

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

O Estado de S. Paulo

Título: TCU fará devassa em contratos da Codesp	67
Título: No país do quem pode grita mais e chora menos	81
Título: Distribuidoras estão autorizadas a dividir bases e equipamentos	89

Valor Econômico

Título: Governo reduzirá incentivos em vez de elevar imposto, diz Guardia	171
---	-----

Sumário

VEÍCULO: O Globo	5
Título: Um difícil começo	5
Título: Um governo fora dos trilhos	7
Título: Solução temporária	8
Título: O ovo da serpente	9
Título: A greve traz mais Estado e mais gastos	10
Título: Que crise? Em SP, primeira-dama não poupa combustível	11
Título: BRTráfico começa a operar	12
Título: A conta bilionária da crise	15
Título: Da agricultura à aviação, todos os segmentos contabilizam prejuízos	16
Título: Senado aprova reoneração da folha de pagamento de 28 setores	18

Título: Criticado na Câmara, ministro nega que vai aumentar imposto para cobrir isenção do diesel	19
Título: Caminhoneiros denunciam agressões	20
Título: Transportadoras pedem ajuda da polícia para liberar frota.....	22
Título: Intervenção é 'do século passado', diz general	23
Título: Hino e apelo aos militares.....	25
Título: Em três estados, fazendeiros e associações deram suporte a grevistas	27
Título: A origem e os efeitos da crise que parou o país	28
Título: TST declara que greve de petroleiros é ilegal e prevê multa.....	35
Título: Motoristas "escoltam" caminhões com combustível	37
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	38
Título: Custos do desgoverno.....	38
Título: Votos e baionetas	40
Título: Cota de trapalhadas	41
Título: Ato de rendição.....	42
Título: Perdas com cargas paradas na estrada não devem ser ressarcidas por seguros	44
Título: País se revolta contra si e não sabe	46
Título: Farinha pouca, meu pirão primeiro	47
Título: SINAL DE ALERTA	49
Título: Atual modelo do presidencialismo de coalizão está esgotado, afirma Gilmar.....	53
Título: Candidato, governador de SP acelera nas iniciativas, mas avança o sinal	54
Título: Apoio à paralisação é de 87% dos brasileiros, diz Datafolha.....	55
Título: Metade dos entrevistados teve alteração na rotina	57
Título: SP tem 1º 'respiro' no reabastecimento em postos de combustível.....	58
Título: Fazenda nega alta de impostos e diz que cortará subsídios.....	61
Título: Senado aprova reoneração e deixa para Temer veto a PIS/Cofins.....	61
Título: Isenção de eixo suspenso enfrenta resistência na Justiça	63
Título: Ações da Petrobras se recuperam e avançam 14%; dólar sobe para R\$ 3,73	65
Título: Ibama volta a negar licença para petróleo na foz do Amazonas	66
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	66
Título: TCU fará devassa em contratos da Codesp.....	67
Título: Barata-voa.....	68
Título: Petrobrás prorroga seguro com Chubb, Tokio e BB Mafre.....	70
Título: A ressaca da "greve"	72

Título: Aqui, não	73
Título: Maré pessimista	74
Título: Perigos da democracia	76
Título: Essa crise o FMI não previu.....	78
Título: A conta da greve	79
Título: No país do quem pode grita mais e chora menos	81
Título: Embu das malasartes	83
Título: Após nove dias, paralisação de motoristas começa a perder fôlego	86
Título: Postos voltam a receber combustíveis	87
Título: Dois dias de espera para abastecer até R\$ 100	88
Título: Distribuidoras estão autorizadas a dividir bases e equipamentos	89
Título: Ideia de intervenção militar move motoristas.....	92
Título: ‘Único caminho de acesso ao poder é pelo voto’	94
Título: FAB e aéreas carregam remédios e aparelhos.....	98
Título: Senado aprova reoneração da folha.....	98
Título: Maia quer dar subsídio para gás de cozinha.....	100
Título: Governo criou um ‘cartel’, Diz Lisboa	103
Título: Petrobrás recupera R\$ 31 bi em valor de mercado	105
Título: Perdas causadas por paralisação já atingem R\$ 50 bi	106
Título: AGU aplica multas de R\$ 141 milhões a 96 transportadoras	108
Título: Ofensiva para acalmar os ânimos	108
VEÍCULO: Correio Braziliense	110
Título: Ministro descarta ditadura	110
Título: Ameaças a quem quer ir embora.....	111
Título: Reoneração da folha é aprovada	113
Título: Temer bate na tecla da retomada econômica.....	115
Título: Caiu a ficha.....	116
Título: Fustigado com a greve, Temer tenta respiro	118
Título: Trem descarrila. Há suspeita de sabotagem.....	119
Título: Sem álcool anidro, gasolina pode acabar	120
Título: Aeroportos perto da normalidade	122
Título: Prejuízo de mais de R\$ 40 bi	124
Título: Desemprego volta a subir	126
Título: Fazenda volta atrás em alta de impostos	127

