal de ordem e hierarquia. Mas essa restauração só viria pela destruição violenta e súbita de todos os que estão aí exercendo postos de poder.

Não se engane, leitor moderado de centro-esquerda ou centro-direita, este é um movimento da direita autêntica, talvez o maior da história do Brasil urbano e democrático. A leitura apressada do quadro pode levar a atitudes equivocadas como a dos petroleiros, que anunciam uma greve supondo-a favorável ao petismo. Estão apenas colocando azeitona na empada dos brucutus.

Os anarquistas anticapitalistas do passado cultivavam a ideia de que uma greve geral revolucionária, com adesão absoluta, derrubaria o sistema num só golpe. Eis que o seu negativo de direita, no Brasil mal instruído do século 2i, aparece aboletado na cabine de um caminhão.

## 3. Este presidencialismo e a irresponsabilidade dos poderosos têm-nos custado muito

Governos fracos, estabelece uma regra universal, são presas doces para grupos que saqueiam as rendas da maioria desorganizada. No contexto brasileiro desde junho de 2013, o presidencialismo, ao dificultar a reciclagem nas urnas de lideranças tornadas inertes, tem exposto carcaças de mandatários aos predadores por tempo demais.

Não é razão suficiente para trocar o regime pelo parlamentarismo, por exemplo. Uma transição desse tipo acarretaria mudanças tectônicas talvez contraproducentes. Mas é preciso debater mecanismos que facilitem a resolução democrática de impasses, incluindo na equação o voto popular. As

raízes fiscais da instabilidade política são profundas e estão se fortalecendo. Precisamos nos preparar para no mínimo mais uma década de fortes emoções.

A despeito disso, ajudaria se as autoridades evitassem o cinismo e cumprissem o seu papel. Em junho do ano passado, o Tribunal Superior Eleitoral fechou os olhos diante de toneladas de provas de abuso do poder econômico nas eleições de 2014. Manteve o cadáver de Temer no Planalto, a alimentar as hienas.

4. Ainda longe do cataclismo, a sociedade tem capacidade quase infinita de se adaptar às restrições enquanto combate os chantagistas

A partir de 5 de setembro de 1940 e por praticamente 76 noites consecutivas, Londres foi maciçamente bombardeada pela Força Aérea alemã. Foi a consequência da opção do premiê Winston Churchill por combater Hitler, em vez de tentar selar um armistício. Os londrinos se adaptaram à rotina dos massacres aéreos não como ato de resignação diante de um destino cruel e inevitável. Aceitaram pagar esse custo altíssimo em nome da luta contra a tirania e a opressão. Deu certo, e a virtude demonstrada pelos britânicos não seria menor em caso de derrota.

O exemplo extremo, muito distante do nosso aqui, serve para nos lembrar de duas coisas: é imensa a capacidade de adaptação das sociedades em situação de cerco; privar-se de bens e serviços habituais pode mobilizar a população contra aqueles que a estão fazendo sofrer.

Caminhoneiros e empresários de transporte adotaram avia dos piratas e dos saqueadores do passado. Sitiam cidades e estrangulam o fornecimento de bens essenciais. Provocam sofrimento em dezenas de milhões de pessoas para arrancar delas mesmas, por meio do resgate bilionário chancelado pelo governo, a solução para seus problemas.

Se você gosta disso, se simpatiza com os meios empregados pelos bucaneiros sobre rodas, então está flirtando com a tirania. Bate palmas para a lógica do torturador. Você não gosta da democracia.

Se você, como eu, detesta truculência e chantagem, então talvez devesse exigir de seus representantes que resistam às investidas do protofascismo.

É uma luta vã, em larga medida. Não temos Churchill. Nossas tristes lideranças, os chefes do Planalto, da Câmara e do Senado, já entregaram tudo para os alemães. E os alemães, como todos os tiranetes sádicos, ainda não ficaram satisfeitos.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:** Anais Fernandes**Título:** Ação da Petrobras cai mais 14%, e Bolsa afunda 4%

A Bolsa brasileira emendou a quarta baixa nesta segunda-feira (28), afundou mais de 4% e perdeu os ganhos que acumulava no ano, com o mercado de olho na paralisação de caminhoneiros no país e temores de que as contas públicas possam ser afetadas.

O Ibovespa, índice que reúne as ações mais negociadas, despencou 4,48%, para 75.355,83 pontos, menor patamar desde 22 de dezembro de 2017. No ano, passou a acumular queda de 1,37% — até sexta (18), antes dos protestos, registrava alta de 8,74%.

O giro financeiro foi de cerca de R\$ 11 bilhões, em dia de menor fluxo de estrangeiros nos mercados com as bolsas americanas fechadas devido a um feriado nos Estados Unidos.

“Uma tempestade perfeita se formou e levou a essa queda. O Copom [Comitê de Política Monetária] reduziu os juros em 16 de maio, o dólar ganhou força no exterior e, desde então, a gente vê a saída de estrangeiros da Bolsa. A paralisação foi a cereja do bolo”, diz Filipe Villegas, analista da Genial Investimentos.

As ações da Petrobras caíram pelo oitavo pregão seguido. Os papéis preferenciais (mais negociados) perderam 14,6%, para R\$ 16,91, e os ordinários (com direito a voto) recuaram 14,07%, a R\$ 19,79.

Desde que a paralisação começou, a Petrobras perdeu R\$ 120 bilhões em valor de mercado e deixou de ser a empresa mais valiosa da Bolsa. Valendo R\$ 248,1 bilhões, caiu para a quarta posição, atrás de Ambev (R\$ 311 bilhões), Vale (R\$ 270 bilhões) e Itaú Unibanco (R\$ 265 bilhões).

A Petrobras anunciou oficialmente ao mercado que manterá por 60 dias o corte no preço do diesel e que, após esse prazo, os reajustes serão mensais, não mais diários —parte do acordo do governo com os caminhoneiros. A companhia disse que será resarcida pela União, sem prejuízos ao caixa.

Em nota a clientes, a equipe do banco suíço UBS ponderou que a mudança na política de preços poderia levar a alterações na gestão da empresa.

O risco de uma renúncia do presidente da Petrobras, Pedro Parente, deixa investidores tensos. Ele é visto com bons olhos pelo mercado porque acabou com apolítica de controle de preços dos combustíveis da estatal.

“Mesmo elogiado, ele está sendo colocado na berlinda e apolítica de preços também, embora o governo faça de tudo para protegê-la. O mercado não está dando o benefício da dúvida e há um forte enxugamento de exposição nessas ações”, diz Cleber Alessie, da corretora HCommcor.

A crise envolvendo os caminhoneiros contaminou quase todo o mercado acionário brasileiro ao evidenciar fragilidades do governo e após economistas apontarem impactos nas contas públicas.

O custo fiscal do governo para atender os pedidos da categoria deve chegar a R\$ 13,5 bilhões, que serão compensados por cortes de gastos e aumento de outros impostos.

Pesquisa Focus do Banco Central divulgada nesta segunda-feira mostrou que o mercado reduziu a projeção de crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) deste ano: de 2,5% para 2,37%.

“Não é mais só questão de preocupação com abastecimento, é uma questão de PIB, estamos começando a ter impacto muito ruim e isso contamina os ativos”, diz Alessie.

Das 67 ações que compõem o Ibovespa, 65 caíram e apenas duas subiram — ambas do setor de celulose.

As siderúrgicas foram atingidas em cheio. A CSN caiu 10,4%, a Gerdau recuou 6,25% — a Metalúrgica Gerdau, sua holding controladora, perdeu 7,51% — e a Usiminas registrou baixa de 7,33%. A Vale conseguiu se segurar um pouco mais e caiu 0,8%.

As concessionárias também sofrem com a queda no fluxo de caminhões nas estradas e foram afetadas pela medida anunciada pelo governo de estender para todas as rodovias a isenção da cobrança de pedágio pelo eixo suspenso (vazio). A Ecorodovias caiu 6,17%, e a CCR, 4,53%.

As altas vieram com a Suzano (+1,53%) e a Fibria (+1,14%). Isso apesar de a Suzano ter anunciado que paralisaria suas operações e a Fibria ter decidido reduzir o ritmo de produção nas fábricas em Jacareí (SP) e Três Lagoas (MS).

As empresas são consideradas mais seguras em cenários turbulentos, porque mantêm forte relação com o dólar, que se valorizou ante o real.

A exemplo do feito ao longo da semana passada, o Banco Central vendeu integralmente a oferta de até 15 mil novos swaps cambiais tradicionais, equivalentes à venda futura de dólares.

Não foi suficiente para conter a alta da moeda americana. Com grande aversão ao risco, investidores buscaram proteção no câmbio.

O dólar comercial subiu 1,63%, para R\$ 3,729. O dólar à vista também avançou 1,63%, cotado a R\$ 3,72.

O real liderou a desvalorização das 21 principais divisas globais que perderam força frente ao dólar nesta segunda.

“Não fosse o Banco Central atuando, com certeza o dólar estaria em R\$ 3,80 ou acima. Ele está fazendo a diferença. Não podemos descartar novas intervenções ou aumento das atuais”, afirma Alessie.

As taxas dos contratos futuros de juros também fecharam a segunda em alta, apesar da atuação do Tesouro, que anunciou leilões de compra e venda de títulos públicos entre os dias 28 e 30.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Patrícia Campos Mello

**Título:** Em vizinhos, ‘colchão’ de preços tem déficit

Colômbia e Peru acumulam prejuízo em fundos criados para estabilizar os preços de derivados do petróleo

A Colômbia e o Peru adotam mecanismos para aumentar a previsibilidade dos preços dos derivados do petróleo semelhantes ao “colchão” proposto pelo **ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, em entrevista à Folha publicada nesta segunda-feira (28).

Mas, ao contrário do que afirma o ministro, esses mecanismos não são sustentáveis e dependem de injeção de recursos do Tesouro, ou seja, do contribuinte. Os dois fundos acumulam déficits.

O fundo de estabilização de preços de combustíveis da Colômbia começou a funcionar em 2008 com uma injeção de US\$ 277 milhões do governo. Mas entrou em déficit em 2010 e acumula dívida de US\$ 2,5 milhões, segundo o Banco Mundial.

No Peru, o fundo de estabilização está com dívida de US\$ 230 milhões. Entre 2006 e 2011, o governo teve de injetar US\$ 2,2 bilhões no fundo.

Moreira Franco afirmou que o contribuinte não pagaria por esse “colchão”, porque “quedas no preço do petróleo e valorização do câmbio compensam épocas de alta do petróleo e queda do câmbio”.

Na prática, não é tão simples. Nos casos peruano e colombiano, os preços estiveram muito mais tempo em alta, obrigando o Estado a injetar recursos no fundo mais vezes do que recebeu aportes.

O fundo colombiano foi criado para reduzir a volatilidade dos preços da gasolina e do diesel e, gradualmente, eliminar os subsídios aos combustíveis. Aplica uma fórmula que determina mensalmente os preços, levando em conta a cotação internacional do petróleo, margens de distribuidores e refinarias, câmbio e impostos.

O objetivo é manter o preço alinhado aos preços internacionais, mas garantir que mudanças abruptas não sejam repassadas aos consumidores.

O fundo acumula ganhos quando os preços no mercado doméstico estão altos em comparação aos internacionais, e faz desembolsos quando os preços domésticos estão abaixo dos internacionais.

No Peru, o fundo foi criado em 2004, após uma tentativa fracassada de estabilizar preços dos combustíveis por meio de impostos. O fundo segue o mecanismo do colombiano —o governo repassa recursos a produtores e importadores para que mantenham o preço doméstico mais baixo quando o preço internacional sobe e recebe aportes das empresas quando ocorre o contrário.

Os preços são alterados semanalmente. Uma das reclamações dos caminhoneiros no Brasil é que a Petrobras estabelece diariamente os preços dos combustíveis —causando, segundo eles, imprevisibilidade.

“Independentemente de ser mensal ou diária a variação de preço, o ajuste terá de ser feito”, diz Luiz Carvalho, analista sênior de petróleo e gás do UBS para a América Latina. “E não existem maneiras de amortecer as variações do preço sem tirar dinheiro do contribuinte.”

Em entrevista ao jornal O Estado de S. Paulo, Henrique Meirelles, pré-candidato à Presidência pelo MDB e ex-ministro da Fazenda, também defendeu a criação de um fundo de estabilização para amortizar os efeitos das elevações muito rápidas do preço do petróleo.

“Mecanismos para estabilização de preços quase nunca são sustentáveis; a premissa deles é que os preços do petróleo voltam para uma média, de modo que períodos de pouca arrecadação desses fundos sejam seguidos por períodos de muita arrecadação”, diz a analista de energia do Banco Mundial Masami Kojima, no relatório “Políticas de preços e subsídios de combustíveis, experiências recentes em países em desenvolvimento”.

“Se houver longos períodos de altos preços, pontuados por baixas periódicas, haverá déficits crescentes que precisam ser cobertos com outros recursos.”

Segundo outro relatório do Banco Mundial (“Políticas de preços energéticos para crescimento inclusivo na América Latina”), “os custos fiscais podem ser explícitos, como subsídios do governo, ou implícitos, como fundos de estabilização; e, às vezes, esses custos são muito altos, especialmente em períodos prolongados de preços internacionais de petróleo em alta”.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Julio Wiziack

**Título:** Orgão da concorrência cria grupo para monitorar preços do diesel

Cade construirá sistema informatizado para cruzar dados da ANP e investigar valores nos postos

O Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) criou um grupo permanente de monitoramento de preço de combustíveis.

A iniciativa é uma resposta a um pedido do **ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, que busca formas de garantir que as altas ou baixas nos preços do petróleo cheguem efetivamente às bombas.

Neste momento, oito técnicos do Cade fazem parte do grupo. Eles trabalham na construção de um sistema informatizado que fará cruzamento de dados fornecidos diariamente pela ANP (Agência Nacional de Petróleo).

Uma vez detectados sinais de ações coordenadas de preços em uma região, será aberto processo de investigação, que pode resultar em operação da Polícia Federal e do Ministério Público Federal.

Moreira Franco disse à Folha que, no estudo do Cade, tinha ficado claro que as distribuidoras não repassam eventuais variações às revendas.

A reportagem teve acesso ao relatório que será divulgado pelo presidente do órgão, Alexandre Barreto, durante audiência no Congresso nesta terça-feira (29).

Nele, os técnicos consideram que 13% do preço na bomba é afetado pela revenda e pelas distribuidoras.

A revenda responde, sozinha, por 5%. Uma ação coordenada de postos teria o condão de impactar imediatamente os preços nas bombas.

Além de tentar coibir essa prática com a criação do grupo de monitoramento, o Cade apresentou a **Franco** nesta segunda (28), recomendações.

Para o órgão, há medidas tributárias e regulatórias que precisam ser modificadas.

O Cade considera que é necessário acabar com o regime de substituição tributária. Por ele, a Petrobras arrecada os impostos de toda a cadeia. Para o cálculo do ICMS nos estados, as secretarias definem um preço de referência.

Segundo o colegiado, esse sistema incentiva a manutenção dos preços no teto, mesmo quando há espaço para reduções. Para os técnicos, o ideal seria cada segmento da cadeia dos combustíveis recolher seus impostos.

Nesta terça (29), o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, vai tentar reduzir os preços de referência na reunião do Confaz, conselho que reúne as secretarias de Fazenda dos estados e do Distrito Federal.

Guardia quer que os estados antecipem os efeitos da redução do preço do diesel na base de cálculo (preço de referência) do ICMS. Isso porque a União se comprometeu a reduzir em R\$ 0,46 o litro do diesel.

O Cade condena a cobrança de impostos por valor fixo, como a Cide, o PIS e a Cofins, por causa desigualdade.

Os técnicos citam como exemplo o caso de um produtor de vinho que paga R\$ 2 de imposto. Seu produto custa R\$ 2, mas ele acaba vendendo acima de R\$ 4 para ter lucro. Para ele, o imposto representa 100% do preço. Outro

concorrente coloca na praça um vinho de R\$ 2 mil e paga os mesmos R\$ 2 de imposto.

“Assim, o produtor 1 e o produtor 2 são colocados em desigualdade comercial por uma questão tributária”, diz o estudo do Cade.

Essa prática ocorre nos combustíveis e, na avaliação do Cade, não colabora com a redução dos preços. O produtor 1 sempre manterá seu preço acima do teto para ter mais lucro.

O Cade defende a abertura da importação para distribuidores e afirma que a melhor forma de baixar os preços é estimular a rivalidade no setor.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Andreza Matais

**Título:** Trezentos militares já dirigem caminhões

### Coluna do Estadão

Empresários já solicitaram às Forças Armadas 300 militares para dirigir caminhões que estão parados por causa da greve de seus motoristas, iniciada há nove dias. Há 1.500 militares de prontidão para atender à demanda. O governo também autorizou os militares a transportar caminhões de autônomos, seja atendendo quem se sentir acuado a aderir à greve ou por requisição de bem. Não houve aplicação, até o momento, do decreto que autoriza a requisição de veículos particulares necessários ao transporte rodoviário de cargas essenciais.

» Só empresas. Por enquanto, os militares só estão dirigindo caminhões de transportadoras. As Forças Armadas ainda não receberam requisição feita por motoristas autônomos.

» Apaga a luz. A maior preocupação do governo ontem era com a greve dos petroleiros. Oficialmente, o Planalto diz que esse é um problema para a Petrobrás resolver, mas nos bastidores acompanha com atenção. Teme que o ato contamine outros setores.

» Às favas. Embora alertado pela área técnica de que medidas anunciadas para atender os caminhoneiros podem ser contestadas na Justiça, o governo cedeu ao argumento de que é melhor a batata quente no colo do Supremo do que no seu.

» Quem paga? A mais polêmica das MPs é a que isenta a cobrança do eixo suspenso de pedágio. Não há dúvidas no Planalto de que as concessionárias de rodovias vão questionar judicialmente o prejuízo.

» Toma lá... Para evitar que as concessionárias compensem a perda aumentando o valor do pedágio cobrado dos demais motoristas, o governo pode prorrogar o prazo das concessões ou isentá-las de fazer investimentos obrigatórios.

» Caindo. O governo Temer identificou uma redução no apoio à greve dos caminhoneiros nas redes sociais. Na sexta, 53,5% dos posts eram favoráveis ao movimento. Ontem, 34,5%.

» Reataram. “A paz está estabelecida”, diz o ministro Carlos Marun sobre a relação entre Temer, Rodrigo Maia e Eunício Oliveira. Os três passaram a semana passada um falando mal do outro.

» Liberado. Ao contrário dos ministros do STF e do TSE, os integrantes do Superior Tribunal de Justiça (STJ) não se reunirão para sessões de trabalho nesta semana, já reduzida com o feriado de Corpus Christi.

» Ah tá. Uma resolução do próprio STJ prevê sessões nas primeiras quatro semanas de cada mês. Esta semana, de 28 de maio a 1.º de junho, é a quinta do mês de maio. De acordo com a assessoria do STJ, as atividades dos ministros “serão desenvolvidas nos gabinetes ou nas comissões”.

» CLICK. Na tarde de ontem, alguns McDonald’s em Brasília não tinham nenhum dos seus sanduíches para venda devido ao desabastecimento provocado pela greve.

» Ato secreto. A presidente do Supremo, Cármem Lúcia, recebeu ontem no fim do dia a procuradora-geral, Raquel Dodge, no gabinete. O encontro não foi registrado na agenda delas. Foi marcado de última hora, dizem.

» Trem da alegria. O Senado aprovou ontem MP relatada pelo senador Romero Jucá (MDB-RR) que efetiva como servidor federal quem teve vínculo com os ex-territórios de Rondônia, Roraima e Amapá até 1993. O custo é de R\$ 3 bilhões.

**COM NAIRA TRINDADE. COLABORARAM TÂNIA MONTEIRO E RAFAEL MORAES MOURA**

**PRONTO, FALEI!**

**Beto Mansur**  
Vice-líder do governo na Câmara (MDB-SP)

“Não tem almoço de graça. Quem vai pagar a conta das isenções aos caminhoneiros é a população brasileira”, sobre as reduções no óleo diesel para a categoria.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Eliane Cantanhêde

**Título:** Brincando de golpe

Assim como nos aviões, são duas as decisões mais tensas de uma greve: quando e por que começar, quando e por que parar. A greve dos caminhoneiros começou na hora certa, jogou luz nas agruras do setor, criou um caos no País e foi um estrondoso sucesso. Os caminhoneiros, porém, estão perdendo o timing de acabar a greve e capitalizar as vitórias. As pessoas apoiam a revolta, mesmo sofrendo diretamente as consequências, porque se identificaram com as dificuldades dos caminhoneiros e, como eles, estão à beira de um ataque de nervos diante de tanta corrupção. Mas é improvável que apoiem agora, simultaneamente, o “Fora Temer”, o “Lula livre” e a “Intervenção militar já”. É uma salada indigesta. Pepino, abacaxi e pimenta não combinam e, cá para nós, focar o protesto na queda do presidente Michel Temer raia o ridículo, é como “chutar cachorro morto”.

Faltando seis meses para o fim do governo? Com Temer já no chão? É muita artilharia para pouco alvo. O governo cedeu exatamente em tudo que eles pediam: preço do diesel, redução de impostos, previsibilidade nos reajustes, tabela mínima de fretes e mudança nos pedágios federais, estaduais e municipais. Uma brincadeira que vai custar de R\$ 9,5 bilhões a R\$ 13,5 bilhões ao Tesouro. Leia-se: a você, leitor, leitora. Agora, a munição do governo acabou. Não há o que fazer. Eles exigiam mais do que 30 dias de suspensão de aumentos, o governo admitiu o dobro. Exigiam aprovação já, o governo assinou medidas provisórias, que entram em vigor imediatamente. Exigiam publicação do acordo no Diário Oficial da União, o governo fez uma edição extra. Depois de tudo, eles passaram a exigir o corte de R\$ 0,46 nas bombas, antes de voltar à ativa. Estão enrolando. Com outras intenções? Uma coisa é a paralisação de caminhoneiros com reivindicações justas.

Outra coisa, muito diferente, é um movimento político com exigências difusas, até contraditórias, e absolutamente inexequíveis. A paralisação deixa de ser justa, perde a legitimidade e passa a ser um ataque oportunista, não a um governo agonizante, mas às instituições e a toda a sociedade. Ontem, manifestantes já circulavam pela Praça dos Três Poderes e confrontavam o Palácio do Planalto, como ocorreu em junho de 2013. Amanhã, os petroleiros podem começar uma greve sem pauta, movida a ódio e a política. No que isso

vai dar? Há um clima de insegurança, de temor, de exaustão, no qual o que mais falta é racionalidade. Não estão medindo as consequências. Estão todos brincando com fogo: governo, caminhoneiros, os que amam Lula, os que odeiam Temer, os saudosos da ditadura militar...

Mas todos eles, que comemoram e se divertem hoje, poderão ter muito o que chorar e espernear amanhã, porque todo esse ódio e essa “revolução” miram um governo em fim de festa, mas podem acabar fazendo a festa de quem menos eles esperam em outubro. Diz a inteligência, e confirmam os estrategistas, que você só dá passos sabendo onde quer chegar. E deve saber o momento de parar, para renovar energias, ou até recuar, para não bater com a cara na parede. O que se vê hoje, nos radicais que ameaçam as vitórias dos caminhoneiros, e na turba que os aplaude maliciosa ou ingenuamente, é justamente a falta de objetivos, de propósitos. É se jogar de cabeça, sem pensar nos riscos, nos perigos. Derrubar Temer e colocar Rodrigo Maia na Presidência não pode ser um objetivo sério, um propósito de boa-fé. É uma manifestação irracional de ódio, um desserviço ao Brasil, uma aventura com repercuções nefastas. Quem gosta de brincar com fogo parece torcer por um golpe, mas um golpe de verdade. Que não venham depois chorar sobre o leite derramado, tarde demais.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Colunas

**Autor:** Sonia Racy

**Título:** O ovo...

#### **Direto da fonte :**

Com a recusa de voltar ao trabalho manifestada por parte dos caminhoneiros – coisa que dificilmente pode ainda ser chamada de greve depois de o governo ceder em todas as frentes –, a situação da agropecuária brasileira se agrava. Ontem, a Mantiqueira, maior produtora de ovos do Brasil, detentora de 12% do mercado nacional, teve que sacrificar... 100 mil galinhas por falta de comida.

...e a galinha

Segundo contou à coluna Leandro Pinto, dono do Grupo, se a situação continuar assim até o fim da semana, serão mortas mais 500 mil das 11 milhões de galinhas que compõe o seu plantel. “Optamos por começar com as mais velhas”, pontuou. Que passou o dia em Brasília tentando reverter a situação na CNA e no Ministério da Agricultura.

Prioridade

A Confederação Nacional da Agricultura, aliás, enviou ofício ontem para os ministros Raul Jungmann e Joaquim Silva e Luna, pedindo escolta para produtos perecíveis, carga viva e insumos de animais em todo País. Calcula que 64 milhões de aves adultas e pintinhos já foram mortos.

#### Matinal

Depois que Sérgio Moro suspendeu ontem depoimentos da Lava Jato, FHC – convocado como testemunha por advogados de Lula – decidiu. Antecipou a sua palestra sobre o modelo de Organizações Sociais, no Teatro Sérgio Cardoso, da tarde para a manhã. O depoimento do tucano seria feito por videoconferência em São Paulo.

#### Matinal 2

O ex-presidente, durante e depois de seu discurso, não tocou no assunto greve. Indagado pela coluna sobre o que achava do caos instalado, se limitou a dizer: “Vou esperar mais um pouco para dizer algo”. Fernando Henrique gastou quase meia hora para atender pedidos de selfies...

#### Vida que segue

STF e TSE informam: a greve não afetou o andamento dos trabalhos nos tribunais, que têm a previsão de continuar funcionando por toda a semana. O STJ também não sofreu alterações nas sessões de julgamento nem nos prazos processuais. Houve apenas casos pontuais de ausências.

#### Paradoxo familiar

Toninho Andrada, candidato a deputado estadual, soltou vídeo apoiando a greve dos caminhoneiros. E também pediu a renúncia de Temer. Tem gente querendo saber qual foi a reação de seu pai, Bonifácio de Andrada. O deputado federal foi relator da segunda denúncia contra o presidente – quando pediu a rejeição da peça.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Notas e Informações

**Autor:**

**Título:** Fraqueza perigosa

O governo do presidente Michel Temer mostrou-se frágil ao lidar com o protesto dos caminhoneiros que parou o País. Essa fragilidade ficou

particularmente evidente com a quase total inação das Forças Armadas, malgrado o fato de que as medidas decretadas por Temer para desobstruir as estradas e garantir o abastecimento das cidades incluíam a autorização expressa para que os militares agissem contra os grevistas. Está claro que ao governo faltou pulso para administrar uma crise dessa dimensão, restando à sociedade a sensação de que o que está sendo feito é insuficiente e que os caminhoneiros – e todos os oportunistas que pegaram carona no movimento – estão a ditar os rumos da crise. O País se aproxima perigosamente da anomia – quando aqueles que deveriam exercer a autoridade política e institucional são desmoralizados, prevalecendo a lei do grito. Acuado, o governo cedeu em tudo, entregando aos caminhoneiros até mais do que eles haviam exigido. O preço do litro do diesel na bomba será reduzido em R\$ 0,46 e o reajuste, depois de 60 dias, será apenas mensal, e não mais diário, como é hoje.

Ou seja, haverá subsídio para baixar o preço e para adiar os reajustes futuros, a título de dar, mais do que previsibilidade, certezas quanto ao dispêndio – algo que não é próprio de uma economia de mercado, mas de um regime de controle estatal, a um custo que recai sobre o conjunto da sociedade. Neste caso, esse custo será de cerca de R\$ 13 bilhões, valor que terá de ser retirado de previsões orçamentárias já aprovadas e não deixará de ampliar a dívida pública. Ainda está por ser calculado o impacto de outros benefícios, como a suspensão do pedágio para caminhões sem carga. Além disso, o governo ofereceu aos caminhoneiros fixar preço mínimo para o frete, o que fere o princípio constitucional da livre concorrência e não leva em conta a sazonalidade da produção nem os diferentes tipos de carga. Não bastasse isso, o aumento de custo derivado do tabelamento do frete certamente será repassado para os preços, com consequente impacto inflacionário – o que, mais uma vez, atinge o conjunto da sociedade. Mesmo diante de tamanha generosidade, nada garante que os caminhoneiros permitirão que o País retome seu funcionamento normal.

Afinal, já foram três os compromissos anunciados pelo presidente Temer nos sete dias de paralisação, sem que os caminhoneiros tenham feito sua parte. E isso aconteceu porque o governo provavelmente negociou com quem não tinha nenhuma representatividade – o movimento grevista, como se sabe, não tem líderes reconhecidos por todos, apenas alguns porta-vozes de certos grupos. Ao fazer tantas concessões sem nenhuma garantia concreta de que o movimento seria encerrado, Temer deixou patente a debilidade do governo – razão pela qual muitos grevistas agora querem mais. E o céu é o limite, pois nem mesmo os caminhoneiros sabem o que fazer com a imensa capacidade de chantagem que adquiriram. Assim, o protesto dos caminhoneiros deixou de ser uma legítima manifestação contra a alta dos preços do diesel para se transformar em uma feroz disputa de poder. Na esteira do sucesso da mobilização, sevandijas de diversos matizes se articulam para lucrar com a progressiva perda de autoridade do governo.

Enquanto o Planalto designa o tartamudeante ministro-chefe da Secretaria de Governo, Carlos Marun, para comunicar ao público os resultados de negociações que dão em nada, opositores da agenda de reformas de Temer tratam de estimular a impressão de que o governo já não controla mais coisa alguma. E essa tarefa tem sido fácil. Esses incendiários apostam que Temer pode ser transformado no símbolo de tudo o que de ruim acontece no País e que o colapso de seu governo seria, assim, algo desejável. Bastariam mais alguns empurões – como, por exemplo, a anunciada greve dos petroleiros, marcada para amanhã, para que o governo ruia. Para evitar que esse cenário se torne realidade, o governo deve fazer mais do que simplesmente dar confusas entrevistas coletivas que serão desmentidas pelos fatos horas depois. É preciso retomar a autoridade que lhe compete, fazendo com que a lei seja cumprida por meio dos instrumentos que a Constituição lhe faculta. Um governo que não se faz respeitar não pode se queixar do destino.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Notas e Informações

**Autor:**

**Título:** Confusão de causas

A população tem sentido diretamente os inúmeros problemas de logística e distribuição causados pela greve dos caminhoneiros. Como é natural, há um sentimento de preocupação com o País, já que não se sabe como e quando terá fim a desordem imperante nos últimos dias. Mas o fato é que a paralisação dos caminhoneiros vem recebendo apoio de muita gente, também de quem não tem envolvimento direto com o setor e suas reivindicações. Apoiar os caminhoneiros tornou-se uma forma de se opor ao governo de Michel Temer. Logicamente, fazer oposição ao governo é parte da liberdade política. Num Estado Democrático de Direito, os direitos políticos não se restringem ao exercício de voto. Eles asseguram, entre outras importantes garantias, a liberdade de o cidadão escolher como será sua relação com o governo em exercício. São abundantes as opções: de apoio, de indiferença, de rejeição, de afronta e tantas outras atitudes possíveis, com grande riqueza de variações e intensidades. Não merece reproche, portanto, a manifestação, individual ou coletiva, de indignação contra o governo de Michel Temer.

E faz parte dessa liberdade política detectar e aproveitar situações e circunstâncias que potencializem essa eventual crítica. Trata-se do saudável jogo político. Uma coisa, no entanto, é fazer oposição ao governo. Outra coisa, muito diferente, é apoiar o caos e a desordem como forma de se opor ao governo federal. Cabe fazer oposição ao governo, mas não cabe destruir o País. A responsabilidade também faz parte da política. Quem deseja apoiar a greve dos caminhoneiros não pode ignorar a transformação que o movimento sofreu.

No início, o motivo da paralisação era o aumento do preço do diesel. Queriam chamar a atenção para a situação de precariedade dos caminhoneiros autônomos, que não conseguem repassar ao preço do frete os contínuos aumentos de custo. De lá para cá, no entanto, as reivindicações relativas ao preço do diesel foram plenamente atendidas e mesmo assim a greve persiste. Tem-se agora um movimento sem objetivo, sem controle e sem pauta, que já foi modificada três vezes, sem nenhuma cerimônia.

As supostas lideranças dos grevistas negociam e, quando conseguem o que buscavam, dizem que não representam todos os caminhoneiros, que não podem assegurar o fim das paralisações. Essa teimosia de não pôr fim à greve, mesmo depois de alcançados os seus objetivos iniciais, deixa claro que já não se trata apenas de uma luta entre governo e uma determinada categoria profissional. Há uma tentativa, até agora bem sucedida, de tornar o País refém da chantagem de alguns poucos – e isso é inaceitável. Sob o pretexto de colocar o governo de joelhos – o que de fato conseguiram, também por força dos repetidos erros do próprio governo na condução da crise (ver editorial acima) –, o que a greve dos caminhoneiros está fazendo é pôr o País de joelhos. O bloqueio da distribuição de alimentos, combustíveis, insumos e tantos outros produtos causa gravíssimos prejuízos, numa situação da economia que, já antes da greve, era muito delicada.

É, portanto, um equívoco pensar que o apoio à paralisação dos caminhoneiros pode, de alguma forma, contribuir para salvar o País dos corruptos, da ineficiência ou da alta carga tributária. Nada se salva – aliás, tudo se complica – quando se desrespeita a lei, quando a negociação se converte em chantagem, quando serviços essenciais são afetados, quando se impõe à coletividade um ônus que não lhe cabe. Neste caso, não é a justiça o que prevalece, mas a lei do mais forte. É muito positivo que os cidadãos participem ativamente da vida pública, apoiando as causas que lhes pareçam justas. O desenvolvimento econômico e social, afinal, não é feito com alheamento político. Isso, no entanto, deve ser estímulo para uma atuação responsável, que não ignore as consequências de cada causa sobre o País e os brasileiros.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Espaço Aberto

**Autor:** Mario Cesar Flores

**Título:** Defesa nacional e garantia da lei e da ordem

Ninguém questiona o emprego das Forças Armadas no controle das fronteiras, do mar costeiro e do espaço aéreo, atividade que no Brasil tem de ser, parcial ou totalmente, da alçada militar. Tampouco na segurança de áreas críticas, em eventos do tipo Olimpíada e na solução de problema operacional além da

capacidade da polícia. À margem do adjetivo “armadas”, também na defesa civil em catástrofes. O que este artigo comenta é o uso das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, na segurança pública – no controle da ordem em favelas do Rio de Janeiro por meses, na inspeção de viaturas em estradas, e por aí vai –, atividades rotineiras tipicamente da alçada policial. O emprego frequente das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, embora constitucional, é um desvio da função militar básica. Tende a estimular a ideia de que em país como o Brasil, pacifista e não pressionado por problemas de defesa nacional – sem envolvimento protagônico em guerra há 150 anos (Guerra do Paraguai) –, é exatamente esse desvio de função o papel de destaque hoje no rol das atribuições das Forças.

Esse tropeço cultural e o sufoco fiscal que cerceia o cumprimento dos encargos da União sugerem naturalmente as perguntas: se não temos ameaça clássica, efetiva ou ao menos verossímil, que possa exigir o emprego das Forças Armadas, por que empenhar recursos escassos em submarinos, aviões e carros de combate modernos, na defesa antiaérea...? Se o nosso problema é a criminalidade, a violência e a desordem epidêmicas, por que não direcioná-los para o preparo coerente com ele, de custo muito menor, até mesmo apoiando os Estados, em crise fiscal tão ou mais grave do que a federal, no preparo e modernização de suas polícias? Compreensível no povo, o desvario também acontece em setores bem informados e da mídia, por convicção equivocada, mas sincera, ou porque ainda vivem o rescaldo do período autoritário – um contrassenso, já que os militares dedicados à defesa nacional foram menos envolvidos na heterodoxia daquele período. No mundo político, as opiniões se estendem dos que veem a atuação militar na garantia da lei e da ordem como aviltamento da Federação aos que veem com simpatia a assunção de responsabilidade estadual pelo governo federal.

Não se pode menoscabar a garantia da lei e da ordem, mas enfatizá-la acima da defesa nacional é desafiar irresponsavelmente o futuro: a dinâmica da História não assegura perpetuidade à segurança sentida hoje, muito menos num mundo integrado e de interdependência crescente, com suas atribulações e conflitos de toda ordem; e Forças Armadas modernas não se constroem de um dia para o outro, seu preparo é caro, convindo estendê-lo criteriosamente no tempo. Já se foi a época em que se organizava rapidamente um Exército via mobilização e treinamento dos recrutas para o uso de armas e táticas simples. Não há como fugir dessa realidade: nossa condução política, aquém dos desafios brasileiros (razão maior do déficit social), e nosso paradigma cultural propenso à tolerância trouxeram o Brasil ao cenário de insegurança pública dramático, que exige atuação militar-policial expressiva e frequente na garantia da lei e da ordem.

Essa atuação constitucional é heterodoxa sob a perspectiva da finalidade básica clássica das Forças Armadas e seria desnecessária se os governos estaduais

tivessem preparado corretamente seus sistemas policiais – pregar material e humano, profissional e ético. A necessidade da cirurgia federal, paliativo transitório, vai continuar se repetindo enquanto persistir a fragilidade do quadro estadual. Sem a concomitante redução de nosso dramático déficit social, o sucesso das interveniências militares na garantia da lei e da ordem tende a ficar (tem ficado) abaixo do propalado pelo otimismo publicitário. Consequência natural: corremos o risco de queda na já cética simpatia do povo pela presença militar no seu cotidiano e de comprometimento da credibilidade das Forças Armadas – risco tanto maior quanto maior for a dimensão da intervenção.

Pior ainda se em conflitos entre delinquentes e forças federais “balas perdidas” vierem a matar inocentes: elas serão imediatamente atribuídas aos militares-policiais, como vêm comumente sendo aos policiais-militares. Esse risco existe hoje no Rio de Janeiro, onde a insegurança pública chegou ao nível apocalíptico e a intervenção vem sendo enaltecida como redentora. Ela trará com certeza algum alívio, mas será um alívio parcial e provavelmente transitório, que só terá continuidade se o Estado exercer com competência sua responsabilidade – e os municípios, no tocante às suas, basicamente sociais. Enfim e resumindo: no Brasil de propensão cultural pacifista e hoje tumultuado por graves problemas internos de criminalidade, violência e desordem, aumenta no povo a indiferença (já grande) pela defesa nacional e a ideia da desimportância das Forças Armadas, ao menos para essa finalidade.