Título: Petrobras tem alta na bolsa	129
Título: Distribuidoras compartilham bases	130
Título: José Velloso: A política de preços da Petrobras está equivocada	131
Título: Greve derruba o ânimo dos empresários	135
Título: Baque no agronegócio	137
Título: O caos não interessa o país.....	139
Título: A culpa é nossa.....	140
Título: Desabafo	141
Título: Lições da crise dos caminhões	143
Título: Acaba o gás em condomínios e casas	145
VEÍCULO: Valor Econômico	147
Título: Empresas criam comitês para enfrentar problemas.....	148
Título: Sem insumos, siderúrgicas cortam atividade em altos-fornos.....	149
Título: Agronegócio dá sinais de retomada, mas o risco de faltar alimentos permanece....	151
Título: Greve dá alguns sinais de arrefecimento, mas efeitos persistem	154
Título: Celulose vê início gradual de melhora	157
Título: Planalto evitou força por medo de criar mártires	157
Título: Aos poucos, situação dos postos de combustíveis se normaliza pelo país	159
Título: Temer fala em reexaminar política de preços	160
Título: Vai ter uma nova crise porque as finanças públicas não vão segurar, diz ex-presidente	162
Título: Para analistas, estatal está certa e frete devia ser revisto	165
Título: AGU consegue decisão do TST contra greve de petroleiro	166
Título: Usinas do NE querem vender etanol a postos.....	167
Título: MP do frete será alvo de estudos, afirma Cade.....	169
Título: Greve leva Estaleiro Atlântico Sul a conceder férias	170
Título: Governo reduzirá incentivos em vez de elevar imposto, diz Guardia	171
Título: Confaz rejeita alteração de regra de preço para ICMS	173
Título: Senado aprova reoneração da folha para 28 setores.....	174
Título: Impacto negativo da greve no PIB é de R\$ 30,5 bi, diz 4E	176
Título: Cenário desfavorece uma retomada vigorosa do crédito	178
Título: Destaques	180
Título: Exigência por qualidade do minério cria piso de US\$ 60, avalia Schvartsman	180
Título: Futuro da Eletropaulo será decidido hoje	182

Título: Curta.....	183
Título: Maio traz perdas generalizadas e recomendação é privilegiar caixa	184
Título: Estrangeiro deixa bolsa em maio	186
Título: Petrobras sobe em dia de trégua.....	188
Título: Oferta da Braskem deve ter atraso.....	188
Título: Greve dos caminhoneiros: uma aula de economia brasileira.....	189

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Lydia Medeiros

Título: Um difícil começo

Poder em jogo

O economista Eduardo Guardia ainda não completou um mês no cargo de ministro da Fazenda mas já coleciona duas derrotas importantes na condução da política econômica. Elas aconteceram em sequência e no espaço de apenas 24 horas. Na tumultuada segunda-feira, quando o governo tentava acabar com a paralisação no transporte de cargas, o ministro anunciou que o custo da queda do preço do óleo diesel seria compensado pela União ao caixa da Petrobras. E, para isso, haveria “majoração de impostos ou redução de benefícios (fiscais) existentes”. A reação do Congresso à perspectiva de aumento de tributos foi imediata. Ontem, Guardia recuou.

Descartou aumentar impostos e manteve a “redução de benefícios”, citando o fim de descontos nos impostos sobre a folha de pessoal das empresas privadas. Logo depois, o ministro da Fazenda assistiu a 13 governadores estaduais ficarem contra sua proposta de mudança na periodicidade de cálculo do ICMS, de quinzenal para mensal, o que permitiria uma redução mais significativa e mais rápida nos preços dos combustíveis. As duas derrotas do ministro são exemplares de como a tarefa política mais difícil no Brasil, atualmente, é reduzir

a carga tributária imposta à sociedade — uma promessa de muitos candidatos ao Planalto. Um difícil começo _ O governo sumiu na reunião conjunta de duas comissões no Senado, ontem, o ministro Eduardo Guardia ficou praticamente só na defesa das medidas adotadas pelo governo. Nenhum senador defendeu o presidente Temer. Ao contrário, os ataques foram unânimes. Nem o líder, Romero Jucá, achou espaço para esboçar alguma reação.

Curinga

Cortejado por onde passou no Congresso, ontem, o empresário mineiro Josué Gomes, filiado ao PR, esbarrou na saída com o deputado Orlando Silva (PCdoB). “O presidente falou muito de você”, disse Orlando, que chegava de uma visita ao ex-presidente Lula, em Curitiba, acrescentando que o ex-presidente via a ideia de uma parceria entre ele e o PT como uma reedição da dupla Lula e José Alencar, pai do empresário, que foi vice do petista.

Estranha jurisprudência

Um procedimento disciplinar no Conselho Nacional do Ministério Público contra o procurador Carlos Fernando Lima, da Lava-Jato, resultou numa decisão que pode dificultar o trabalho da entidade. O processo ocorreu porque ele chamou o presidente Temer de “leviano, covarde e desqualificado” e se referiu aos ministros do STF como “panela de carnes podres”. Entre 15 de maio e ontem, foi mudado o voto do conselheiro Luciano Maia. Houve empate, e o processo foi arquivado. Venceu a tese de que um procurador só pode ser investigado se o ofendido provocar o CNMP. A Constituição prevê, porém, que o órgão pode agir de ofício (sem participação de terceiros), e várias condenações ocorreram assim. Agora, podem ser revistas.