Bastarnos- ia uma Marinha, um Exército e uma Aeronáutica com as feições de uma guarda costeira, uma guarda nacional (ou força nacional de segurança) e uma guarda nacional aérea, preparadas para as atribuições inerentes a essas instituições e para apoiar os sistemas policiais na segurança pública! Essa cultura de indiferença pela defesa fragiliza o País no futuro incerto, na sua inserção na ordem internacional. Convém conter a presença militar na garantia da lei e da ordem nos limites da imprescindibilidade temporária. E para que a imprescindibilidade temporária não continue frequente é preciso – além de medidas sociais, fora do foco deste artigo – que os Estados preparem seus sistemas policiais em coerência com a realidade. Federação é o modelo adequado ao Brasil, grande, complexo e heterogêneo, desde que praticada com competência e responsabilidade.

#### ALMIRANTE

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Políticas

**Autor:** Luiz Raatz

**Título:** França usa crise para se tornar conhecido

Candidato à reeleição, governador do PSB se esforça para assumir um papel de destaque nas negociações com caminhoneiros do Estado

Candidato à reeleição, o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), tenta assumir o protagonismo das negociações com os caminhoneiros do Estado em um aparente esforço para se tornar mais conhecido do eleitor na disputa pelo Palácio dos Bandeirantes. Nos últimos três dias, o governador se reuniu pelo menos três vezes com representantes do movimento. No sábado, recebeu emissários da categoria e chegou a acertar um acordo que antecedeu a proposta feita, no fim da noite de domingo, pelo presidente Michel Temer. Apoiado pelo ex-governador Geraldo Alckmin (PSDB), de quem era vice até abril, França disputa o eleitorado tucano com o ex-prefeito da capital João Doria (PSDB), também pré-candidato ao governo. Segundo o mais recente levantamento do Ibope, divulgado ontem, Doria lidera a corrida com 22% das intenções de voto e França é o quarto colocado, com 3% (mais informações nesta página).

Em paralelo às negociações, o governador usou suas redes sociais para divulgar a tentativa de liderar a resposta à crise. Com o slogan “São Paulo não é conduzido, conduz”, referência ao lema em latim do brasão municipal, o governador destacou em sua conta no Twitter notícias favoráveis ao seu papel nas negociações e elogios de internautas, além de divulgar pronunciamentos sobre a greve. No Facebook, França aderiu à hashtag somostodoscaminhoneiros, em defesa do movimento. Ele se disse favorável a uma solução por meio do diálogo. “Tenho insistido que a solução também passa por uma reformulação da política de preços dos combustíveis no Brasil. A Petrobrás precisa ter lucro e equilíbrio financeiro, mas não dá para uma empresa brasileira, que também pertence aos brasileiros, querer pensar em dólar, como se fosse uma empresa exclusivamente privada.”

**Reuniões.** No sábado, França se reuniu com líderes dos caminhoneiros autônomos parados em São Paulo. Na véspera, o movimento havia decidido prosseguir a paralisação e o governo federal acionou o Exército e outras forças federais para tentar desmobilizá-los. No encontro, o governador prometeu isentar a categoria da cobrança de pedágio por eixo suspenso em todas as praças estaduais se os caminhoneiros liberarem totalmente as rodovias paulistas. No dia seguinte, voltou a se reunir com representantes da categoria que faziam piquetes diante de refinarias da Grande São Paulo. Ele também recebeu o ministro-chefe da Secretaria de Governo, Carlos Marun, para coordenar as respostas à crise enquanto o governo estudava em Brasília novas medidas para debelar a greve. Ontem pela manhã, França disse que restavam 33 manifestações em rodovias paulistas, mas, na maioria delas, os caminhoneiros liberaram a pista e se concentravam nos acostamentos.

“Há um acordo desde sábado e os caminhoneiros estão em acostamento, canteiros, gramados, postos, sem obstruir as pistas. Os caminhoneiros estão cumprindo aquilo que combinaram com a gente”, afirmou. À noite, o governador se reuniu novamente com os manifestantes e se comprometeu a continuar intermediando as negociações com o governo federal. Na contramão de França, Doria tem evitado se posicionar sobre a paralisação. Em Araraquara, disse que os governos estadual e federal precisam melhorar o diálogo com os caminhoneiros e com o setor empresarial para não serem pegos de surpresa. “O ideal é que tivesse havido uma administração preventiva e não agora em cima do problema”, disse Doria. Nome do MDB na disputa estadual, Paulo Skaf assinou nota, como presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na qual mostrou preocupação com a greve. “A greve está gerando prejuízos importantes para a indústria e para a sociedade como um todo.”

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Política

**Autor:** Igor Gadelha / BRASÍLIA

**Título:** Ministro já pediu renúncia de Temer

Novo titular da Secretaria-Geral também votou contra a reforma da Previdência

Empossado ontem, o novo ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Ronaldo Fonseca, já pediu publicamente a renúncia do presidente Michel Temer do cargo. Deputado licenciado, ele atuou na Câmara a favor do ex-presidente da Casa Eduardo Cunha (MDB-RJ), defendeu a prisão de um general do Exército, declarou voto para presidente no senador Alvaro Dias (Podemos- PR), que faz oposição a Temer, e foi contra a reforma da Previdência. “Se Temer não renunciar, a economia vira pó”, escreveu Fonseca em sua conta oficial no Twitter em 18 de maio de 2017, um dia após a divulgação da delação do Grupo J&F. “Presidente Temer, neste momento o Brasil merece um ato de coragem de vossa excelência, a renúncia”, publicou no dia seguinte. O novo ministro manteve o pedido após divulgação do áudio da conversa entre Temer e o empresário Joesley Batista no Palácio do Jaburu. “O áudio de Temer não confirma todo o divulgado, mas conspira contra a ética de um presidente da República”, tuitou no dia 19. Apesar das críticas, Fonseca votou na Câmara a favor do presidente nas duas denúncias oferecidas pela Procuradoria-Geral da República.

“Acatar a denúncia contra Temer é dar a ele o foro privilegiado. Suspender a denúncia é dar a ele o julgamento pelo juiz Moro”, tuitou em 25 de outubro, dia da votação da segunda denúncia. Ao citar argumento do governo em defesa de mudanças nas regras previdenciárias, escreveu no Twitter que “é bem questionável essa informação de déficit na Previdência”. Fonseca também pediu

a prisão do então general Antonio Mourão quando ele sugeriu uma intervenção militar caso o Judiciário não resolvesse o “problema político”. Mourão já passou para a reserva. “General na ativa que ameaça quebrar a ordem democrática não tem que ser criticado pelo comando do Exército, tem de ser preso”, postou em 18 de setembro. Até assumir o ministério, Fonseca era filiado ao Podemos e tinha declarado voto no presidenciável do partido, senador Alvaro Dias. Ele, porém, foi desfiliado da legenda após anunciar que viraria ministro.

Evangélicos. A escolha do deputado foi um aceno de Temer aos evangélicos, um dos principais alvos do ex-ministro Henrique Meirelles, pré-candidato à Presidência pelo MDB. O novo ministro é coordenador da bancada da Assembleia de Deus na Câmara dos Deputados. Ao nomear Fonseca, Temer também enfraquece Dias, já que o novo ministro era um dos principais articuladores da pré-campanha do senador. Ontem, na posse, Temer disse que Fonseca tem “vocação para o diálogo e para a conciliação”. Afirmou ainda que, na Câmara, angariou “respeito do Congresso e do povo”. Questionado ontem, Fonseca declarou que “ingressa no governo por ter ótimo trânsito com os políticos, aspecto importante para a coordenação do maior programa do governo federal, o Avançar”. O novo ministro assumiu a Secretaria- Geral no lugar de **Moreira Franco, que foi para o Ministério de Minas e Energia.**

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Pablo Pereira Renan Cacioli**

**Título: Movimento agora abraça pauta política**

Além de queda no preço de outros combustíveis, grevistas também reivindicam saída do presidente Temer e pregam "intervenção militar"

As medidas anunciadas pelo governo federal para atender às demandas dos caminhoneiros em greve no País não aliviaram a tensão em pontos de bloqueio na Região Metropolitana de São Paulo. Nos bloqueios no ABC e na saída para o Sul do País, na Rodovia Régis Bittencourt, os motoristas diziam que o movimento ganhou ontem força política, defendiam "intervenção militar" e afirmavam que o governo federal terá de cortar em 25% os preços de todos os combustíveis na bomba, além de eliminar o PIS/Cofins.

No início da noite, o clima era de revolta em pontos da Rodovia Anchieta, no ABC, e na área de Embu das Artes, na ligação do Rodoanel com a Régis Bittencourt. "Desde a noite de sábado, já sabíamos que esse acordo não ia atender a gente", afirmou o caminhoneiro Alexandre Alencar, do Embu, que tem dois caminhões no protesto. "Isso não resolve nada. Ele tem de cortar 25%

em todos os combustíveis na bomba", afirmou Alencar, diante da barraca de alimentação dos motoristas paralisados na rodovia.

Na Régis desde quarta-feira, o motorista José Jari, de São João do Sul (SC), disse que os caminhoneiros vão resistir. Anchieta. Na Rodovia Anchieta, em São Bernardo do Campo, também não havia o menor sinal de fim da greve dos caminhoneiros que ocupavam o acostamento e parte do canteiro central na altura dos km 23 ao 25, sentido litoral. "Só vamos sair daqui quando o Temer sair de lá", avisa Alexandre Alves, de 36 anos, que trabalha com um caminhão de abastecimento de combustível e tem auxiliado na triagem dos alimentos doados por comerciantes locais.

"Não sei se você está sabendo, mas hoje, à meia-noite, os militares vão tomar conta de tudo", dizia ele, enquanto conversa com a reportagem de dentro da van onde estão estocados os mantimentos. A expectativa pela intervenção militar está presente no local, mas não que seja um norte, um desejo coletivo representado por algum núcleo organizado. Na verdade, encontra-se de tudo um pouco pelo asfalto na Anchieta.

Desde caminhoneiro que deixou a pauta inicial – a redução no preço do óleo diesel – para reivindicar mudanças políticas maiores até gente que mora nas redondezas e passa por lá para dar algum tipo de apoio ao movimento. O "Fora Temer" é a única unanimidade presente em cartazes pendurados nas cercas das fábricas que circundam a região e no discurso de quem está envolvido com a greve. "Agora ele está perdido, não imaginava que o povo ficaria do nosso lado. Isso aqui virou algo maior, as pessoas estão cansadas desse governo. De que adianta resolver a questão do óleo diesel e descontar na gasolina? Eu não sou só caminhoneiro", afirma Gilson Antônio Benedecti, de 41 anos, sendo dez nas estradas.

Seu veículo parado no acostamento desde o primeiro dia da greve, ele não acredita que os caminhões voltarão a circular tão cedo. "Não enquanto o Temer estiver lá", aponta. Buzinas e desvio. Enquanto a reportagem do Estado esteve no local, presenciou motoristas que passavam e buzinavam em sinal de apoio aos grevistas, incluindo um grupo de motoboys. Um agente da Polícia Federal Rodoviária orientava os motoristas que se aproximavam do trecho com cones, desviando o fluxo em alguns momentos para a pista central.

Na altura do km 280 da Régis, as faixas pedindo intervenção militar estão no alto da passarela e no gramado do local que serve de estacionamento para caminhoneiros. Um caminhoneiro que não quis revelar seu nome completo, mas identificou-se como Ademir, reclamava que o prazo de 60 dias estabelecido pelo governo é o problema. "Se o Temer colocasse na lei não os 60 dias, mas seis meses, isso aqui se esvaziava."

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo****Seção: Economia****Autor:****Título: Caminhoneiros que tentam voltar ao trabalho são hostilizados**

Empresas de transporte, grevistas e distribuidoras de combustível relataram ao "Estado" pressão para manter mobilização

No oitavo dia de paralisação – e um dia após o governo ceder e garantir uma queda de R\$ 0,46 no preço do diesel por 60 dias –, o Estado ouviu relatos de empresas de transporte, distribuidoras de combustível e de caminhoneiros afirmando que grevistas que querem voltar ao trabalho estão sendo hostilizados por alguns grupos que querem manter a manifestação. Uma das maiores empresas de carga do País relatou à reportagem que houve "atitudes impeditivas" de alguns manifestantes, com agressões físicas e depredação de caminhões aos que queriam seguir viagem.

Embora a orientação aos funcionários seja a da retomada das entregas, a estratégia só deve ser adotada sem que os colaboradores se exponham a riscos, de acordo com a companhia. Duas das maiores distribuidoras de combustíveis do País disseram ter sofrido situações semelhantes. As empresas disseram ao Estado que somente cargas destinadas a hospitais e empresas de transporte público estavam sendo liberadas. As companhias, que têm atuação nacional, afirmaram que o transporte de cargas está perto de ser normalizado nas regiões Norte e Nordeste, embora considerem que a situação continua "crítica" em São Paulo e no Rio.

Mesmo os desbloqueios determinados judicialmente estão sendo cumpridos com dificuldade. Com duas empresas de combustíveis como clientes, o escritório de advocacia paulistano Mattos Filho mobilizou dois sócios, uma equipe de 30 advogados e uma rede de profissionais em todo o País para preparar liminares que exigem a desobstrução de vias e rotas para liberar o acesso aos terminais dos clientes. Desde quinta-feira, o escritório ingressou com 70 ações. Entre os argumentos estão abuso do direito de greve e direito ao exercício de atividade econômica.

"A dificuldade no cumprimento das ordens judiciais tem obrigado a adoção de medidas mais efetivas, inclusive com o apoio de forças de segurança", diz Fábio Ozi, sócio do Mattos Filho. Em um bairro da capital paulista, foi necessário chamar a tropa de choque para dispersar manifestantes. Nos arredores da refinaria de Paulínia (SP), onde o movimento havia se esvaziado após ação do Exército, os manifestantes voltaram. "A paralisação não arrefeceu e está claro que estamos lidando com um movimento acéfalo."

Uma distribuidora de gás de Rio Claro (SP) tentou tirar um caminhão carregado de um dos bloqueios próximos à cidade, mas o veículo foi impedido de deixar o local num primeiro momento. Diante da insistência da população da região em comprar o gás embarcado, as lideranças permitiram que o veículo saísse do bloqueio desde que o produto não fosse distribuído. A situação foi resolvida com um "meio-termo": o caminhão foi estacionado no galpão de uma empresa.

Sem escolha. No bloqueio da Régis Bittencourt, na Grande São Paulo, vários motoristas que querem seguir viagem disseram temer represálias. Para o caminhoneiro Marinaldo de Santana, que desde sexta-feira está com o caminhão-baú estacionado na altura da cidade de Embu das Artes, as informações sobre o movimento estão confusas. Funcionário de uma fabricante de pães, ele conta que há seis caminhões presos da companhia nos bloqueios. Santana contou que a informação no local era de que as cargas seria liberados domingo pela manhã. Mas, até agora, ninguém saiu. / CÁTIA LUZ, FERNANDO SCHELLER, MÔNICA SCARAMUZZO, SANDRA CARVALHO e P.P.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Renée Pereira

**Título:** No WhatsApp, a força de líderes individuais

Para sociólogo que estudou Primavera Árabe, política tradicional ainda não descobriu como lidar com novo cenário criado pelas redes sociais

Em mais de 20 anos de liderança, o presidente da União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), José Araújo Silva, o China, diz que nunca viveu situação semelhante e não faz ideia de como o governo vai resolver a greve. "Virou uma situação sem controle", diz ele. Nos 15 pontos de paralisação sob a bandeira da entidade, nenhum encerrou os protestos, apesar das ponderações de China sob o acordo anunciado pelo presidente Michel Temer.

Para ele, uma das marcas dessa greve é a ampla utilização do WhatsApp, que criou um "monte de líderes" no movimento. Ao contrário do que ocorria em paralisações passadas, desta vez a voz do sindicato e das entidades de classe tem sido questionada e abafada pela disseminação das opiniões no aplicativo. Nos últimos dias, a cada anúncio do governo, milhares de caminhoneiros tinham respostas imediatas em mensagens disparadas nos grupos da categoria.

O sociólogo Massino Di Felice, professor da Universidade de São Paulo (USP) e autor de vários livros sobre comunicação digital, afirma que esse é o resultado de uma grande passagem para o que ele chama de democracia direta. Por meio

dos grupos de WhatsApp, as pessoas passam a organizar as informações sem a necessidade de um representante.

"Ninguém representa ninguém. Todos podem emitir suas opiniões e organizar as informações", diz ele, que estudou as manifestações da Primavera Árabe, em 2010, no Oriente Médio, e os protestos no Brasil, em 2013, organizados pelas redes sociais. Na avaliação do sociólogo, o problema é que a política tradicional ainda não descobriu uma forma de lidar com esse novo cenário.

As últimas ações do governo mostram uma dificuldade enorme para controlar a situação, já que os manifestantes não se sentem representados pelas lideranças. Ontem, nos grupos de WhatsApp, os caminhoneiros chamavam os representantes que aceitaram o acordo de traidores. "Se renderam e se venderam", afirmava um participante sobre sindicalistas, em áudio. Na mensagem, o manifestante incitava os demais para se juntarem e "darem um pau" em um sindicalista.

China, da Unicam, afirma que a situação foi agravada pelo descaso dos governos em relação aos motoristas de caminhões. "Nos últimos anos, passo, pelo menos, dois dias em Brasília para tentar criar um marco regulatório para o setor e nada foi decidido. Agora o governo tem um abacaxi no colo para resolver." Junta-se a isso o fato de os caminhoneiros sentirem que têm o poder nas mãos. Isso está claro nos grupos de WhatsApp.

A cada concessão que o governo faz, uma nova reivindicação surge nas redes. Ontem, a justificativa dos participantes era de que a greve ia continuar porque as medidas do governo atingiam apenas o diesel, e não a gasolina – o que não estava contemplado nos pedidos iniciais. "Não podemos deixar o povo na mão. Se reduzir o diesel, o governo vai pesar no preço da gasolina e punir a população que nos ajudou tanto nas estradas."

Com a queda do apoio da sociedade à greve, ontem a estratégia nos grupos era tentar mostrar que tudo estava sendo feito por um Brasil melhor, para beneficiar toda a população. E isso só aconteceria com uma intervenção militar. Para isso, eles apelam para que o povo faça sacrifícios. "Não custa ficar quatro, cinco dias sem carro", dizia um deles, num grupo de quase 300 pessoas. Ao mesmo tempo, eles elevavam o tom em relação àqueles que tentavam retomar o transporte de mercadorias. "Nada que uma pedra não resolva; vamos apedrejar os caminhões."

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo****Seção: Economia****Autor: Fernando Nakagawa Lu Aiko Otta / BRASÍLIA****Título: Planalto identifica ao menos três movimentos 'infiltrados' na greve**

O governo apura se três movimentos políticos – "Intervenção militar já", "Fora Temer" e "Lula livre" – se infiltraram na paralisação dos caminhoneiros. Eles estariam alimentando os focos que ainda querem manter os bloqueios, mesmo após ter boa parte de suas reivindicações atendidas ou ao menos encaminhadas. Essa é uma leitura feita nas reuniões do gabinete de crise montado pelo Palácio do Planalto na semana passada.

Os caminhoneiros falam abertamente do problema. "Para esses que têm posição extremista, esse ou qualquer outro acordo não iria funcionar porque a intenção não é resolver problemas, mas criar o caos e a instabilidade", disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Ijuí, no Rio Grande do Sul, Carlos Alberto Litti. Para o líder gaúcho, o grupo mais resistente ao acordo é movido "por um tema político e não econômico".

"A pauta política existe, mas não vamos nos envolver. Tudo o que os autônomos precisam para voltar a ganhar dinheiro está aqui", disse o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, ao exibir o acordo firmado na noite de domingo. Segundo líderes dos caminhoneiros informaram ao Planalto em reunião ontem, os infiltrados somariam algo como 10% a 15% do movimento. A informação foi recebida com irritação pelas autoridades federais, principalmente por envolver o "Fora Temer".

Ontem, o próprio ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu a possibilidade de haver infiltração política e informou que a Polícia Rodoviária Federal trabalha para apartá-los do movimento. "A PRF conhece as estradas onde trabalha, conhece quem é líder do movimento caminhoneiro e sabe das infiltrações políticas. Ela está mapeando e não quer cometer nenhuma injustiça. Com muita cautela, vai começar a separar os infiltrados."

O governo avalia já ter feito tudo o que estava a seu alcance para atender à pauta dos caminhoneiros: redução da Cide e do PIS/Cofins no diesel, a promessa de congelamento de preço por 60 dias – e depois reajustes a cada 30 dias –, a liberação da cobrança de pedágio sobre eixo suspenso (quando o caminhão trafega vazio e, por isso, suspende o terceiro eixo) e a reserva de 30% das cargas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para os caminhoneiros autônomos.

Mas, ao lado da pauta dos caminhoneiros, ganhou força a pauta política. E sobre essa ainda é impossível avaliar a intensidade e extensão do movimento. Os mais pessimistas não descartam o risco de, havendo crescimento dessa vertente, o protesto resvalar para algo semelhante às manifestações de 2013, quando atos que, inicialmente tinham como questão central a reclamação contra o aumento das passagens de ônibus ganhou dimensão muito maior.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Adriana Fernandes Lorena Rodrigues Anne Warth / BRASÍLIA**

**Título: Com 'bolsa-caminhoneiro', imposto sobe**

Pacote de R\$ 13,5 bi de medidas para cortar preço do diesel obriga governo a aumentar tributos ou reduzir benefícios de outros setores

O pacote de R\$ 13,5 bilhões de medidas para reduzir o preço do diesel vai exigir do governo elevar imposto ou reduzir benefícios tributários de outros setores para compensar a perda de arrecadação com as concessões feitas aos caminhoneiros. A depender do imposto escolhido, a fatura do "bolsa-caminhoneiro", como já é chamado o auxílio do governo ao setor de transporte de cargas, o aumento pode atingir toda a população do País.

Uma opção em estudo, segundo apurou o Estadão/Broadcast, é reduzir ou até mesmo acabar com o programa Reintegra, incentivo tributário de alto valor concedido aos exportadores e que a Receita há tempos tenta acabar. A redução de benefício, na avaliação do governo, é melhor do que uma alta de imposto. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, explicou ontem que ainda faltam recursos para bancar o custo da redução em R\$ 0,16 da Cide e do PIS/Cofins do Diesel.

A perda de arrecadação custará R\$ 4 bilhões e a aprovação do projeto de reoneração da folha de pagamento das empresas não será suficiente para bancar toda a perda de receitas prevista. "A reoneração é condição necessária, mas não suficiente. Outras medidas virão", avisou Guardia, que evitou antecipar as opções em estudo. Segundo ele, a decisão será definida nos próximos dias. O ministro reconheceu que outros setores podem reclamar caso a carga tributária seja elevada para compensar o subsídio ao diesel.

"Não queremos que isso agrave ainda mais as distorções do sistema tributário. Temos que aproveitar essa discussão para chegarmos a uma carga tributária melhor distribuída." O presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, criticou a intenção do governo de cortar parte do

Reintegra. O programa prevê a devolução de 2% do faturamento de empresas com exportação de produtos industrializados.

No ano passado, o governo gastou com o Reintegra cerca de R\$ 3 bilhões, valor que deverá ser maior em 2018 com o crescimento das vendas de manufaturados, que subiram quase 20% de janeiro a abril. Riscos Fiscais. Preocupado com a repercussão negativa do pacote com a criação de um novo subsídio, o ministro disse que todas as medidas estão sendo adotadas com transparência orçamentária e responsabilidade fiscal.

Guardia também fez questão de mostrar que o governo não está congelando os preços do diesel e nem assumindo os riscos futuros da volatilidade de preços com o subsídio a ser pago à Petrobrás, importadores e outros fornecedores. Ele disse que não há mais espaço para a ampliação de novas medidas. O programa de subsídio, afirmou, não será empurrado para o próximo presidente.

Guardia, reconheceu, no entanto, que a margem do governo para lidar com riscos fiscais até o final praticamente acabou. "Óbvio que a margem ficou menor, mas não dá para ignorar a gravidade do problema que tínhamos. Fomos ao limite do que poderíamos fazer para solucionar o problema", afirmou. Já se sabe que a arrecadação de tributos será afetada, mas Guardia minimizou o impacto da greve no Produto Interno Bruto (PIB) deste ano.

Ainda está sem explicação pelo governo de onde virá a compensação financeira pela redução do pedágio para os caminhoneiros. No pacote de medidas negociado para acabar com a greve, o governo aprovou isenção do pedágio para o chamado terceiro eixo (caminhões vazios) em todas as rodovias. Nas rodovias federais, o pedágio já é isento. O problema maior será para os Estados mais ricos com rodovias movimentadas, principalmente São Paulo. O governador Márcio França (PSB) cobra compensação da União.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: ANÁLISE: Raul Velloso**

**Título: Subsidiar não resolve**

O preço externo do petróleo dobrou desde que Temer assumiu e a taxa de câmbio está aumentando. Para setores como o de serviços de transporte, intensivo em petróleo, é questão de vida ou morte trabalhar com projeções realistas desse insumo fundamental, especialmente em momentos, como o atual, quando ainda não nos livramos da mais longa e mais profunda recessão de nossa história e a taxa de câmbio pode subir mais. É natural, assim, que a

grita desse setor seja imensa, bem maior do que nos demais países, conforme se pode observar pelo noticiário internacional.

Fala-se, inclusive, que o setor tem capacidade ociosa acima do normal por ter se expandido em resposta a políticas erradas de fomento um pouco antes da debacle do governo Dilma. Só que as cotações externas são determinadas totalmente fora de nosso controle, restando apenas alinhar os preços internos à tendência de médio prazo dos preços internacionais, a fim de construir os sinais corretos do "custo de oportunidade" dessa commodity para o País, guiando os agentes internos nas suas decisões de consumo e produção.

Nessa linha, talvez coubesse algum aperfeiçoamento na política de preços seguida hoje pela Petrobrás, que, além do mais, teve o grande desafio de corrigir as distorções herdadas da gestão anterior. Mas sua ação está basicamente certa. Nesse sentido, suavizar a curva dos reajustes pode ser a mexida correta, mas não deve ser pensado como algo que vai salvar o setor provavelmente mais atingido pela recente escalada dos preços externos do petróleo.

Ali, ao que tudo indica o problema é bem mais profundo. Qualquer tentativa que o governo faça de transferir subsídios para sua salvação vai dar com os burros n"água, criando-se apenas um saco sem fundo. Além do mais, diante da virtual falência do setor público, isso vai frontalmente na direção oposta do que precisa ser feito. Precisamos equacionar o problema fiscal na linha que venho sugerindo, e nos livrar rapidamente da recessão. Só assim setores se salvam.

#### CONSULTOR ECONÔMICO

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Vera Rosa / BRASÍLIA

**Título:** Governo teme que movimento siga caminho de 2013

Nos bastidores, aliados de Michel Temer avaliam que manifestação aumentou desgaste do presidente

O governo já avalia, nos bastidores, que subestimou o potencial da greve dos caminhoneiros e agora tem receio de que o movimento tome uma proporção semelhante à dos protestos de 2013, ressuscitando o "Fora Temer". Em conversas reservadas, interlocutores de Michel Temer admitem que a paralisação aumentou o desgaste do presidente e há preocupação de que os protestos nas ruas, por causa do desabastecimento, se transformem em uma convulsão social.

A portas fechadas, auxiliares de Temer reconhecem que demoraram a perceber a presença de empresários incentivando a continuidade do movimento, o chamado locaute, para obter a redução do preço do óleo diesel. Avaliam, ainda, que também demoraram a identificar o caráter político-partidário de parte dos manifestantes. Acuado, o governo agora teme as consequências da disputa entre os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e do Senado, Eunício Oliveira (MDBCE).

"Temos de colocar menos gasolina e mais diálogo sobre a greve", disse Maia, ontem, após se reunir com Temer, no Planalto. O deputado fez questão de destacar que a Câmara e o governo têm "visões distintas" sobre a questão tributária. Foi de Maia a proposta aprovada pela Câmara, na semana passada, zerando o PIS/Cofins sobre o diesel. Com cálculos errados nas mãos, ele chegou a dizer que o custo dessa isenção seria de R\$ 3,5 bilhões, quando, na realidade, ficaria em aproximadamente R\$ 10 bilhões.

As articulações de Maia, que é pré-candidato à Presidência, têm irritado cada vez mais o Planalto. Além disso, o governo identificou que simpatizantes do presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) se infiltraram na greve. Há também apreensão com a promessa de greve de 72 horas dos petroleiros, anunciada para quarta-feira. No diagnóstico do Planalto, esse movimento tem o apoio do PT e da CUT.

"Há movimentos político-partidários que querem agudizar a crise e a população deve estar atenta a isso", afirmou o líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR). "Não dá para fazer disputa eleitoral em um momento como esse. Os petroleiros têm de discutir salário na data-base da categoria". São Paulo. Além de enfrentar desgaste, o Planalto também contrariou o governador de São Paulo, Márcio França (PSB). No sábado, França propôs um acordo com os caminhoneiros muito parecido com o que Temer anunciou na noite de domingo.

Candidato à reeleição ao Bandeirantes, França pediu ao presidente que a negociação fosse feita com o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Temer, no entanto, enviou a São Paulo o ministro- chefe da Secretaria de Governo, Carlos Marun. O Estado apurou que o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, pré-candidato do MDB ao Bandeirantes, não gostou do protagonismo dado a França, seu adversário.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Fernanda Nunes/ RIO Renato Carvalho / SÃO PAULO**

**Título: Petrobrás vale R\$ 115 bilhões a menos**

Em menos de uma semana, valor de mercado da petroleira caiu de R\$ 357,2 bilhões para R\$ 241,6 bilhões, sendo R\$ 40 bilhões apenas ontem; recuo foi um dos motivos para a queda de 4,49% da Bolsa, a maior desvalorização desde a divulgação dos áudios da JBS

Os desdobramentos da greve dos caminhoneiros têm sido catastróficos para as ações da Petrobrás. Em menos de uma semana, a petroleira perdeu R\$ 115,6 bilhões em valor de mercado – sendo R\$ 40 bilhões apenas ontem. Além disso, ainda despencou da primeira para a quarta colocação no ranking das empresas mais valorizadas da BM&FBovespa, sendo ultrapassada pela Ambev, Itaú e Vale.

Os papéis da Petrobrás recuaram ontem quase 15%, e ajudaram a levar a B3, a bolsa brasileira, de volta ao patamar que estava em 22 de dezembro. O Ibovespa fechou a segunda-feira em queda de 4,49%, o maior recuo desde que veio à tona a gravação de Joesley Batista, da JBS, com o presidente Michel Temer. O índice terminou o dia em 75.355 pontos, zerando os ganhos acumulados no ano.

O câmbio também não ficou imune a toda a turbulência que o País atravessa. Fechou em alta de 1,90%, cotado a R\$ 3,7331. "As várias concessões mostram o quanto frágil o governo está. Mostram que há uma incapacidade de articulação. O governo fez tudo o que pediram, mas a paralisação continua e começa a afetar a economia real, com indústrias tendo a produção comprometida pela falta de insumos e de funcionários", disse Glauco Legat, analista da Spinelli Corretora.

No caso da Petrobrás, essa relação é mais do que direta. No primeiro dia dos protestos, na segunda-feira da semana passada, a estatal era avaliada em R\$ 357,2 bilhões. Após o pregão de ontem, a cifra caiu para R\$ 241,6 bilhões. O movimento deixou as ações da empresa perto de zerar ganhos acumulados desde o início do ano.

Essa trajetória foi iniciada na última quarta-feira, quando o presidente da companhia, Pedro Parente, baixou em 10% o preço do óleo diesel e decretou seu congelamento por 15 dias. A medida foi interpretada pelos investidores como um sinal de instabilidade e de que a política de preços dos combustíveis, de reajustes diários, estava ameaçada. Nem mesmo o anúncio feito pela companhia logo na manhã de ontem, de que "não subsidiará o preço do diesel e não incorrerá em prejuízo" foi suficiente para evitar a continuidade da desvalorização das ações. O Itaú BBA anunciou a retirada de Petrobrás PN da sua lista "Brazil Buy".

Além de repercutir o efeito da greve dos caminhoneiros na empresa, em seus relatórios, analistas lembram ainda a paralisação de 72 horas marcada pelos petroleiros para a próxima quarta-feira – que pedem, entre outras coisas, a

saída de Parente – e a queda do petróleo no mercado internacional como fatores de insegurança.

**Ressarcimento.** Em fato relevante distribuído aos investidores, a Petrobrás comentou a decisão da presidência da República de garantir um desconto ao consumidor de R\$ 0,46 no litro do diesel na forma de subsídio. Os preços mais baixos serão mantidos por 60 dias. Na semana passada, Parente comunicou o congelamento nas refinarias por 15 dias. A diferença de 45 dias em que o valor do combustível permanecerá inalterado será bancada pelo Tesouro.

A empresa reforçou que "será resarcida pela União, em modalidade ainda a ser definida". Não está claro para os investidores, porém, como acontecerá o ressarcimento e se o governo federal tem dinheiro em caixa suficiente para fazer frente ao compromisso ou se vai empurrá-lo para a estatal. Ao mercado, a Petrobrás diz somente que "está avaliando as medidas anunciadas e as alterações legais que entrarão em vigor". / COLABOROU PAULA DIAS

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** BRASÍLIA

**Título:** Rosto do governo, Marun é porta-voz de temas difíceis

Ministro da Secretaria de Governo fez carreira rapidamente em Brasília e dispensou disputa por cargo eletivo este ano

A população que assistiu atônita ao crescimento da paralisação dos caminhoneiros e passou o fim de semana vendo os reflexos dela na televisão foi apresentada à figura do ministro Carlos Marun. Grandalhão, de fala contundente, ele apareceu em horário nobre exercendo sua especialidade: trombar de frente com os problemas do governo, razão pela qual é conhecido como "pitbull" do presidente Michel Temer.

Desde que chegou ao Palácio do Planalto, em dezembro passado, Marun tem atuado como porta-voz para temas difíceis. Por exemplo: em março, ameaçou apresentar pedido de impeachment do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luís Roberto Barroso, alegando atuação político-partidária do magistrado. Barroso revogou um decreto de indulto natalino assinado por Temer. E autorizou a operação da Polícia Federal que levou à prisão pessoas muito próximas do presidente.

Com a chegada de Marun, o presidente dispensou até o porta-voz oficial do Planalto, o embaixador Alexandre Parola, transferido para o comando da EBC. Na crise dos caminhoneiros, Marun apareceu em todas as entrevistas. Não raro,

atropelou colegas para dar sua versão. E, às vezes, mais confundiu do que explicou. No domingo, passava das 22h quando ele deu entrevista, após pronunciamento de Temer.

Marun informou que o pacote de concessões feitas aos caminhoneiros teria impacto de R\$ 10 bilhões aos cofres públicos, quando a conta é de R\$ 13,5 bilhões. Perto da meia-noite de sábado, após reunião no Palácio dos Bandeirantes para tratar do fim da cobrança de pedágio por eixo suspenso dos caminhões, ele deixou pouco espaço para o anfitrião, o governador de São Paulo, Márcio França. Com as ações da Petrobrás afetadas pela suspeita de intervenção do governo na política de preços, Marun colocou lenha na fogueira ao negar que haveria reajuste na gasolina.

"O reajuste que existia, não existe mais." Sua assessoria correu para esclarecer que ele buscava desmentir uma notícia falsa. Ele ainda afirmou que a questão do preço da gasolina "está no radar" do governo. Marun fez carreira rápida na política em Brasília. Chegou ao Congresso em 2015 e logo passou a integrar a "tropa de choque" do então presidente da Casa, Eduardo Cunha (MDB-RJ). Mesmo com a impopularidade do governo, optou por permanecer na equipe de Temer. Não saiu nem para concorrer a cargo eletivo. / LU AIKO OTTA e TÂNIA MONTEIRO

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Cleide Silva

**Título:** Em oito dias de greve, perdas de grandes setores já superam R\$ 34 bi

Apenas a cadeia produtiva da pecuária de corte deixou de movimentar até R\$ 10 bilhões; com a paralisação de obras, a construção civil estima perdas de R\$ 2,9 bilhões, enquanto distribuidores de combustíveis calculam prejuízo de R\$ 8 bilhões até agora

Importantes segmentos da economia já contabilizam, ou estimam, perdas superiores a R\$ 34 bilhões nos oito dias da greve dos caminhoneiros completados ontem. Só a cadeia produtiva da pecuária de corte deixou de movimentar entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões, informa a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de carnes (Abiec). Segundo a entidade, das 109 unidades de produção, 107 estão paradas e duas operam com 50% da capacidade.

Há 3.750 caminhões parados nas estradas com produtos perecíveis prestes a vencerem. No segmento de frangos e suíños o prejuízo acumulado é de R\$ 3 bilhões e 64 milhões de aves já morreram, diz a Associação Brasileira de

Proteína Animal (ABPA). Há riscos de morte de 1 bilhão de aves e de 20 milhões de suínos. Ontem, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) enviou ao governo ofício pedindo urgência e prioridade para a escolta de veículos que transportam produtos perecíveis, animais e rações.

"Há perdas que poderão ser recuperadas, mas outras não", diz o presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit), Fernando Pimentel. Ele estima em até R\$ 1,7 bilhão a perda de faturamento líquido do setor, que tem 90% das empresas com dificuldades operacionais. No comércio varejista, a Fecomércio estima que, mantida a paralisação, as perdas diárias em vendas em todo o País podem chegar a R\$ 5,4 bilhões. Os distribuidores de combustíveis deixaram de faturar perto de R\$ 8 bilhões desde o início da greve, calcula a Plural, associação das empresas do setor.

No setor da construção civil há várias obras paralisadas, informa José Carlos Martins, presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC). Estimativa indica que o setor deixou de gerar R\$ 2,9 bilhões. "A falta de concreto é o maior problema no momento". A indústria farmacêutica acumula em oito dias prejuízos de R\$ 1,6 bilhão. Nelson Mussolini, presidente do Sindusfarma, alerta ainda para a dificuldade de acesso da população aos medicamentos, "o que pode trazer consequências indesejáveis".

As perdas da cadeia do leite chegam a R\$ 1 bilhão, segundo a Associação Brasileira de Laticínios. A cifra inclui 300 milhões de litros de leite descartados. A indústria automobilística, que tem a maioria das fábricas paradas desde sexta-feira, não divulgou prejuízos. Cálculos com base na média da produção diária indicam que 25 mil veículos deixaram de ser produzidos em dois dias, mas grandes fabricantes, como GM, VW e Ford estão paradas há mais tempo.

Paralelamente às perdas da indústria e do comércio, o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) indica que R\$ 3,86 bilhões deixaram de ser arrecadados em tributos. "Isso tem reflexo nas contas públicas, pois o orçamento já conta com essa arrecadação para dar andamento a projetos, folha de pagamentos, investimentos, etc", diz o coordenador do estudo, Gilberto Luiz do Amaral. Para a economia, diz ele, deixaram de ser movimentados mais de R\$ 26 bilhões./ COLABORARAM RENEE PEREIRA E GUSTAVO PORTO

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Prefeito de São Paulo considera que estoques só duram até a noite de hoje

O prefeito de São Paulo, Bruno Covas (PSDB), declarou que há combustível suficiente para garantir a circulação de ônibus coletivos na cidade somente até hoje, considerando frota de 60% do previsto para o horário do entrepico e de 68% a 70% do normal nos períodos de maior demanda.

Segundo Covas, a Prefeitura está monitorando a situação de serviços essenciais realizados pela iniciativa privada, como em hospitais particulares e no fornecimento de remédios. Ele também liberou o acesso aos postos de combustíveis de uso exclusivo da Prefeitura para carros da Comgás e da Eletropaulo, que tinham combustível suficiente apenas para rodar até ontem.

**VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**

**Seção: Economia**

**Autor: Lorenna Rodrigues / BRASÍLIA**

**Título: Preço mínimo para frete é ruim, avalia Cade**

O superintendente-geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro, disse que, do ponto de vista da concorrência, o tabelamento de preços mínimos para o frete é ruim e anticompetitivo. Em entrevista ao "Estadão/Broadcast", ele ressaltou que, no entanto, o governo pode decidir regular o mercado e intervir, o que afastaria a competência do Cade em julgar se o tabelamento de preços fere a concorrência.

"O Cade defende que os preços devem ser livres, o mercado que tem que determinar. Sob o ponto de vista da concorrência, tabela é ruim porque não tem mais competição por preço. Mas pode ser uma opção política do Estado regular dessa forma, e aí não cabe ao Cade dizer se é boa ou ruim", afirmou o superintendente. Ontem, o governo publicou no Diário Oficial medida provisória instituindo a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargo, que prevê que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicará tabela com preços mínimos para o frete.

De acordo com Cordeiro, a jurisprudência do Cade permite a utilização de tabelas de preços de referência, em que empresas podem cobrar mais ou menos pelo produto. Mas proíbe a adoção de tabelas de preços obrigatórias, com valores impostos ao mercado, por entender ser prejudicial à competição. O Cade já condenou a adoção de tabelas de preços mínimos impostas por associações médicas a planos de saúde e de preços mínimos utilizados por corretores de imóveis. Investigação.

Depois de abrir na última sexta-feira investigação contra associações de caminhoneiros e de transportes de carga, Cordeiro disse que começará a chamar presidentes e diretores das entidades para prestar depoimento sobre a

suspeita de envolvimento das empresas na greve para obter vantagens. Hoje, às 15h, o conselho fará uma sessão extraordinária para discutir o tema.

**VEÍCULO:** *O Estado de S. Paulo*

**Seção:** Opinião

**Autor:** Bernard Appy

**Título:** Quem paga a conta?

Para entender as consequências da greve dos caminhoneiros, é preciso saber quem pagará a conta das concessões negociadas com o governo. Como procuro explicar a seguir, o custo social dessas concessões é muito superior ao custo que resultaria do repasse do preço dos combustíveis aos fretes. A causa primária da greve foi, sem dúvida alguma, o forte reajuste do preço do óleo diesel verificado nas últimas semanas, reflexo da alta mundial do preço do petróleo e da desvalorização do real.

Em mercados competitivos, altas de custos são repassadas a preços. No caso dos caminhoneiros, no entanto, há dois motivos que fizeram com que, ao menos em parte, o aumento do preço do diesel levasse à compressão da rentabilidade dos transportadores. O primeiro motivo é a política de preços da Petrobrás. Os transportadores acertam o preço do frete com seus clientes com antecedência, mas o preço do diesel vinha sendo elevado diariamente, inviabilizando o repasse do aumento de custo ao preço do frete.

O segundo motivo é a própria situação da economia brasileira. Num contexto de alto desemprego e demanda fraca é difícil repassar aumentos de custos para os preços. Essa não é, no entanto, uma situação exclusiva do setor de transporte de cargas, e sim de toda a economia brasileira. Neste cenário, é compreensível o descontentamento dos caminhoneiros, que resultou na greve. Mas isso não justifica o formato assumido pela greve e muito menos seus resultados.

Por um lado, a greve tem claramente uma dimensão oportunista, com os caminhoneiros aproveitando o clima geral de revolta contra a política e a corrupção e a insatisfação com a situação da economia para defender interesses corporativistas. Por outro lado, o bloqueio de estradas, a vedação à passagem de transportadores que não querem aderir à greve e a interrupção do fornecimento de bens essenciais, como insumos hospitalares são inadmissíveis em um Estado e Democrático de Direito.

Tal situação é agravada pelo fato de que a paralisação é estimulada por donos de empresas de transporte insatisfeitos com a redução de sua rentabilidade, o que caracteriza locaute e é ilegal. Por fim, e principalmente, as concessões negociadas pelos caminhoneiros com o governo têm um elevado custo social,

muito superior ao custo que resultaria do repasse do aumento do preço do diesel aos fretes.

A redução de tributos e a subvenção à Petrobrás, adotadas para reduzir o preço do diesel, jogaram para os contribuintes um aumento de custo que deveria ser absorvido pelo setor privado. Segundo o ministro da Fazenda, este custo deverá ser de R\$ 13,5 bilhões em 2018, quase metade do orçamento total do programa Bolsa Família para 2018.

De fato, o custo fiscal das concessões aos caminhoneiros será ainda mais elevado, por conta do ressarcimento das concessionárias de rodovias pela redução da receita com o pedágio dos caminhões. Outras concessões feitas aos caminhoneiros, como a fixação de um preço mínimo para o frete e a garantia de uma porcentagem mínima dos fretes da Conab para os transportadores autônomos, reduzem a competição no mercado de fretes.

Quem pagará a conta serão os consumidores em geral, por meio de um custo de frete maior que o que resultaria da livre operação do mercado. A única medida razoável do pacote negociado com o governo é o estabelecimento de um prazo mínimo (de 30 dias) para a revisão do preço do diesel, o que aumenta a previsibilidade para os caminhoneiros.

No agregado, no entanto, o resultado das concessões feitas aos caminhoneiros é a redução da competição no setor e a transferência para os contribuintes de um problema de aumento de custo que seria resolvido de forma muito mais eficiente no âmbito privado. Se no Brasil imperassem regras iguais para todos – inclusive no âmbito tributário – seria muito mais difícil para um setor tornar o País refém sem que ficasse claro que os benefícios concedidos a esse setor são arcados por toda a sociedade.

**DIRETOR DO CENTRO DE CIDADANIA FISCAL**

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Opinião

**Autor:** Ana Carla Abrão

**Título:** Escolhas erradas e custosas

Ao assistir aos impactos da greve dos caminhoneiros, não há como não relacionar as causas dessa situação aos erros das nossas escolhas de políticas públicas. Como no caso de um acidente aéreo, é a combinação das causas que gera a tragédia. Aqui, como lá, é a combinação de erros que nos trouxe ao caos. O Brasil subsidiou à larga a compra de caminhões; não conseguiu viabilizar a

ferrovia norte-sul e nenhuma das ferrovias que nos garantiriam uma menor dependência do modal rodoviário.

Criamos um sistema tributário esquizofrênico que contribui com a ineficiência e incentiva que esses mesmos caminhões atravessem o Brasil guiados por uma guerra fiscal que impõe perdas a quase todos. Tributamos os combustíveis fósseis como deveria ser, mas muito menos porque são poluentes e muito mais porque Estados e municípios dependem desses recursos para evitar sua bancarrota.

Jogamos a Petrobrás na lama, assaltada por interesses nada republicanos que causaram prejuízos bilionários ao País, e seguimos uma política de preço de combustíveis que visava a mascarar uma inflação que já vinha sem controle. Finalmente, mantivemos a combinação de um monopólio estatal no refino de combustíveis com uma agência reguladora capturada, que pouco faz considerando a ausência de concorrência.

Todos esses fatores escondem ainda a causa raiz de nossos males: uma infraestrutura deficitária e precária, que recebe poucos e maus investimentos. O setor público perdeu sua capacidade de investir ao ter suas receitas totalmente consumidas por gastos correntes obrigatórios – e em todos os níveis federativos. Por outro lado, o setor privado enfrenta um ambiente de negócios ruim, onde faltam estabilidade de regras, planejamento e segurança jurídica.

Além disso, investe-se mal, porque o vício em subsídios distorce a seleção dos melhores projetos e permitiu, no passado recente, a escolha de projetos mal estruturados e mal dimensionados, fechando a cena que nos trouxe ao atual déficit em infraestrutura. O investimento no setor atingiu o pico nos anos 70. Naquele período, chegamos a investir quase 7% do PIB, em média.

Desde 1980, no entanto, as taxas de investimento diminuíram continuamente até os anos 90, quando as reformas de meados da década, incluindo a criação de agências reguladoras e privatizações, ajudaram a estimular o investimento. Ainda assim, já em 2003, os gastos com o setor despencaram para 1,3% do PIB. Desde então, os investimentos em infraestrutura se mantiveram em torno dos 2% do PIB, apenas o suficiente para cobrir um pouco mais do que a depreciação.

Nosso maior déficit está no setor de transportes. Temos cerca de 200 vezes menos estradas pavimentadas do que os EUA, e a nossa rede ferroviária não chega a 10% do tamanho da dos EUA e da China. Conforme estimativas de Frischtak e Mourão (2017), o setor conta com um estoque de capital de 12% do PIB, quando seriam necessários 26% para garantir a universalização e um mínimo de qualidade.

Para se chegar lá, a taxa de investimento terá de ser 131% maior que a observada entre 2011 e 2016, um desafio enorme, que poderá levar 25 anos, no melhor dos cenários. Mas a comédia de erros não acaba aqui. Juntemos, às más escolhas e à incapacidade de resolvemos os nossos gargalos e aumentar a produtividade, uma consistente tendência em atender interesses particulares e setoriais.

Essa, a pior das motivações para o desenho de políticas públicas e a receita certa para o colapso econômico, social e institucional. Apesar dos resultados desastrosos que estamos colhendo, essa continua sendo a característica principal de ações governamentais e tem deixado o País – e consequentemente a sociedade brasileira – cada vez mais reféns de chantagens e pressões de grupos específicos.

O que vivemos hoje, com os graves impactos econômicos e as incertezas geradas pela greve dos caminhoneiros e eventualmente de outras, é consequência, portanto, de uma sucessão de grandes erros de políticas públicas que nos fazem flertar, cada vez mais, com o caos econômico e social.

**ECONOMISTA E SÓCIA DA CONSULTORIA OLIVER WYMAN. O ARTIGO REFLETE EXCLUSIVAMENTE A OPINIÃO DA COLUNISTA**

**VEÍCULO:** *Correio Braziliense*

**Seção:** Política

**Autor:** Rodolfo Costa

**Título:** *Governo cauteloso com o fim da greve*

Um dia após o governo federal ter aceitado integralmente a pauta de reivindicações dos caminhoneiros para pôr fim à paralisação que já dura mais de oito dias, a avaliação do Palácio do Planalto é de ter conseguido “superar o problema”. “Temos absoluta certeza que a greve não tem mais razão para existir”, disse o ministro chefe da Casa Civil, Carlos Marun. “Caminhoneiros foram muito bem-sucedidos, tiveram atendimento de todas as reivindicações. Inclusive das medidas publicadas em Diário Oficial no dia de ontem (domingo). Cumprimos nossa parte e, agora, esperamos que a outra parte também cumpra com a sua”, disse o ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha.

O otimismo, entretanto, esbarra na continuidade de bloqueios em 44% das rodovias federais. Uma das dificuldades é preciso tempo para que as entidades representativas da categoria informem e convençam os manifestantes a se desmobilizar. “As coisas precisam de um tempo para se amoldar. Estamos falando de dias”, afirmou Marun.

Em nota, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) recomendou “conscientização de todos os caminhoneiros para que avaliem com cuidado suas decisões sobre a continuidade ou não da paralisação, sob pena de perdermos essas conquistas históricas da categoria”. Sugeriu, ainda, que todos os caminhoneiros que optarem por continuar a paralisação liberem a circulação de combustíveis de toda espécie, inclusive gás de cozinha, além de leite, produtos destinados à merenda escolar e a hospitais.

Na tarde de ontem, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) anunciou que ainda havia 556 pontos com algum tipo de aglomeração de caminhoneiros, incluindo locais de bloqueio. No início da noite, os números apontavam para 594 pontos de agrupamento, embora nem todos fossem pontos de interrupção do tráfego. O governo comemora que há mais locais liberados do que obstruídos, mas aponta a presença de infiltrados nas manifestações, movimento que dificulta a desmobilização dos protestos (leia mais na página 3). O Planalto investiga a ação de três grupos — “Intervenção militar já”, “Fora Temer” e “Lula Livre”. “A PRF conhece as estradas onde trabalha, sabe quem é líder do movimento dos caminhoneiros e sabe das infiltrações políticas. Ela está mapeando e não quer cometer nenhuma injustiça. Com muita cautela, vai começar a separar os infiltrados”, disse Padilha.

#### Repasso

Outro problema é como garantir que o prometido desconto de R\$ 0,46 por litro de óleo diesel chegue às bombas. Como, no Brasil, vigora o regime de liberdade de preços nas etapas de produção, distribuição e revenda de combustíveis, os postos têm liberdade para estabelecer o valor de venda ao consumidor. Para assegurar o preço mais baixo, o presidente Michel Temer determinou ao Ministério da Justiça, Torquato Jardim, que acione os serviços de Proteção ao consumidor (Procons) nos estados. “O presidente pediu ao ministro (Torquato) que baixasse norma para que o Procon possa trabalhar todas as vendas nas refinarias para saber como (a redução) chegará à bomba”, destacou Padilha. O governo não deu maiores detalhes sobre a ideia. Mas a tendência é de que o Ministério da Justiça acione a Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) para participar da formulação da norma.

O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República, Sérgio Etchegoyen, disse que o governo usará “todo o poder de fiscalização” para garantir o repasse do desconto. Mas Padilha prega que os caminhoneiros também devam participar do processo de controle. “O Procon é que vai cuidar disso. Então, todos aqueles interessados deverão, se for o caso, fazer a comunicação ao Procon. O interessado quem é? O caminhoneiro. O caminhoneiro passou a ser o fiscal da observância ou não desse preço. Teremos

que ter na bomba a redução de R\$ 0,46 desse combustível que venha a ser adquirido a partir de hoje”, ressaltou.

Etchegoyen, Padilha, Marun e mais seis ministros participaram ontem pela manhã de reunião com o presidente Michel Temer para monitorar a situação criada com o movimento dos caminhoneiros. Após o encontro, o chefe da Casa Civil disse que a possibilidade de Pedro Parente deixar a presidência da Petrobras não está em discussão no governo. Ele disse que Parente “mostrou que está literalmente afinado” com a intenção do presidente Michel Temer de recuperar e colocar a estatal entre as maiores empresas do mundo. “Para nós, ele é um gestor eficaz e eficiente”, elogiou. O ministro negou ainda que o governo tenha intenção de modificar a política de preços da estatal, com a possível fixação de valores por períodos mensais, em vez de diários. A única exceção é a manutenção dos preços do diesel pelos próximos 60 dias, como foi acertado com os caminhoneiros no domingo.

### Conciliação

Após admitir o uso das Forças Armadas para garantir a desobstrução das estradas, o presidente Michel Temer adotou um discurso mais conciliador com os grevistas, no intuito de desanuviar o clima e facilitar o fim da paralisação. Ontem, em discurso na solenidade de posse do novo ministro-chefe da Secretaria Geral da Presidência da República, Ronaldo Fonseca, o presidente evitou fazer críticas à categoria e garantiu que o diálogo sempre foi uma prioridade.

“Naturalmente entendeu-se que, logo no começo, eu deveria usar de toda força necessária para, logo no primeiro dia, impedir o movimento. Mas não é assim. Nossa vocação é o diálogo, que é o que praticamos ao longo desta semana”, declarou Temer. Para ele, a expectativa é de que a greve tenha um fim ainda hoje. “Tenho absoluta convicção que, entre hoje (ontem) e amanhã (hoje), todos nós, irmanados, e, naturalmente, aqueles que estão na chamada greve, (...) tenho certeza que tudo isso dará tranquilidade”, enfatizou.

### Apoio diminui

*Uma pesquisa da empresa Torabit, especializada em medição de comentários nas redes sociais, mostrou que o apoio explícito dos internautas à paralisação dos caminhoneiros caiu em 20 pontos porcentuais em três dias. Na última sexta-feira, 53,5% dos posts em redes sociais e blogs eram favoráveis ao movimento. Ontem, a proporção era de 34,5%. Os comentários positivos caíram de 52% para 45% — parte deles, porém, destacava os efeitos da paralisação de forma negativa. O restante dos comentários foi avaliado como neutro.*

**VEÍCULO:** Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Otávio Augusto**Título:** Dirigente denuncia infiltração

O acordo assinado pela Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) e o governo federal, no domingo, não encerrou totalmente as paralisações, e o brasileiro pode esperar mais uma semana de incertezas. O presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes, garante que não são os caminhoneiros oficiais que continuam com o movimento, mas um “grupo intervencionista”. “São pessoas que estão infiltradas no movimento. É um grupo que quer derrubar o governo. Estão usando o caminhoneiro como bode expiatório. São radicais que não usam a força, mas amedrontam”, afirmou.

Segundo Lopes, o governo foi alertado no último domingo sobre a dificuldade de debelar o movimento. A Polícia Federal está ajudando na identificação dos infiltrados. Outra dificuldade é a descentralização das lideranças, que se dividem entre associações, sindicatos e cooperativas estaduais. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e o Sindicato Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos, que nem sequer participou das negociações, não consideram o movimento como debelado.

Até o fim do ano, a situação deve voltar a ser debatida. É que a categoria quer que o governo encontre meios para que a redução do valor do óleo diesel seja permanente. “As medidas estancam a sangria, mas o problema precisa de ações de longo prazo. Até o governo admite isso”, disse um sindicalista que pediu para não ser identificado.

Apesar do pedido da Abcam, que representa 700 mil dos 2 milhões de caminhoneiros, para que os profissionais encerrem a greve, ainda há bloqueios em pelo menos oito estados, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Goiás, São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais, Santa Catarina, Pernambuco e Bahia ainda têm pontos de interrupção no tráfego e caminhões parados. O Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) também recomendou aos caminhoneiros que liberem as estradas.

A União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam) pediu aos filiados, porém, que a greve continue até o preço do diesel abaixar nas bombas, um modo de pressionar donos de postos de combustíveis a baixar os preços. Além da redução do valor do diesel, o Sindicato Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos quer o limite de pontuação da carteira, em casos de infração de trânsito, aumente de 50 para 100 pontos, a redução do preço do botijão de gás para R\$ 60, o cancelamento de multas da Agência Nacional de Transportes

Terrestres (ANTT) e a criação de uma tabela de frete. Eles dizem que continuarão a reivindicar estes pontos com o governo e não descartam a mobilização dos profissionais.

O Sindicato Nacional dos Cegonheiros (Sinaceg) considerou que as medidas anunciadas pelo governo atendem às reivindicações dos caminhoneiros. “Esperamos que a normalidade seja restabelecida nas rodovias brasileiras”, destacou a entidade, em comunicado. “Não temos conhecimento da participação de nossos associados em piquetes ou obstruções nas estradas.”

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) ressaltou que espera uma rápida normalização do tráfego de ônibus nas cidades.

**VEÍCULO: Correio Braziliense**

**Seção: Política**

**Autor: Hamilton Ferrari**

**Título: Mais imposto para subsidiar o diesel**

O contribuinte brasileiro, o principal afetado pela greve dos caminhoneiros, poderá desembolsar mais de R\$ 13,5 bilhões, ainda neste ano, para bancar o acordo proposto pelo governo federal para redução do preço do óleo diesel. Por conta da quantia expressiva e do quadro alarmante das contas públicas, a equipe econômica do Executivo deve anunciar medidas para aumentar a arrecadação, com a possibilidade de aumentar impostos.

Se de um lado os caminhoneiros serão beneficiados com as medidas anunciadas no último domingo, de outro a população poderá arcar com mais tributos para compensar as perdas nos cofres da União. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, declarou, ontem, que o Executivo vai adotar medidas que aumentem a arrecadação. Isso porque as propostas de diminuir o PIS e a Cofins e de eliminar a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel derrubarão as receitas do governo em R\$ 4 bilhões no ano. A redução das alíquotas permitirá que o combustível fique R\$ 0,16 mais barato por litro.

“Nos termos da lei, nós não podemos fazer redução de impostos ao longo do exercício sem a adequada compensação financeira. Para reduzir imposto, ou eu crio algum imposto, ou aumento a alíquota de outro imposto ou mudo a base de tributação”, disse o ministro da Fazenda. Eduardo Guardia não quis revelar, porém, quais serão as medidas para compensar os ganhos do governo. Uma das alternativas é diminuir o valor do Reintegra, que é o dinheiro devolvido do Tesouro Nacional aos exportadores por impostos pagos nas vendas ao exterior.

O Palácio do Planalto pretende usar recursos vindos da aprovação do projeto de lei da reoneração da folha de pagamento das empresas. Estimativas da área econômica calculam que a medida trará R\$ 3 bilhões em 12 meses aos cofres públicos, mas ainda não há a conta do quanto será somado em 2018. “Fica evidente que isso não cobre a conta. Não será suficiente para suprir os R\$ 4 bilhões, mas vai ajudar. A aprovação do projeto é uma condição necessária, mas não determinante”, ressaltou Guardia.

Além disso, o Executivo vai desembolsar mais R\$ 9,5 bilhões para subsidiar o setor de petróleo para manter o diesel R\$ 0,30 por litro mais barato, permitindo que o combustível fique com o preço R\$ 0,46 menor, no total. Na prática, a Petrobras e os importadores do produto receberão recursos do governo para possibilitar a venda por valores abaixo dos parâmetros dos mercados internacionais sem prejuízos.

Segundo Guardia, para a redução ocorrer, será necessária a utilização de R\$ 5,7 bilhões de uma “margem fiscal” das contas. O Executivo também vai cortar R\$ 3,8 bilhões em despesas não obrigatórias (discricionárias), mas a equipe econômica ainda não as detalhou. O ministro garantiu que a meta fiscal, que é a de um déficit de até R\$ 159 bilhões em 2018, não será comprometida.

Com o subsídio, a Petrobras adotará uma nova política de preços, com reajustes mensais. Nos primeiros 60 dias, o valor do diesel nas refinarias ficará congelado. A empresa estatal vai calcular o prejuízo que tiver por conta da diferença do preço frente ao mercado internacional e repassar ao Tesouro Nacional, que ficará encarregado de efetuar os pagamentos.

Contrário às medidas que subsidiarão o diesel para os caminhoneiros, o ministro da Fazenda perdeu a queda de braços com a paralisação. Ontem, Guardia ressaltou que foi preciso adotar as medidas diante da “gravidade das ocorrências”.

### Arrecadação em alta

A arrecadação do governo federal atingiu R\$ 130,806 bilhões em abril, o que representa alta real de 8,27% em relação ao mesmo mês de 2017. Segundo a Receita Federal, esse é o melhor resultado desde 2014. Os ganhos com o Programa Especial de Regularização Tributária (Pert), mais conhecido como Refis, rendeu R\$ 1,079 bilhão. Além disso, a tributação do PIS e da Cofins sobre todos os combustíveis permitiu receita de R\$ 2,597 bilhões ao governo federal em abril. O relatório da Receita apontou que o crescimento dos principais indicadores macroeconômicos explica a melhora da arrecadação, “especialmente relacionados com o consumo, produção industrial e importação tributáveis”. O chefe do centro de estudos tributários e aduaneiros da Receita,

Claudemir Malaquias, disse que, mesmo com os fatores não recorrentes, como Refis e alta do PIS-Cofins, a arrecadação teria subido 4,27% no mês.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Política

**Autor:** Gabriela Vinhal/Antonio Temóteo

**Título:** Senado acelera votação de projeto

No oitavo dia de paralisação dos caminhoneiros, o Senado Federal aprovou ontem, simbolicamente, o requerimento de urgência da proposta de reoneração da folha de pagamento de empresas. Cinco medidas provisórias que trancavam a pauta também foram aprovadas, e uma só rejeitada. Uma forçatarefa de senadores em plena segunda-feira acelerou o processo de votação do projeto, que faz parte da negociação entre o Congresso Nacional e os caminhoneiros, e pode pôr fim à greve da categoria. O presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), contudo, não falou em uma data para a votação.

Apesar da urgência, ainda não há um consenso acerca do conteúdo da proposta, que, além de prever a reoneração da folha de pagamento de 28 setores empresariais, determina a redução da taxa do Pis/Cofins sobre o óleo diesel — a medida causou desentendimentos entre o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e o Palácio do Planalto, por não ter sido acordada entre Maia, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, e os caminhoneiros que comandam a greve.

O líder do governo no Senado, o senador Romero Jucá (MDB), afirmou que o governo ainda negocia internamente a questão da mudança da alíquota do PIS/Cofins até 31 de dezembro deste ano. Por isso, o Senado deve analisar com cuidado cada detalhe do texto da proposta, disse Jucá. “O governo ainda está negociando e discutindo alguns pontos do projeto. Ele dialogou, cedeu, fez medidas que atendiam aos grevistas. Agora precisamos cobrar a seriedade dos caminhoneiros com o que foi acordado”, defendeu.

Jucá disse ainda que precisa estudar a planilha de valores da Petrobras para verificar e entender se é possível reduzir o valor dos combustíveis. O senador acredita na independência da empresa estatal em delimitar os próprios preços, no entanto, confirma que haverá uma discussão na Casa sobre a política de valores da empresa para “entender os critérios utilizados para aumento”. O emedebista sugeriu a criação de uma “Câmara de compensação”, para manter a transparência do preço definido pelo produto. Ainda não há, contudo, um acordo entre os partidos sobre a medida, que busca recursos para amenizar as perdas da União com descontos nos valores finais do diesel.

Com a medida, Maia afirma que os cofres públicos deixarão de arrecadar cerca de R\$ 3 bilhões até o fim do ano. Porém, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, avaliou que o prejuízo deve ficar entre R\$ 12 e R\$14 bilhões. Se aprovado o texto no Senado, a expectativa do Ministério da Fazenda é elevar impostos e reduzir benefícios para compensar a diminuição do preço do diesel.

Originalmente, o objetivo da sessão era votar um projeto que estabelece uma política de preços mínimos para os fretes rodoviários, reivindicação antiga dos caminhoneiros. O presidente Michel Temer, no entanto, anunciou ontem que, em acordo com Eunício Oliveira, promoveria a mudança por meio de uma medida provisória para atender mais rapidamente o pedido da categoria.

## **Reforma**

Diante da volta do debate sobre a alta carga de impostos do país, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, pediu ao deputado Luiz Carlos Hauly (PSDB-PR), relator da comissão especial da Reforma Tributária, que construa um texto para ser apresentado ao colégio de líderes até o fim da semana.

O texto propõe a simplificação do sistema, unificando tributos sobre o consumo de modo que a carga tributária não aumente, e União, estados e municípios não percam arrecadação.

A proposta extingue nove tributos (IPI, IOF, CSLL, PIS/Pasep, Cofins, Salário-Educação, Cide-Combustíveis, todos federais, ICMS estadual e o Imposto sobre Serviços), e no lugar deles cria dois impostos: um sobre valor agregado, chamado de Imposto sobre Operações com Bens e Serviços (IBS), e o Imposto Seletivo sobre alguns bens e serviços como combustíveis, cigarros, energia elétrica e telecomunicações.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Política

**Autor:** Luis Carlos azedo

**Título:** O fiel da balança

## **Nas entrelinhas**

A cúpula do DEM se reúne hoje na residência oficial do presidente da Câmara, deputado Rodrigo Maia (RJ), para discutir a relação do partido com o governo Michel Temer. A reunião foi convocada pelo presidente da legenda, ACM Neto, prefeito de Salvador. Enquanto a velha guarda avalia que Maia “pisou no tomate” na crise provocada pela greve/locaute dos caminhoneiros, ao esticar a

corda com Temer, outra parte da bancada, mais jovem, defende o desembarque do partido do governo, a exemplo do que foi feito pelo PSDB.

Maia é candidato a presidente da República e lidera uma coalizão formada pelo DEM, pelo PP do senador Ciro Nogueira (PI) (legenda que encabeça um bloco com 69 deputados, o maior da Câmara) e pelo Solidariedade, de Paulinho da Força (cuja central sindical apoia os caminhoneiros). O grupo soma 134 parlamentares. O presidente da Câmara, desde o início da greve, critica a condução dada à crise pelo Palácio do Planalto, inclusive a mobilização das Forças Armadas. Um desembarque do DEM, agora, pode desestabilizar o governo, que depende do apoio de Maia para aprovar as medidas provisórias que enviou ao Congresso em razão do acordo com as lideranças dos caminhoneiros.

Maia é um crítico da política de preços da Petrobras. Segundo ele, a empresa pode fazer uma política de mais previsibilidade para a sociedade, “com aumentos em períodos mais longos”. Nas contas do presidente da Câmara, com o aumento do preço do petróleo, os royalties, a participação especial e o bônus de assinatura, o governo vai receber neste ano mais de R\$ 13 bilhões. Essa conta não bate com os cálculos do ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, que avalia em R\$ 9,5 bilhões o rombo no Tesouro em razão do acordo com os caminhoneiros. Desse total, R\$ 5,7 bilhões virão de uma reserva orçamentária, e os outros R\$ 3,8 bilhões, do corte de despesas. Quem pagará essa conta será o consumidor, é claro.

O Congresso Nacional já recebeu as três medidas provisórias que resultaram do acordo com os caminhoneiros para pôr fim à greve nacional iniciada no dia 21, o que joga no colo de Maia a conclusão das negociações. Além das MPs, o governo anunciou a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel por 60 dias. A redução do preço do combustível é um dos pontos principais da pauta dos grevistas. A MP 831/18 reserva 30% do frete contratado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para cooperativas de transporte autônomo, sindicatos e associações de autônomos.

A MP 832/18 institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, com a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicará duas tabelas por ano (dias 20 de janeiro e 20 de julho) com os preços mínimos dos fretes por quilômetro rodado, levando em conta o tipo de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel) e, prioritariamente, os custos do óleo diesel e dos pedágios. A ANTT publicará a primeira tabela, com vigência até 20 de janeiro de 2019, no prazo de cinco dias.

A MP 832 foi elaborada com base no Projeto de Lei 528/15, do deputado Assis

do Couto (PDT-PR), aprovado na Câmara dos Deputados e em tramitação no Senado. O texto também institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, com preços mínimos de frete fixados a cada seis meses. A aprovação do projeto é uma das reivindicações dos caminhoneiros. A última medida provisória editada pelo governo (MP 833/18) altera a Lei dos Motoristas para estender às rodovias estaduais, distritais e municipais a dispensa de pagamento de pedágio do eixo suspenso de caminhões, uma das principais reivindicações dos grevistas. Foi negociada com os caminhoneiros pelo governador de São Paulo, Márcio França (PSB).

### Politização

Apesar do acordo, o governo não conseguiu normalizar o abastecimento de combustíveis, porque a greve continua e há muitos pontos de bloqueios nas estradas e nos terminais de abastecimento. Há um faz de conta: as forças federais conseguiram desobstruir mais estradas, mas fingem que não veem os artifícios usados pelos caminhoneiros para impedir que os caminhões-tanque vazios se reabasteçam. Na Petrobras, no fim de semana, não houve emissão de autorizações para abastecimento, somente foram abastecidos os que já tinham notas fiscais emitidas. Agora, os sindicatos de petroleiros, controlados pela CUT, se mobilizam para parar as refinarias de petróleo a partir de amanhã, estrangulando o reabastecimento.

A greve galvanizou a insatisfação da população com o governo, por causa da falta de combustível e do desabastecimento. De um lado, os setores que defendem a intervenção militar insuflam os grevistas, que receberam apoio do deputado Jair Bolsonaro (PSL-RJ). De outro, os petistas aproveitam o momento para defender a candidatura de Lula e unificar a oposição. Na prática, como candidatos a salvadores da pátria, apostam no caos.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Política

**Autor:** Renato Souza / Renato augusto

**Título:** Prisões ficam só no discurso

Na semana passada, quando os caminhoneiros começaram a ocupar estradas e provocar risco de desabastecimento em todo o país, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, levantou a possibilidade de locaute. A Polícia Federal abriu 37 inquéritos em 25 estados para investigar o eventual crime e começou a ouvir empresários e representantes de associações de caminhoneiros. Para Jungmann, existem provas de que donos de empresas estão promovendo a paralisação.

O ministro afirmou que mandados de prisão foram emitidos e disse que não poderia dizer se foram executados por “questão de segurança”. No entanto, o Correio apurou que, desde o início da greve, a PF não cumpriu nenhum mandado de prisão ou de busca e apreensão contra caminhoneiros, empresários do setor de transporte ou sindicalistas que representam a categoria.

Um dos investigados é o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes. Ao ser questionado sobre o assunto, ele afirmou que vai prestar esclarecimentos quando for chamado e negou integrar qualquer grupo de locaute. “Não faço parte disso e não aceito ser acusado”, refutou.

### Cade

Além da PF, outra investigação sobre a greve ocorre no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). O objetivo é avaliar se existe o envolvimento de empresas com a paralisação das atividades. O locaute é constatado quando patrões ordenam que empregados façam greve ou dão algum tipo de subsídio aos grevistas, como a transferência de dinheiro ou alimentos. Apoiar grevistas não é crime, pois a Constituição garante a liberdade de expressão.

O Cade pediu que o Ministério Público e a PF colaborem nas investigações e que abram inquérito com base nas provas recolhidas pelo conselho. O advogado Giovanni Italo de Oliveira, especialista em direito do trabalho e processo civil, destacou as diversas penalidades para os culpados. “O Cade pode pedir que os envolvidos sejam proibidos de fechar contratos com o poder público e pode aplicar multas nas empresas.”

### *Acesso limitado*

*A prática de locaute, prevista na Lei 7.783\89 e no Código Penal, ocorre quando o empregador atua para dificultar o acesso dos funcionários às ferramentas de trabalho, promove a paralisação dos serviços ou comete atos para impedir o exercício da atividade profissional.*

### *Expediente normal nos tribunais de Brasília*

*Apesar da greve dos caminhoneiros e das dificuldades de transporte público e de abastecimento dos veículos, os tribunais e demais órgãos superiores em Brasília tiveram expediente normal. Supremo Tribunal Federal, Superior Tribunal de Justiça, Tribunal Superior Eleitoral, Tribunal Superior do Trabalho e Tribunal de Contas da União, além da Procuradoria-Geral da República e da Defensoria Pública da União, segundo informações das respectivas assessorias de imprensa, não alteraram as agendas nem dispensaram servidores. Pelo Brasil, alguns tribunais cancelaram prazos e expedientes, ontem, como o Tribunal de Justiça, a*

*Defensoria e o Ministério Público do Rio de Janeiro; o TRE e o MP da Bahia, e o TJ de Pernambuco. A Justiça Federal na Paraíba teve expediente normal.*

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Brasil

**Autor:** Otávio Augusto/Ingrid Soares

**Título:** País tem mais de 550 pontos de bloqueio

Mesmo após a divulgação de acordo entre governo e caminhoneiros, pelo menos 557 pontos de bloqueios em rodovias foram notificados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Oito estados continuam com retenções no tráfego. As autoridades de segurança liberaram a circulação de 728 pontos.

No DF, as polícias Rodoviária Federal e Militar trabalham para impedir manifestações. De acordo com o último balanço do Gabinete Integrado de Acompanhamento — criado pelo GDF para monitorar a crise de abastecimento —, há 10 pontos de retenção. O trânsito, no entanto, fluiu bem durante todo o dia. Goiás tem 27 pontos de paralisação em BRs do estado, segundo a PRF. Já a Polícia Rodoviária Estadual (PRE) contabilizou 47 locais com interrupções.

Em São Paulo, cinco rodovias continuam com protestos. A situação mais crítica é na Régis Bittencourt, que liga as cidades de São Paulo e Curitiba. Na Anchieta-Imigrantes, caminhões estão parados no acostamento. No Rio de Janeiro, a segunda-feira teve 24 pontos de bloqueios.

No Nordeste, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Bahia e Maranhão têm estradas interditadas. Aulas foram suspensas em diversos municípios, e a rede de saúde trata somente casos urgentes. Além disso, a frota de ônibus foi reduzida.

### Protesto

Ontem, cerca de mil pessoas, segundo a Polícia Militar, fizeram protesto na Esplanada dos Ministérios contra o aumento dos impostos sobre os combustíveis. “Basta! Estamos cansados de pagar a conta”, dizia uma das faixas exibidas pelos manifestantes. O ato foi convocado por meio de uma rede social e, segundo organizadores, não teve ligação com partido político.

Parte das vias N1 (Eixo Monumental, sentido rodoviária) e S1 foi parcialmente bloqueada. Apesar de não ter ocorrido retenção total, brasilienses enfrentaram um trânsito congestionado na volta para casa.

A Polícia Militar, o Batalhão de Choque e o BPtran acompanharam o protesto,

que passou por vários pontos da Esplanada, mas não houve registro de tumulto. Os manifestantes se concentraram inicialmente em frente ao Palácio da Justiça. Com bandeiras, faixas e vestindo verde e amarelo, promoveram um apitaço. De lá, seguiram para o Palácio do Planalto, onde gritaram palavras de ordem. Depois, foram para a rodoviária do Plano Piloto e voltaram ao Legislativo federal.

Desempregado, Keuson da Conceição, 36 anos, reclamou dos preços dos combustíveis. "Somos contra o aumento não apenas do diesel, mas também da gasolina. Também viemos apoiar os caminhoneiros que começaram essa luta. Agora, temos de continuar. Tem muito roubo no país. Falta emprego. Para aumentar o preço das coisas é do dia para a noite, mas para baixar é um perrengue." Para hoje está marcada mais uma manifestação na Esplanada, às 17h.