ENTREVISTA

SIMONE TEBET - SENADORA (PMDB-MS)

Os políticos não estão sabendo lidar com a crise dos combustíveis?

– Não sei se foi a greve que parou o Brasil ou a política que parou o Brasil. Ela (a greve) escancarou a sensação da população sobre a nossa fragilidade. Demonstrou nossa incapacidade de solucionar os problemas e até de compreendê-los. Há um fosso entre a política e a população. É o mais grave da greve.

_ Há um vácuo de liderança política no país?

– Total. Vamos precisar, paralelamente à Lava-Jato ou pós-Lava-Jato, saber criminalizar os políticos, mas não a política. Os políticos têm de ser responsabilizados. Mas tamanha generalização deixa embutido na cabeça da

população que é preciso acabar com tudo, fechar o Congresso. E fechar o Congresso é ditadura.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Bernardo Mello Franco

Título: Um governo fora dos trilhos

A paralisação dos caminhoneiros chega hoje ao décimo dia. O movimento tem futuro incerto, mas já conseguiu o que parecia impossível: enfraqueceu ainda mais o governo de Michel Temer. O Planalto ficou de joelhos. Entregou tudo o que os grevistas pediram e não conseguiu mandá-los de volta ao trabalho. O combustível começou a voltar aos postos, mas a situação ainda está muito longe da normalidade. Ontem, quem circulou no Rio e em São Paulo voltou a se deparar com ruas vazias.

Ainda faltam mercadorias nas bancas de feira e prateleiras de supermercado. Em ao menos três estados, os hospitais suspenderam parte das cirurgias. A Polícia Rodoviária Federal fez um jogo de palavras para maquiar seu balanço das estradas. Deixou de falar em “bloqueios” e passou a contabilizar “pontos de concentração” de caminhoneiros. À noite, ainda eram 616 espalhados pelo país. O governo mostra outros sinais de desorientação. Um dia depois de admitir o aumento de impostos, o ministro da Fazenda foi obrigado a recuar.

Dobrou-se à pressão do presidente da Câmara, que o chamou de “irresponsável”. A guinada de Rodrigo Maia é um símbolo do movimento em curso no Congresso. Aliados tentam se descolar do governo para evitar o próprio naufrágio nas eleições. Os mais fiéis se escondem dos microfones, enquanto o presidente apanha nas tribunas do Senado e da Câmara. Só Temer defende Temer.

Ontem ele mostrou que continua com a autoestima em dia. Em discurso para investidores estrangeiros, o presidente indicou não ter dimensão dos efeitos da crise sobre a economia. “Atingimos este que era o nosso objetivo número um: recolocar o Brasil nos trilhos”, afirmou. O governo descarrilou, mas o presidente acredita que ainda tem força. “Quando alguns rejeitam o diálogo e tentam parar o Brasil, nós exercemos a autoridade para preservar a ordem”, disse.

A quatro meses das eleições, a oposição discute se ainda faz sentido pedir o afastamento do presidente. Um líder partidário resolveu contar os pedidos de impeachment na gaveta de Rodrigo Maia. No momento, são 27.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas**Autor: Miriam Leitão****Título: Solução temporária**

O ministro Eduardo Guardia disse que a solução usada para a queda do preço do diesel é temporária. Ele defende a fórmula encontrada, afirmando que, mesmo sendo um novo subsídio, será compensado com a queda de outro benefício tributário. "Pode-se não gostar da solução que demos, mas está sendo feita de forma transparente, estará no Orçamento e não estamos jogando custo para o próximo governo."

O ministro da Fazenda ficou no meio de uma polêmica nas últimas horas por ter falado em criação de imposto, o que negou depois. Ele me disse que se referiu a isso ao explicar que essa é uma das possibilidades estabelecidas pela Lei de Responsabilidade fiscal para compensar o corte de um tributo. Outra é elevação de alíquota, e a terceira opção é redução de benefício tributário: — Nós já tínhamos decidido por redução de benefício e é isso que sempre estive na nossa cabeça e temos preparado. Nós apenas não anunciamos na entrevista, mas após a aprovação do projeto de reoneração vamos dizer o que será feito.

Ontem, o Senado aprovou a reoneração da folha, e hoje já será possível editar a Medida Provisória e o decreto com o pedido de crédito extraordinário e a criação do programa de subvenção econômica.

Guardia explica que a solução para o diesel teve que ser pensada no meio da emergência, no fim de semana, e admite que por isso só pode ser entendida como uma solução temporária. A preocupação foi evitar fórmulas como controlar preços da Petrobras ou criar um subsídio oculto, como foi feito no passado. A solução foi mover recursos do Orçamento, explicitar os custos da decisão, e cobri-los com redução de outros benefícios: — O Brasil tem R\$ 270 bilhões de gastos tributários, e evidentemente isso precisa diminuir.

Mas qual é o ponto. O subsídio ao diesel não é permanente, é temporário e o seu custo está sendo pago de forma clara e não estamos jogando um centavo para o próximo governo. Essa subvenção tem o mérito de não ser escondida. Dado que foi preciso fazer, a melhor é que seja dentro do Orçamento.