10

#### *Pontos de retenção no Distrito Federal*

*Vendas no varejo recuaram no fim de semana*

*As vendas no varejo brasileiro recuaram 29% no domingo, na comparação com períodos equivalentes antes da paralisação dos caminhoneiros, conforme levantamento do Índice Cielo do Varejo Ampliado (ICVA). No sábado, o recuo foi de 21%. Até sexta-feira, o ICVA registravam ainda algum crescimento nas vendas em supermercados, consequência da corrida de consumidores para estocar alimentos. No fim de semana, no entanto, essa tendência reverteu. Supermercados e hipermercados viram suas vendas recuarem em 14% no domingo, e 1%, no sábado.*

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Brasil

**Autor:** Raul Velloso

**Título:** Para tirar o Brasil do corner

Se alguém tiver saído do Brasil um dia antes da explosão da atual crise de abastecimento de combustíveis, deve ter-se chocado com o caos inesperado que passou a imperar no país da noite para o dia, enquanto no exterior tudo parecia calmo nesse setor.

É fato que desde que o governo Temer se iniciou até hoje, o preço externo do barril praticamente dobrou. Dado o atraso de preços herdados da fase Dilma e a bagunça geral na Petrobras, até que a desculpa da arrumação da casa deve ter permitido que se implantasse um realismo tarifário, com mudanças frequentes

de preços nessa área, sem maiores reações contrárias. Mas, agora, o que se constata é que alguma gota d'água fez a bomba estourar. Ou, então, dada a sua fraqueza intrínseca, o governo não teria mesmo como enfrentar problemões latentes, como esse. E, assim, além da crise fiscal e da crescente precariedade da infraestrutura (que aumenta custos dos que trafegam nas rodovias), passa a enfrentar um novo abacaxi de grande dimensão.

Quando se tem um bem transacionável com o exterior, como o petróleo, “realismo tarifário” é algo simples de conceituar. Os preços internos devem acompanhar os externos, ou seja, refletir o “custo de oportunidade” desse bem para o país, a não ser que se trate de uma situação temporária e excepcional, o que não é o caso agora. Esse é o guia correto para produtores e consumidores tomarem decisões. Caso contrário, seria o que, loucamente, a Venezuela fez: com muito petróleo, manteve os preços artificialmente baixos após as crises dos anos 1970. Nas ruas, desfilavam carrões americanos bebedores de gasolina, enquanto o mundo estudava alternativas como automóveis mais econômicos, uso do álcool etc. A dúvida que me ocorre é se, a exemplo do que ocorreu aqui na primeira crise do petróleo, não se deveria adotar uma solução gradual, incluindo uma menor frequência de reajustes tarifários.

Lá atrás, quando estourou a primeira crise do petróleo e produzíamos quase nada do que consumíamos, o problema apresentado como o mais urgente era a impossibilidade de gerar os dólares adicionais requeridos para pagar o custo a mais do combustível importado. Se não havia petróleo para retirar do território brasileiro tão cedo, raciocinava o governo da época, de que adiantaria ajustar imediatamente o preço interno ao externo, se o efeito líquido principal seria aumentar a despesa do país em dólares, estes superescassos, ao lado de a população conter um pouco o consumo e gastar mais na moeda local? O temor maior era a economia, que vinha crescendo a todo vapor, entrar numa das piores recessões já vistas, sem muita saída a curto prazo. Daí a estratégia de ajuste gradual que se adotou.

De lá para cá, muita coisa mudou. A produção interna aumentou de forma significativa, chegando perto do consumo, e a capacidade de resposta dos mercados envolvidos a aumentos de preços se tornou bem maior. Ou seja, primeiro o problema não é tanto de maior gasto em dólares, como antes. Assim, a questão a resolver é mais interna do que externa. E se acreditarmos que o mundo operará com um petróleo sistematicamente mais caro, não há saída. É preciso deixar os mercados funcionarem o mais livremente possível, desempenhando o papel central que deles se espera. Na grande escassez, preços mais altos vão simultaneamente reduzir o consumo e estimular a produção. O que tem de ser escolhido é quão gradual o ajuste precisa ser.

Aqui, a pergunta relevante é se o setor de transporte de cargas conseguirá, no

momento em que vivemos a mais longa e mais profunda recessão de nossa história, ou seja, sem quebra deira generalizada, passar para a frente, sem maiores problemas, aumentos tão frequentes nos preços dos combustíveis como os que têm ocorrido ultimamente. Informações esparsas sugerem, inclusive, que, para complicar ainda mais o quadro, há elevado grau de capacidade ociosa no momento atual, por ter havido uma onda de investimento em veículos acima do ideal nos últimos tempos, em boa medida por estímulos governamentais.

De qualquer forma, não se trata de o governo simplesmente mandar a Petrobras acabar com a política de preços realistas que vinha seguindo, ainda que explice e assuma o ônus de criar mais um subsídio no orçamento superapertado que administra. Seja qual for a solução adotada, é preciso explicar detalhadamente à sociedade as causas que levaram aos problemas atuais. Nesses termos, se hoje o deficit público é tão difícil de administrar, imagine se tivermos de aumentá-lo pesadamente todas as vezes que pressões oriundas de situações como a do petróleo encontrarem respaldo em gestões governamentais em fase de decomposição política como a atual.

**VEÍCULO: Correio Braziliense**

**Seção: Economia**

**Autor: Bruno Santa Rita**

**Título: Gasolina pode ficar ainda mais cara no DF**

As cinco reduções de preços anunciadas pela Petrobras para a gasolina, depois do início da greve dos caminhoneiros, de pouco serviram para o consumidor, que viu dia a dia o preço subir nas bombas, quando conseguiu combustível para abastecer. E a tendência, segundo o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis do DF (Sindicombustíveis -DF), é que o valor suba ainda mais nos próximos dias, devido à falta de álcool anidro.

De acordo com o sindicato, a gasolina vendida nos postos tem em sua composição 27% de álcool, que é mais barato. Como os caminhões não estão chegando ao DF para que a mistura seja feita nessa proporção, o produto passou a ser vendido com adição de apenas 18%. Com isso, o combustível fica mais caro.

O diretor do Sindicombustíveis, Daniel Costa, explica que a gasolina A (pura) vem de São Paulo para Brasília por duto subterrâneo, já o álcool anidro, depende das rodovias para chegar aos locais. “Só vem por via terrestre. Os

caminhões estão retidos nas rodovias”, afirmou. Ele admite a falta de álcool para a mistura, o encarecimento do produto por isso, mas tranquiliza a população de que não vai faltar gasolina. Apesar de garantir que, assim que a situação do álcool anidro for normalizada, a percentagem da mistura retornará a 27%, não consegue especificar quando ocorrerá queda nos preços, mesmo a Petrobras tendo baixado o valor nas distribuidoras. Só calcula o aumento, causado pela mistura menor de álcool anidro. A mudança causará elevação do preço entre R\$ 0,18 a R\$ 0,20, dependendo de cada empresa que vende o produto.

Ontem, o abastecimento nos postos não estava normalizado e havia muitos estabelecimentos sem gasolina ou etanol para vender. As filas se espalharam por toda a cidade. O Sindicato dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados do DF (Sinpospetro-DF) estimou que somente 30% dos estabelecimentos na capital tinham produto para vender. Em pesquisa feita pelo Correio em postos da Asa Sul, Asa Norte, EPTG e SIG, o valor variava de R\$ 4,69 até R\$ 4,99. Ontem, novas manifestações em frente da Distribuidora da Petrobras, no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), atrasaram as escoltas que levariam combustível aos postos.

Segundo a sócia da área de defesa da concorrência do L.O Baptista Advogados, Patricia Agra, o aumento é normal e esperado nessa situação. “Preços subirem por falta de produto é normal”, afirma. A preocupação da advogada, no entanto, é a respeito da possibilidade de alguns empresários fazerem aumentos abusivos embasados na crise que afeta o país. “É difícil dizer qual é o preço justo”, comenta. Ela defende que o Procon e o Cade precisam estar presentes nas ruas para evitar a combinação de preços, o que é caracterizado como cartel.

Sem saída

O técnico em secretariado Romildo da Silva, 46 anos, se queixa dos preços abusivos. “Cheguei a pagar R\$ 8 no litro em Águas Lindas. Era isso, ou eu não teria como chegar ao trabalho”, lamentou. Ontem, mesmo contrariado, ficou mais de uma hora para abastecer em um posto do Sudoeste, onde o litro da gasolina estava sendo comercializado a R\$ 5. “Não tive saída, infelizmente. Eu estava acostumado a pagar menos de R\$ 4,50, e ficava no máximo 10 minutos no posto. Espero que os preços voltem ao normal quando tudo acabar”, comentou.

O Procon informou que a formulação dos preços da gasolina é um processo complexo que leva em conta outros fatores além da porcentagem de álcool anidro presente na composição. Segundo assessoria de imprensa, o órgão está nas ruas com mais intensidade desde quinta-feira (24/5) a fim de checar a existência de aumentos injustificáveis. (Colaboraram Augusto Fernandes, Sarah

Peres e Walder Galvão, especiais para o Correio)

\* *Estagiário sob supervisão de Rozane Oliveira*

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Economia

**Autor:** Renato Souza/ Anna Russi

**Título:** Prejuízo diário de R\$ 50 milhões

A falta de querosene de aviação (QAV) nos aeroportos provoca um prejuízo diário de mais de R\$ 50 milhões às companhias aéreas Avianca, Azul, Gol e Latam. Segundo informação divulgada pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), os custos extras envolvem cancelamento de voos, pousos técnicos para abastecimento e atendimento a passageiros que deixaram de embarcar.

Segundo a Abear, foram mais de 270 voos cancelados e outro alterados nos vários aeroportos do país na semana passada. Apesar de a maior parte da malha aérea permanecer em operação, a situação de cancelamentos e mudanças de horários dos voos não tem previsão de se normalizar, em consequência da não reposição ou total ausência de combustível em aeroportos menores espalhados pelo país.

Dos 54 aeroportos administrados pela estatal Infraero, 10 sofrem com falta de combustível, além do Brasília e o de Guarulhos (SP), gerenciados por concessionárias privadas. Ontem, com a chegada 25 caminhões carregados de QAV, escoltados pelo Exército, as reservas do terminal brasileiro alcançaram 55%. Até o dia anterior, quando haviam chegado apenas 10 caminhões, o aeroporto operava somente com 18% da capacidade total de combustível.

Ainda assim, a quantidade de insumo não é suficiente para a normalização das operações aéreas no aeroporto, que, ontem, até às 18h, registrava 15 atrasos e 12 cancelamentos. De acordo com a Inframerica, o reabastecimento garante um dia de operação contingenciada. “A sustentabilidade da operação somente será possível caso o transporte do suprimento até o terminal seja contínuo”, informou a Inframerica, responsável pela administração do terminal.

Antes de ser usado no abastecimento de aeronaves, o combustível que chega ao Aeroporto de Brasília passa por análise para testar sua qualidade. Após os testes, o querosene ainda passa por um período de decantação para ficar apto ao abastecimento. Segundo a Inframerica, o processo leva alguma horas e é realizado com rigor para garantir a segurança das operações aéreas.

\* Estagiário sob supervisão de Odail Figueiredo

- Restrição

*Um acordo entre a Inframérica e as empresas aéreas que operam no Aeroporto Juscelino Kubitschek determina que o abastecimento continua restrito. De acordo com a concessionária, muitos aviões que chegam à capital têm capacidade para decolar novamente sem abastecer, o que prolonga o querosene dos reservatórios. “A concessionária segue orientando os passageiros para que busquem informações com as companhias aéreas antes de se deslocarem para o Aeroporto de Brasília”, informa nota distribuída pela Inframérica.*

**VEÍCULO: Correio Braziliense**

**Seção: Economia**

**Autor: Debora Fortuna**

**Título: Paralisação programada**

O governo até tentou, mas ainda não houve acordo com os petroleiros. Ontem, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, buscou negociar com os profissionais para desmobilizar a greve, mas a paralisação prevista para amanhã ainda está de pé. A categoria promete cruzar os braços por 72h. Caso não haja uma resposta positiva, então, a orientação é de que o movimento dure por tempo indeterminado.

Em nota, a estatal afirmou que “foi notificada pelas entidades sindicais sobre paralisação nos dias 30/5, 31/5 e 1º/6. A companhia tomará as medidas necessárias para garantir a continuidade das operações”. A ideia dos petroleiros é “fechar a torneira”. Ou seja, a saída do combustível deve parar. A categoria reivindica o fim do processo de privatização da Petrobras, redução dos preços de combustíveis, do diesel e gás de cozinha.

“Tem a possibilidade de a greve ter um impacto alto. Mas, a gente espera não ter que fazer força e que haja uma negociação rápida”, afirmou o diretor do Sindicato dos Petroleiros do Rio de Janeiro (Sindipetro-RJ) Vinícius Camargo. Além disso, para o diretor, a categoria está mais unida e favorável ao ato dessa vez.

Em nota divulgada ontem, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) repudiou

novos atos. “Não é hora para movimentos oportunistas. Novas paralisações, neste momento, são inaceitáveis”, diz o texto, publicado dois dias antes da paralisação dos petroleiros. “A prioridade deve ser o reabastecimento imediato e aceleração da discussão sobre os problemas estruturais do país”, concluiu.

**VEÍCULO:** **Correio Braziliense**

**Seção:** **Economia**

**Autor:** **Andressa Paulino**

**Título:** **Desabastecimento continua**

Apesar da leve retomada no abastecimento de produtos durante o fim de semana, os supermercados ainda registram falta de alguns itens. Segundo levantamento realizado pelo Correio, hortifrúti, como banana e mamão, são raramente encontrados nas gôndolas dos estabelecimentos. Derivados de frango, como ovos, peito e coxa e sobrecoxa também estão em falta nos mercados da capital. Ontem, a Ceasa-DF recebeu apenas 35% da quantidade que costuma no primeiro dia útil de cada semana. O desabastecimento afeta principalmente frutas, como laranja, banana, melancia, pera e maçã.

A situação vivida na capital se estende à maioria dos estados. Até a tarde de ontem, a Ceagesp, em São Paulo, havia comercializado apenas 10% do volume normal. Na Ceasa, do Rio, dos 400 caminhões que chegam diariamente para o abastecimento, apenas 37 descarregaram. Os estabelecimentos que ainda possuem mercadoria estão utilizando os estoques para levar vantagem nos preços dos produtos. O tomate está custando cerca de R\$ 7,49, no DF, na semana anterior o item podia ser achado por menos de R\$ 4. Já a batata que era adquirida por R\$ 2,49, ontem era vendida por até R\$ 7,99.

Mesmo que a greve acabe, a retomada da normalidade será lenta. Pelos cálculos da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), encerrada a greve, demorará entre cinco a 10 dias para que os estoques sejam refeitos. De acordo com o representante do setor, muitos estabelecimentos estão próximos da metade de seus estoques. E os itens que mais têm sofrido com a falta de abastecimento são os hortifrutigranjeiros, proteínas, laticínios e derivados. A instituição afirmou que está orientando suas 27 associações estaduais que evitem a prática abusiva de preços.

As perdas em importantes setores, como a cadeia produtiva da pecuária de corte, poderão impedir que os produtos voltem com rapidez às prateleiras. Nos oito dias de greve, a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) calcula que o setor deixou de movimentar entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões.

Segundo a entidade, das 109 unidades de produção, 107 estão paradas e duas operam com 50% da capacidade. Há 3.750 caminhões parados nas estradas com produtos prestes a vencerem. No segmento de frangos e suínos, o prejuízo acumulado é de R\$ 3 bilhões, diz a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Há risco de morte de 1 bilhão de aves e de 20 milhões de suínos. As perdas da cadeia do leite chegam a R\$ 1 bilhão, segundo a Associação Brasileira de Laticínios. A cifra inclui 300 milhões de litros de leite descartados.

O descarte de ovos fecundados e de pintinhos de um dia virou rotina nas granjas, depois que a greve interrompeu o abastecimento de ração. O Grupo Alvorada, que fornece matrizes de aves de corte para 70 frigoríficos, eliminou 1 milhão de pintinhos desde o começo da greve e teve um prejuízo de R\$ 4 milhões. Na Zanchetta Alimentos, cerca de 400 mil ovos fecundados foram descartados. O plantel está avaliado em R\$ 50 milhões.

\* *Estagiária sob supervisão de Rozane Oliveira*

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Economia

**Autor:** Antonio Temóteo

**Título:** Inflação mais alta e PIB menor

A greve dos caminhoneiros elevará preços de produtos e serviços, além de prejudicar a recuperação da economia. Dados do Boletim Focus, divulgados ontem pelo Banco Central (BC) apontam que a mediana das expectativas do mercado para a elevação do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano caiu de 2,5% para 2,37%. Além disso, analistas não descartam uma retração do nível de atividade no segundo trimestre.

Na avaliação da economista-chefe da Rosenberg Associados, Thaís Marzola Zara, o impacto sobre o PIB do segundo trimestre deve ser relevante e terá reflexos negativos sobre o nível de confiança dos agentes econômicos, que se mostrava moderado. “O PIB do primeiro trimestre deve ser divulgado nesta semana mostrando recuperação mais lenta. Por isso, é possível que as perspectivas para a atividade sejam revistas ainda mais para baixo, a exemplo do que já começou a ocorrer no Focus”, destacou.

O diretor de Pesquisas e Estudos Econômicos do Bradesco, Fernando Honorato Barbosa, ressaltou que os impactos sobre a inflação também serão grandes. Ele lembrou que a fixação da bandeira tarifária vermelha no patamar 2 em junho, definida na semana passada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)

também pressionará o custo de vida. Com isso, haverá um acréscimo de R\$ 5,00 na conta de luz, a cada 100 kWh consumidos. “Com isso, mantemos nosso cenário de aceleração na margem dos preços de energia em junho, compatível com nossa projeção de alta do IPCA de 0,52% no mês”, disse.

Nas contas do economista-chefe do Banco Fibra, Cristiano Oliveira, as projeções que apontavam para um crescimento de 0,5% a 1% do PIB no segundo trimestre mudaram com a paralisação dos caminhoneiros. Agora, indicam até retração. “Várias entidades já informaram que terão prejuízos, e a regularização dos estoques e da produção demorará algumas semanas. Um terço do trimestre pode ser perdido por conta da greve”, destacou.

**VEÍCULO:** *Correio Braziliense*

**Seção:** *Economia*

**Autor:** *Vicente Nunes*

**Título:** *O último suspiro*

## **Correio Econômico**

Oficialmente, o Palácio do Planalto nunca vai dizer, mas, nos bastidores, há o consenso de que a crise provocada pela greve dos caminhoneiros ganhou a proporção que todos viram por falhas inaceitáveis do governo. Se tivesse havido uma ação preventiva, eficiente, dificilmente o país teria mergulhado no caos. Agora, ressalta um dos ministros mais próximos do presidente Michel Temer, é juntar os cacos e tentar sobreviver até a passagem do bastão para o eleito em outubro próximo.

Na visão do Planalto, tudo levava a crer que 2018 seria um ano promissor para o governo. O crescimento econômico engataria, a inflação se manteria nos níveis mais baixos em duas décadas e as taxas de juros continuariam em patamares nunca vistos, feitos que, mesmo que tardivamente, seriam reconhecidos pela população. Temer poderia não ter feito o governo dos sonhos, mas entregaria o Brasil numa situação muito melhor do que assumiu após o impeachment de Dilma Rousseff.

Agora, depois de oito dias de greve dos caminhoneiros, com todo o impacto sobre a produção e o consumo, o pessimismo impera. Além do aumento da inflação, que começará a ficar mais evidente a partir de junho, haverá uma revisão das projeções de crescimento para este ano. As estimativas para o Produto Interno Bruto (PIB) começam a convergir para algo entre 1,5% e 1,9%, ou seja, quase a metade dos 3% aventados pela equipe econômica pouco antes de Henrique Meirelles deixar o Ministério da Fazenda.

Nesse ritmo de expansão, o ritmo de criação de vagas formais (com carteira assinada) que vinha se observando nos últimos meses vai diminuir. A tendência, portanto, é de o desemprego aumentar, elevando a insatisfação da população com o governo, um problema para o candidato que o Planalto decidir apoiar nas eleições. O baque provocado pela suspensão do transporte de cargas explicitou o quanto o país está vulnerável a interesses específicos.

### Rombo fiscal

Ao atender os pleitos dos caminhoneiros, o governo se desviou de sua pauta principal. O ideal seria que o país estivesse tomando medidas para estimular a redução do desemprego. Daqui por diante, no entanto, terá que lidar com a desconfiança por todos os lados. Ao dar subsídios para o óleo diesel — o Tesouro Nacional bancará R\$ 0,46 por litro —, abriu um buraco de R\$ 13,5 bilhões nas contas públicas, que estão no vermelho desde 2014. A perspectiva é de que o rombo neste ano alcance até R\$ 159 bilhões.

Ao mudar a política de preços do combustível, o governo ressuscitou entre os investidores o temor de intervenção na Petrobras. Desde que a greve dos caminhoneiros começou, o valor de mercado da estatal caiu R\$ 126 bilhões. Há a preocupação de que o Planalto ceda a pressões políticas e demita o presidente da empresa, Pedro Parente. A petroleira voltaria a conviver com preços congelados, como na gestão de Dilma, quando acumulou perdas de US\$ 40 bilhões.

A onda de desconfiança se estende ao mercado de câmbio. O dólar voltou a subir, retornando aos R\$ 3,73 vigentes antes das intervenções feitas pelo Banco Central. Não se pode esquecer que a moeda norte-americana serve de parâmetro para a formação dos preços dos combustíveis. Nem os títulos públicos escaparam. Os papéis emitidos pelo Tesouro Nacional desabaram, deixando um rastro de prejuízos a milhões de investidores.

### Estelionato eleitoral

Com o governo sob ataque, seria de bom tom que os pré-candidatos à Presidência da República jogassem fora a retórica populista para desanuviar o horizonte. O que o país mais se ressente hoje é de líderes. Dos nomes que estão colocados como postulantes ao Planalto, nenhum teve a coragem de assumir um discurso defendendo medidas que, efetivamente, tirem o Brasil do atraso. Temem, por exemplo, falar da reforma da Previdência, assunto que, segundo eles, tiraria votos.

Esses pré-candidatos devem entender, contudo, que a população não aceita

mais estelionato eleitoral. Está claro que aquele que vencer a disputa terá de tomar medidas duras se realmente quiser recolocar o país nos eixos. Não existe saída fácil para o Brasil. O recado mais contundente nesse sentido veio do ministro da Fazenda, Eduardo Guardia.

Para atender os pleitos dos caminhoneiros, o governo terá de elevar impostos. A fatura recairá sobre todos os contribuintes. Ou é isso ou será o aumento do deficit público, que implicará mais cortes nos investimentos em saúde, em educação e em segurança. Esse Brasil real, infelizmente, inexiste no mundo encantado daqueles que só têm um objetivo: vencer nas urnas e enganar os eleitores da forma mais despidorada.

- Maioria paga a conta
  - » Participantes da Funcionários da Caixa Econômica Federal, estão revoltados. Neste mês, os descontos nos seus contracheques variaram entre 20% e 32% para cobrir os rombos acumulados pela entidade nos últimos três anos.
- Poucos usufruem
  - » Mas, para o comando da Funcionários da Caixa Econômica Federal, dinheiro parece não ser problema. A fundação gastará uma fortuna na festança para dar posse a seus novos diretores, eleitos e indicados pela Caixa. Para o regabofe, em 30 de maio, foi fechada uma ala de um dos mais caros hotéis de Brasília.

**VEÍCULO: Correio Braziliense**

**Seção: Negócios**

**Autor: Paula Pacheco**

**Título: Incertezas podem deprimir investimentos no Brasil**

São Paulo — A segunda-feira agravou a ressaca da última sexta-feira, quando o mercado mostrou preocupação com os efeitos da greve dos caminhoneiros e o rumo que o governo pretendia dar naquele momento à Petrobras, empresa de capital misto diretamente impactada pelas paralisações que tomaram o país nos últimos dias. O Ibovespa fechou em queda de 4,49%. Já o dólar comercial, com alta de 1,72%, encerrou o dia a R\$ 3,7281 — foi a maior alta diária desde 7 de dezembro de 2017.

Economista-chefe da corretora Spinelli, André Perfeito acredita que o comportamento do mercado ontem, com queda na bolsa de valores, alta do dólar e desempenho fraquíssimo dos papéis da Petrobras, refletiu o humor dos investidores quanto ao Brasil. “É como se eles mandassem uma mensagem do tipo ‘duvido que vocês do governo consigam fazer o que estão falando que vão fazer’ em relação à Petrobras”, explica. “O governo comprou tempo ao anunciar esse pacote, o tempo acaba. Ninguém sabe o que acontecerá depois, a imprevisibilidade é muito grande”, completa.

Perfeito lembra que a situação pode ficar ainda mais grave caso os petroleiros cumpram a promessa e paralisem suas atividades a partir de amanhã. Esse é mais um ingrediente para aumentar a pressão sobre a saída de Pedro Parente do comando da Petrobras. “São várias frentes com problemas que acabam gerando um desconforto ainda maior entre os investidores”, avalia.

Apesar de o pacote de concessões feito pelo governo atingir mais diretamente a Petrobras, seu impacto é generalizado, na avaliação do economista. De imediato, muitas empresas tiveram de rever sua produção e suas vendas por causa da suspensão do abastecimento de matérias-primas e do bloqueio em estradas, que levou à interrupção no escoamento de mercadorias. Foi o caso de gigantes como Marcopolo, Suzano e Whirlpool (leia ao lado).

Para o professor de finanças da Escola de Administração de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV-EAESP), César Caselani, as notícias dos últimos dias não são boas e vão ter impacto na tomada de decisão por parte dos investidores. Isso porque, segundo ele, com o tamanho e a importância da Petrobras no mercado de capitais brasileiro, tudo que acontece com a petroleira, uma espécie de vitrine da economia nacional, influencia as demais empresas.

“Para os investidores, é como se eles pensassem assim: ‘se essas coisas acontecem com a Petrobras, imagine com as outras empresas’. Isso mostra a instabilidade política e econômica e como o governo não tem conseguido controlar a situação”, explica.

### Focus

O ambiente ficou muito conturbado e isso já vem se refletindo na expectativa do mercado, como mostram os dados do relatório Focus, feito pelo Banco Central com base na estimativa de economistas. O câmbio, por exemplo, já dá sinais de que deve continuar em trajetória de alta. Da mesma forma, muitos economistas têm refeito suas contas e projetado um crescimento menor para o Produto Interno Bruto (PIB) em 2018. Perfeito, por exemplo, começou o ano com uma previsão de alta de 2,5%. Agora já trabalha na casa de 1,6%.

O economista Paulo Leme, que está deixando a presidência do banco Goldman Sachs, também prevê um crescimento baixo para o PIB brasileiro, que, segundo ele, deverá avançar entre 1,7% e 1,8%. Analista-chefe da Rico Investimentos, Roberto Indech também acredita que o impacto do pacote do governo sobre a Petrobras exercerá um contágio na expectativa dos investidores.

“Isso mexe com a credibilidade, não há dúvida, e afeta a bolsa como um todo. O governo já vinha enfrentando uma situação delicada com relação às contas públicas. Por isso, não se imaginava que haveria condições de tirar algo do saco de bondades como foi feito agora com os caminhoneiros. Agora vamos ver de que forma a aprovação do projeto de reoneração da folha de pagamento de alguns setores poderá recompor o caixa”, avalia.

Para Indech, o conjunto ajuste fiscal, a falta de previsibilidade e a ingerência do governo na Petrobras ainda poderão causar estragos maiores na economia. Tudo isso, lembra o analista-chefe, em um ano com incertezas eleitorais e um cenário internacional instável, com a expectativa de alta da taxa de juros nos Estados Unidos e o seu impacto na alta do dólar.

Mais otimista, Eduardo Coutinho, coordenador e professor do custo de administração do Ibmec-BH, não acredita que depois da paralisação dos caminhoneiros os investidores reajam negativamente tão depressa. Isso porque, segundo ele, a política de preços da Petrobras, ao que tudo indica, não deverá ser afetada, o que seria um grande gerador de incertezas para quem tem dinheiro para colocar no Brasil. Hoje, cerca de 55% dos investidores na bolsa local são estrangeiros.

“Todo mundo está observando o desenrolar dessa história, mesmo os setores exportadores, que também sentiram os reflexos da greve dos caminhoneiros. Se os investidores tiverem a certeza de que não haverá impacto fiscal negativo, certamente vão se tranquilizar. Mas ainda, há o risco de os petroleiros entrarem em greve e tudo isso mudar novamente”, adverte Coutinho.

### **Setor produtivo sente os efeitos**

» Suzano Papel e Celulose

A exportadora informou, por meio de Comunicado ao Mercado, que apesar de ter tomado medidas para minimizar os impactos da greve dos caminhoneiros, teve de paralisar as operações.

» Marcopolo

A fabricante de carrocerias de ônibus informou que decidiu suspender as atividades de suas fábricas no Brasil por causa da paralisação dos caminhoneiros, que provocou o desabastecimento de suas linhas de produção. A interrupção, que começou ontem, vai até a sexta-feira. A volta ao trabalho pode ser antecipada se a empresa voltar a receber peças e outros insumos. Para cumprir os contratos, os funcionários farão hora extra.

#### » Whirlpool

A fabricante de eletrodomésticos, dona da Brastemp e da Consul, anunciou ontem que dará férias coletivas de cinco dias aos funcionários das fábricas Joinville (SC) e Rio Claro (SP). A decisão foi tomada em função da falta de insumos para as linhas de produção, como resinas e aço.

#### » Comitê de Fomento Industrial do Polo do Grande ABC (Cofip ABC)

Formado por 12 empresas associadas (Air Liquide, AkzoNobel, Aquapolo, Bandeirante Química, Braskem, Cabot, Chevron Oronite, Liquigás, Oxiteno, quantiQ, Ultragaz e Vitopel, e o Plano de Auxílio Mútuo – PAM Capuava, que é um departamento da instituição), anunciou que as operações sofreram uma parada a partir de ontem, por tempo indeterminado em razão das dificuldades de escoamento da produção e do recebimento de matérias-primas. Ainda segundo o Cofip ABC, existe uma preocupação quanto às carretas de produtos químicos perigosos que estão em bloqueios nas estradas paulistas.

#### **Infraestrutura em compasso de espera**

O setor de infraestrutura era visto como uma das promessas de atração de capital em 2018 graças aos projetos do governo que fazem parte do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criado na esfera federal. Agora o presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini, não tem mais a mesma convicção.

Tadini é categórico ao dizer que a decisão do governo ao reagir à greve dos caminhoneiros provocou o mau humor de todo o mercado, já que coloca em risco um tema muito sensível ao país, o do ajuste fiscal. “Ainda é difícil saber quais serão os desdobramentos políticos e sua extensão, ainda mais com a possibilidade de uma paralisação também dos petroleiros. Mas o fato é que tudo isso gera um clima grande de incerteza entre os agentes, já que eles não sabem o que esperar do papel do governo. Todos sabem que qualquer incerteza deprime investimentos”, opina.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense**Seção:** Negócios**Autor:****Título:** Petrobras perde R\$ 118 bilhões

São Paulo — Com a continuidade da greve dos caminhoneiros, apesar de o governo ter cedido em todos os pontos exigidos pelos manifestantes, as ações da Petrobras mantiveram a tendência de queda registrada desde o início dos protestos. Ontem, o papel preferencial da estatal (PN, sem voto) caiu 14,60% e a ordinária (ON, com voto), 14,07%, as maiores quedas do Índice Bovespa. No acumulado dos últimos sete dias, os papéis tiveram recuo de 31,34%.

Além das dificuldades naturais, representadas pelas perdas com a redução nos preços do diesel, estopim das manifestações em todo o país, o mercado agora teme que o presidente da empresa, Pedro Parente, não resista à crise e deixe a empresa. No mercado, é consenso que uma possível saída de Parente apenas agravaría a situação, trazendo mais incertezas e instabilidade para a petrolífera.

Responsável pela condução do processo de reestruturação e fortalecimento da empresa em termos de controles internos, governança e eficiência, Parente está ameaçado de deixar o cargo graças às mudanças na política dos reajustes dos preços dos combustíveis que o governo teve que fazer para atender às reivindicações dos caminhoneiros.

Em dois anos à frente da Petrobras, Parente mudou a política de preços de combustível, com os reajustes baseados na cotação internacional do petróleo, blindou a empresa de interferências estatais e voltou a avaliar projetos com base em seu potencial de retorno.

Neste período, a Petrobras triplicou o valor de mercado: cotada em R\$ 388,8 bilhões, voltou ao topo do ranking das maiores companhias do país. Parente viveu um período de relativa tranquilidade, até o início da greve dos caminhoneiros na segunda-feira passada, quando sua política de preços foi colocada em xeque.

Com o aumento dos rumores de queda de Parente, a Petrobras se apressou em negar os boatos, ressaltando, por meio de nota, que o “presidente da companhia... não tem intenção de deixar o posto”. O comunicado emitido pela petroleira ocorreu em meio ao calor dos protestos de caminhoneiros e pressões para que a empresa reduzisse o valor do combustível.

Outro ponto que pesa contra a Petrobras é a desconfiança dos investidores de que o governo, apesar da promessa de que pagará a petroleira pelos prejuízos

com o congelamento do valor do diesel por 60 dias, não tenha dinheiro para horar com a promessa feita pelo Planalto.

Os investidores consideram que a Petrobras ficou desprotegida com o início da paralisação, em 21 de maio. Desde então, a estatal registrou perdas de R\$ 118 bilhões no valor de mercado, retornando à quarta posição na lista das maiores empresas listadas na Bolsa.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Negócios

**Autor:** Amauri Segalla

**Título:** A vez do transporte ferroviário

## Mercado s/a

A crise gerada pela greve dos caminhoneiros e o locaute das transportadoras deve acelerar a renovação dos contratos de concessão ferroviária, em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Segundo o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, o Brasil precisa diversificar seu modal logístico, reduzindo a dependência do transporte rodoviário e abrindo caminho para os trens. “As vantagens da renovação antecipada não se refletem apenas nas empresas do setor, mas beneficiará toda a economia”, diz o executivo. Entre as grandes nações, o Brasil é de longe o país mais dependente de rodovias. Elas transportam 65% de toda a carga nacional, ante 15% dos trens e 20% do chamado sistema aquaviário. Nos Estados Unidos, a proporção é inversa: 43% ferroviário, 32% rodoviário e 25% aquaviário. Até a China tem modais mais equilibrados (50% rodoviário, 37% ferroviário e 13% aquaviário). Os dados são do Instituto Energia e Meio Ambiente.

## Brasil é o 22º país com a gasolina mais barata

Nos últimos dias, grupos de WhatsApp espalharam que a gasolina brasileira é uma das mais caras do mundo. Errado. Segundo levantamento da Bloomberg com dados coletados no primeiro trimestre, o Brasil ocupa o 22º lugar no ranking dos países com preços mais baixos do combustível. A lista é liderada pela Venezuela, onde o litro saía por R\$ 0,01 no período analisado. Dos 60 países pesquisados, a Noruega tinha a gasolina mais cara — R\$ 7,09 por litro.

Modelo sem estoques ampliou efeitos da paralisação  
A greve dos caminhoneiros chamou a atenção pela rapidez com que causa impactos na economia. Isso se deve ao modelo de negócios consagrado na indústria. Ele consiste em cadeias de suprimentos enxutas, flexíveis e altamente terceirizadas, o que resulta na eliminação quase total dos estoques. Ou seja, os produtos estão sempre rodando em um caminhão, e nunca armazenados. Foi por essa razão que dois dias de paralisação foram suficientes para travar a economia.

**Empresa de logística perde R\$ 2 milhões por dia**

O dono de uma grande empresa de logística de São Paulo que atua em todo o território nacional está furioso com a greve dos caminhoneiros. Ele explica o motivo. “Perdi algo como R\$ 2 milhões por dia”, diz. “Em uma semana, foram R\$ 14 milhões. Quem vai pagar essa conta?” O movimento, diz ele, pegou sua companhia de surpresa. “Insinuam que é locaute, mas posso falar por mim. Aqui não estimulei paralisação nenhuma, eu quero mais é trabalhar.”

**2,4 pontos**

*Foi quanto caiu o Índice de Confiança de Serviços em maio na comparação com abril, segundo dados da Fundação Getulio Vargas. Foi a terceira queda consecutiva, o que devolveu o número ao patamar de novembro do ano passado*

*“Estamos cientes das alegações feitas contra o senhor Freeman e, a partir deste momento, a Visa suspenderá todas as ações de marketing feitas com o ator”*

*Comunicado da Visa, que havia acabado de contratar o ator de Hollywood Morgan Freeman para estrelar uma campanha global. Freeman foi acusado de assédio sexual por oito mulheres*

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Opinião

**Autor:**

**Título:** O Brasil quer tranquilidade

Ainda que tenha havido sinais de arrefecimento, o Brasil não suporta mais o prolongamento da greve dos caminhoneiros, que tem causado grande transtorno a toda a sociedade. O país não pode ficar refém de uma categoria

profissional responsável pelo abastecimento de toda a cadeia produtiva, mesmo sendo justa boa parte de suas reivindicações. O governo tem feito a sua parte, não medindo esforços para encontrar, sempre na mesa de negociações, um denominador comum que não traga mais desalento à nação. A população está cansada de tantos sacrifícios que atingem, há dias, produtores rurais, industriais, comerciantes, consumidores de modo geral — as donas de casa já não encontram determinados alimentos nas gôndolas dos supermercados — e pessoas necessitadas de atendimento médico-hospitalar, entre outros.

A hora é de apoio irrestrito ao governo, que vem sendo tachado de frágil em momento tão delicado. E não poderia ser de outra forma, pois respondeu a dois processos de impedimento, em clara orquestração do ex-procurador-geral da República Rodrigo Janot com objetivos até hoje nebulosos. Além disso, o atual governo não foi escolhido pelo sufrágio universal do voto, mas tomou posse depois do impeachment legal de Dilma Rousseff, haja visto que a votação do Parlamento que aprovou o afastamento da ex-presidente foi presidido pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Ricardo Lewandowski, que na época presidia a Suprema Corte.

Os fundamentos da economia, totalmente destroçados pela administração da petista, foram resgatados paulatinamente e, hoje, estão bem mais consistentes, proporcionando perspectivas de retomada crescente da economia. No entanto, o governo foi sistematicamente minado por uma série de circunstâncias envolvendo as criminosas denúncias dos proprietários da JBS e de parte da imprensa. Fustigaram tanto o Planalto que ele foi minado nas condições de governabilidade, a cada dia, com a repetição de denúncias. Tudo dentro de uma estratégia que nenhum cidadão com o mínimo de sensatez consegue entender.

É sabido por todos que o movimento dos caminhoneiros tem o apoio não tão velado de empresários do transporte, o que configura locaute, não permitido pela lei. O setor enfrenta suas dificuldades, mas não é justo que estenda sua paralisação por tempo indeterminado, pois é essencial para uma economia totalmente dependente do transporte rodoviário. Por este motivo, a greve deveria ser considerada ilegal e o Exército colocado nas ruas para garantir o abastecimento dos hospitais, de alimentos e de combustível para os cidadãos, que sofrem com a falta de gasolina — o gás de cozinha também começou a desaparecer em determinadas regiões.