A solução definitiva, se o país quiser manter uma tributação diferenciada para o diesel, é criar a possibilidade de ter impostos flexíveis, cujas alíquotas subam ou desçam conforme os preços internacionais: caindo nas altas dos preços, e aumentando nas reduções das cotações. Mais ou menos o que será feito agora com o Imposto de Importação, que é o único tributo que pela Lei de Responsabilidade Fiscal pode ter alíquotas flutuantes. A Cide foi pensada para

ser assim, mas ela foi criada depois da LRF que impôs limitações em casos desse tipo. Como a LRF exige, em seu artigo 14, que qualquer redução de imposto seja compensada por uma daquelas três opções — aumento de tributo, elevação de alíquota, ou redução de benefício tributário — o governo fica engessado. Para ter esses tributos flexíveis, ou regulatórios, teria que se mudar a Lei de Responsabilidade Fiscal, o que não daria para ser proposto agora.

A solução encontrada não é complexa apenas na engenharia fiscal e tributária. Ela é confusa também na parte que trata do preço especificamente dito: — Quem vai operacionalizar o instrumento de compensação financeira para as empresas será a ANP, num cálculo conforme volumes de comercialização e os preços. Porque a gente fala "preço médio" para simplificar. Na verdade, existem 35 preços base de dois tipos diferentes de diesel. Depende de custos de frete, de proximidade de refinaria e de vários fatores. Então estamos falando de 70 preços.

Guardia também acredita que esse "choque" como os economistas definem os fatos inesperados, não vai afetar muito o PIB e a inflação. Para ele terão efeito temporário, porque a produção interrompida será retomada, os preços que subiram voltarão a cair. Admite, no entanto, que o pior é a consequência na formação de expectativas.

Quando o novo preço vai chegar à bomba, que é o que os transportadores exigem, é difícil de determinar. Parte da queda já foi praticada pela Petrobras. A outra parte da redução começa a se completar hoje, com os decretos e as MPs, para ser possível praticar o novo preço.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: O ovo da serpente

O historiador Daniel Aarão Reis estava lá e viu. Em Guiricema, cidadezinha mineira de menos de nove mil habitantes, houve, terça, passeata de apoio à greve dos caminhoneiros. Cerca de 200 pessoas, enroladas em bandeiras do Brasil, cantavam o Hino Nacional ao lado de cartazes pedindo intervenção militar.

Jogo pesado

Milicianos armados de três cidades fluminenses — Seropédica (bairro Guandu), Petrópolis (Itaipava) e Barra Mansa — estavam impedindo a saída de caminhões, ontem.

Por falar em Bretas...

A escolta de segurança do juiz Bretas ficou sem gasolina devido à greve. O TRF-2 recorreu à Marinha e conseguiu combustível emprestado.

Perdendo força

No Twitter, as menções à greve caíram, ontem: cerca de 488 mil, segundo o sociólogo Marco Aurelio Ruediger, da FGV/DAPP. O pico foi na sexta, com quase... 2 milhões. “#NaoTemAcordoComCorrupto” foi a hashtag mais mencionada: 33,7 mil vezes. Já “#ForaTemer” foi usada 43 mil vezes, desde domingo.

Abertura dos portos

Décio Oddone, diretor-geral da ANP, acha que, após mais de 60 anos em que a oferta de combustíveis esteve concentrada na Petrobras, está mais do que na hora de termos um mercado aberto e competitivo: “Só assim deixaremos definitivamente para trás situações como a que estamos vivendo”

VEÍCULO: O Globo

Seção: Editorial

Autor:

Título: A greve traz mais Estado e mais gastos

Além de sofrimento para a população, a greve de caminhoneiros trouxe rico material para cientistas políticos, economistas e analistas em geral. O impacto no movimento do uso de meios digitais de comunicação instantânea; a inapetência do Congresso para enfrentar a crise, salvo exemplos de oportunismo eleitoral; a dificuldade de um governo dessintonizado da realidade para identificar seus interlocutores e assim por diante.

Em um aspecto da crise, não há divergências: o governo capitulou e transferiu a conta da capitulação para um contribuinte já sufocado sob uma carga tributária na faixa de 35% do PIB, a mais elevada entre os emergentes. Os prejuízos não vêm apenas na forma de tributos e/ou corte de isenções — alguns justificáveis, mas só dentro de um amplo programa de revisão criteriosa de incentivos. As perdas da sociedade também ocorrerão na forma de mais interferência do Estado.

Ela ocorrerá no controle de preços nas bombas de diesel e na fiscalização do cumprimento de uma anacrônica reserva de mercado criada na alocação para autônomos de 30% dos fretes pagos pela Companhia Nacional de

Abastecimento (Conab). E também na vigilância de postos de pedágio, obrigados a não cobrar pelo terceiro eixo de caminhões vazios.

Em uma das entrevistas coletivas de ministros, caminhoneiros chegaram a ser convocados para fiscalizar o preço do diesel, quase um lançamento dos “fiscais do Temer”. Quando foram “do Sarney”, fracassaram. O custo tributário da capitação ainda abastecerá discussões.