O país não pode parar e as consequências da greve têm sido absolutamente inadequadas. Não tem cabimento o surgimento de vozes isoladas pedindo a substituição do atual governo com a antecipação das eleições presidenciais previstas para outubro. Além de rasgar a Constituição, a esdrúxula proposta não

teria o efeito desejado porque nenhum novo presidente eleito às pressas teria legitimidade para fazer o que é preciso fazer no país, a começar pelas reformas estruturantes, como a previdenciária e a tributária, e, mais ainda, a política.

O momento é de retomada do trabalho, e não de arroubos delirantes. O Brasil precisa voltar à normalidade. A atual situação não pode acabar em caos absoluto e chegar a uma situação tão dramática que nem este ou outro governo teria condições de resolver, já que existem muitos interesses por trás deste movimento paredista, inclusive políticos. Portanto, a serenidade e o bom senso devem prevalecer.

**VEÍCULO:** *Correio Braziliense*

**Seção:** *Opinião*

**Autor:** *Leonardo Meirelles*

**Título:** *Quem responde?*

Li em grupos de WhatsApp e em outras redes sociais. Amigos e parentes também recorrem uns aos outros. Em todos os casos são sempre perguntas. A paralisação dos caminhoneiros suscitou dúvidas e mais dúvidas sobre o transporte de cargas no Brasil. Obviamente, para muitas, a resposta é complicada demais — ou pelo menos é isso que o governo nos faz acreditar —, enquanto para outras não há segredo nenhum, a não ser a péssima gestão existente nesse setor por décadas e décadas. O exercício de questionar, entretanto, é fundamental para criar um senso crítico e ajudar na mudança, ainda que morosa, de uma situação tão ruim.

Por exemplo: por que o Brasil depende tanto de um só modal de transporte? Por que o uso da malha viária é tão explorado enquanto trens, rios e mares são menosprezados? Por que só pouco mais de 12% do 1,7 milhão de quilômetros das estradas são asfaltadas (ok, aqui cabe um pouco de ironia, uma vez que algumas pistas são remendadas, mas entram na conta de qualquer forma)? Por que tanto esforço para a exploração do combustível fóssil enquanto os renováveis, como o etanol e o biodiesel, são ignorados?

A própria paralisação dos caminhoneiros — legítima quando se pensa nos autônomos, que ganham uma miséria depois de gastar com o diesel e os pedágios tão caros — é uma situação a ser questionada. Não há órgãos no governo que consigam monitorar preventivamente movimentos de tal porte? Os próprios sindicatos não sinalizaram sobre o processo várias vezes antes? Não procuraram o Executivo e o Legislativo? Ninguém levou a sério que a situação poderia levar a prejuízos bilionários em poucos dias? E por que demorar uma semana para conseguir resolver questão tão delicada?

Não espero que esses aí no poder respondam a qualquer um desses questionamentos. Tampouco acredito que os que estavam antes conseguissem. Entretanto, utopicamente, penso que podem existir novos políticos capazes de pensar e agir com responsabilidade (deve ser alguém com um programa de governo, não uns ou outros gritando que falta ordem no país e que o problema está na polícia desvalorizada — o que é verdade, mas está longe de ser nosso principal problema). Entre a inocência e o senso crítico, vou às urnas com a esperança de que alguém possa nos responder a algumas dessas questões.

**VEÍCULO:** *Correio Braziliense*

**Seção:** Opinião

**Autor:** Ari Cunha

**Título:** O piloto sumiu?

Somente quando as rodovias forem desbloqueadas e o país voltar à normalidade aceitável é que poderemos verificar quem de fato saiu vitorioso desse apagão e quais os exércitos que saíram em acelerada e vergonhosa debandada. Em todo caso, as lições do episódio são abundantes e servirão para ambos os lados por longo tempo. É possível também que esses acontecimentos venham a pautar a agenda de prioridades dos próximos governos.

Em princípio, a principal vítima dessa e de todas as guerras é, na verdade, a população, usada como refém e trincheira de posições. Ainda assim, mesmo antes de um armistício formal, já se pode identificar no governo, no seu amadorismo e improvisação em todos os níveis, e na visível falta de planejamento estratégico para situações emergenciais o principal derrotado.

A Petrobras, que catalisou e foi a grande protagonista dos episódios, oscila num papel entre vítima e culpada. Mesmo segundo essa performance esquizofrênica, o script da estatal precisa ser reescrito e atualizado para se distanciar de um antigo Brasil que outrora tinha em suas empresas públicas a alternativa para o desenvolvimento.

De prático, ficam as primeiras e grandes lições: dependências, na opção por apenas um tipo de transporte e por um tipo único de combustível, ofertado por um único fornecedor, é a fórmula certa para crises cíclicas. Esperar que problemas dessa natureza sejam resolvidos por uma classe política desacreditada é outra aposta furada.

Em casos em que os impasses são maiores do que os negociadores, os políticos recorrem à velha manobra de empurrar para o Exército a tarefa suja de forçar os fatos pelo uso da violência. Nesse caso, a situação piora e se radicaliza. A

resposta foi simples e dada ao presidente, que é constitucionalista: “Obedeceremos à Constituição”.

Também a criação de um ministério, como sempre é feito, não resolve. O risco maior é quando movimentos paralelos, como é o caso dos petroleiros, passam a jogar gasolina na fogueira, incendiando ainda mais a crise, aproveitando-se do caos para inserir na crise uma pauta alienígena, tipo Lula Livre. Obviamente que os partidos de esquerda, os maiores derrotados desde 2014, vão aproveitar o caos reinante para abrir brechas e voltar à cena.

De toda forma, crises, quanto mais profundas, mais ensinam. É preciso lembrar ainda que, nesses episódios, muita gente tirou proveito do caos, reajustando criminosalemente os preços. Esses, sem dúvida, serão devidamente identificados pela população. Não será surpresa, dentro do oportunismo em que se move a elite política do país, a formação de uma bancada poderosa dos caminhoneiros no Congresso. Nesse caso, só apelando para a fé religiosa.

A frase que foi pronunciada

“É importante que esta eleição não seja manipulada. É importante que a população brasileira tenha convicção disso.”

Ex- presidente Dilma Rousseff em entrevista à BBC Brasil. Link no blog do Ari Cunha.

Teia

» Foi-se o tempo em que o índio usava o tempo só em contato com a natureza. Celulares chegaram às aldeias. Internet e grupos de WhatsApp ocupam, agora, a vida dos ex-silvícolas.

Diplomatique

» Os donos do poder não apoiam partidos ou políticos específicos. Sua tática é apoiar quem lhes convém e destruir quem os estorva. Isso muda de acordo com a conjuntura. O exercício real do poder não tem partido e sua única ideologia é a supremacia do mercado e do lucro. O pensamento foi publicado no Le Monde Diplomatique. Muito interessante. Leia a íntegra no blog do Ari Cunha.

## Saboa

» Convocamos quem estivesse precisando alimentar a alma com um belo concerto da Nona Sinfonia regido pelos maestros Eldom Soares, que preparou o coro, e Artur Soares, que conduziu coro e orquestra. O ministro Edson Fachin estava nas primeiras filas. Ouvindo nossos convidados na fileira de trás, perguntou se falavam alemão. Sim. E mandaram um recado curto e grosso ao ministro Gilmar Mendes. Não se sabe ainda se foi transmitido.

## Enquete

» Marcação gratuita do lugar em voos no Brasil. Você é a favor? O assunto está na Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor do Senado. O projeto é do senador Reguffe. Veja a enquete no blog do Ari Cunha.

Para que não ocorra aqui o que vem acontecendo no Rio, a firma construtora responsável pela construção do Bloco 55 da Asa Norte deve ser responsabilizada.(Publicado em 21.10.1961)

## **A malandragem das distribuidoras atrás da greve dos caminhoneiros**

A imprensa demorou um pouco a perceber que estamos diante de uma greve preponderantemente empresarial, patronal, conhecida como locaute, muito embora haja também o envolvimento de caminhoneiros autônomos, o que ajuda a dar ares de hipossuficiência às reivindicações.

Essa greve dos caminhoneiros está no contexto de uma campanha das grandes distribuidoras de combustível: “O problema não é o posto. É o imposto”. A campanha denuncia a alta carga tributária incidente sobre os combustíveis no Brasil. A estratégia foi impressionante! Sem combustível nos postos, empresas de transporte e os demais caminhoneiros acabam, querendo ou não, aderindo à greve.

Quando se iniciaram as negociações com o governo, a situação ficou mais clara. Alguém já viu caminhoneiro fazer demanda tributária? Curioso que a maior tributação sobre os combustíveis é o ICMS, mas não se viu pressão sobre os governadores. Isso porque, além dos tributos incidentes sobre o combustível, há interesse direto das empresas transportadoras no projeto de reoneração da folha, do qual querem ficar de fora, e manter seus benefícios fiscais. Vale

lembra que esses benefícios fiscais gozados exclusivamente por empresas, além de fazerem falta na arrecadação da Previdência Social, propiciam redução no valor do frete (das empresas) e provocam concorrência desleal com o caminhoneiro autônomo.

Desfeitas as ilusões que porventura se tinha a respeito de se tratar de um movimento genuíno de caminhoneiros autônomos, há que reconhecer que a reação empresarial se deu em razão de um esgotamento do modelo tributário adotado hoje no Brasil, excessivamente focado no consumo. A carga tributária sobre combustíveis sempre foi alta, mas houve aumento recente das alíquotas do PIS/Cofins sobre combustíveis (Decreto 9.101/17), com efeito na arrecadação a partir de agosto de 2017.

Vale lembrar que na ponta da cadeia estão os contribuintes de fato, os consumidores, que acabam arcando com o pesado ônus tributário repassado no preço. Essa realidade não se dá apenas no setor de combustíveis. A tributação sobre o consumo no Brasil é das mais altas do mundo e atinge com mais intensidade as pessoas de menor renda, que dispõem os parcos recursos basicamente no consumo de bens e serviços. Estudos do Ipea indicam que a carga tributária sobre pessoas com renda de até dois salários mínimos é de quase 50%, em razão da alta tributação sobre o consumo instituída pela União, estados e municípios (ICMS/IPI/PIS/Cofins/ISS).

Do seu lado da balança, a tributação sobre a renda no Brasil é mais baixa quando comparada com países da OCDE e, ainda, se apresenta de forma muito diferenciada entre pessoas físicas e jurídicas. Os profissionais que podem se organizar como PJ, empresários em geral, e o grupo dos muito ricos têm sobre si uma tributação sobre a renda muito mais suave. Uma das razões gritantes para isso é a isenção total na distribuição de lucros e dividendos auferidos na PJ. Essa jabuticaba tributária vem aliviando, há mais de duas décadas, o peso da carga tributária sobre os ombros dos setores mais abastados da sociedade. A hipertrofia do Simples e do Presumido e os malabarismos utilizados por empresas submetidas ao Lucro Real fazem que boa parte dos lucros não sejam tributados nem na pessoa jurídica nem na pessoa física.

Como alguém tem de pagar a conta, tem sobrado cada vez mais ao assalariado (via não correção da tabela do IRPF) e aos consumidores em geral (via aumento de tributos indiretos) arcar com a parcela não cobrada dos mais ricos. Uma das propostas defendidas pela Unafisco para enfrentar esse sistema tributário extremamente regressivo é o retorno da tributação sobre a distribuição de lucros e dividendos e sobre as remessas de lucros ao exterior. Essa medida não depende de uma reforma tributária mais ampla, e já teria efeitos positivos na recuperação das contas públicas no curto prazo.

Esperamos que a redução da carga tributária sobre o combustível se concretize e chegue efetivamente à ponta, no custo do transporte, no preço dos alimentos etc., promovendo, por meio de uma menor tributação sobre o consumo, um efeito virtuoso na economia. Se for preciso cobrar mais impostos de alguém, que seja dos que efetivamente possuem maior capacidade contributiva, que foram poupadados nos últimos 20 anos. Não há espaço para mais sacrifícios da classe média assalariada e dos mais pobres, que suportam carga tributária da Dinamarca, com retorno social incomparavelmente inferior.

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Brasil**

**Autor: Por Fernando Lopes, Stella Fontes, Luiz Henrique Mendes, Alda do Amaral Rocha, Cleyton Vilarino, Renato Rostás, Chiara Quintão e Ivan Ryngelblum | De São Paulo**

**Título: Greve já paralisa setores inteiros da produção**

O agronegócio brasileiro parou. Por causa da greve dos caminhoneiros, que viveu ontem seu oitavo dia, colheita de produtos agrícolas e processamento de matérias-primas em geral foram praticamente paralisados durante o fim de semana e não foram retomados ontem, ampliando prejuízos e fazendo crescer a preocupação da população com o risco de falta de alimentos no varejo.

"Todas as fábricas de farelo e biodiesel do país estão paradas", afirmou André Nassar, presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove). A entidade representa as empresas que processam soja, o carro-chefe do campo nacional. Nassar expôs a situação em evento na capital paulista no qual diversos dirigentes do setor criticaram a decisão do governo de tabelar os fretes rodoviários.

Segundo Sérgio Mendes, diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), as exportações de soja e milho, que minguaram na semana passada, sobrevivem de cargas estocadas nos portos, mas os armazéns já estão ficando vazios. "Estou avisando os importadores sobre a situação para tentar evitar punições por descumprimento de contratos", afirmou ele.

"A produção de suco de laranja está parada", disse Ibiapaba Neto, diretor-executivo da Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR). "Não conseguimos mais embarcar café", reforçou Nelson Caravalhaes, presidente do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (CeCafé). "Os pleitos dos caminhoneiros foram justos, mas foram atendidos e é hora de voltar a trabalhar", afirmou.

Consulta feita pela Associação Brasileira da Indústria de Café (Abic) indicou que grandes torrefadoras não estavam conseguindo comprar café verde para processamento por falta de caminhões e combustível. Pelas mesmas razões também não estavam conseguindo entregar produto a varejistas. "Há receio de ficar parado na estrada", afirmou Nathan Herszkowicz, diretor-executivo da Abic.

"Estamos vivendo um colapso na área de rações. A situação é trágica", disse Roberto Bettancourt, presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Alimentação Animal (Sindirações), que como Mendes, Neto e Carvalhaes também esteve no evento de ontem contra o tabelamento dos fretes.

Por causa dessa falta de ração, no domingo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) já havia informado que quase 170 frigoríficos de aves e suínos estavam parados em todo o país e que 234 mil trabalhadores estavam em casa à espera da retomada do fluxo de produção, com prejuízos estimados em US\$ 350 milhões.

Ontem, a entidade atualizou seus cálculos e reportou que 70 milhões de aves já morreram com a falta de alimentos, ou 7% do plantel do país - o número é composto sobretudo por pintinhos que foram sacrificados logo ao nascer. Na área de carne bovina, a maior parte dos frigoríficos também está com os portões fechados.

No segmento de lácteos, a paralisação da cadeia produtiva já levou ao descarte de mais de 300 milhões de litros de leite, segundo a Associação Brasileira de Laticínios (Viva Lácteos), que reúne 37 empresas. A entidade calcula que, nessa área, os prejuízos já atingiram R\$ 1 bilhão. "Mesmo que a greve chegue ao fim nesta semana, o setor prevê um período de um mês para voltar à sua normalidade", informou a entidade.

Segundo Laércio Barbosa, presidente da Associação Brasileira de Lácteos Longa Vida (ABLV), a coleta de leite nas fazendas segue interrompida de uma maneira geral. Apenas é possível buscar a matéria-prima em propriedades mais próximas às indústrias. No entanto, faltam insumos para que o processamento possa ser realizado.

A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica) anunciou que até esta terça-feira todas as usinas sucroalcooleiras e 100% dos fornecedores de cana do Estado de São Paulo serão obrigados a cruzar os braços porque não há diesel para as máquinas.

E o temor dos usineiros e canavieiros não se resume a esses prejuízos. Plantações foram queimadas por caminhoneiros porque usinas tentaram

entregar etanol às distribuidoras. Exceções como o Grupo São Martinho, que informou ontem que não paralisará sua moagem de cana, ainda que os volumes estejam comprometidos, são raras.

Os cinturões verdes em torno de grandes cidades também agonizam, o que tem gerado escassez de oferta e forte aumentos de preços. No entreposto da estatal Ceagesp na capital paulista, o maior do país, o volume comercializado caiu quase 50% na semana passada e a situação piora a cada dia. Os preços de produtos como batata e tomate mais do que dobraram.

O relatório de danos cresce quando contabilizadas as perdas do segmento de papel e celulose. Todos os grandes grupos produtores do segmento estão enfrentando redução de atividades ou parada total de produção por causa da greve dos caminhoneiros.

A Suzano Papel e Celulose interrompeu 100% de suas operações fabris e, entre as grandes empresas, a única exceção estaria por conta da Veracel, joint venture entre Fibria e Stora Enso no sul da Bahia, que mantinha operação normal até ontem pela manhã.

Analistas já começaram a calcular o impacto da paralisação na produção nacional, diante da interrupção no abastecimento de insumos essenciais, como químicos e madeira, e dificuldades no escoamento de produtos.

Para o Itaú BBA, até agora, 100 mil toneladas de matéria-prima deixaram de ser produzidas e a perda diária pode ser acrescida em 30 mil a 50 mil toneladas nos próximos dias se a greve persistir. A produção total de celulose no país (incluindo a integrada à fabricação de papel), atingiu cerca de 1,7 milhão de toneladas em abril.

Na Eldorado Brasil, o ritmo da fábrica de Três Lagoas (MS) foi reduzido já no fim da semana passada. A Klabin também reduziu o ritmo de produção de celulose na unidade Puma, em Ortigueira (PR). Segundo fontes, a companhia suspendeu ainda as atividades em algumas unidades de conversão de papelão ondulado e sacos industriais.

A Fibria disse que duas de suas unidades produtivas estão operando com ritmo reduzido por causa da greve. Conforme a companhia, foram efetuados "ajustes operacionais" ante a dificuldade de recebimento de insumos e combustíveis e de transporte.

Na Celulose Irani, o impacto foi relevante, com suspensão das operações de papel para embalagens, embalagens de papelão ondulado, florestal e resinas.

A siderurgia foi um dos setores mais penalizados pela greve. Levantamento do Instituto Nacional dos Distribuidores de Aço (Inda) mostrou que mais da metade de suas associadas parou de vender nos últimos dias. No setor automotivo, Fiat, Ford e General Motors (GM) pararam a produção de algumas unidades. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), 92,7% das filiadas tiveram impacto na operação, de falta de matérias-primas a paralisação parcial da produção e dificuldades na exportação. Os três setores são os maiores consumidores de aços planos.

Entre os problemas relatados pelas companhias do setor de bens de capital mecânicos estão a falta de matérias-primas, componentes, combustíveis e lubrificantes. Em alguns casos, é observada paralisação parcial da produção, mas também falta alimentos para os refeitórios das empresas, além de problemas com embarque para exportação.

Algumas já estariam pesando em conceder em férias coletivas ou antecipar o feriado de Corpus Christi, do dia 31, disse a Abimaq. As empresas também acenaram com a possibilidade de adotar "home office" quando isso for possível, reduzir a semana de trabalho, adiar projetos e até dispensar empregados, se a greve se estender por mais dias, informou a entidade.

No setor de construção, a Tecnisa tem duas obras paradas na cidade de São Paulo, devido à falta de insumos como concreto, aço longo e areia. A empresa afirma que o cronograma de entregas, apesar da greve, está mantido.

A fabricante de carrocerias de ônibus Marcopolo informou que suspendeu as atividades de suas fábricas no Brasil devido ao desabastecimento de suas linhas de produção. A interrupção das atividades deve irá até sexta-feira, mas o retorno das operações pode ser antecipado caso a empresa volte a receber peças e insumos.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Murillo Camarotto e Leila Souza Lima | De Brasília e São Paulo

**Título:** Governo foi avisado de que demandas novas iriam dificultar desmobilização

Representantes de caminhoneiros autônomos que participaram da reunião realizada na noite de domingo no Palácio do Planalto alertaram o governo para os riscos de que um acordo para o fim da greve da categoria não tivesse o efeito desejado, cenário que acabou se confirmado ontem. O argumento era de que o movimento havia se ampliado demais e que a desmobilização total dependeria do atendimento de novas reivindicações, como reduções nos preços da gasolina, do etanol e do gás de cozinha.

Mauricio Dutra de Carvalho Júnior, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga do Entorno do Distrito Federal, disse ao **Valor** que fez pessoalmente o alerta aos ministros Carlos Marun (Secretaria de Governo) e Eliseu Padilha (Casa Civil) e ao secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Herbert Drummond, representantes do governo no encontro.

"Disse a eles que, para os transportadores, o acordo oferecido estava satisfatório, mas que novas pautas já estavam surgindo", explicou o sindicalista. Além de acenos para a gasolina, o etanol e o gás, haveria uma pressão para que o preço do óleo diesel caísse mais do que os 46 centavos acordados no domingo. "Tem muito companheiro querendo pelo menos R\$ 1 de queda", afirmou.

Foi o que se viu no Tocantins, onde o caminhoneiro Antonio Alves Rodrigues está parado desde segunda-feira da semana passada. "Essa baixa de 46 centavos mal compensa o que o preço do diesel subiu nos últimos 30, 40 dias. Se a gente aceita isso, a luta será perdida", disse ele, que também defende que a redução no preço do combustível dure mais do que os 60 dias prometidos.

"Não é só por 46 centavos. Em dois meses, sem esse desconto no diesel, voltaremos a ter problemas. O que foi fechado ontem (domingo) é apenas uma parte. O que queremos é que a Petrobras se comprometa com uma política de preços não dolarizada. Não podemos arcar com combustíveis dolarizados", disse o caminhoneiro Moisés Oliveira, que ontem seguia mobilizado embaixo de um viaduto da Rodovia Regis Bittencourt (BR-116).

Na mesma linha, o diretor do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira, José Cícero Rodrigues, quer que a Petrobras se manifeste oficialmente sobre os rumos dos preços do óleo diesel. "Não se resolve em seis dias algo que se arrasta há anos. O problema da Petrobras vem de anos. No meu entendimento, essa política deveria estar recebendo atenção durante todo esse tempo, envolvendo economistas, empresários e trabalhadores", afirmou ele.

A possibilidade de ampliação das pautas foi mal recebida por Marun na reunião de domingo. "O ministro afirmou que não estávamos ali como representantes de setores de taxistas ou motoristas de Uber para reivindicar redução de outros combustíveis. Mas eu o lembrei que, além de caminhoneiros, somos pais de família", disse Carvalho Júnior.

Segundo seu relato, Marun e Padilha abriram a reunião "dispostos a resolver o problema". Os ministros receberam a pauta de reivindicações com antecedência e chegaram com o pacote praticamente pronto. Uma das poucas negociações

travadas durante a reunião - que contou com cerca de 15 representantes dos caminhoneiros - tratou da redução maior no preço do diesel.

Além do corte de 46 centavos no litro do combustível, o governo ofereceu três medidas provisórias e uma preferência de 30% das cargas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). "Também prometeram se esforçar para a redução do ICMS sobre o diesel, mas isso foi só pra encher linguiça", admitiu Carvalho, que não acredita que os governadores vão topar esse corte.

Os caminhoneiros, segundo ele, se comprometeram a pedir a desmobilização assim que as medidas fossem publicadas no Diário Oficial da União. "A categoria já estava cansada de ir pra casa apenas com promessas", disse o sindicalista. Cumprido o combinado, eles mandaram mensagens a motoristas mobilizados em todas as regiões, mas como previsto, houve bastante resistência.

Para Carvalho Júnior, o movimento se empolgou com as vitórias e está, em certa medida, contaminado por algumas bandeiras políticas. "Em quase todos os bloqueios há gente pedindo intervenção militar. Isso no país inteiro, posso te garantir", ele diz.

Ontem, o diretor do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer, admitiu que as entidades perderam o controle sobre os grevistas. "Nossa orientação é que cada um agora tome suas próprias decisões. Não temos mais controle, nem confiamos no governo", afirmou.

Segundo Litti, passam de 150 os pontos com caminhões parados no Rio Grande do Sul. "Não há bloqueios, mas essas correntes que entraram no movimento estão dando seus direcionamentos". (**Colaborou Marcos de Moura e Souza, de Belo Horizonte**)

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por João José Oliveira, Rafael Bitencourt e Lucas Marchesini | De São Paulo e Brasília

**Título:** Infraero tem 9 terminais sem combustível

A Infraero, estatal que administra 54 aeroportos no Brasil, informou no meio da tarde de ontem que havia nove terminais sem combustível: São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Maceió (AL), Aracaju (SE), Joinville (SC) e João Pessoa (PB).

Eles estão abertos e têm condições de receber pousos e decolagens. Mas o abastecimento está indisponível. Assim, as aeronaves que chegarem só poderão

decolar se tiverem combustível suficiente para a próxima etapa do voo, disse a Infraero.

A estatal disse que está em contato com órgãos públicos relacionados ao setor aéreo para garantir a chegada dos caminhões com combustível de aviação aos aeroportos administrados por ela.

Apesar de ainda faltar querosene de aviação em muitos aeroportos por conta da paralisação dos caminhoneiros, o secretário executivo do **Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix**, considera que as medidas adotadas pelas forças federais para garantir a chegada do combustível nos principais terminais de passageiros já surtem efeito.

"O caos aéreo nos principais centros está sendo desarmado", disse Félix ao **Valor**.

No caso específico de Brasília, o secretário ressaltou que empresas aéreas têm colaborado trazendo aeronaves vazias de passageiros, mas com a capacidade máxima de combustíveis para garantir minimamente a operação.

"Está sendo feita uma operação, que o Ministério da Defesa batizou de São Cristóvão, que é fazer funcionar os aeroportos hubs do Brasil. Se não começa a ter problema na malha aérea toda", disse o técnico do governo que participa das reuniões do comitê de crise no Palácio do Planalto.

Sobre a preocupação com o abastecimento de combustíveis, Félix disse que o foco está em destravar o escoamento em 11 grandes refinarias e 34 bases secundárias de armazenamentos, com grandes tanques, espalhados pelo país.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Marcelo Ribeiro, Rafael Bitencourt e Cristiano Zaia | De Brasília

**Título:** Greve e bloqueios continuam, mesmo após oferta do governo

Após anunciar cinco medidas que atendiam os principais pleitos dos caminhoneiros, o governo viu ontem o movimento prosseguir pelo oitavo dia. Em entrevistas de avaliação da greve, chegaram a celebrar uma redução do ímpeto do movimento, mas dados da Polícia Rodoviária Federal mostraram que os números de bloqueios de rodovias ainda são altos. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, passou a mencionar a infiltração política no movimento, depois detalhada mais objetivamente pelo presidente da Abcam, entidade de representação dos caminhoneiros, José da Fonseca Lopes, que disse haver pressão política para impedir o fim da greve.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, citada pelo ministro Eliseu Padilha, de um total de 1,2 mil bloqueios ao longo da semana, já foram liberados 728, o equivalente a 56%. Há, ainda, porém 557 bloqueios espalhados pelo país. "Nossa preocupação maior é com o abastecimento. O compromisso é normalizar isso", disse, enfatizando que a volta da circulação de mercadorias é um processo lento.

Padilha disse que os órgãos de inteligência do governo já identificaram "muitas infiltrações" de pessoas que não são caminhoneiros no movimento. Segundo ele, há "interesse político" de manter as paralisações. "Vamos separar quem está infiltrado dos caminhoneiros para que a categoria possa voltar a trabalhar. O abastecimento não pode correr risco", disse.

O número apresentado por Padilha por volta de meio dia, que é atualizado a cada 2 horas pela Polícia, piorou ao longo do dia, devido à maior concentração de grevistas e manifestantes na parte da tarde. O total de pontos de concentração com manifestantes, não só caminhoneiros, por rodovias federais do país, aumentou ao longo dia e chegou a 594, segundo a PRF. O ministro, general Joaquim Luna e Silva, negou, em entrevista para fazer um balanço da atuação dos militares, que a força-tarefa não tenha avançado. Ele não quis, porém, dar uma previsão para o término das paralisações nas estradas do país. "Seria irresponsabilidade dar algum prazo neste momento, o que posso dizer é que o decreto prevendo a Garantia de Lei e Ordem só vai até 4 de junho".

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, destacou que "as coisas precisam de um tempo para se amoldarem às decisões que já foram tomadas pelo governo". "É um excelente acordo para os senhores caminhoneiros, que foi obtido também pelo apoio da sociedade ao movimento", declarou.

O ministro chefe do Gabinete de Segurança Institucional, Sergio Etchegoyen, afirmou que não tem havido relatos das forças policiais de casos de violência nas desobstruções de estradas: "Não temos um episódio a lamentar do uso excessivo da violência, salvo em alguns momentos em que aproveitadores têm tentando incitar".

Foi um dia de reuniões em Brasília. À noite, depois de participarem de avaliação no Palácio do Planalto, o ministro Raul Jungman (Segurança Pública), e o diretor geral da Polícia Federal, Rogério Galoro, foram ao gabinete do ministro Alexandre de Moraes (STF) para falar sobre a ADPF (Arguição de descumprimento de preceito fundamental), que deve ser votada hoje em plenário, com liminar já concedida por Moraes à Advocacia Geral da União.

No Congresso, a votação das Medidas Provisórias incluídas no acordo com os representantes dos caminhoneiros começaram a tramitar e, depois de reunião

com líderes do governo e da oposição, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, comprometeu-se a levar ao presidente Michel Temer a preocupação dos parlamentares em conseguir uma resposta institucional à greve. Segundo defenderam, o discurso dos três poderes deveria ser em defesa da democracia, para se contraporem ao discurso de manifestantes a favor da derrubada do governo e de uma intervenção militar.

"Estão utilizando movimento contra a alta carga tributária para ter pauta política com fundo de intervenção militar", criticou o líder do PPS na Câmara, deputado Alex Manente (SP). "Vamos reafirmar a posição de acreditar na democracia", disse. **(Colaboraram Murillo Camarotto e Raphael Di Cunto)**

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Murillo Camarotto e Marcelo Ribeiro | De Brasília

**Título:** Abcam e Planalto apuram infiltração de militantes

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, disse ontem que a ação de militantes políticos está atrapalhando o fim da greve da categoria. De acordo com ele, pelo menos 30% dos caminhoneiros ainda estavam mobilizados, o que nas suas contas representava algo em torno de 250 mil veículos.

Autoproclamado principal representante dos caminhoneiros, Lopes disse que o acordo feito com o governo atende aos anseios da categoria, que deveria voltar ao trabalho. Afirmou, no entanto, que dirigentes partidários e defensores de uma intervenção militar estariam ameaçando os caminhoneiros que querem encerrar a greve.

"Quem quer derrubar o governo não vai usar o nome dos caminhoneiros", afirmou. Segundo Lopes, há condições para que a desmobilização seja concluída hoje, desde que cessem as ações para impedir que os caminhoneiros retomem as atividades. "O pessoal quer voltar a trabalhar, mas há medo", disse.

Lopes mencionou alguns locais onde a desmobilização está sendo dificultada, como no entorno das montadoras do ABC paulista e das distribuidoras de combustíveis BR, Shell e Ipiranga, na Zona Sul de São Paulo. No porto de Santos, segundo ele, a situação já foi normalizada.

O presidente da Abcam afirmou que está ainda levantando os nomes dos militantes que estão ameaçando os caminhoneiros e que irá denunciar todos no momento certo. Ele preferiu não adiantar nomes, mas disse que alguns são presidentes de diretórios municipais de partidos.

Apesar de não relatarem ameaças, caminhoneiros autônomos confirmaram a presença maciça de interventionistas nas estradas.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou ontem que os órgãos de inteligência do governo federal identificaram "muitas infiltrações" de pessoas que não são caminhoneiros no movimento. "Pessoas se infiltraram no movimento dos caminhoneiros, com finalidade política para tentar impedir que a mobilização seja levantada. Nossa serviço de inteligência está cuidando desse assunto", informou o ministro.

"A PRF (Polícia Rodoviária Federal) conhece as estradas onde trabalha, conhece quem é líder dos caminhoneiros e sabe quem se infiltrou. Estão mapeando, mas não querem cometer injustiças. Vamos separar quem se infiltrou nos caminhoneiros para que a categoria possa voltar a trabalhar. O abastecimento não pode correr risco", disse Padilha.

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Brasil**

**Autor: Por Fabio Graner e Lucas Marchesini | De Brasília**

**Título: Petrobras compensará fim do ajuste diário**

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, informou ontem que a volatilidade de preços será repassada pela Petrobras aos consumidores após os primeiros 60 dias de vigência e depois em bases mensais. Em entrevista coletiva na qual explicou o programa do governo para reduzir o preço do diesel, o ministro explicou que o subsídio de R\$ 0,30 que será pago à Petrobras para garantir a redução de preços não cobre a mudança de política de reajuste diário da empresa. Eventuais perdas na nova política serão compensadas por meio de aumento nos preços cobrados pela empresa. "Volatilidade dentro do mês será repassada para o mês seguinte".

Para evitar riscos concorrenenciais para a empresa por conta dessa mudança na política, Guardia anunciou que será estabelecido um imposto de importação a ser acionado nos momentos em que o preço de mercado estiver abaixo do valor praticado pela empresa, o que colocaria o risco de perda de mercado para os importados.

Guardia reiterou a explicação de que a redução total de preços de R\$ 0,46 prometida pelo governo será feita com duas pernas. Uma delas é pela redução de impostos, sendo a Cide, atualmente de R\$ 0,05, zerada e o PIS/Cofins diminuído em R\$ 0,11. O impacto dessa desoneração tributária de R\$ 0,16 foi estimado em R\$ 4 bilhões por Guardia e, segundo ele, será compensado pela

reoneração da folha de pagamentos e por outras medidas de elevação de impostos ou redução de incentivos tributários.

Ele deixou claro que a perna tributária do programa depende da reoneração da folha, ainda que ela não seja suficiente para compensar o impacto. "Essa compensação pressupõe a aprovação do projeto da reoneração. Ela é condição necessária, mas não suficiente, para fazer redução de 16 centavos. Além da reoneração, outras medidas virão e oportunamente vamos falar".

De acordo com ele, as novas medidas serão anunciadas assim que a reoneração for aprovada. Por questões estratégicas, Guardia evitou dizer em quais tributos pretende mexer para fazer essa compensação, embora naturalmente lembre-se de alternativas que podem ser feitas por decreto, como IOF, mas também outras alternativas, como o Reintegra.

A outra parte do programa é a subvenção de R\$ 0,30 que será paga pelo Tesouro Nacional diretamente à Petrobras. Guardia explicou que o valor é o desconto máximo garantido pelo governo e se os preços ficarem acima da referência da Petrobras, os valores serão repassados aos consumidores. Caso os valores fiquem abaixo da referência, essa subvenção poderá ser menor que 0,30, o que reduziria o custo total do subsídio, estimado em R\$ 9,5 bilhões. "Se o preço despencar, não faz sentido subsidiar."

Para arcar com essa despesa nova, o governo vai cortar gastos de R\$ 3,8 bilhões e consumir toda a sobra que tem para cumprir a meta de déficit de R\$ 159 bilhões neste ano. Cerca de R\$ 1,6 bilhão virão de recursos antes destinados para capitalização de empresas. As outras dotações orçamentárias a serem cortadas ainda estavam sendo definidas, segundo Guardia.

Ele tentou passar uma mensagem de que o governo está "resolvendo um problema difícil com corte de despesas e não aumento de impostos", após ler notícia que falava sobre a necessidade de compensar a perda de arrecadação a partir da cobrança de outros tributos. "A carga tributária não muda. Não posso reduzir imposto para um tipo de consumidor sem que alguém pague a conta. Haverá aumento para alguém? Sim."

O ministro tentou mostrar otimismo com o anúncio do governo de que o programa levará à redução de R\$ 0,46 no preço da bomba. Ao ser questionado sobre o fato de que o mercado é livre, ele mencionou órgãos de controle como Procon (Defesa do Consumidor) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). "O Cade e o Procon têm que atuar para fazer chegar na ponta, não pode alguém se apropriar no caminho", disse.

Ele também cobrou uma colaboração dos Estados, que nesta terça vão decidir, em reunião do Confaz, se autorizam uma mudança na periodicidade de atualização de suas tabelas de referência para cálculo do ICMS sobre os combustíveis.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Fabio Graner | Brasília

**Título:** Custo do programa é alto e gera riscos para o cumprimento da meta fiscal

O tamanho do programa de subsídios ao diesel é por si só uma mostra da gravidade da crise gerada pela paralisação dos caminhoneiros. Ao aceitar reduzir em R\$ 0,46 o litro do diesel, combinando um congelamento de 60 dias com um desconto que vai durar até o fim deste ano, o governo vai gastar diretamente do orçamento um total de R\$ 9,5 bilhões e ainda vai reduzir em R\$ 4 bilhões sua arrecadação tributária.

Não é todo dia que se lança um programa emergencial de R\$ 13,5 bilhões (ainda que parte, R\$ 4 bilhões, seja compensada). Para se ter uma ideia, o volume é R\$ 5 bilhões maior que todo o investimento federal feito no primeiro trimestre do ano. Ao adotá-lo, evidencia que acreditava que o custo de não ceder seria bem maior do que isso, algo que já vinha sendo comentado nos bastidores de Brasília com grande preocupação.

Com um governo sem força política e completamente refém do Congresso, a situação começou a desandar quando o presidente da Câmara, deputado Rodrigo Maia (DEM-RJ), patrocinou a inacreditável proposta de zerar o PIS/Cofins, alimentando o movimento de paralisação e deixando a equipe econômica com poucas opções.

Se foi derrotada e forçada a fazer algo que não queria e que reduziu fortemente a margem de manobra fiscal para este ano, por outro lado a equipe econômica ao menos conseguiu salvar um pouco de seu discurso, ao explicitar o subsídio que será dado, compensar com alta de impostos, forçar cortes em outras áreas e preservar pelo menos em parte a rentabilidade da Petrobras. Não à toa, desde domingo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, repetiu sempre que pode que está fazendo tudo de forma transparente.

A questão agora é saber se o governo realmente vai conseguir, com sua proposta, normalizar o país de um lado e, de outro, convencer os investidores de que, a despeito da evidente deterioração fiscal que o programa impõe e os riscos para o cumprimento da meta do ano, ainda tem controle de suas contas e não deixará de cumprir o objetivo de entregar um déficit de R\$ 159 bilhões.