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, que tem demonstrado desenvoltura no imbróglio, teve de voltar atrás ontem na previsão feita no dia anterior de aumento de impostos para compensar a despesa de R\$ 13,5 bilhões estimada para este ano a fim de cobrir as benesses — a primeira projeção fora de R\$ 9,5 bilhões. Na correção, Guardia garantiu que o dinheiro virá do fim de isenções.

Mas não se deve confiar em que mais impostos não aparecerão, porque as estimativas de crescimento da economia começam a ser revistas para baixo, mais próximas dos 2%, com reflexo direto numa arrecadação menor. A promessa de corte de R\$ 0,46 no preço do diesel na bomba passa por zerar a Cide e reduzir o PIS/Cofins. Como a Lei de Responsabilidade Fiscal exige que corte de impostos seja compensado por outros gravames, está sendo feita a reoneração da folha de salários de vários setores.

O que talvez não feche a conta. O momento de inflação baixa, muito positivo para todos, principalmente as famílias de renda mais baixa, cria problemas para os administradores públicos, que não podem mascarar déficits via aumento dos preços, que artificialmente eleva a coleta de impostos.

Sob o peso de um déficit de R\$ 159 bilhões, meta deste ano, o ministro precisa ser rigoroso nas contas. Para a sociedade fica mais um alerta de que nenhum presente tributário sai de graça. O próprio caminhoneiro pagará algum preço.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Silvia Amorim

Título: Que crise? Em SP, primeira-dama não poupa combustível

Em meio a desabastecimento, mulher do governador vai de avião oficial a confraternização com colegas de outros municípios

Quando o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, alertava para o risco de suspender as operações por falta de combustível na quinta-feira passada, um dos aviões oficiais do governo paulista cruzava o estado para levar a primeira dama, Lúcia França, a uma confraternização com primeiras-damas municipais.

A aeronave havia decolado pela manhã com destino a Presidente Prudente, a 560 km da capital paulista, onde a professora Lúcia — como gosta de ser chamada — era convidada ilustre de um evento organizado pela mulher de um deputado colega de partido do governador Márcio França (PSB).

Três dias depois, quando a greve dos caminhoneiros atingia seu auge e o desabastecimento, principalmente de combustível, era dramático, a primeira-dama viajou cerca de 80 quilômetros em carro oficial até o litoral paulista para participar de uma caminhada beneficente à beira-mar em Praia Grande, no litoral sul, reduto político da família França.

Em Presidente Prudente, o roteiro de Lúcia — que desde abril preside o Fundo Social de Solidariedade — incluiu a ida a uma exposição de artesanato patrocinado por trabalhos sociais de primeiras-damas, discurso e assinatura de convênio com dois municípios. Naquela quinta-feira, a greve dos caminhoneiros se agravou em ritmo acelerado. Prefeitura e governo do estado começaram a fazer os primeiros anúncios do impacto da paralisação.

Quando Lúcia pousou em Congonhas à tarde, paulistanos já encontravam dificuldades para circular pela cidade. A frota de ônibus havia sido reduzida pela falta de combustível, e a Polícia Militar reduziu o patrulhamento das ruas; rodovias estavam tomadas por grevistas. Nem a região visitada pela primeira-dama passou ilesa. Quatro dias depois da visita, municípios vizinhos decretaram estado de emergência e de calamidade por falta de combustível para veículos oficiais, maquinários e até ônibus escolar.

E, anteontem, o governo anunciou que não havia mais combustível para abastecer as aeronaves em aeroportos do interior, entre eles, o de Presidente Prudente, onde Lúcia pousou. O uso do avião oficial para o compromisso no interior do estado não pegou bem nos bastidores do poder. Na Assembleia Legislativa, o assunto circulou nos gabinetes.

Os comentários eram de que havia faltado, no mínimo, sensibilidade à presidente do Fundo de Solidariedade. O governo defendeu o uso da aeronave pela primeira-dama. Em nota, justificou que a atividade em Presidente Prudente foi uma “reunião de trabalho para avaliação e apresentação das ações realizadas por 53 fundos sociais municipais”. A mesma nota termina dizendo que, desde então, Lúcia adiou todas as suas agendas externas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Rio

Autor: Flávia Junqueira, Geraldo Ribeiro E Giselle Ouchana

Título: BRTráfico começa a operar

Bandidos aproveitam interrupção do serviço de ônibus para invadir estações e vender drogas

Com o retorno dos combustíveis aos postos do Rio, a expectativa era que os ônibus circulassem normalmente e o serviço de BRT operasse sem restrições. Mas ontem, quando 71% dos coletivos voltaram às ruas, passageiros que tentaram embarcar em cinco estações do corredor Transoeste, no trecho entre Cesarão 1 e Campo Grande, se depararam com um problema pior que a greve dos caminhoneiros.

Estavam todas fechadas, e não pela escassez do diesel que prejudicou o serviço nos últimos dias. O problema, agora, é a falta de segurança. Criminosos, segundo o secretário da Casa Civil da prefeitura do Rio, Paulo Messina, invadiram as paradas e montaram “grandes quiosques do tráfico de drogas”.