Um desafio não desprezível dado que há outros riscos fiscais para lidar e a reserva já foi consumida. Quanto mais rápido o governo atingir esses dois objetivos, melhor para a economia, cujo ritmo de expansão está cada vez mais sob dúvida. O histórico recente, contudo, não autoriza otimismo.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Daniel Rittner | De Brasília

**Título:** Estados apontam perda de R\$ 700 mi com fim da Cide e pedem alternativas

Os secretários de transportes e logística de 26 Estados e do Distrito Federal manifestaram ontem "grande preocupação" com o fim da Cide sobre o óleo diesel e alertaram que a medida reduzirá em mais de R\$ 700 milhões os investimentos nas obras de manutenção das rodovias estaduais.

"A medida anunciada pelo presidente Michel Temer para conter a greve dos caminhoneiros, que já passa de uma semana, poderá reduzir drasticamente os investimentos em obras nas rodovias brasileiras, e ocasionará outros impactos negativos ao desenvolvimento do país nos próximos anos", afirma manifesto do Conselho Nacional dos Secretários de Transportes (Consetrans).

De acordo com a entidade, o repasse da cobrança de parte da Cide aos Estados representaria uma transferência de R\$ 1,4 bilhão neste ano. Os municípios deveriam receber R\$ 450 milhões em 2018. Em ambos os casos, o uso exclusivo dos recursos é em obras no setor de transportes.

Nas estimativas do conselho, a extinção da Cide sobre o óleo diesel diminuiria os repasses em R\$ 722 milhões e poderia levar à paralisação de serviços de manutenção das estradas. O impacto da eliminação do tributo é de R\$ 0,05 por litro do combustível e foi definido como "irrisório" no ofício enviado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

"Por isso, estamos pedindo apoio para buscar outra alternativa junto ao governo federal para a redução do diesel que não afete esta área, tão carente de políticas de investimento no país, que é a infraestrutura de transportes", disse o secretário de infraestrutura e logística do Mato Grosso, Marcelo Duarte Monteiro, que coordena o conselho.

Os Estados que mais recebem dinheiro da Cide são São Paulo (previsão de R\$ 316 milhões em 2018), Minas Gerais (R\$ 198 milhões), Bahia (R\$ 118 milhões), Paraná (R\$ 115 milhões) e Rio Grande do Sul (R\$ 102 milhões).

Pelas regras em vigor, de cada R\$ 100 arrecadados com a Cide sobre combustíveis, a União fica com 71%. Outros 21,75% vão para os Estados e para o Distrito Federal. Aos municípios é repassada uma fatia de 7,25%. O rateio considera o contingente populacional e a posição ocupada dentro do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Em alguns orçamentos estaduais, como no caso do Rio de Janeiro, o dinheiro da Cide corresponde a praticamente todos os recursos reservados para obras de manutenção em sua malha viária.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Estevão Taiar | De São Paulo

**Título:** Crise deve fazer déficit primário encostar na meta

Depois de o governo federal anunciar as medidas fiscais de combate à crise dos combustíveis, instituições financeiras e consultorias começaram a revisar suas projeções para o déficit primário deste ano. A estimativa média de sete instituições financeiras e consultorias ouvidas pelo Valor Data aponta para um déficit primário de R\$ 145 bilhões neste ano. Mas, quando são excluídas duas consultorias que ainda não revisaram os seus cálculos, a projeção média sobe para R\$ 153 bilhões, apenas R\$ 6 bilhões abaixo da meta de R\$ 159 bilhões estabelecida pelo governo federal. As outras cinco instituições mudaram as suas estimativas recentemente. Além disso, outras três casas - MCM Consultores, Infinity Asset e Mongeral Aegon - não informaram as suas estimativas, mas estão aguardando mais detalhes sobre as propostas do governo para rever seus números.

O Banco Votorantim foi um dos que revisaram a projeção para o déficit, de R\$ 150 bilhões para R\$ 155 bilhões em 2018. Para Carlos Eduardo Gonçales Lopes, economista da instituição financeira, o impacto líquido de R\$ 5 bilhões de custo das medidas anunciadas, calculado por ele, "ajuda a agravar uma situação financeira já delicada". O economista afirma que ainda é possível que o governo federal cumpra a meta neste ano, mas diz que uma eventual "decepção da atividade" pode agravar esse quadro. A estimativa do Votorantim é de uma expansão de 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2018, acima da mediana de 2,37% do mercado divulgada ontem no Boletim Focus, do Banco Central.

O Itaú Unibanco também revisou a estimativa de déficit primário para este ano, de algo entre R\$ 140 bilhões e R\$ 145 bilhões para um número "mais próximo de R\$ 150 bilhões". Em relatório, os economistas da instituição lembram que o saldo líquido negativo das medidas anunciadas sobre as contas públicas será de R\$ 5,7 bilhões até o fim de 2018. Isso porque, de acordo com o governo federal,

essas medidas, com custo estimado em R\$ 13,5 bilhões, serão parcialmente compensadas pela reoneração da folha de pagamento (com arrecadação estimada em R\$ 4 bilhões) de alguns setores e pelo corte de outros R\$ 3,8 bilhões em despesas discricionárias.

Segundo a equipe econômica do banco, o custo anual de manter o corte de R\$ 0,46 do preço do litro do diesel será de R\$ 23 bilhões, ou 0,4% do PIB. Os cálculos partem do pressuposto que as medidas continuarão em vigor e que os preços do petróleo e o câmbio permanecerão estáveis.

"Nós também chamamos a atenção para o fato de que eliminar essas medidas não é algo simples, uma vez que elas sejam implantadas", afirmam os economistas, que destacam que esses custos crescerão no próximo ano se o real se desvalorizar ou o preço do petróleo subir.

Também na área fiscal, o Tesouro Nacional divulga hoje o resultado primário registrado em abril pelo governo central (formado pelo próprio Tesouro, Banco Central e Previdência). A estimativa média de 12 consultorias e instituições financeiras ouvidas pelo Valor Data aponta para um pequeno superávit, de R\$ 4,5 bilhões. Para o acumulado de 12 meses, os economistas calculam em média um déficit de R\$ 121,4 bilhões. Em março, o governo central registrou déficit de R\$ 24,8 bilhões. No acumulado de 12 meses, o resultado negativo ficou em R\$ 117,6 bilhões.

Amanhã, é a vez de o Banco Central divulgar o resultado do setor público consolidado, que leva em conta também Estados e municípios. A previsão média é de um superávit de R\$ 4,9 bilhões, com déficit de R\$ 117 bilhões no acumulado de 12 meses. Em março, o setor público teve déficit de R\$ 25,13 bilhões, bem acima do esperado. A meta para este ano é de R\$ 161,3 bilhões.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Fabio Graner e Eduardo Campos | De Brasília

**Título:** Arrecadação cresce 7,8% reais, e tem 6ª alta seguida

A arrecadação federal de impostos e contribuições teve em abril mais um mês de forte desempenho. De acordo com os dados da Receita Federal divulgados ontem, R\$ 130,81 bilhões entraram nos cofres federais no mês passado, o maior valor para o mês desde 2014. Foi o sexto mês seguido de crescimento. Atualizando-se pela inflação, a alta foi de 7,83% ante o mesmo mês do ano passado.

Além do bom desempenho da parcela administrada pela Receita Federal, que teve elevação real de 5,89%, a arrecadação de outros órgãos federais foi de R\$ 8,42 bilhões no mês passado, com aumento real de 46,92% na comparação com igual mês de 2017. Os resultados captam um período de elevação do preço do petróleo e da taxa de câmbio.

No acumulado do ano, a arrecadação chegou a R\$ 497,21 bilhões em valores correntes, com alta real de 8,27% e também com resultado favorável na parcela relativa aos royalties do petróleo, que subiram 34,9% acima da inflação nos quatro primeiros meses do ano.

Mesmo quando retirados efeitos não recorrentes, como a arrecadação de R\$ 11,29 bilhões no ano, e mudanças de legislação, como a alta no PIS/Cofins de combustíveis em meados de 2017, que fez a receita do tributo mais que dobrar e atingir R\$ 9,71 bilhões, a arrecadação mostra força com alta real de 4,1% no ano.

O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias, evitou se comprometer em dizer que este ritmo da arrecadação, descontados esses efeitos, veio para ficar. Mas ele ressaltou que a expansão no indicador reflete a melhora gradual da economia e as ações de fiscalização da Receita.

Malaquias destacou o crescimento da produção industrial e das vendas no varejo e o aumento do valor das importações em dólares para explicar o desempenho da arrecadação. Chamou atenção ainda para o recolhimento do IRPJ/CSLL por estimativa mensal, que subiu 20,6% em abril ante igual mês. Esse recolhimento está disseminado entre setores, também refletindo, na visão dele, a melhora da atividade.

Com o tema dos combustíveis em voga por conta da greve dos caminhoneiros, os dados da Receita mostram crescimento na arrecadação do setor de combustíveis, de 57,8% entre janeiro e abril deste ano. O setor todo recolheu R\$ 22,12 bilhões no primeiro quadrimestre, contra R\$ 14,017 bilhões um ano antes, refletindo principalmente a elevação do PIS/Cofins em julho de 2017.

As desonerações tributárias somaram R\$ 6,86 bilhões em abril, número praticamente estável em comparação com igual mês do ano passado, em valores nominais. No acumulado do ano, as renúncias de tributos somaram R\$ 27,58 bilhões, também praticamente estável ante janeiro a abril de 2017.

**VEÍCULO:** Valor Econômico**Seção:** Brasil**Autor:** Por Sergio Lamucci, Thais Carrança e Hugo Passarelli | De São Paulo**Título:** Situação institucional é grave e preocupa analistas

A crise provocada pela greve dos caminhoneiros tem graves implicações políticas, econômicas e institucionais para o país, segundo analistas. A fraqueza do atual governo, empenhado apenas em sobreviver até o fim do mandato, levou a concessões que fragilizam ainda mais as contas públicas num momento fiscal já delicado, abrindo precedentes para outros setores pedirem favores que implicam redução de tributos ou aumento de subsídios. O quadro também tende a favorecer o radicalismo, num ambiente de deterioração política.

O presidente do Insper, Marcos Lisboa, vê com grande preocupação a crise causada pela greve dos caminhoneiros, criticando as concessões feitas pelo governo para tentar encerrar as paralisações. Além da redução de impostos para beneficiar o setor, a atual administração "resgatou inacreditavelmente práticas de cartéis que o Brasil havia superado há muito tempo", diz ele, referindo-se à tabela de preço mínimo para fretes e à garantia aos caminhoneiros autônomos de 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

"Isso é um retrocesso institucional de 20 anos", afirma Lisboa. "Dessa vez o governo realmente conseguiu voltar 20 anos em dois." Para ele, "é a volta do velho regime cartorial de setores privados dos anos 80 que, vamos combinar, não foram de boa memória".

Ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Lisboa diz que um "oportunismo sem precedentes" está levando o país à crise. "Não é possível nós sermos tão reféns do oportunismo. Parece que essa virou infelizmente a marca dos grupos organizados no Brasil."

Isso ocorre num cenário de um governo cada vez mais fraco, de acordo com Lisboa. Para ele, a atual administração não apenas "se diminui na política", mas "também tem revelado uma incompetência técnica imensa", ao aceitar acordos como o anunciado no domingo, para tentar encerrar a greve.

"Esse acordo é um retrocesso inacreditável para o país. Que história é essa de cartel organizado pelo governo?", questiona Lisboa. "Quer dizer que agora vai ficar mais caro o transporte de alimentos, vai subir o preço da batata, o preço de alimentos básicos, porque há um cartel coordenado pelo governo para ter um preço que garanta a margem de lucro dos caminhoneiros e reserva de

mercado sem licitação?" Para ele, abriu-se um "precedente gravíssimo" com essas concessões.

Relatório da A.C. Pastore & Associados, consultoria do ex-presidente do Banco Central (BC) Affonso Celso Pastore, destaca "as graves repercussões sobre a economia e a política" da crise dos caminhoneiros, que ocorre num momento de mudança do cenário internacional, com a valorização do dólar levando à depreciação das moedas dos emergentes e criando incertezas quanto ao futuro". Ele lembra que os preços do petróleo bateram em US\$ 80 o barril, subindo 20% em pouco mais de dois meses, o que, aliado à depreciação do real, levou o preço do petróleo medido em reais ao nível mais alto desde o estabelecimento da moeda".

Segundo Pastore, os analistas que olhavam apenas para a inflação não viam nenhum problema aí, uma vez que a fraqueza da economia reduz o repasse dessa elevação para os índices de preços. "Mas esse fato tem uma contrapartida: a incapacidade dos transportadores de carga e dos postos de combustíveis repassarem os aumentos de custos para preços estreita fortemente suas margens", observa o relatório da consultoria de Pastore.

No caso de "países com governos racionais e o devido poder político", choques dessa ordem de magnitude têm seus efeitos suavizados através de correções graduais, diz o texto. "Contudo, o atual governo tem apenas uma preocupação - defender-se das acusações de corrupção -, usando a força política ainda remanescente para manter-se no cargo", observa Pastore. "As consequências são graves, indo desde forte desaceleração da atividade econômica até a criação de um clima político extremamente desfavorável às eleições que se aproximam."

A análise de Pastore lembra que o país já vivia uma desaceleração do crescimento, ressaltando que o "quadro altamente desfavorável levará no mínimo a uma desaceleração ainda maior, com consequências profundamente nefastas para a população e os investidores."

E o impacto da paralisação dos caminhoneiros sobre a economia neste trimestre pode ser significativa, na visão de alguns analistas. "Os efeitos [da greve], em princípio, levam a uma piora expressiva da atividade esperada para o segundo trimestre", diz o economista-chefe do Banco Fator, José Francisco de Lima Gonçalves.

Segundo ele, mesmo que as paradas da indústria e dos serviços sejam logo normalizadas, o nível de retomada com o eventual fim da paralisação é incerto. "Depois que acabar a causa [de incerteza], vai demorar um tempo para as famílias, indústrias e empresas retomarem o nível de confiança. E não sei se

volta ao nível anterior", afirma Gonçalves. Na semana passada, o Fator revisou para baixo a projeção para o crescimento em 2018 de 2,5% para 1,8%.

Para o cientista político e professor do Insper Carlos Melo, a crise atual é um momento mais delicado para o país do que o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff (PT) em 2016 e do que a instabilidade provocada pela delação dos executivos da JBS em maio do ano passado.

Segundo Melo, a diferença entre os dois turbilhões anteriores e o atual é que, nas duas situações anteriores, a saída para o impasse era civil, ao passo que agora setores crescentes da sociedade passam a clamar por uma solução militar. "Ainda é minoritário, mas, à medida que se migre para um ambiente de desordem, de caos, de ausência de poder, de ausência de governo, estamos tangenciando um perigo que, na história do Brasil, não pode ser negligenciado", avalia ele.

Melo diz que o país vem de um processo de piora do ambiente político desde 2013. "A população sente que os políticos não a representam mais, ou representam muito mal. Em paralelo a isso tudo, há a questão da corrupção", nota ele. "Então há uma enorme crise de credibilidade do governo e do sistema político de uma forma geral. Os principais partidos estão em crise, fragmentados internamente. Então há um problema muito sério."

Para Lisboa, a situação está "caminhando a passos largos para transformar a crise que começou em 2013, 2014, num preâmbulo moderado" do que pode ocorrer com o país. "Nós estamos assistindo as consequências de ter interrompido uma agenda de ajuste fiscal." Lisboa também afirma que o clima de incerteza tem consequências sobre a atividade. "Como você vai investir num país como esse? Não sabe qual é a estrutura tributária daqui a seis meses."

Na visão do economista, a estrutura de gastos e a estrutura tributária do governo "não são sustentáveis". Se continuar como está, a dívida sai do controle, afirma o presidente do Insper. "Se [a dívida] sair de controle, os juros de mercado saem de controle", diz Lisboa. "Seria o pior quadro, de uma economia estagnada, com desemprego, inflação alta e juros de mercado altos porque a dívida do governo é insustentável. Isso gera mais desvalorização do câmbio, o que agrava ainda mais a pobreza do país."

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Andre Ramalho e Marcos de Moura | Do Rio e de Belo Horizonte

**Título:** Em carta, Petrobras faz apelo contra paralisação planejada por petroleiros

O comando da Petrobras enviou ontem uma carta pedindo apoio de sua força de trabalho, em meio à ameaça de paralisação dos petroleiros. Os sindicatos fazem pressão e pretendem iniciar amanhã uma greve de advertência de 72 horas para pedir mudanças também na política de preços da gasolina e do botijão de gás.

No domingo à noite, numa tentativa de chegar a um acordo com os caminhoneiros, o governo já havia se comprometido a tornar os reajustes do diesel mensais, e não mais diários. Na mensagem enviada aos trabalhadores, a diretoria da Petrobras informou que tem adotado uma "atitude construtiva" na solução do problema de desabastecimento do país e que a empresa está disposta a novas contribuições, desde que sem prejuízos à companhia. O comando da petroleira disse, no entanto, que paralisações e pressões pela redução dos preços dos combustíveis não ajudarão nem a petroleira, em sua estratégia de reestruturação, nem a normalização do abastecimento ao mercado nacional.

Entre os distribuidores de combustível, o receio é de amargar prejuízo em razão da queda de R\$ 0,46 no preço do diesel. "Todas as distribuidoras que estão estocadas vão perder dinheiro", disse uma fonte do setor ontem ao **Valor**.

As distribuidoras se comprometem a repassar para os postos a redução do preço, mas possivelmente não exatamente os R\$ 0,46. Isso porque as distribuidoras precisam adicionar uma proporção de biodiesel ao diesel. E como o preço desse biodiesel não foi reduzido, a tendência é que a redução do diesel na bomba nos próximos dias seja um pouco menor do que a redução anunciada pelo governo federal, disse a fonte.

As perdas entre distribuidores de combustível já eram previstas quando, na semana passada, a Petrobras se comprometeu em reduzir em R\$ 0,10 o preço do litro do diesel por um período de 15 dias. Agora, com uma redução maior no preço das refinarias - e por 60 dias -, os reflexos serão maiores.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** **Brasil**

**Autor:** **Por André Guilherme Vieira | De São Paulo**

**Título:** **França tenta ganhar espaço ao buscar negociações com grevistas do Estado**

Candidato à reeleição com apenas 3% na pesquisa de intenção de voto divulgada ontem, o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), tomou à frente nas negociações com lideranças de caminhoneiros.

Ele passou a atuar como interlocutor da categoria com o governo federal. Tenta explorar o vácuo deixado pelo presidente Temer, que não conseguiu debelar a crise deflagrada desde que milhares de motoristas resolveram cruzar os braços, há 9 dias, por causa dos aumentos sucessivos no preço do diesel.

Em entrevista coletiva, convocada ontem à noite, no Palácio dos Bandeirantes, França disse que se reuniu com dois grupos de líderes de caminhoneiros - um deles supostamente com ascendência sobre autônomos também em outros Estados - e que eles reclamaram sobre a falta de clareza do governo federal com relação aos fretes. Esses líderes foram identificados pela OAB de São Paulo, que os colocou em contato com o governo estadual no sábado.

"Eles querem que esse frete anunciado pelo presidente [Michel Temer] esteja claro, número por número, quanto é o valor, por quilômetro, para cada uma das categorias", disse o governador.

Segundo o governador de São Paulo, os caminhoneiros pleiteiam ainda que o valor do diesel esteja fixado, Estado por Estado, em texto de Medida Provisória, além de receberem anistia para multas que foram aplicadas em razão da paralisação.

França afirmou que os líderes do movimento iriam levar as informações aos caminhoneiros por meio de mensagens pelo aplicativo WhatsApp e que, na hipótese de publicadas as medidas provisórias no Diário Oficial da União, as paralisações seriam desmobilizadas "em cerca de três horas" após a publicação.

Segundo o governador, a desmobilização "vai depender da capacidade que tem o presidente. Eu não consegui falar com o presidente, vou encerrar aqui com vocês e ligar pra ele", afirmou.

"Já é difícil confiar em políticos, ainda mais nessas circunstâncias", afirmou França, tentando justificar a dificuldade para firmar entendimento com os caminhoneiros.

Segundo o governador, ontem a Polícia Militar conseguiu desobstruir o acesso à refinaria de Paulínia e foram realizadas 70 escoltas de transporte de combustíveis durante todo o dia.

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Brasil**

**Autor: Por Cristian Klein | Do Rio**

**Título: Pesquisador considera movimento mais perigoso que protestos de 2013**

Mais profunda e mais perigosa que as manifestações de 2013. É assim que o fundador da empresa Ideia Big Data e pesquisador da Universidade George Washington, Maurício Moura, classifica a paralisação dos caminhoneiros, que causa desabastecimento em todo o país, nove dias depois de iniciada.

Um dos especialistas consultados pelo **Valor** para avaliar o significado e a extensão da greve, Moura afirma que o apoio à manifestação se reduziu em duas pesquisas que realizou com 2 mil entrevistados, entre sexta-feira e domingo, mas considera que o movimento é "muito sério" e tem "potencial explosivo". Em sua opinião, a capacidade de causar confusão e desorganização social - com os motoristas apenas cruzando os braços - se mostrou muito maior que os gigantescos atos de 2013 que terminavam em depredação e vandalismo. "Em 2013, o movimento era focalizado. Você conseguia viver às margens das manifestações. Agora é outro jogo, mais profundo, enraizado", diz.

Moura acha boa a comparação: enquanto 2013 o país viu eclodir um movimento mais adolescente, juvenil e inconsequente - "A maior prova é que não teve quase nenhum efeito na eleição de 2014" - a paralisação de caminhoneiros de 2018 é coisa de gente grande, de profissionais e com muitas consequências. A redução do preço do óleo diesel e o atendimento à extensa pauta de reivindicações, às custas de todos os contribuintes, levam ao risco de se incentivar manifestações semelhantes de outras categorias, como médicos, professores, policiais militares, rodoviários, portuários, num sem-fim de greves em busca de tratamento tributário diferente. "É igual à teoria dos jogos em economia. Se o outro pode, por que não posso?", compara.

Esse cenário de uma "revolução tributária", acrescenta, não se enxergava em 2013 e se agrava quando somado a governo enfraquecido, sem respaldo à direita ou à esquerda - "Isso é mais delicado que o impeachment", aponta -; quando a classe política está desconectada da população, que não encontra lideranças; e quando se discute abertamente, pela primeira vez, o favorecimento tributário a um setor da sociedade. "O brasileiro ainda não tem noção de que as pessoas não são tratadas de forma igual na tributação. Vão começar a prestar atenção. Por que o imposto do médico é diferente do advogado, e o do setor automotivo em relação ao agropecuário? Mesmo no Simples, são 16 páginas de casos específicos. O cidadão médio acha que o governo tem que subsidiar, mas isso é feito em detrimento do restante da sociedade", diz.

Nas duas pesquisas que Moura realizou, com margem de erro de 2,25 pontos percentuais, o saldo de apoio à greve se inverteu: na sexta-feira, 54% aprovavam e 46% desaprovavam; no domingo, a reprovação passou para 55% e a aprovação caiu para 45%. "Muita gente apoiava até faltar gasolina, o básico, a

não ter escola. As pessoas vão se cansando. Saber parar uma greve é uma arte", afirma.

Em contraste, levantamento feito pela agência de análise .MAP detectou que a greve dos caminhoneiros manteve a mobilização nas redes sociais, durante o fim de semana, com aumento do apoio e da repercussão - apesar da tentativa do governo em aplacar o movimento. A participação do assunto nas redes sociais subiu de 79%, na sexta-feira, quando o governo anunciou que poderia usar as forças federais, para 91% nesta segunda-feira, até as 14h30. O apoio saltou de 67% para 79%. O levantamento analisou 227,6 milhões de manifestações no Twitter e 107,5 milhões no Facebook, durante o período.

Segundo a .MAP, isoladamente, a greve monopoliza 41% do conjunto das manifestações, mas atrai também a crítica ao aumento dos combustíveis, o peso dos impostos e aos governos Temer e Dilma. Chega até a pedidos de intervenção militar. Candidatos à Presidência da República foram instados a se posicionar. Jair Bolsonaro (PSL) tentou surfar no movimento ao apoiá-lo. Geraldo Alckmin (PSDB) usou a "linguagem tucana". "Ao mesmo tempo em que concorda em parte com os grevistas, apontando 11 reajustes seguidos, é contra a sociedade ficar refém do movimento", aponta a agência. O perfil de Lula compara os preços de combustível no governo petista aos atuais. A representação dos candidatos na greve e no conjunto dos temas que ela atrai, no entanto, é modesta: apenas 3%.

"As manifestações de apoio à greve, ainda que com o desabastecimento e transtornos, refletem também uma insatisfação generalizada da sociedade em relação às perspectivas do país e contra a corrupção", afirma Marilia Stabile, diretora geral da .MAP. "A participação dos internautas na greve chegou a 91%. Supera o auge do apoio à Lava-Jato, com 55% do total (dezembro de 2016), e do impeachment da ex-presidente Dilma, com 74% (em agosto de 2016). Preocupa por ser difusa e emotiva. Sem objetivo definido, e, portanto, pode estar vulnerável à manipulação de discurso político", diz Marilia.

Para Fábio Malini, especialista em redes sociais da Universidade Federal do Espírito Santo, a greve dos caminhoneiros tem uma extensão menos ruidosa do que os atos de 2013. Ele analisou 3 milhões de publicações feitas sobre o assunto durante sete dias no Twitter. A população, diz, se sensibilizou com a causa, mas sem tanta aderência e envolvimento emocional, medido pelo volume médio de tuítes por usuário, o que, em geral, indica disposição de ir para a rua e se juntar ao movimento.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico****Seção:** Brasil**Autor:** Por Dorva Rezende, Marcos de Moura e Souza e Marli Olmos | De Florianópolis, Belo Horizonte e São Paulo**Título:** Causa de caminhoneiros teve simpatia de transportadoras

Uma das questões mais polêmicas ligadas à paralisação dos caminhoneiros, que chegou ontem ao oitavo dia, ainda não foi respondida: a participação das empresas, em um possível locaute. Cenas de empresários dando apoio ao movimento, fartamente divulgadas em redes sociais e televisão, perderam força depois que eles voltaram a se manifestar de forma mais amena ou contraditória. O governo promete uma apuração rigorosa que pode, de fato, descobrir um verdadeiro locaute ou uma silenciosa conivência de empresários para que trabalhadores tomassem a frente em protestos contra questões que também os incomodam.

O episódio mais pitoresco foi o de Emílio Dalçoquio Neto, filmado sobre um carro de som recomendando aos grevistas parar e colocar fogo caso algum veículo da Transportes Dalçoquio, fosse visto circulando. Um dos principais financiadores do grupo separatista "O Sul é o meu país" e bolsonarista de última hora, aos 52 anos de idade, Emilio começou a se afastar do comando da maior transportadora de combustíveis do país no início de 2015, quando a empresa, em dificuldades financeiras, com dívidas com a BR Distribuidora e outros 70 fornecedores, foi vendida à paulista Tomé Transportes. Um ano depois, os novos donos pediram a falência da companhia.

Em dezembro, uma decisão judicial devolveu o comando da empresa ao fundador, Augusto Dalçoquio Neto, pai de Emilio, de 76 anos. O plano de recuperação judicial homologado pela 3ª Vara Cível de Itajaí, prevê pagamento de R\$ 170 milhões em dívidas acumuladas, das quais R\$ 70 milhões são da Petrobras e R\$ 4 milhões são trabalhistas.

Outro personagem marcante nessa greve foi Vittorio Medioli, prefeito de Betim (PSH-MG) e dono da Sada, empresa que transporta todos os veículos da Fiat. Em vídeo gravado por ele no celular, o empresário diz que a paralisação "é a medida mais acertada dos últimos dez anos". "O governo tem que entender, se não entendem com as boas [negociações], tem que entender com uma paralisação como essa o que tem que ser feito". Quem assiste ao vídeo até o fim fica com a certeza de que o movimento contou com apoio de grandes empresários. Medioli termina com: "Parabéns, caminhoneiros, continuem. Estamos juntos."

Chamou também a atenção um vídeo da Federação das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Fetcesp). Divulgado no site da entidade, o filme mostra, passo a passo, o caos em que o país se transformaria se "os caminhões sumissem por cinco dias".

A similaridade do que mostra o filme com as cenas testemunhadas pela população provocou uma rápida divulgação do vídeo nos meios de comunicação. Em nota divulgada à imprensa, o presidente da Fetcesp, Flavio Benatti, disse que a intenção "clara" do vídeo é a "conscientização da população sobre a importância do transporte rodoviário de cargas".

Os fatos estimularam o governo a tentar pressionar os empresários para desmobilizar a paralisação. Ontem, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, afirmou que a Polícia Federal havia instaurado 48 inquéritos em vários Estados para apurar suposta prática de locaute, mas que eventuais prisões ainda dependiam de autorização judicial. E o vídeo da Fetcesp foi parar no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que anunciou ver "indícios de ação premeditada".

O tom das declarações dos empresários foi, no entanto, amenizado depois da forte repercussão das primeiras manifestações, principalmente nas redes sociais. "Eu falei como um cidadão que entende perfeitamente essas pessoas", disse Medioli, na sexta-feira, em entrevista à emissora de rádio "Super Notícia", que pertence ao seu grupo empresarial. No fim de semana, a Fetcesp lançou um novo vídeo institucional. Mais moderado, o filme mostra diálogos entre personagens em formato de frutas e legumes e destaca a importância do transporte rodoviário para o escoamento dos produtos agrícolas.

Em Minas Gerais, empresas afirmam que orientaram seus motoristas a não rodar pelas estradas por receio de que fiquem parados nos protestos. Se eles já estiverem em pontos de piquete, a posição das companhias é que obedeçam aos manifestantes. "A orientação é sempre não enfrentar. Não furar uma paralisação. Essa orientação ocorre por parte das empresas", disse ao **Valor** o empresário e diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais, Ulisses Martins. Para ele, muitas empresas avaliam que não vale a pena colocar os veículos nas estradas. "Para que se certamente não vão deixá-los passar? Há uma distância gigantesca entre não mandar meu motorista para a estrada e a prática de locaute", afirma Martins. Por meio de sua assessoria, a direção da transportadora Transpes informou: "Não conseguimos passar nas barreiras, os manifestantes ameaçaram nossos motoristas e assim nossa recomendação foi zelar pela sua segurança, aderindo a paralisação".

Fatos contraditórios também marcaram as suspeitas de envolvimento das empresas. O diretor-executivo da Confederação Nacional dos Transportes

(CNT), Bruno Batista, afirmou ao **Valor** que a entidade não havia enviado nenhum representante para a segunda reunião entre governo federal e caminhoneiros, na semana passada. Mas um de seus vice-presidentes, José da Fonseca Lopes, esteve na reunião representando a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), presidida por ele.

Na entrevista ao **Valor**, Batista afirmou também que as empresas do setor não estavam apoando oficialmente a paralisação, embora houvesse conversas nos bastidores para que isso se concretizasse. Já no comunicado do dia seguinte a CNT divulgou nota afirmando que não participava, incentivava ou apoiava a paralisação.

No sábado, Emilio Dalcoquio foi intimado a prestar declarações na sede da Polícia Federal de Itajaí. No dia seguinte, a empresa divulgou nota dizendo que as posições do filho do dono e ex-diretor operacional foram "força de expressão, no calor do momento em que o país vive" e que são de "cunho único e exclusivamente pessoal". Procurado pelo **Valor**, Emilio disse que no depoimento à Polícia Federal, que durou cinco minutos, "tudo foi esclarecido" e o que ele tem a dizer está publicado em seus vídeos e em seu perfil nas redes sociais.

Talvez um pouco da exposição de Emilio por meio de vídeos tenha a ver com uma antiga inclinação pelo cinema. Figura folclórica de Itajaí, no fim dos anos 80 ele era tido como um playboy que gostava de circular pela cidade em carrões. Na época, escreveu, dirigiu e protagonizou um filme. Em "Conexão Paraguai - A Fronteira da Morte, ele interpreta um "heroico caminhoneiro sem nome" vítima de uma quadrilha de roubo de cargas. (**Colaborou Estevão Taiar, de São Paulo**)

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** **Brasil**

**Autor:** **Por Raphael Di Cunto e Fernando Exman | De Brasília**

**Título:** **Medidas provisórias podem caducar às vésperas da eleição**

As três medidas provisórias (MPs) enviadas pelo governo para acabar com a paralisação dos caminhoneiros, que ganhou apoio popular com o discurso contra a alta carga tributária e o preço dos combustíveis, podem perder a validade a dias do primeiro turno das eleições, em 7 de outubro. Editadas na noite de domingo, as propostas têm que ser aprovadas em 120 dias para não perderem a eficácia.

O prazo começou a contar já no domingo e acaba em 23 de setembro, se a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) não for votada até meados de junho, ou 6 de outubro, se houver recesso parlamentar. De qualquer forma, será um período

em que o Legislativo estará paralisado por conta das eleições. A queda das MPs, caso governo e parlamentares não se organizem para aprová-las a tempo, pode provocar turbulências no cenário eleitoral, virar novo foco de desgaste para os governistas e assunto dos debates.

O prazo para que isso ocorra é apertado. Para analisar as MPs é preciso primeiro a instalação de uma comissão mista, composta por deputados e senadores, que discutirá o assunto. O parecer aprovado precisa ser submetido aos plenários da Câmara e do Senado dentro do prazo. O próprio governo estima que só terá mais quatro a cinco semanas de atividade no Legislativo - que serão divididas com jogos da Copa do Mundo de futebol e com as festas juninas - antes do recesso e da paralisação por conta das campanhas eleitorais. Algumas pautas já saíram das prioridades devido à falta de tempo.

As MPs editadas pelo governo não interferem na nova política de preços para o diesel, reduzidas por decreto presidencial ou subsidiadas pelo governo com recursos do Orçamento, objeto de duas medidas provisórias que serão publicadas hoje. Mas terão impacto nas outras demandas dos caminhoneiros e provocam polêmica com setores que apoiaram as manifestações.

Uma das MPs, por exemplo, estabelece um valor mínimo para o frete de mercadorias, medida que, antes mesmo de anunciada, já provocou reações contrárias no agronegócio e na indústria, contrárias à medida, dizendo que isso afeta a livre negociação.

A proposta replica projeto já aprovado pela Câmara e em discussão no Senado, com apenas duas diferenças: o texto era mais vago sobre a punição - a MP diz que o infrator pagará o dobro do que era devido - e continha tabela prévia se o PL não fosse regulamentado a tempo. O governo definiu que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) decidirá os valores a cada seis meses e terá cinco dias para publicar a tabela. O próximo governo terá que assumir e, já no dia 20 de janeiro, publicar a nova tabela.

Para o líder do PCdoB na Câmara, deputado Orlando Silva (SP), é preciso avaliar o impacto em outros setores da economia e se há resistências às MPs. "O governo negociou de forma atabalhoadas e os protestos podem voltar mais fortes", disse.

As outras MPs destinam 30% da demanda da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para caminhoneiros autônomos e abrem disputa com as concessionárias de rodovias estaduais e municipais ao determinar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos dos caminhões que estiverem circulando vazios. Essa regra, desde o protesto dos caminhoneiros de 2015, vale para rodovias federais, mas, nas demais, cláusulas permitem a cobrança.

A MP não deixa claro como será a mudança na regra e nem quem pagará pela isenção aos caminhoneiros - entidades que representam as concessionárias já avisaram que isso poderá ser compensado com o aumento sobre os demais veículos. O texto diz apenas que os "órgãos competentes da União, Estados e municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais".

Segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), apenas o Paraná já determinou a aplicação da MP. Bahia, Mato Grosso, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo ainda não formalizaram nenhuma tratativa.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Fernando Lopes | De São Paulo

**Título:** Agronegócio defende a lei de oferta e demanda

As principais entidades que representam produtores rurais e agroindústrias do país estão se mobilizando para demover o governo de tabelar definitivamente os fretes rodoviários para o transporte de cargas pelas estradas brasileiras. MP estabelecendo regras e valores para esse tabelamento foi assinada ontem pelo presidente Michel Temer em uma tentativa de acelerar o fim da greve dos caminhoneiros.

Reunidos com a imprensa ontem em São Paulo, dirigentes de Sociedade Rural Brasileira (SRB), Associação Brasileira do Agronegócio (Abag) e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), além de Abiove (indústrias de óleos vegetais), Anec (exportadores de cereais), CeCafé (exportadores de café) e CitrusBR (exportadores de sucos cítricos) foram unâmines em afirmar que o tabelamento fere as leis de mercado e causará distorções que afetarão sobretudo pequenos produtores.

"É um modelo de intervenção muito complicado e que gera muita insegurança. Queremos ao menos ter a chance de discutir com o governo como isso vai funcionar na prática. São muitas cargas e muitos caminhões diferentes", afirmou André Nassar, presidente da Abiove. "Com a tabela, o governo está repassando ao setor produtivo ajustes que julga necessários no âmbito da negociações com os caminhoneiros".

"A adoção de um frete mínimo é mais complicado do que parece. Poderá aumentar a desvantagem competitiva que o Brasil já tem em relação a outros países exportadores na área de logística", disse Sérgio Mendes, diretor-geral da Anec.

"No segmento de café, tivemos muitas intervenções do governo no passado que não deram bons resultados. Sempre causaram distorções", disse Nelson Carvalhaes, presidente do CeCafé. Para Luiz Cornacchioni, diretor-executivo da Abag, "problemas estruturais não podem ser resolvidos por medidas conjunturais" e o país deveria aproveitar a chance para avançar em uma reforma tributária, como também defendeu Marcelo Vieira, presidente da SRB.

Os valores definidos pela MP para os fretes mínimos hoje estão abaixo dos praticados no mercado, o que poderia ser considerada uma boa notícia. Para carnes, por exemplo, foi definido um piso de R\$ 0,90 por eixo por quilômetro; para o suco de laranja, R\$ 0,70 - os caminhões que transportam cargas do agronegócio têm, em média, de oito e 12 eixos.

O problema, reforçaram os dirigentes, é a insegurança. "Em cadeias exportadoras como a nossa, o parâmetro para negociar frete é o preço na bolsa. Se não continuar assim, fatalmente haverá distorções", afirmou Ibiapaba Neto, diretor-executivo da CitrusBR. Outro ponto destacado por Nassar é que os preços mínimos para os fretes rodoviários poderão afetar também os ferroviários.

Nos tempos do governo de José Sarney, na segunda metade da década de 1980, esse tipo de tabelamento era comum. Tão comum como as negociações de ágios e deságios. Só que nessas negociações grandes agroindústrias e produtores maiores, bem como as transportadoras, têm mais poder de barganha, diferentemente de pequenos agricultores ou motoristas autônomos.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Fernando Torres | De São Paulo

**Título:** Na semana do protesto, preço do diesel subiu 5%

O preço médio do litro do diesel na bomba subiu para R\$ 3,788 na semana de 20 a 26 de maio (domingo a sábado), conforme dados coletados em 3,1 mil postos pesquisados pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) e divulgados ontem.