Armados, os bandidos levaram cavaletes para oferecer entorpecentes e ameaçaram funcionários do consórcio, de acordo com Messina, que fez a denúncia durante uma entrevista coletiva, à tarde, no Centro de Operações Rio (COR). — É algo gravíssimo. O crime se aproveitou do momento em que o BRT não funcionou, no último sábado, para tomar o poder. Isso é inaceitável, e nós precisamos reagir — disse Messina.

— O poder público perdeu o controle ali. Ainda de acordo com Messina, os veículos do BRT rodaram na região da Avenida Cesário de Melo sob ordens do tráfico. Ameaçados, motoristas só paravam em estações se fossem autorizados por bandidos.

Alguns ônibus acabaram sendo alvos de pedradas em alguns terminais. — Uma parte da frota roda, e os motoristas são obrigados a parar nas estações. Caso contrário, o tráfico joga pedra, atira. Os funcionários estão sofrendo ameaças. Está gravíssima a situação por lá — afirmou Messina.

GRUPOS PARAMILITARES EM ESTAÇÕES

A denúncia de que traficantes tomaram estações surpreendeu o promotor de Justiça Luiz Antônio Ayres, que investiga a atuação de milícias no Rio. Segundo ele, as 22 estações de BRT entre o Cesarão, em Santa Cruz, e o terminal de Campo Grande, são dominadas há pelo menos três anos por grupos paramilitares.

De acordo com Ayres, esses bandos controlam a circulação dos ônibus articulados, os horários de paradas nas estações e até mesmo o número de passageiros que podem embarcar em cada veículo. O objetivo é atrapalhar o funcionamento do BRT para que os usuários optem pelo serviço de vans,

dominado por bandidos: — O BRT faz concorrência com o transporte alternativo, que é uma fonte inesgotável de dinheiro para os milicianos.

Então, a maneira como eles controlam os ônibus do BRT é justamente para não ter perda de arrecadação nas vans. Para Ayres, é possível que traficantes estejam vendendo drogas perto de algumas estações do corredor, principalmente na Estrada da Pedra e em Campo Grande. Segundo ele, a comercialização dentro de estações só é possível se houver uma espécie de “consórcio” entre traficantes e grupos paramilitares.

— Se isso estiver acontecendo, com certeza estará sendo com a autorização da milícia — disse o promotor. Ayres afirmou que o Ministério Público não pode requisitar dados do consórcio que administra o BRT por se tratar de uma empresa privada. Contudo, diante da declaração de Messina, ele encaminhará um ofício à prefeitura pedindo informações: — Com os dados em mãos, vamos poder traçar uma estratégia, uma linha de atuação com a Polícia Militar e a Polícia Civil e descobrir quem está por trás dessa prática criminoso.

Segundo o consórcio que administra o BRT, criminosos agem na Transoeste livremente. Em 2015, a estação Vila Paciência foi incendiada duas vezes por bandidos. Após os dois episódios, acabou sendo fechada. Outro terminal, o Cesarão III, está fora de funcionamento desde o ano passado, quando foi completamente apedrejado.

Segundo a empresa, há práticas criminosas em todos os pontos do trajeto, e motoristas relatam ameaças de homens armados com frequência. Em nota, o consórcio informou que a operação total dos serviços do corredor Transoeste só será retomada quando as autoridades de segurança pública garantirem as condições para o transporte de passageiros e o trabalho funcionários. “O eixo da Avenida Cesário de Melo há tempos sofre com a violência.

Nos últimos três meses, os serviços foram interrompidos oito vezes (somando 37 horas) em decorrência de conflitos na região. Diante desse cenário, o Consórcio BRT aguarda a avaliação e liberação por parte das autoridades para normalizar a operação na via”. Procurados pelo GLOBO, a Secretaria de Segurança do Rio e o Comando Militar do Leste não se pronunciaram sobre o problema no BRT.

Nas redes sociais, a Polícia Militar afirmou, no entanto, que esteve nas estações citadas por Messina e não viu traficantes: “Não foram encontrados criminosos ocupando os locais”. Ainda de acordo com a publicação na internet, a corporação está em contato constante com a segurança do consórcio.

Messina informou, na noite de ontem, que convidou o major Ivan Blaz, porta-voz da Polícia Militar, para visitar as estações do BRT hoje, com o diretor de operações do consórcio: — Os relatos trazidos pelo diretor de operações do BRT são de que há cinco estações tomadas pelo tráfico, com cavaletes montados para venda de drogas e ameaças aos funcionários do serviço.

O coronel Blaz afirmou que essa situação não existe. Vamos todos aos locais ver o que tem e o que não tem.

(Colaborou Antônio Werneck)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: A conta bilionária da crise

Setores acumulam perdas com greve. Infiltrados impedem volta ao trabalho de caminhoneiros

No nono dia de paralisação dos caminhoneiros, indústria, comércio e serviços já contabilizam perdas bilionárias. Algumas cidades começaram a receber mais combustível e alimentos, mas a situação ainda está longe da normalização. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, os pontos de concentração de motoristas de caminhão aumentaram de 594 na segunda-feira para 616 na noite de ontem. O governo chegou a informar que não havia mais bloqueios, mas nas rodovias o cenário é muito diferente. Lideranças sindicais denunciaram que caminhoneiros que pretendem retornar ao trabalho estão sofrendo ameaças, agressões e temem mais retaliação. Desde o começo da semana, o governo tem afirmado que o movimento foi afetado por infiltrados com motivações políticas.

O presidente Michel Temer afirmou ontem que o governo já "espremeu" todos os recursos para atender às demandas dos caminhoneiros e que não há mais margem para negociação com a categoria.

Apesar dos esforços do setor produtivo, a economia vai demorar a voltar à normalidade, o que terá impacto negativo sobre o PIB do segundo trimestre. O abastecimento de combustíveis levaria até uma semana para voltar ao ritmo habitual. Já a produção de frangos levaria dois meses, e a de suínos, até seis meses.

No Rio, 15% dos postos tinham recebido gasolina ontem. Em São Paulo, o quadro era de maior dificuldade. Até a tarde de ontem, apenas 36 postos tinham combustível. As principais distribuidoras vão atuar em conjunto para

agilizar o abastecimento. Nos supermercados, os alimentos começam a voltar às gôndolas, mas com preço muito acima do habitual. A Ceasa recebeu 178 caminhões, mas legumes e verduras ainda saíram pelo dobro ou até o triplo do preço.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Daiane Costa, Glauce Cavalcanti e Ronaldo D'Ercole

Título: Da agricultura à aviação, todos os segmentos contabilizam prejuízos

Normalização não será rápida. No caso da indústria de suínos, são 6 meses

-Rio, São Paulo e Brasília- Desde o início da greve dos caminhoneiros, no último dia 21, o setor produtivo acumula prejuízos bilionários. Os bloqueios nas rodovias têm deixado o varejo sem estoque e as indústrias e o setor de serviços sem matéria-prima e empregados, paralisando a produção. As companhias aéreas amargam cancelamento de voos devido à falta de combustível, e o Porto de Santos, o maior terminal da América Latina, opera com sérias restrições. E a situação levará algum tempo para se normalizar, o que significa impacto na economia.

A Confederação Nacional da Agricultura (CNA) estima as perdas em R\$ 6,6 bilhões e alerta que haverá falta de alimentos e alta de preços nos supermercados. Segundo o superintendente técnico da CNA, Bruno Lucchi, esse prejuízo é apenas na produção primária e não considera o processamento e a indústria de insumos: — Fora o que está por vir, porque a recuperação não é imediata.

Um dos setores mais afetados é o de frangos e suínos, que amarga um prejuízo de R\$ 3 bilhões, segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABTA). Praticamente todas as unidades de produção e 235 mil trabalhadores estão parados, 70 milhões de frangos morreram, e 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos ainda correm risco de morrer. A recuperação vai demorar, porque são ciclos longos de produção: a cadeia do frango levaria dois meses, e a dos suínos, 180 dias. A produção de soja tem deixado de escoar diariamente 400 mil toneladas do grão, e 360 mil litros de leite foram descartados, um prejuízo de R\$ 1,2 bilhão.

No setor têxtil, o drama é parecido. De acordo com o presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit), Fernando Pimentel, as perdas já beiram R\$ 1,9 bilhão, e 70% das empresas representadas pela entidade já pararam ou estão prestes a parar: — Não há previsão de retomar a produção. Estamos sem liderança (política), e essa situação já transcende o bom senso.

O presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic), José Carlos Martins, estima que 40% das atividades do setor tenham sido atingidas, comprometendo negócios de R\$ 2,4 bilhões. E o Sindusfarma, que representa a indústria de medicamentos, estima perdas de R\$ 1,6 bilhão, devido a interrupções na produção e problemas na entrega de medicamentos em farmácias e hospitais.

A produção automobilística está parada desde sexta-feira passada. A Federação da Indústrias do Estado do Rio (Firjan) calcula que isso causará uma perda de R\$ 77 milhões no PIB da sua indústria de transformação.

De acordo com a Confederação Nacional do Comércio (CNC), as perdas do setor devem bater R\$ 3,1 bilhões, considerando cinco estados — Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Bahia — mais o Distrito Federal. Com isso, a CNC reduziu sua previsão para o crescimento do comércio este ano de 5,4% para 4,7%. O prejuízo se divide entre R\$ 1,42 bilhão na venda de combustíveis e lubrificantes e de R\$ 1,73 bilhão no comércio de hortifrutigranjeiros, até o dia 28.

CADE APROVA COMPARTILHAMENTO

Na cidade do Rio, o Clube de Diretores Lojistas (CDL-Rio) estima queda de 80% no faturamento do comércio durante a greve. Já no segmento de bares e restaurantes, diz o SindRio, o prejuízo é de R\$ 20 milhões, com recuo de 40% no movimento. No estado, a perda chega a R\$ 34 milhões. Mais de 270 voos foram cancelados até anteontem, um prejuízo superior a R\$ 400 milhões, segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

No Porto de Santos, os embarques de contêineres para exportação estão praticamente paralisados, e a capacidade de armazenagem está perto do limite. Segundo o Sindicato das Agências de Navegação Marítima de São Paulo (Sindamar), cerca de 250 mil toneladas deixaram de embarcar até o dia 25, o equivalente a 17,86 mil contêineres, destinados principalmente a Europa, Estados Unidos e Ásia. Desde o início da greve, os prejuízos passam de US\$ 100 milhões, estima o Sindamar.