Na medição anterior, da semana encerrada no dia 19, o preço do diesel na bomba havia ficado em R\$ 3,595 por litro. A alta, portanto, foi de 5,4%.

O movimento de paralisação dos donos de caminhões começou no dia 21 de maio. A aferição da ANP, portanto, foi afetada não apenas pela alta do diesel na refinaria, que chegou a R\$ 2,33 por litro no dia 23 (antes de ser reduzido emergencialmente para R\$ 2,10 pela Petrobras), mas também pela escassez

provocada pela própria manifestação que deixou os postos sem combustível no fim de semana.

Da alta de quase R\$ 0,19 por litro, cerca de R\$ 0,05 se refere a aumento de margem dos revendedores na ponta.

Já o preço médio da gasolina vendida nos postos de combustíveis (que inclui a mistura com álcool anidro) subiu para R\$ 4,435 na semana de 20 a 26 de maio, segundo a ANP. O valor é 4% maior que os R\$ 4,284 na semana anterior. O etanol hidratado, usado diretamente no tanque, teve preço médio de R\$ 2,818 na última medição, com alta de 1,2%.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Brasil

**Autor:** Por Fabio Murakawa | De Brasília

**Título:** Senado dá regime de urgência à desoneração

O Senado aprovou ontem requerimento de urgência ao projeto de lei que desonera a folha de pagamento de alguns setores da economia. O governo tem interesse na aprovação da matéria, como forma de compensar em parte a baixa de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel prometida aos caminhoneiros em greve.

A aprovação ocorreu de maneira simbólica, depois de os senadores votarem seis medidas provisórias que trancavam a pauta.

Sob regime de urgência, o texto pode vir diretamente a plenário, sem a necessidade de um parecer das comissões.

Líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR) afirmou que ainda não está certa a votação do mérito da matéria nesta semana. Isso ainda depende de conversas com o governo, disse ele. Tampouco o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), cravou uma data para a votação.

Um tema que ainda precisa ser solucionado é o que fazer com o dispositivo, incluído no texto pela Câmara dos Deputados, que zerou a cobrança do PIS/Cofins sobre o diesel até dezembro. O governo estima que a medida tenha um impacto de R\$ 13,5 bilhões no Tesouro. Até agora, a hipótese mais provável é que o Senado aprove o texto sem alterações em relação ao que veio da Câmara. E que o presidente Michel Temer vete o dispositivo que zerou o PIS/Cofins.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico****Seção:** Brasil**Autor:** De São Paulo**Título:** Governo enfraquecido preocupa empresários

Mesmo que se encerre em breve, o movimento de paralisação dos caminhoneiros é sinal de um fator bem mais duradouro, capaz de criar instabilidade na área produtiva e, eventualmente, comprometer investimentos: é a constatação de que o governo federal está enfraquecido e sem os instrumentos necessários para resolver crises rapidamente.

Foi essa a preocupação manifestada por muitos vencedores do Executivo de Valor, cuja cerimônia de premiação ocorreu ontem, em São Paulo. Em sua 18ª edição, foram premiados os melhores executivos em 25 categorias, duas a mais que nos anos anteriores. As novidades foram startup e conselho de administração.

Walter Schalka, presidente da Suzano Papel e Celulose, fez uma avaliação bastante negativa do impacto do movimento na economia. "Essa paralisação vai afetar o PIB do ano em um ponto percentual. Porque a economia parou", disse. "Há múltiplas empresas com as operações paradas."

No Itaú Unibanco, a avaliação é que as consequências para a economia também são muito preocupantes. "Diante do cenário que estamos vendo, acredito que o maior risco [de curto prazo para o país] seja o da continuidade da paralisação, com a contaminação de outros setores e consequente desorganização da produção", afirmou o presidente do banco, Cândido Bracher.

"O Brasil não será o mesmo depois dessa greve", disse Luiza Trajano, presidente do conselho do Magazine Luiza. Governo, empresas e consumidores passaram a ver a importância do transporte rodoviário de carga de forma mais evidente, afirmou a empresária. O movimento, disse ela, chega em um momento em que a economia brasileira dá os primeiros passos para sair de uma longa crise econômica.

"Essas movimentações, crises e impactos sempre existirão. O que pode fazer a diferença é ter um governo com capacidade mobilizadora suficiente para direcionar a sociedade e as empresas no melhor caminho", afirmou Hamilton Amadeo, presidente da holding de saneamento Aegea.

A proximidade das eleições piora o quadro, por desviar a atenção dos problemas conjunturais para a corrida eleitoral. "O maior risco é termos que lidar com diversas crises como a greve dos caminhoneiros e a disparada do

dólar em um momento em que as lideranças políticas se mobilizam para as eleições", disse David Vélez, presidente da startup financeira Nubank.

Para Tito Martins, presidente da mineradora Nexa Resources (ex-Votorantim Metais) a greve dos caminhoneiros tem potencial, inclusive, para influenciar o resultado das eleições de outubro. "A maneira com a qual a negociação foi levada mostra que o governo está enfraquecido", disse. "Nas eleições, o ambiente criado acaba favorecendo os candidatos mais radicais. Arriscaria que a intenção de voto de alguns desses candidatos mais extremos vai subir nas próximas pesquisas."

Ontem, a Whirlpool anunciou 10 dias de férias coletivas. João Carlos Brega, seu presidente, afirmou que foi mais fácil culpar Pedro Parente, presidente da Petrobras, pela situação que reconhecer a responsabilidade do governo na questão. "Essa greve é ilegal e não tem um pleito específico", disse.

A paralisação dos caminhoneiros tem afetado as empresas com intensidade diferente, dependendo do tipo de atividade.

"A Suzano parou, hoje, porque eu preciso colocar madeira, químicos e outros insumos para a fábrica 'rodar', e não recebemos nada disso", afirmou Schalka. O executivo relatou que, mesmo com as medidas anunciadas pelo governo, a companhia não sentiu qualquer melhora no fluxo dos caminhões que transportam matéria-prima. "Temos um gabinete de crise monitorando tudo, hora a hora, e não conseguimos evoluir nada."

A Beneficência Portuguesa (BP) montou um comitê interno de abastecimento para acompanhar os estoques de insumos que suprem os hospitais da rede. "Hoje, há cerca de 800 pacientes internados e temos insumos para garantir a operação segura", disse Denise Santos, presidente da companhia.

Para se precaver, a BP aumentou o intervalo da troca de enxovais para acompanhantes e adaptou o cardápio dos pacientes devido ao desabastecimento de frutas, verduras e hortaliças. "Se não houver uma rápida regularização, isso implicará restrições, seja de novos atendimentos ou de parte de nossos serviços, como o adiamento de cirurgias eletivas", afirmou Denise.

A greve paralisou cerca de 90% das operações da Heineken no Brasil, informou Didier Debrosse, presidente da cervejaria no país. A previsão é que as operações vão levar de quatro a seis dias para voltar ao normal a partir do momento em que a greve, de fato, terminar.

No grupo Boticário, houve uma queda ao redor de 20% no movimento das lojas, disse Artur Grynbaum, presidente da empresa. "Temos até estoque nas lojas,

mas não temos movimento", afirmou. A previsão é que o setor levará de 8 a 14 dias para voltar ao normal.

Na Porto Seguro, a menor circulação de veículos reduziu a incidência de sinistros em 30%, mas também teve um impacto nas vendas de seguros, disse Fabio Luchetti, membro do conselho da empresa, sem detalhar os números.

A Kroton suspendeu 50% das aulas presenciais nas suas unidades de ensino superior, ontem, e planeja estender esse percentual para 70%, hoje. O motivo é a dificuldade de professores e alunos chegarem às unidades, disse Rodrigo Galindo, presidente da empresa.

Em companhias que operam via internet, como a Microsoft, o efeito da greve não foi sentido, disse Paula Bellizia, presidente da empresa. Mas ela afirmou que a situação é um sinal de que o país precisa retomar os investimentos em infraestrutura.

Na Dell EMC, o estoque de componentes só vai durar 24 horas se o desabastecimento se mantiver, disse Luiz Gonçalves, presidente da fabricante de computadores no Brasil. "Temos estoque curto, de alguns dias, e abastecimento contínuo. Oito caminhões estão parados em Santos", afirmou. "Estamos fazendo reunião de crise duas vezes por dia". Metade dos funcionários passou a trabalhar em casa.

Fábio Venturelli, presidente da São Martinho, afirmou que o grupo sucroalcooleiro não vai precisar paralisar a moagem de cana-de-açúcar por falta de combustível. Ele informou que a empresa consegue se abastecer com óleo diesel por meio de ferrovias. O ritmo de produção, no entanto, se desacelerou. Venturelli disse que a greve escancarou "a fragilidade do poder público e que [o movimento] mostra uma insatisfação que transcende o motivo central da paralisação".

Luiz Falco, o presidente do grupo de turismo CVC, disse considerar que fatores domésticos são mais relevantes que os externos para determinar as condições da recuperação econômica, mas minimizou os efeitos da crise gerada pela paralisação dos caminhoneiros. Para ele, o movimento terá impacto econômico pontual, sem reflexos políticos mais duradouros, como nas eleições gerais.

Eduardo Navarro, da Telefônica, também disse esperar que o episódio não tenha impacto na eleição. Não dá para condicionar a escolha [do novo presidente] a um evento", afirmou.

O ritmo lento de retomada foi classificado de "preocupante" por Márcio Utsch, da Alpargatas. Por enquanto, o baixo crescimento econômico sobre a empresa foi apenas conjuntural. Mas fatores pontuais como o desabastecimento de

matéria-prima na indústria e de mercadorias no varejo provocado pela paralisação dos caminhoneiros podem deteriorar a conjuntura econômica e começar a afetar planos de mais longo prazo, alertou o executivo. "É preciso menos incertezas para que os investimentos sejam retomados", disse.

**(Colaboraram Fernanda Pires, Gustavo Brigatto, Ivo Ribeiro, João José Oliveira, Kauanna Navarro, Rodrigo Rocha, Silvia Rosa, Vanessa Adachi)**

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Internacional**

**Autor: Por Florence Tan | Reuters, de Cingapura**

**Título: Exportação de petróleo dos EUA é recorde e afeta preço**

Volumes recordes de petróleo dos EUA serão embarcados para a Ásia nos próximos dois meses, abocanhando mais um pedaço do mercado da Rússia e de produtores da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep).

Os EUA deverão exportar 2,3 milhões de barris por dia (b/d) em junho, dos quais 1,3 milhão de b/d irão para a Ásia, estima um executivo de uma exportadora de petróleo americana.

Dados do Departamento de Energia americano mostram que, há duas semanas, as exportações de petróleo alcançaram o volume recorde de 2,6 milhões de b/d.

Esse feito é alcançado num momento em que a produção americana atinge máximas históricas, pressionando os preços do petróleo tipo WTI, que ontem chegou a ser negociados com desconto de mais de US\$ 9 por barril em relação ao Brent - o maior em mais de três anos - criando condições para operações de arbitragem da oferta excedente em outros mercados.

A diferença do WTI com o Brent foi uma oportunidade para as refinarias asiáticas reduzirem as importações de petróleo com baixo teor de enxofre do Oriente Médio e da Rússia, depois que os preços do Brent e do petróleo do Golfo atingiram o seu maior nível em vários anos, disseram traders na Ásia.

"Estamos diversificando, fazendo nossas compras em outras regiões. Se a Aramco [estatal saudita] insistir em não reduzir os preços no próximo mês e a Adnoc (Abu Dhabi National Oil Company) não fizer o mesmo, vamos elevar nossas compras de petróleo nos EUA", disse um comprador de petróleo do Sudeste Asiático.

Na Ásia, a China - liderada pela Sinopec, maior refinadora da região - é a maior compradora de petróleo dos EUA. A empresa, depois de cortar as importações

dos sauditas, comprou um recorde de 16 milhões de barris (533 mil b/d) de petróleo dos EUA, para embarque em junho, disseram duas fontes bem informadas.

A Índia e a Coreia do Sul são os outros maiores compradores na Ásia, com cada um contratando entre 6 e 7 milhões de barris em junho, disseram fontes que acompanham as vendas de petróleo dos EUA para a Ásia. A Indian Oil Corp comprou 3 milhões de barris no início deste mês por meio de um leilão, ao passo que a Reliance Industries adquiriu até 8 milhões de barris, disseram as fontes, embora não tenha ficado claro se o volume adquirido pela Reliance será totalmente embarcado em junho.

As fontes pediram anonimato devido a normas das empresas.

As compras da Coreia do Sul são realizadas por suas principais refinarias: SK Energy e GS Caltex.

A estatal taiwanesa de refino CPC Corp também comprou 7 milhões de barris para serem embarcados em junho e julho.

As exportações dos EUA para a Tailândia vão subir para ao menos 2 milhões de barris. A estatal petrolífera PTT está comprando 1 milhão de barris da WTI Midland, ao passo que a Thai Oil e a Esso Thailand compraram pelo menos 500 mil barris, cada uma, de petróleo de xisto de Bakken, uma área nos EUA, segundo traders a par das vendas realizadas pelo país.

A Reliance não quis comentar. A PTT, a Thai Oil e a Esso Thailand não responderam aos pedidos por comentários.

Mas, ainda que a Ásia e a Europa estejam inclinadas a absorver mais petróleo americano, os volumes recordes de exportação estão pressionando a infraestrutura nos EUA, o que limita a capacidade americana de extrair e exportar mais petróleo.

"O petróleo de xisto vem disputando com a Opep nos últimos anos. Mas a falta de infraestrutura devolverá parcialmente uma fatia de mercado à Opep", disse RT Dukes, diretor da Wood Mackenzie.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** **Internacional**

**Autor:** **Por Agências internacionais**

**Título:** **Rússia e Arábia Saudita querem estabilizar a cotação da commodity**

Depois de superarem a marca dos US\$ 80 por barril há duas semanas, os preços do petróleo passaram a ser fortemente pressionados pela perspectiva de aumento da oferta da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e da Rússia.

A Arábia Saudita e a Rússia começaram a sinalizar na semana passada que vão elevar a produção, uma vez que a Opep e produtores aliados concluíram que tiveram sucesso em reduzir o excesso de oferta e os estoques globais.

O petróleo atingiu as máximas em quase quatro anos há duas semanas, na sequência da decisão do presidente dos EUA, Donald Trump, de retomar as sanções contra o Irã e aceleração do colapso na produção da Venezuela.

"O mercado está agora especificando a possibilidade de a Opep elevar a produção", disse Phil Flynn, analista da Price Futures Group, em Chicago. Um aumento de 800 mil a 1 milhão de barris por dia "apenas" compensar a perda esperada de petróleo do Irã e da Venezuela. Mas o "mercado está tomando isso como um grande aumento", acrescentou.

Ontem, feriado nacional nos EUA e no Reino Unido, nas transações eletrônicas em Londres, o petróleo Brent era negociado a US\$ 75,58 por barril, enquanto em Nova York, o WTI recuava para US\$ 66,68 por barril.

Os preços mais altos do petróleo estão começando a afetar a demanda, disse Daniel Yergin, da IHS Markit, na semana passada, em linha com o alerta dado pela Agência Internacional de Energia (AIE). Em abril, Trump fez críticas ao cartel de produtores pelo seu papel na alta dos preços da commodity.

A Opep e seu aliados provavelmente vão elevar gradualmente os níveis de produção no segundo semestre, disse o ministro de Energia saudita, Khalid Al-Falih, na semana passada durante o Fórum Econômico Internacional em São Petersburgo, na Rússia. Ele e o ministro de Energia russo, Alexander Novak, disseram que embora uma elevação na produção "esteja entre as opções", nenhuma decisão foi tomada.

Na mesma ocasião, o presidente russo, Vladimir Putin, disse que um barril a US\$ 60 satisfazia plenamente a Rússia e que o país não desejava uma espiral de alta dos preços. Qualquer valor acima desse nível "pode levar a certos problemas para os consumidores, o que também não é bom para os produtores", disse Putin.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico****Seção:** **Opinião****Autor:****Título:** **Governo faz todas as concessões e greve não acaba**

O governo fez concessões contínuas aos caminhoneiros e empresas de transportes, mas as estradas não foram desobstruídas, o combustível não fluiu e a falta de abastecimento se aprofundou e está à beira do colapso, enquanto que os serviços essenciais se mantêm de forma muito precária. O ministro Eliseu Padilha disse que o Planalto "venceu" na negociação dos caminhoneiros, mas duas ou três novas vitórias como essa serão capazes de colocar o governo abaixo. O presidente Michel Temer, no domingo à noite, chegou a usar o verbo avançar para listar mais cinco reivindicações dos caminhoneiros que haviam sido aceitas, sem que os caminhões tivessem se movido um centímetro de onde estavam - foi um recuo em toda a linha.

Há várias consequências do episódio que deixam inquietações graves sobre o futuro. Por arrogância ou incompetência, o governo foi surpreendido pela extensão e persistência da paralisação, coadjuvada pelas empresas de transportes. Os interlocutores oficiais fizeram uma primeira reunião, colocando na mesa o que já estariam dispostos a oferecer, com contrapartidas fracas - a saber, o movimento era ilegal e o início do diálogo deveria pressupor o fim da greve, que deveria ser desmobilizada, se necessário com os recursos de dissuasão de que dispõe o Estado.

E, por desinformação ou despreparo, após o Planalto afiançar que haveria desconto no diesel e que as empresas do setor não seriam atingidas pela reoneração a caminho da votação, descobriu-se que as entidades que avalizaram as propostas não eram representativas nem garantiram sua aceitação por parte do movimento, que manteve-se tão ou mais forte após a reunião da quinta-feira.

O Planalto pôs-se então a fazer ameaças que não se tornaram realidade. Os órgãos de segurança, que ganharam na sexta-feira o direito de requisitar os caminhões, foram vistos nas estradas mais a organizar a fila e garantir o trânsito desimpedido do que a retirar os caminhoneiros dali. Enquanto isso, com a escassez ameaçando os centros urbanos, os hospitais, a oferta de comida, o policiamento e as escolas, os grevistas continuavam a apresentar mais reivindicações, com o governo e os cidadãos praticamente encerrados.

Os recuos sem reação, ou com pífia resposta, mostraram a fraqueza do governo, são um estímulo a grupos de pressão para novas investidas em direção de seus interesses. Vans escolares e motoqueiros protestaram ontem em São Paulo e o

tratamento desigual entre o diesel e outros combustíveis, que subiram tanto ou mais, dá espaço a mais manifestações de descontentamento.

Fraco e desprestigiado, o governo Temer saiu exangue da paralisação, que ainda não terminou. Abriu-se também um flanco para que uma oposição desmoralizada, que aplicou uma política nociva de precificação política dos combustíveis e arruinou a Petrobras, além de ajudar a corroê-la por dentro com uma pilhagem de grande envergadura, se reanimasse.

Os sindicatos de petroleiros se sentiram estimulados a realizar uma greve irresponsável e oportunista, que poderá prolongar a agonia da normalização do abastecimento de combustíveis no país. Não se viu nenhuma manifestação digna de nota de entidades da categoria sobre o escândalo bilionário do petróleo. As reivindicações são puramente políticas: saída de Pedro Parente da direção da empresa, fim da desmobilização de ativos e redução dos preços dos combustíveis.

As soluções para os caminhoneiros, feitas às pressas, têm problemas, como, por exemplo, a tabela de preço mínimo do frete. O Tesouro, em penúria, ganhará uma conta extra direta avaliada em R\$ 10 bilhões em subsídios e perda de receitas com PIS-Cofins e Cide. Haverá mudança na regra de preços da Petrobras, que em dois meses passará a ser mensal, com a criação de uma conta de compensação com o Tesouro. É um arranjo falho porque não poderá ser estendido aos demais combustíveis, como seria o ideal em uma política de preços, sem elevar em demasia a conta para a União.

A proposta da Petrobras, de impostos flexíveis, inspirada no modelo europeu, é uma solução boa e geral para a política de preços. Exige disposição dos Estados em mexer no ICMS, mas com ela se caminha para abandonar gradualmente os remendos deixados como resposta à greve.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Opinião

**Autor:** Por Joaquim de Carvalho e Roberto D'Araújo

**Título:** Privatização da Eletrobrás e a desindustrialização

A indústria, o comércio, as comunicações, os bancos, a conservação dos alimentos, enfim, praticamente tudo depende de energia elétrica.

Mais de 70% da eletricidade consumida no Brasil vêm de usinas hidrelétricas e a geração de energia é apenas uma das utilidades de seus reservatórios, ao lado de outras, importantes, como o abastecimento de água, a irrigação, o controle de enchentes, etc.

Tudo isto requer despesas permanentes em preservação ambiental e a experiência mostra que investidores privados relutam em fazer tais despesas. Por esta razão, até nos Estados Unidos - onde o sistema elétrico é privado, com matriz de base térmica - as grandes hidrelétricas pertencem a entidades públicas, como a Tennessee Valley Authority, o US Army Corps of Engineers e a North Western Energy Company. A também estatal Bonneville Power Administration opera toda a integração entre as grandes usinas e coordena o intercâmbio com a estatal canadense British Columbia Hydro. Entretanto, algumas hidrelétricas menores são privadas, mas a soma das capacidades de todas elas é muito menor do que a capacidade das grandes hidrelétricas estatais. Quanto às termelétricas, pertencem a grupos privados, que controlam também as usinas nucleares.

Os problemas da Eletrobrás (holding e subsidiárias) devem-se principalmente ao empreguismo e à interferência corruptora de alguns políticos.

Nada melhorou com as privatizações, iniciadas em 1995. Para justificá-las, dizia-se que o Estado não tinha recursos para investir na expansão do sistema, papel que caberia ao empresariado. Prometia-se que, no ambiente competitivo do mercado, as tarifas ficariam mais baratas e afirmava-se que, livre das estatais, o governo teria mais recursos para os programas de ensino básico, saúde e segurança pública.

O resultado foi o oposto do prometido. Os recursos para educação, saúde e segurança continuaram escassos e as tarifas ficaram muito mais caras, porque o modelo originalmente projetado pela empresa inglesa contratada para planejar a reestruturação do sistema elétrico não é adequado para o Brasil.

Visando mercantilizar a eletricidade (que é um monopólio natural) convertendo-a em mercadoria, este modelo cria os mercados "livre" e "cativo" e instâncias intermediárias como as Comercializadoras e a Câmara de Comercialização.

Isto pode funcionar em países de matriz elétrica térmica, como a Inglaterra, mas não no Brasil, país continental, com matriz hídrica e usinas operando com regimes fluviais quase opostos.

Hoje, o "mercado livre" representa 27% do consumo do país. Durante 10 anos, os preços nesse mercado chegaram a apenas 10% das tarifas do "mercado cativo".

***De uma cadeia de erros resultou que as tarifas de eletricidade para o setor industrial subiram 130%, acima da inflação***

O empresariado pouco investiu na expansão do sistema e, para evitar apagões, o governo obrigou a Eletrobrás a entrar como sócia minoritária em parcerias ruinosas, nas quais a repartição de custos e ganhos não é transparente.

Dessa cadeia de equívocos resultou que, entre 1995 e 2017, as tarifas de eletricidade para o setor residencial subiram mais de 55% e as do setor industrial subiram cerca de 130%, acima da inflação. Por isto, as famílias de baixa renda encontram dificuldade para pagar as contas de energia - e inúmeras empresas industriais fecharam as portas, desempregando milhares de operários e técnicos qualificados.

Vê-se então que, caso a Eletrobrás seja privatizada, a tendência é que o sistema elétrico fique estagnado e o Brasil volte a ser um simples exportador de commodities. E se a privatização depender de capitais externos, os novos controladores poderão atribuir prioridade às remessas de lucros, pesando sobre as contas externas e descapitalizando ainda mais o país.

Por conseguinte, em vez de privatizar a Eletrobrás, o governo deveria recuperá-la, blindando-a de influências políticas e submetendo-a a uma administração profissional, supervisionada por um órgão de controle integrado por especialistas de notória idoneidade e capacidade técnica, eleitos por federações da indústria e do comércio, que são os maiores interessados na qualidade dos serviços de eletricidade e na modicidade tarifária. Esse órgão teria assento nas reuniões da diretoria executiva, com poder de veto sobre decisões relativas a concorrências, contratações de pessoal e publicidade. Uma vez feito isso, a "nova" Eletrobrás celebraria contratos de desempenho com o governo.

As hidrelétricas ainda pertencentes à Eletrobrás (Furnas, Chesf, Eletronorte e metade de Itaipu) respondem por uma oferta da ordem de 170 milhões de MWh por ano. Como essas hidrelétricas têm idades em torno de 30 anos, o capital investido está quase todo amortizado, de modo que, em média, o custo da energia nelas gerada está em torno de R\$ 39/MWh. Esta energia poderia ser repassada às distribuidoras por uma tarifa de R\$ 160/MWh, muito inferior aos sufocantes R\$ 250/MWh pretendidos pelo governo, no projeto de privatização.

Assim, supondo-se o grupo Eletrobrás seja mesmo despolitizado e profissionalizado, o seu lucro pode chegar a R\$ 20 bilhões por ano, superando o valor que o governo pretende arrecadar com a sua venda, que é de apenas R\$ 12 bilhões. Aliás, só o know how acumulado ao longo dos 30 anos de existência do Cepel (Centro de Pesquisas da Eletrobrás) vale mais do que isso.

Em vez de abrir mão desse extraordinário fluxo financeiro, o governo deveria destinar uma parte, digamos 50%, à "nova" Eletrobrás, para investimentos na expansão do sistema elétrico e no seu desenvolvimento tecnológico. Outros

30% iriam para o Tesouro Nacional e os 20% restantes capitalizariam um fundo soberano a ser criado no BNDES ou no Banco do Brasil, cujas ações seriam vendidas ao público.

As distribuidoras estaduais que foram "penduradas" na Eletrobrás seriam restituídas aos respectivos Estados, para serem despolitizadas e profissionalizadas ou, alternativamente, privatizadas.

As termelétricas a carvão seriam desativadas e aquelas a gás natural ficariam de reserva.

**Joaquim Francisco de Carvalho, doutor em energia pela USP, foi engenheiro da Cesp, chefe do setor industrial do Ministério do Planejamento e diretor industrial da Nucleu (atual Eletronuclear).**

**Roberto Pereira D'Araújo, mestre em engenharia elétrica, é diretor do Illumina. Foi chefe de departamento e membro do Conselho de Administração de Furnas.**

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Especial**

**Autor: Por Arícia Martins | De São Paulo**

**Título: Minério e combustíveis aceleram IGP-M em maio**

A greve dos caminhoneiros ainda não teve repercussão sobre a inflação do atacado na média de maio, mas mesmo assim houve aceleração forte no período, influenciada principalmente pelo minério de ferro. Segundo a estimativa média de 24 instituições financeiras e consultorias ouvidas pelo Valor Data, o Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M) subiu de 0,57% em abril para 1,27% este mês. Se confirmada, essa será a maior taxa mensal desde junho de 2016, quando o IGP-M aumentou 1,69%.

As projeções para o indicador, a ser divulgado hoje pela Fundação Getulio Vargas (FGV), vão de alta de 1,11% até 1,35%. No acumulado em 12 meses, a expectativa é de avanço também significativo: a inflação nessa medida deve mais do que dobrar, passando de 1,89% em abril para 4,16% no ano encerrado em maio.

Com peso de 60% no IGP-M, o Índice de Preços ao Produtor Amplo (IPA) subiu 1,81% no quinto mês do ano, ante 0,71% na medição anterior, estima Fabio Romão, da LCA Consultores. A despeito da paralisação dos caminhoneiros, que já dura nove dias e provocou desabastecimento de diversos itens, os preços

agropecuários não foram a maior pressão sobre a inflação do atacado no período, pondera.

Nos cálculos da LCA, o IPA agro desacelerou bastante, de 2,74% para 0,33%. "O maior impacto da greve ocorre nos preços de alimentos in natura, que têm peso pequeno no atacado", explica Romão. Além disso, para o IGP-M, a FGV coleta os preços entre o dia 21 do mês anterior e o dia 20 do mês de referência. Por isso, o índice que deve mostrar os efeitos da greve sobre a inflação ao produtor é o IGP-DI, que mede a variação dos preços do primeiro ao último dia de cada mês, disse.

Na contramão da inflação de preços agrícolas, os produtos industriais aceleraram de 0,03% no mês passado para 2,32% na leitura atual, destaca o economista, puxados em grande parte pelo minério. Logo após o presidente dos EUA, Donald Trump, impor uma sobretaxa às importações de aço em meados de março, as cotações da commodity começaram a despencar e, agora, estão se recompondo, movimento que ganha ainda mais força com a depreciação cambial, observa.

Outro impacto de alta sobre os preços industriais veio dos combustíveis, que refletem diretamente os reajustes nas refinarias efetuados pela Petrobras, acrescenta Romão. O IGP-M de maio ainda não vai captar a redução de R\$ 0,46 por litro do preço do óleo diesel, anunciada pelo governo na noite do último domingo.

Em sentido contrário ao atacado, os preços no varejo perderam fôlego. Nas estimativas da LCA, o Índice de Preços ao Consumidor - M (IPC-M), que responde por 30% do indicador geral, diminuiu a alta de 0,31% para 0,27%. "Os preços de alimentos ainda estão comportados, e os de vestuário perderam força", diz. Por fim, já divulgado pela FGV, O Índice Nacional de Custo da Construção - M (INCC-M) acelerou de 0,28% para 0,30%.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

**Autor:** Por Daniel Rittner | De Brasília

**Título:** Mineradoras sinalizam retomada do investimento e cobram decreto

Após uma sequência de três ciclos quinquenais em declínio, os investimentos das mineradoras no país voltaram a ganhar fôlego. O desembolso das empresas deve atingir pelo menos R\$ 19,5 bilhões no período 2018-2022, segundo levantamento inédito do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram). Há perspectivas de crescimento do valor porque recursos a serem aplicados por

multinacionais australianas, que têm um ano fiscal diferente, ainda não entraram nas estimativas.

Trata-se de uma discreta retomada do setor, que projetava investimentos de R\$ 18 bilhões no quinquênio imediatamente anterior (2017-2021) - nível mais baixo nos registros do Ibram. A recuperação esboçada pelo novo ciclo, entretanto, é relativamente tímida e não alcança um terço das intenções de desembolsos durante o auge dos preços de commodities no mercado internacional.

Um trio de novos projetos que soma em torno de R\$ 1 bilhão no Rio Grande do Sul ajuda o processo de retomada. O maior deles, no município de Caçapava do Sul, é tocado pela Nexa Resources (antiga Votorantim Metais) e busca o desenvolvimento de uma jazida para a extração de três minérios: zinco, chumbo e cobre.

Outros grandes empreendimentos considerados nos ciclos anteriores, contudo, ficaram pelo caminho sem terem ido adiante. Entre eles está a mina de ouro a céu aberto da canadense Belo Sun nas imediações da usina hidrelétrica de Belo Monte, em Volta Grande do Xingu (PA), e a exploração de minério de ferro em Caetité (BA) pela empresa cazaque Eurasian Natural Resources Corporation. Na falta de avanços da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), que cruzaria todo o interior da Bahia, esse projeto travou.

Na avaliação do Ibram, porém, as dificuldades em obter licenças ambientais e as incertezas sobre o novo marco regulatório atuam como os principais freios à atração de investimentos. O projeto de lei enviado pela ex-presidente Dilma Rousseff para uma reforma do setor ficou mais de quatro anos sem avanços no Congresso.

Em julho de 2017, o governo Michel Temer publicou três medidas provisórias. Duas delas - uma elevando os royalties pagos pelas empresas e outra criando a Agência Nacional de Mineração - passaram e já foram sancionadas. A terceira, que alterava 23 pontos do código mineral em vigência desde 1967, expirou sem ser votada pelos parlamentares.

Agora, a aposta das empresas se volta à perspectiva de mudanças infralegais. Uma minuta de decreto já foi levada pelo **Ministério de Minas e Energia** à Casa Civil. "Quanto mais cedo sair, melhor", opina o presidente do Ibram, Walter Alvarenga. Para ele, boa parte dos pontos que precisam de modernização não requer nova lei e o encaminhamento de um outro projeto ao Congresso Nacional dificilmente evoluiria no atual momento político.

O secretário de geologia e mineração do ministério, Vicente Lôbo, afirma que o decreto traz "avanços significativos" para o setor e é "importantíssimo" para aumentar os investimentos. Ele vê uma recuperação não apenas dos desembolsos de grande porte, mas uma intensificação recente também das atividades de pesquisa geológica, o que sinaliza a perspectiva de aportes no futuro.

Algumas inovações trazidas pelo decreto são aparentemente pequenas, mas capazes de melhorar o ambiente de negócios e a perspectiva de financiamento dos projetos. O tipo de relatório de pesquisa que se apresenta ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) atualmente não atende aos parâmetros internacionais exigidos para a captação de recursos privados - por exemplo, na Bolsa de Toronto, uma das principais fontes de crédito para novas jazidas.

Lôbo aponta, como outro aspecto positivo, a possibilidade de uso da concessão de lavra como garantia real aos agentes financiadores. Alvarenga cita a extensão do prazo para o início da exploração das minas. Hoje a empresa tem limite de um ano, depois da aprovação do relatório de pesquisa, para requerer a lavra (direito sobre a jazida mapeada). Em seguida, ficam com seis meses como prazo para começar efetivamente a extração dos minérios. "É um tempo curto demais", diz o executivo, que espera mudança com o decreto.

No mês passado, a primeira diretoria colegiada da ANM - que substituirá o DNPM - foi indicada pelo presidente Michel Temer com cinco nomes. As escolhas foram bem recebidas pelo mercado em função do caráter técnico.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

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

**Título:** Fabricante brasileiro ganha espaço entre as petroleiras mundiais

Grandes empresas de petróleo estão comprando no Brasil equipamentos para projetos de peso no exterior e em quantidades relevantes. Entre os clientes estão a norueguesa Equinor (que se chamava Statoil até a semana passada), a americana ExxonMobil e a italiana Eni, só para citar alguns.

As exportações acontecem depois de as empresas enfrentarem um período difícil, em que a queda do preço do petróleo levou as petroleiras a adiarem projetos. O cenário ficou pior no Brasil, com a crise da Petrobras provocada pela Lava-Jato e que levou o setor a uma quase paralisação. Agora, até o câmbio, com a desvalorização do real, está ajudando a tornar os equipamentos brasileiros mais competitivos, como observou Idarilho Nascimento, diretor

comercial da Tenaris. Mas é preciso fazer um contraponto. Nascimento cita como desvantagem os custos trabalhista, de energia e tributário.

A Equinor comprou no Brasil equipamentos para projetos de grande porte no Mar do Norte. A Netzscht Brasil, em Santa Catarina, forneceu bombas centrífugas para o gigantesco projeto de Johan Sverdrup; a WEG vendeu motores elétricos para os campos de Troll 2 e 3, e a Aker Solution produziu equipamentos submarinos para os campos Johan Castberg e Troll, na plataforma continental da Noruega.

Da Tenaris a Equinor comprou conectores instalações depois da perfuração de poços. "Isso significa que projetos na Noruega estão criando empregos aqui e isso vai continuar. Baseado na regra de conteúdo local no Brasil, estamos comprando de empresas brasileiras, mas também existem muitas interfaces com fornecedores brasileiros para nossos negócios fora do Brasil", disse o presidente da Equinor no Brasil, Anders Opedal, citando projetos no Canadá e Tanzânia além da Noruega.

A ExxonMobil adquiriu no Brasil alguns equipamentos para o desenvolvimento da primeira fase do gigantesco projeto Liza, na Guiana, da qual é operadora. A estimativa é de que no bloco tenha 3,2 bilhões de barris de óleo equivalente recuperáveis incluindo outros quatro prospectos no bloco. A americana é operadora e detém 45% de participação, tendo como sócios a Hess Guyana Exploration (30%) e a chinesa CNOOC Nexen Petroleum Guyana (25%).

A empresa contratou 17 árvores de natal e cinco manifolds (conjunto de válvulas e acessórios que reúne a produção de vários poços em direção à plataforma) que serão construídos pela TechnipFMC. Eles serão instalados na fase 1 do projeto de desenvolvimento da produção. Procurada, a ExxonMobil informou em nota que "continua buscando fornecedores globalmente competitivos para seus projetos".

O contrato da Aker com a Equinor, de R\$ 100 milhões, é para fornecimento de sistema de controle submarino para o campo de Troll. A presidente da Aker no Brasil, Maria Peralta, explica que a encomenda aumentou a ocupação da fábrica no Paraná, mas a unidade ainda trabalha com capacidade ociosa. "A entrada do contrato para o Mar do Norte vai permitir uma estabilização na área de sistemas de controle, que é um departamento específico. Vamos aumentar a produção em um departamento específico na manufatura. Mas ainda não estamos trabalhando na capacidade máxima", explica Maria.

A Aker, que é norueguesa, investiu R\$ 260 milhões no Brasil para construir uma fábrica e um centro de Tecnologia em São José dos Pinhais, no Paraná. A executiva explica que a fábrica foi planejada para produzir mensalmente até seis

árvores de natal molhadas - que controlam o fluxo e a vazão de petróleo e gás e são instalados junto ao poço no leito marinho - operando em três turnos. Mas segundo ela, ainda está operando com apenas dois turnos.

***O país sempre foi competitivo e esteve na liderança na produção de bens e serviços para águas profundas***

Além dos conectores vendidos para a Equinor, a Tenaris conseguiu um contrato para fornecer a tubulação de gasodutos que vão levar para o Egito o gás encontrado no campo de Zohr, operado pela Eni Spa e onde ela fez a maior descoberta no Mar Mediterrâneo em muitos anos. Zohr tem reservas estimadas em 30 trilhões de pés cúbicos (TCF) de gás, que serão levados para terra com tubos feitos com material resistente à corrosão ácida produzidos na fábrica da empresa em Pindamonhangaba (SP). O investimento ali foi superior a US\$ 370 milhões na modernização tecnológica. A primeira entrega dos tubos que vão cobrir 230 quilômetros foi feita em abril. Outros 215 quilômetros de tubulação começaram a ser fabricados para entrega até o fim do ano. O contrato da Tenaris é para entrega de 900 quilômetros de tubos, sendo que os mais complexos serão exportados do Brasil e o restante das unidades do México e Itália.

Nascimento, da Tenaris, diz que no fim de 2012 e início de 2013 a companhia viu que o setor estava em uma recessão mais acentuada do que no resto do mundo, onde a atividade sofreu com a queda do preço do petróleo. A decisão então foi de focar no mercado internacional, exportando tubos para projetos no Mar do Norte ou países como Angola, Gana, Azerbaijão, Bolívia, Argentina, Trindade e Tobago, China, Colômbia e México. "A crise diminuiu muito a operação de óleo e gás e os investimentos das operadoras no mundo todo. O petróleo chegou a US\$ 35 e agora está na faixa de US\$ 80, o que está fazendo com que os investimentos voltem. Vemos uma perspectiva positiva agora, com as empresas retomando projetos", diz.

O lucro da Tenaris em 2017 foi de US\$ 536,39 milhões, uma recuperação em relação ao lucro mais modesto de 2016, de US\$ 58,7 milhões, que reverteu o prejuízo registrado em 2015. Apesar de aumentar 23% as receitas, a empresa manteve as despesas operacionais praticamente estáveis.

O diretor da Tenaris destaca como fator positivo a abertura do mercado brasileiro para outras empresas operaram no pré-sal. Isso, segundo ele, abriu espaço para que os fornecedores instalados no Brasil tenham outros clientes além da Petrobras, que era operadora única do pré-sal por lei. "Isso traz mais oportunidades e mudanças no cenário porque parte dos investimentos agora será executada por outros 'players'", diz Nascimento, que espera a retomada de encomendas para projetos no Brasil entre 2019 e 2020.

Outra companhia brasileira com uma grande carteira de clientes internacionais, a WEG vê a onda de exportações com naturalidade. A empresa criada em Santa Catarina em 1961 tem fábricas em 12 países e vendas em cinco continentes. O gerente da área de óleo e gás da WEG, Elder Stringari, afirma que os pedidos da Equinor foram importantes e começaram há quatro anos no Brasil. Em 2015, a brasileira forneceu equipamentos para o campo de Peregrino. "A partir daí começamos a fornecer para o Mar do Norte, junto com outros clientes que a empresa conquistou no exterior. Eles ajudaram a WEG a passar por esse período difícil no mercado brasileiro", afirma.

Com faturamento de R\$ 9,5 bilhões em 2017, a WEG forneceu motores capazes de gerar desde 4 megawatts (MW) até 11 MW usados para injeção de água nos poços ou compressão do gás nas plataformas. Os motores foram vendidos não só para projetos da Equinor na Noruega, como também da Shell no Reino Unido, Chevron nos Estados Unidos, e estatais como a argelina Sonatrach, a malaia Petronas e a gigante Saudi Aramco, entre outros.

Nos Estados Unidos, onde a WEG tem uma fábrica, os motores são usados por empresas que prestam serviços de fraturamento hidráulico para a produção de petróleo e gás de fonte não convencional (shale). Sobre as exportações, Stringari afirma que a WEG não é uma novata no assunto. "A internacionalização começou muito tempo atrás. O desenvolvimento do negócio de óleo e gás andou naturalmente junto com a internacionalização", explica.

**Para o secretário executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix Bezerra**, as petroleiras estão adquirindo equipamentos no Brasil porque o país sempre foi competitivo e esteve na liderança na produção de bens e serviços para águas profundas. "As exportações mostram a competitividade dos bens produzidos no país. E a presença de outros operadores abriu a oportunidade de fornecimento para o mundo todo. As companhias vão conhecer a qualidade dos fornecedores brasileiros e ver que aqui é mais barato", afirma Bezerra, que espera maior aquecimento a partir de 2020.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

**Autor:** Por Sylvia Pfeifer | Financial Times

**Título:** Alta no preço do barril traz esperança para fornecedores

Mike Loggie passa a vida lutando contra pedidos de desconto. Seus clientes, os maiores produtores de petróleo e gás do mundo, além dos prestadores de serviços relacionados, nunca deixam de tentar jogar os preços dele lá embaixo ou adiar planos de aumento.

Veterano da indústria petrolífera, Loggie é fundador e executivo-chefe da Saltire Energy, de Aberdeen, que fornece ferramentas para perfuração de poços e aluga equipamentos. A queda livre das cotações do petróleo iniciada em 2014 atingiu duramente tanto os produtores quanto os fornecedores de serviços e fez as receitas caírem.

"Durante o 'crash', toda vez que você falava com alguém era 'desconto, desconto, desconto'", disse Loggie. "Ainda continua assim."

***As empresas de serviços "estão se recuperando, mas há muito excesso de capacidade que precisa ser resolvido***

Durante os tempos de baixos preços, à medida que as grandes petrolíferas reduziam investimentos em exploração e novos projetos, as empresas de serviços tinham de lutar em duas frentes, uma vez que a atividade diminuía e os valores cobrados também. Os clientes, muitas vezes, pediam desconto de 50%, recebiam 10% e voltavam no mês seguinte pedindo mais rebaixas, segundo Loggie.

O mau momento impactou todos na indústria de serviços petrolíferos. Deu início a uma onda de fusões de grandes nomes do setor. A Schlumberger comprou a Cameron, a Technip fundiu-se com a FMC Technologies e a Baker Hughes combinou-se com as operações de petróleo e gás da General Electric. No Reino Unido, o Wood Group comprou a Amec Foster Wheeler em 2017, em parte para diversificar-se para fora da área de petróleo e gás.

Passados quatro anos, os níveis de atividade começaram a melhorar. Grandes grupos petrolíferos anunciam lucros expressivos no primeiro trimestre do ano, beneficiados pela alta das cotações do petróleo. O aumento na atividade agora começa a difundir-se e a chegar aos fornecedores de serviços.

Embora os números mais recentes de faturamento da Saltire, até junho de 2017, tenham encolhido durante a depressão do setor, afetados pelos descontos, a empresa hoje está mais atarefada do que nunca. Noruega, Oriente Médio e Ásia vêm apresentando aumento nas atividades, segundo Loggie.

Muitos de seus concorrentes de capital aberto mostram o mesmo otimismo, em especial nas operações no Oriente Médio e em poços terrestres nos Estados Unidos.

As empresas de serviços "estão se recuperando, mas há muito excesso de capacidade que precisa ser resolvido, especialmente na área de perfuração marítima", disse o analista Alex Brooks, do banco de investimento Canaccord Genuity. "Até que esse excesso de capacidade seja resolvido e se veja forte

crescimento no volume de seus clientes finais - os produtores - vai ser um setor difícil de se estar".

"Essas empresas de serviços com exposição ao xisto americano vêm se saindo melhor, especialmente qualquer uma com foco no fornecimento de equipamentos para extração a pressão", acrescentou.

A Hunting, cujas ações fazem parte do índice FTSE-250, da bolsa britânica, é uma delas, de forma que suas cotações vêm reagindo de forma positiva. A empresa tem se beneficiado do bom momento de suas operações nos EUA, que incluem a produção de ferramentas usadas para perfurar poços.

Antes da retração, a Hunting empregava mais de 4 mil pessoas. O quadro de funcionários havia caído pela metade nos Estados Unidos, Europa e Ásia, mas agora vem se recuperando no país americano, de acordo com o diretor de finanças da Hunting, Peter Rose.

"Para nós, os níveis de atividade internacional e marítima continuam fracos, mas há motivos para ser cautelosamente otimista quanto a uma recuperação nessas áreas", disse Rose.

O executivo-chefe da Gulf Marine Services (GMS), Duncan Anderson, disse que esta "tem sido a retração mais longa e dura e [que] ainda há um grau de incerteza quanto ao ritmo de recuperação que os investimentos vão ter."

A GMS, que tem sede nos Emirados Árabes Unidos e ações negociadas em Londres desde 2014, opera uma frota de plataformas marítimas autoelevatórias. O preço das ações sofreu desde o lançamento. Caiu de 130 para 47,6 pence. Anderson, no entanto, destacou que a frota está com muito trabalho e que a taxa de ocupação no primeiro trimestre foi de 64%.

Também há sinais de recuperação no Wood Group. O executivo-chefe da empresa, Robin Watson, disse em março que a empresa projeta aumento nos lucros deste ano pela primeira vez desde 2014, impulsionada em parte pela "recuperação em fase inicial de certos mercados de petróleo e gás".

"Achamos que já deixamos para trás o pior da crise [na área] de produção de petróleo e gás", disse Watson. A empresa beneficia-se da recuperação modesta da atividade no Mar do Norte e de sua presença nos campos de petróleo de xisto nos EUA.

A rival Petrofac, que está no centro das atenções em razão de investigação sobre subornos sendo realizada pelo Departamento Antifraudes do governo do Reino Unido (SFO, na sigla em inglês), busca recuperar a confiança dos investidores. A empresa, que reduziu os dividendos em 42% em 2017 para lidar

com as más condições do mercado, anunciou a conquista de vários grandes contratos, incluindo alguns em Omã e no Kuwait.

A alta nas cotações do petróleo e o otimismo no setor levaram alguns executivos-chefes de grandes grupos de petróleo e gás a falar em um novo espírito de cooperação com os fornecedores e terceirizados. O antigo cenário em que fornecedores inflavam os custos nos bons tempos e que os operadores os espremiam nos maus, agora seria uma coisa do passado. Alguns executivos de empresas de serviços petrolíferas ainda não estão tão convencidos disso.

"É um relacionamento arquetípico Tom e Jerry", disse um executivo experimentado de várias batalhas. "O petróleo é uma commodity e é um negócio cíclico. Isso não vai mudar."

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** Empresas

**Autor:** Por André Ramalho | Do Rio

**Título:** PetroRio aumenta em 35% a produção do campo de Polvo

A PetroRio iniciou a produção do primeiro poço do projeto de revitalização do campo de Polvo, na Bacia de Campos. A perfuração garantirá um aumento de 35% na produção do ativo, para cerca de 10 mil barris diários de petróleo.

A conclusão da perfuração do poço POL-H adicionou mais 1,5 milhão de barris às reservas provadas da companhia. O volume total de reservas não foi informado.

"Dado o baixo custo fixo [da perfuração] para nós esse crescimento da produção representa Ebitda [lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização] na veia. O petróleo cotado a US\$ 80 tornou muito atrativo esse projeto", disse o diretor financeiro da PetroRio, Blener Mayhew, ao **Valor**.

Com a elevação da produção e da cotação do barril no mercado internacional, o executivo disse esperar por resultados financeiros robustos em 2018.

Segundo o executivo, a empresa espera concluir, até novembro, a campanha exploratória de Polvo. Ao todo, serão perfurados mais dois poços no campo, em busca da descoberta de novos indícios de petróleo na região.

Mayhew disse que a PetroRio está otimista com as perfurações. A depender dos resultados da exploração, a expectativa da empresa é ampliar em mais cinco anos a vida útil do campo de Polvo, até 2026.

Ele conta que a petroleira fechou também uma operação de hedge para a produção de Polvo que lhe garantirá um preço mínimo de US\$ 75 por barril na venda dos volumes produzidos no campo em 2018. O executivo, no entanto, preferiu não dar mais detalhes sobre o custo da operação.

A perfuração do poço POL-H confirmou a presença de óleo leve com características próximas àquelas encontradas no restante do campo. Polvo é operado 100% pela PetroRio e é o único ativo de produção de petróleo da empresa. A companhia também possui 10% de participação no campo de gás natural de Manati, na Bacia Camamu-Almada, na Bahia, operado pela Petrobras.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

**Autor:**

**Título:** Curtas

### Minério de ferro cai

Em mais um dia negativo, o minério de ferro registrou ontem o menor patamar em quase dois meses no mercado à vista da China. Os preços do produto com pureza média de 62% entregue no porto de Qingdao caíram 0,1% e chegaram a US\$ 63,89 por tonelada, segundo a "Metal Bulletin". É o menor valor desde 6 de abril.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

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

**Título:** MP 814 vai focar na solução para o risco hidrológico

No auge da crise causada pela greve dos caminhoneiros, as empresas do setor elétrico articularam no fim de semana a votação da Medida Provisória 814 tratando apenas do risco hidrológico das geradoras (GSF). Foi feito um esforço para costurar uma posição de consenso com o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). A ideia, segundo Mario Menel, presidente do Fórum de Associações do Setor Elétrico (Fase), é limpar a 814 com a retirada de artigos e emendas.

Com isso, ficaria apenas o que resolve o risco hidrológico por meio de uma extensão do prazo de concessão das usinas, sem afetar a tarifa de energia. A proposta era que uma versão light da MP 814, com apenas esse artigo, pudesse ser votada na Câmara hoje e no Senado amanhã, antes do feriado. O tema é

urgente porque o prazo para votação da MP vence no dia 1º de junho, mas ontem não encontrou uma brecha.

O Fase calcula que se o GSF for aprovado o setor evitárá chegar ao fim de 2018 com R\$ 13 bilhões travados por liminares que impedem a liquidação financeira das operações no mercado de energia. Existem hoje, segundo a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica, 148 liminares judiciais e 272 ações na justiça relacionadas. "Hoje já estão travados R\$ 6,13 bilhões por causa das liminares e se esse problema não tiver uma solução ao fim do ano, o valor retido chegará a R\$ 13 bilhões. Isso significa um mercado sem nenhuma liquidez e com extrema dificuldade para o setor elétrico", afirma Menel.

O presidente da Enel, Carlo Zorzoli, defende a inclusão do artigo que permite repassar para os consumidores o aumento de custo de geração das térmicas incluídas no Programa Prioritário de Termeletricidade (PPT), criado em 2000 e cujos contratos se encerram em 2023. Como o preço foi estabelecido por um programa de governo, o reajuste de preço precisa ser autorizado pelo mesmo mecanismo. As térmicas com gás subsidiado pelo PPT são a TermoFortaleza, da Enel; NorteFluminense, da EDF; e TermoPernambuco, da Neoenergia.

O problema dessas usinas é que a Petrobras denunciou o contrato que a obrigava a cobrar US\$ 4 por milhão de BTU de gás natural fornecido, valor abaixo do preço de mercado. A Enel, que é dona da TermoFortaleza, aceita pagar à estatal US\$ 10 por milhão de BTU, desde que a diferença de custo do combustível possa ser repassada para o consumidor de energia.

### ***Se o GSF for aprovado o setor evitárá chegar ao fim de 2018 com R\$ 13 bilhões travados por liminares***

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) calcula que o custo para o consumidor aumentará em R\$ 2,1 bilhões mas a Enel afirma que o cálculo não considera o quanto os consumidores já pagam a mais pela energia de usinas a óleo que são acionadas para substituir a geração a gás. Na TermoFortaleza o valor é de R\$ 1 milhão por dia. Considerando a geração desde o dia 27 de fevereiro, quando a térmica foi desligada por falta de combustível, até 23 de maio, a conta chega a R\$ 110 milhões.

"Se a MP 814 já estivesse vigente e a nossa usina operando, os consumidores teriam pago R\$ 110 milhões a menos pela energia", disse Zorzoli ao **Valor**. Se a situação perdurar, o presidente da Enel calcula que o custo adicional para o consumidor será de R\$ 500 milhões apenas em 2018. "Esse assunto é importante não só para a Enel, pois com essa mudança vamos ter ganhos para os consumidores e investidores, já que garante um programa de Estado", diz o executivo.

Menel, do Fase, disse entender a reivindicação da Enel, mas avalia ser difícil incluir o PPT na votação da MP 814 light porque o tema "não é consenso" entre os membros do Fórum, que reúne diversas associações que representam empresas do setor elétrico.

"A MP 814 prevê aumentos de custos para os consumidores, é grande e polêmica. E tirando os artigos polêmicos, queremos salvar o que trata do GSF porque ele satisfaz os geradores e não onera o consumidor. Mas não posso levar a questão do PPT como uma proposta do setor elétrico. Nossa proposta é que ela tenha um único artigo".

O deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), relator do Projeto de Lei 9463/2018, que começará a ser discutido no plenário dia 5 de junho, disse ao **Valor** que apoia a inclusão apenas do artigo que trata do GSF se a MP 814 for colocada em votação nesta semana. Mas avisou que não vai aceitar a inclusão de todos os artigos que ficarem de fora da MP 814 no PL do qual é relator. Aleluia destacou como importantes o artigo que resolve pendências que impedem a desverticalização das distribuidoras da Eletrobras e que interferem na venda de seis distribuidoras federalizadas, o PPT e "alguma outra coisa periférica".

A pilha de problemas do setor também inclui a paralisação das obras de Angra 3, que dependia da MP 814 para aumentar a tarifa da energia para perto de R\$ 400 e concluir as obras. Leonam dos Santos, presidente da Eletronuclear, encomendou um estudo mostrando que os consumidores brasileiros pagaram R\$ 900 milhões a mais em 2017 por não poder consumir a energia de Angra 3, substituída por térmicas mais caras. Com a usina, o custo cairia dos R\$ 5,9 bilhões pagos no ano passado para R\$ 5 bilhões.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** Empresas

**Autor:** Por Graziella Valenti | De São Paulo

**Título:** Acordo da Odebrecht precisa da Petrobras

A liberação da segunda tranche do financiamento que o grupo Odebrecht negociou com os bancos, de R\$ 900 milhões, depende de consentimento da Petrobras. A operação, que totaliza R\$ 2,6 bilhões em créditos novos ao conglomerado, foi estruturada sobre as ações da Braskem, controlada em sociedade com a petroleira estatal. Do total obtido, R\$ 1,7 bilhão serão recebidos de imediato, mas a segunda parcela depende que a garantia das ações ordinárias seja convertida de penhor para alienação fiduciária, como já ocorre com as preferenciais da petroquímica.

A mudança foi exigência dos bancos, pois a execução da garantia nesse formato é mais simples e ágil. Como a alienação fiduciária envolve a transmissão da posse das ações, a Petrobras precisa aprovar. Na modalidade atual, do penhor, não há alteração de propriedade e, por isso, não exige posicionamento da Petrobras.

A estatal é co-controladora da Braskem, com uma participação ligeiramente inferior, por meio de acordo de acionistas. A Odebrecht possui 50,1% das ordinárias (ON) e 22,9% das preferenciais classe A (PNA) - 38,3% do capital total. Já a Petrobras detém 47% das ON e 21,9% das PNA - 36,2% do total.

Os recursos à Odebrecht foram integralmente concedidos por Itaú e Bradesco. Contudo, a operação envolveu aprovação também por parte de BNDES, Banco do Brasil e Santander, pois mexeu com a estrutura de garantias já existente e envolveu o alongamento de R\$ 7 bilhões de dívidas anteriores, de cinco empresas do grupo.

As ações que a Odebrecht possui na Braskem estão comprometidas em garantia a esses bancos desde julho de 2016. O acordo atual é a terceira revisão do original.

No início das negociações dessa revisão de contrato, os bancos tinham condicionado todo o acordo a essa questão. Mas, para dar celeridade à definição diante da urgência da Odebrecht, aceitaram conceder a primeira parte do novo crédito sem tal exigência. Mas a segunda tranche, de R\$ 900 milhões, não escapou de uma negociação com a Petrobras.

O **Valor** apurou que as negociações com a Petrobras sobre o tema ainda não começaram. Tanto Odebrecht quanto os bancos credores estavam integralmente dedicados, desde o dia 21, à assinatura do acordo e à rápida liberação dos recursos para que a Odebrecht Engenharia e Construção (OEC) pudesse quitar R\$ 500 milhões relativos a bônus internacionais que já estavam vencidos. O pagamento dos títulos foi feito na sexta-feira.

Consultada, a Odebrecht informou que não comenta o assunto. A Petrobras não respondeu ao **Valor**.

Como é praxe em casos de alienação fiduciária de ações de companhias com controle, os bancos terão de se comprometer em honrar os direitos que a Petrobras possui no acordo de acionistas com a Odebrecht, em caso de execução das garantias. A estatal tem direito de venda conjunta das ações, em igualdade de condições, e de preferência sobre a participação da sócia. A necessidade de a Petrobras assentir e a manutenção de seus direitos como sócia são questões triviais do formato.

Todo o dinheiro novo obtido sobre as ações da Braskem será obtido mediante uma emissão de debêntures. O custo dos recursos ficou, na prática, em CDI mais 2,2% - o equivalente de 135% da taxa básica de juros. Com a Selic em 6,5% ao ano, a companhia terá um custo inferior a 9% ao ano.

Já as dívidas preexistentes foram alongadas com um custo efetivo de CDI mais 1% - ou 115% da taxa de juros.

Odebrecht e Petrobras têm buscado manter uma relação "próxima e cordial", segundo pessoas envolvidas com o tema. Embora a gestão e estratégia da petroquímica estejam totalmente preservadas das discussões entre as sócias, os últimos movimentos societários relacionados à Braskem mostraram que as soluções dentro do controle não são simples.

A Braskem, desde a crise instalada após a Operação Lava-Jato, tornou-se o principal arrimo do grupo Odebrecht. Nos últimos meses, a participação na petroquímica esteve avaliada em cerca de R\$ 14,5 bilhões. Após o acordo com os bancos assinado na semana passada, o controle da companhia é garantia de pouco mais R\$ 12 bilhões em dívidas.

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Empresas**

**Autor: Por Renato Rostás | De São Paulo**

**Título: Siderurgia perde R\$ 9 bi em valor de mercado com greve**

Largamente afetada pela greve de caminhoneiros, a siderurgia é um dos setores mais penalizados pelo mercado financeiro neste período. Com dificuldades de entrega de produtos e, em alguns casos, de recebimento de insumos, CSN, Gerdau e Usiminas perderam mais de R\$ 9 bilhões em valor de mercado.

Ontem, as ações preferenciais classe A da Usiminas caíram 7,33% na B3, para R\$ 8,35, enquanto as ordinárias da CSN recuaram 10,04%, para R\$ 7,35, e as preferenciais da Gerdau tiveram queda de 6,25%, para R\$ 14,86. Desde o dia 21, quando a paralisação começou, a desvalorização acumulada é de 21,8%, 20,7% e 16%, respectivamente.

Usiminas atinge o pior valor de mercado desde novembro, CSN o menor desde dezembro e Gerdau não era tão mal avaliada desde fevereiro. Somadas, as três tiveram queda de R\$ 9,45 bilhões.

Levantamento do Instituto Nacional dos Distribuidores de Aço (Inda) mostrou que mais da metade das associadas parou de vender nos últimos dias. No setor automotivo, Fiat, Ford e General Motors (GM), por exemplo, pararam a

produção de algumas unidades. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), 92,7% das filiadas tiveram impacto na operação, de falta de matérias-primas a paralisação parcial da produção e dificuldades na exportação. Os três setores são os maiores consumidores de aços planos.

A venda de aços longos também foi interrompida em alguns casos. No mercado imobiliário, a entrega de concreto foi a primeira a ser comprometida, mas há relatos de construtoras que já são impactadas pela falta de aço, um dos principais insumos, em algumas obras, desde a semana passada.

"As siderúrgicas são altamente expostas à atividade industrial, que foi afetada pela greve de caminhoneiros", diz Karel Luketic, analista-chefe da XP Investimentos. "Certamente o faturamento de maio já terá impacto, especialmente na área de planos, e pelas minhas contas ele é por enquanto de 15% a 20%. Em um trimestre, isso pode responder a até 7% menos receita."

Não só esse efeito pressiona os papéis do setor, no entanto. Outro analista lembra que as três companhias concentram na bolsa os maiores casos de elasticidade em relação ao Produto Interno Bruto (PIB). Ou seja, se a percepção é de retomada da economia, elas ganham consideravelmente. Se há mudança no humor, elas também sofrem mais em bolsa. O Ibovespa recuou 8% no mesmo período.

O mercado financeiro já começa a avaliar que a curva ascendente de resultados da siderurgia possa se modificar, com o crescimento mais relevante ficando para o fim do ano. "Se maio teve esse efeito negativo, e potencialmente menores volumes diluem menos o custo fixo e corroem a rentabilidade, ainda mais depois de as vendas de aço não virem animadoras em abril, é possível que só haja boa notícia no balanço durante o terceiro trimestre", declarou uma fonte.

A impossibilidade de entregar aço já contratado pelos clientes pode atrasar a contabilização de receitas pelas siderúrgicas, mas por enquanto há poucas notícias de cancelamentos, dizem fontes. O maior perigo, acrescentam, é de haver paradas na produção, o que deterioraria mais os resultados.

Para uma das grandes usinas de planos, não foi possível faturar nenhum lote de o dia 21. As exportações foram mantidas e a produção também, mas haverá um problema logístico de entrega mesmo quando não houver mais nenhum bloqueio.

"Fala-se muito, a cada momento é um acordo, mas na prática as coisas não acontecem", diz uma fonte. "A impressão que temos, conversando com gente

próxima aos caminhoneiros, é que a greve pode acabar de fato na quarta-feira [amanhã]. O receio é que se demore demais para normalizar a situação", acrescenta. A receita trimestral, diz, já está comprometida.

Procuradas, as empresas não comentaram os efeitos da paralisação. (**Colaborou Chiara Quintão**)

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Finanças

**Autor:** Por Victor Aguiar, Juliana Machado e Lucinda Pinto | De São Paulo

**Título:** Crise dos combustíveis ameaça cenário otimista para a bolsa

A crise dos combustíveis, que tirou da Petrobras R\$ 115 bilhões em valor de mercado em seis pregões, já ameaça os cenários mais otimistas para a bolsa de valores. Segundo o **Valor** apurou, as primeiras casas já começam a revisar suas estimativas para o Ibovespa, e pelo menos um grande banco já admite cortar a projeção para o índice no fim deste ano.

Para gestores e estrategistas, ainda que a forte queda de preços abra espaço para alguma recuperação no curto prazo, a bolsa não deve retomar o nível em que estava no começo de maio ou recordes do início do ano. Só no pregão de ontem, o Ibovespa caiu 4,49%, aos 75.356 pontos - menor nível de 2018. O tombo levou a bolsa a zerar todo o ganho que acumulava no ano e a perder 1,37%. No mês, a queda é de 12,49%.

Segundo um analista de um grande banco consultado pela reportagem, as projeções para o Ibovespa no fim do ano levavam em conta que a curva longa de juros permaneceria ao redor de 10%. Com a deterioração na confiança dos investidores, no entanto, as taxas mais longas já chegaram aos 11%, forçando uma revisão das premissas. "Se ficar em 11%, já vemos o índice mais baixo", diz o interlocutor, ressaltando que o novo patamar de juros, por si só, poderia gerar um corte de cerca de 10 mil pontos na meta de 2018 para o Ibovespa. "Agora, se houver mudança nas perspectivas de lucro das empresas, a redução será ainda maior."

Para o estrategista da UBS Wealth Management, Ronaldo Patah, os mercados financeiros devem ter alguma recuperação assim que a paralisação dos caminhoneiros for completamente interrompida, mas os preços não vão voltar para os níveis observados antes do início dessa crise. Para ele, houve uma piora ampla do cenário, com impacto direto sobre a economia real, o que muda o preço justo dos ativos.

Patah nota que a paralisação dos caminhoneiros impacta negativamente a inflação, a atividade, o quadro fiscal, a credibilidade da Petrobras, a confiança do consumidor, a confiança dos empresário e o quadro eleitoral. "A perda de confiança é algo difícil de se recuperar. Isso vai agravar a situação da atividade, que já estava fraca", diz.

A perda do Ibovespa desde que a greve dos caminhoneiros foi convocada, no dia 21, é de 9,3%. Segundo cálculos do analista que colocou o índice em revisão, isso significa uma relação entre preço e lucro (PL) ao redor de 11,2 vezes, ante média histórica de 11 vezes. "Mas negociar em linha com a média não implica que o índice está barato", diz.

A Petrobras dá grande contribuição para o movimento. Só ontem, a queda da preferencial (PN) foi de 14,60% e da ordinária (ON) de 14,07%. No ano, a PN ainda sobe 5,15% e a ON, 17,44% - o que significa que ainda há espaço para novos ajustes. Na lista das empresas mais valiosas da bolsa, depois de ter perdido o posto de líder para a Ambev na semana passada, ontem a petroleira foi ultrapassada por Vale e Itaú Unibanco.

A Petrobras também começa a sair da lista de recomendações das casas de análise. O Itaú BBA, por exemplo, substituiu as preferenciais da petroleira pela ON da Copasa, em meio à crescente aversão de risco. Em relatório, o banco diz que as mudanças na política de preços aumentam o risco associado aos investimentos na estatal. As ações da Petrobras estavam na carteira recomendada do Itaú desde junho de 2017 e, nesse período, acumularam ganho de 66%.

Para Gustavo Troccoli, diretor da área de investimentos da Rosenberg, a Petrobras perdeu a confiança dos agentes de mercado em meio a todo o caos gerado pela paralisação dos caminhoneiros. Isso porque, mesmo que seja resarcida pelo Tesouro Nacional, a forte instabilidade gerada pela greve ameaça os planos do governo - e, em ano de eleição, as políticas já são vistas como frágeis.

"Na dúvida, ninguém toma o risco. No curtíssimo prazo, veremos mais pressão", diz Karel Luketic, analista-chefe da XP Investimentos. Mesmo assim, ele ainda tem uma visão estruturalmente construtiva para as ações da companhia, porque não há consenso sobre se todo o valor conquistado nesse período foi de fato perdido.

Para outros, porém, a destruição de valor está dada. "É devastador. Não estamos falando apenas de impacto sobre a empresa, mas sobre o efeito para a economia", diz o gestor de uma administradora de recursos que atua no Brasil e no exterior. "Não é o fim do mundo, mas é uma crise de credibilidade que não

vai ser solucionada apenas com o Tesouro resarcindo a Petrobras pelo tempo que o preço do diesel ficar congelado."

Embora Petrobras seja o grande destaque negativo, a onda vendedora se alastrou por todos os setores na sessão de ontem. Dos 67 papéis que compõem o Ibovespa, só Fibria (alta de 1,14%) e Suzano (1,53%) subiram. Por serem exportadoras, servem de proteção contra a alta do dólar no portfólio. Em dia de mercados americanos fechados por um feriado local, o giro do Ibovespa foi considerado robusto: R\$ 8,9 bilhões. E reforça a sinalização de que o movimento recente foi liderado pelo investidor local.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** Finanças

**Autor:** Por Eduardo Campos, Alex Ribeiro e Sérgio Tauhata | De Brasília e São Paulo

**Título:** Greve pode pressionar retomada do crédito

O mercado de crédito deu sinais favoráveis com maior consistência na passagem de março para abril, mostrando elevação nos saldos, queda nas taxas de juros e estabilidade na inadimplência. Mas o comportamento segue ainda distante da projeção do Banco Central (BC), de crescimento de 3,5% em 2018. E eventos recentes com impacto direto sobre a confiança de consumidores e empresários podem vir a barrar essa tendência, com a firme valorização do dólar e a atual greve dos caminhoneiros.

Na variação mensal, o estoque de crédito subiu 0,3% em abril a R\$ 3,090 trilhões, igualando o nível do fim de 2017. Em 12 meses, o saldo, que vinha em queda desde agosto de 2016, subiu 0,1% em março e avançou 0,6% em abril. "A perspectiva é que o crédito continue em crescimento nos próximos meses", disse chefe do departamento de Estatísticas do BC, Fernando Rocha.

Questionado, mais de uma vez, se a greve dos caminhoneiros afeta a esperada tendência de recuperação gradual, Rocha afirmou que "a crise dos caminhoneiros é um ponto de incerteza" e que é preciso esperar para ver o que vai acontecer depois das propostas feitas pelo governo aos grevistas na noite de domingo.

A retomada continua sendo puxada pelo crédito às pessoas físicas, com elevação de salto total de 0,6% no mês, e de 6,4% em 12 meses. Melhor taxa de crescimento desde janeiro de 2016. O crédito às empresas teve breve retração mensal de 0,1% e recua 5,5% em 12 meses. Mas olhando o crédito às empresas com recursos livres há um breve movimento de recuperação, com saldo em 12 meses avançando 1,7%. No crédito direcionado, o comportamento da carteira

do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) segue determinando a queda, com retração histórica de 13,3% em 12 meses.

No lado do custo dos financiamentos, Rocha explicou que a queda dos juros é um movimento esperado. "Temos um ciclo de redução de juros, as taxas respondem a ele", disse. Em abril, o juro médio total caiu 0,3 ponto percentual, para 25,9% ao ano, menor taxa de 2018. Já a taxa para as pessoas físicas com recursos livres caiu 0,4%, para 56,8% ao ano. Em abril de 2017, essa taxa era de 68%.

A queda do juro mostrou relação com a redução do spread bancário - diferença entre o custo do dinheiro para o banco e para o tomador final. O spread médio caiu de 20 pontos percentuais para 19,7 pontos percentuais. Já o custo do dinheiro para os bancos se manteve em 6,2% ao ano.

O aumento do crédito com juros menores foi acompanhado de estabilidade da inadimplência. A taxa total de calotes ficou em 3,3%. Considerando o crédito com recursos livres, a taxa é a menor desde junho de 2015, ao marcar 4,7%, mesmo com a inadimplência das pessoas físicas subindo de 5% para 5,1% - movimento compensado pela queda dos calotes das empresas de 4,4% a 4,2%.

No crédito às pessoas físicas, Rocha chamou atenção para os saldos de crédito pessoal, aquisição de veículos, rotativo do cartão e cheque especial. No crédito pessoal consignado houve alta de 0,4% no saldo no mês e avanço de 0,7% no não consignado. O cheque especial subiu 2,2%. Veículos cresceram 1% no mês, mas sobem 9% em 12 meses. No cartão de crédito, o saldo total subiu 3,5%, somando R\$ 35,073 bilhões.

Embora o crédito tenha mostrado sinais sólidos de retomada em abril, a greve dos caminhoneiros pode frear a tendência, afirmam economistas. A paralisação dos motoristas de cargas pode voltar a pressionar a oferta e a demanda em maio.

Segundo Alberto Ramos, analista do Goldman Sachs, "a recente piora das incertezas políticas e relacionadas ao governo pode afetar a oferta e a demanda de crédito bancário tanto para pessoas físicas quanto empresas".

Para Bruno Lavieri, economista da consultoria 4E, a paralisação dos caminhoneiros aumenta ainda mais a incerteza em torno das eleições e deve elevar a cautela tanto dos bancos em ofertar linhas, quanto dos consumidores em contrair mais empréstimos. "O risco político e institucional conversa com o cenário de crédito e dificulta o repasse da queda da taxa básica Selic para a atividade econômica."

Conforme Lavieri, embora a greve e as incertezas eleitorais sejam eventos distintos "refletem, no fundo, o mesmo problema: a insatisfação com o cenário econômico e político do país". Na visão do economista da 4E, "há um risco muito grande de a eleição presidencial ter dois candidatos populistas competindo no segundo turno, o que reforça a incógnita em relação a agenda de reformas e ajustes".

No cenário base da 4E, o crédito corporativo "não decola neste ano, porque ninguém vai fazer grandes apostas". Da mesma forma, os consumidores permanecem receosos, diz Lavieri, porque o mercado de trabalho continua incerto.

**VEÍCULO:** **Valor Econômico**

**Seção:** Finanças

**Autor:** Por Sérgio Tauhata e Nathália Larghi | De São Paulo

**Título:** Greve dos caminhoneiros não afeta rumo da Selic, diz Ilan

O impacto que a greve dos caminhoneiros terá sobre a inflação ainda não preocupa o Banco Central. Pelo menos é o que afirmou ontem o presidente da autoridade, Ilan Goldfajn, durante evento do Fórum de Líderes Empresariais (Lide), em São Paulo.

A paralisação não vai impactar a "inflação que importa para o Banco Central", já que as mudanças de preços provenientes da paralisação são "pontuais", analisou o comandante da política monetária. Ilan reforçou a sinalização sobre a premissa de que o Comitê de Política Monetária (Copom) deve manter estável a taxa básica de juros, a Selic, em 6,5% ao ano nas próximas reuniões.

"Na inflação que importa para o BC, ou seja, no que vai acontecer ao longo do ano e do ano que vem, esses choques do dia a dia não influenciam a política monetária, que é mais resiliente e olha mais para a inflação do ano, do que de dias", disse Ilan.

Questionado sobre a alta dos combustíveis muito acima da inflação no ano, fator que desencadeou os protestos de caminhoneiros, o presidente do BC disse que não comenta componentes separados. "A inflação é uma média e para o BC o que importa é o comportamento dessa média de preços", explicou. Conforme o chefe da autoridade, mesmo que o custo do diesel possa ter subido dois dígitos, "outros preços caíram e essa média está rodando mais perto de 3% ao ano".

Ilan voltou a repetir no evento outra mensagem importante do último Copom. Segundo o presidente do BC, não há relação mecânica entre o choque externo e

a política monetária. A autoridade monitora de perto os efeitos secundários, ou como os movimentos de preços se disseminam pelos setores. O choque externo se materializa na valorização no dólar e na redução do risco de a inflação demorar a convergir para as metas em 2018 e 2019.

Na última decisão do Copom de manter a Selic inalterada, segundo Ilan, "pesou a mudança no balanço de riscos para a inflação, em função do choque externo que reduziu as chances de a inflação ficar abaixo da meta e tornou desnecessária a mitigação de risco de convergência demasiadamente lenta".

Ilan destacou ainda que, embora não tenha havido nova redução, a Selic segue em sua mínima histórica e "abaixo da nossa taxa neutra". "O nível dos juros, portanto, ajuda a estimular a economia", considerou.

O presidente do BC também procurou mostrar tranquilidade em relação à atual volatilidade do câmbio. Ilan reafirmou que o país tem vários "colchões" para amortecer os efeitos da apreciação global do dólar. Citou o balanço de pagamentos, a inflação controlada e o sistema financeiro robusto como principais escudos contra uma crise vinda de fora.

"O nosso balanço de pagamentos está mais do que equilibrado. Nossa déficit de conta corrente é hoje menos de 0,5% do PIB. Ele já chegou, em alguns momentos, a ser 4,5% do PIB, 5% do PIB. Hoje em dia, é menos de 0,5%. E é possível que deixe de ser negativo e vire positivo ao longo dos próximos 12 meses", afirmou. O presidente do BC citou ainda as reservas internacionais e a redução do estoque de swaps, de US\$ 110 bilhões para US\$ 20 bilhões, que amplia o espaço de intervenções para reduzir a volatilidade no mercado de câmbio.

A inflação em patamares mais baixos é outro fator que dá "tranquilidade" à política monetária, segundo Ilan. "Isso diz como o Banco Central pode reagir ao choque externo, em função da inflação. Como está abaixo da meta, dá um certo conforto que não tínhamos no passado."

O presidente da autoridade monetária destacou ainda o sistema financeiro robusto. "Acabamos de passar por recessão, inadimplência e hoje o sistema financeiro está mais resiliente", disse.

Em outro evento em São Paulo, na Fundação Getulio Vargas (FGV), Ilan voltou a defender as reformas. "As reformas e os ajustes na economia são fundamentais para manutenção da inflação baixa, estável e ao funcionamento da política monetária", disse. **(Colaborou Eduardo Campos, de Brasília)**

**MME / ASCOM .**