A fim de normalizar o abastecimento de combustíveis, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou ontem que as distribuidoras compartilhem seus equipamentos logísticos. Pedida por Raízen Combustíveis, Petrobras Distribuidora e Ipiranga Produtos de Petróleo, a medida será estendida às demais empresas do setor que tiverem interesse em dividir suas bases de distribuição.

Seção: Economia**Autor: Maria Lima, Letícia Fernandes, Bárbara Nascimento e Geralda Doca****Título: Senado aprova reoneração da folha de pagamento de 28 setores**

Presidente já disse que vai vetar a renúncia fiscal de R\$ 12 bilhões

-Brasília- Em sessão marcada por ataques pesados entre oposição e base governista, o Senado aprovou ontem, por unanimidade, o projeto que reonera a folha de pagamento de 28 setores da economia. O texto foi mantido como saiu da Câmara, onde os deputados zeraram a alíquota do PIS/Cofins para combustíveis até dezembro. Essa desoneração resulta numa renúncia fiscal de R\$ 12 bilhões. Por isso, o presidente Michel Temer já anunciou que vai vetar a emenda.

A desoneração da folha foi concedida para 56 setores. Desse total, 28 passarão a ser reonerados imediatamente. A partir de janeiro de 2021, no entanto, todos serão reonerados. Isso foi um pedido do governo para poder reequilibrar as finanças públicas.

Em entrevista, Temer afirmou ontem que, para atender a reivindicações dos caminhoneiros, o governo "espremeu" os recursos do caixa, sem afetar a Petrobras. E disse que não há mais qualquer margem de negociação com a categoria. O governo se comprometeu a fazer uma redução de R\$ 0,46 por litro do diesel. Desse total, R\$ 0,16 virão da redução de impostos (zerar a Cide e diminuir R\$ 0,11 o PIS/Cofins). Outros R\$ 0,30 serão subsidiados dentro do Orçamento. No entanto, para poder cobrir uma parte dessa conta, era preciso aprovar a reoneração.

— Nesse momento fizemos o que foi possível, esprememos todos os recursos governamentais para atender aos caminhoneiros em reivindicações legítimas e para não prejudicar a Petrobras — afirmou e Temer.

O líder do governo, Romero Jucá (MDB-RR), disse que a emenda aprovada na Câmara é inconstitucional porque não indicava as fontes de receita para cobrir a redução do PIS/Cofins e que seria necessário cortar recursos da saúde, educação e previdência para fechar a conta.

— O presidente vai vetar a emenda do deputado Orlando Silva, do PCdoB, que tirava dinheiro dos PIS/Cofins para investimento em saúde, educação e Previdência. O governo vai redefinir outras fontes por meio de decreto para cumprir o entendimento do desconto de R\$ 0,46 negociado com os caminhoneiros. Vai realocar recursos para cumprir o acordo e para que o prejuízo não seja tão grande — disse Jucá.

Durante a discussão e o encaminhamento no plenário, houve pesadas críticas ao governo, por não ter dimensionado a tempo a gravidade da paralisação dos caminhoneiros. Também houve críticas à política de preços da Petrobras.

— Não vamos votar a favor dessa proposta porque o eixo principal, que é a política de preços da Petrobras, não está em discussão. Não se podem controlar preços e lucros da Petrobras? Porque a Petrobras é uma vaca sagrada dos investidores internacionais e bilionários brasileiros que investem em ações da Petrobras — criticou o líder da minoria, Humberto Costa (PT-PE).

CONFAZ MANTÉM ICMS

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) rejeitou a proposta do governo de antecipar uma redução da base cálculo do ICMS sobre o diesel para baratear o produto e reduzir ainda mais o custo do combustível para os caminhoneiros. Treze das 27 unidades da federação rejeitaram os termos sugeridos pelo governo: Acre, Amazonas, Bahia, Ceará, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Rondônia e Sergipe.

Apesar de o Confaz ter recusado a proposta do governo, três estados diminuíram a base de cálculo do ICMS na tabela de atualizações divulgada ontem no Diário Oficial da União. Mato Grosso do Sul e Paraná em R\$ 0,25 e São Paulo, em R\$ 0,46. Outros 18 mantiveram o valor congelado em relação à última tabela. Rio, Acre, Alagoas, Amazonas, Paraíba e Tocantins subiram a base sobre a qual é calculada o imposto. No caso do Rio, foi de R\$ 3,60 para R\$ 3,63. Por outro lado, o estado diminuiu de 16% para 12% sua alíquota do imposto.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bárbara Nascimento e Eduardo Bresciani

Título: Criticado na Câmara, ministro nega que vai aumentar imposto para cobrir isenção do diesel

Eduardo Guardia recua e afirma que governo reduzirá incentivos fiscais

-Brasília- Um dia após afirmar que o aumento de impostos seria uma alternativa para cobrir as reduções nos tributos sobre o diesel, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou que essa compensação será feita apenas por redução de isenções fiscais. A declaração foi dada depois da forte reação do presidente da Câmara, Rodrigo Maia, que disse ontem cedo que não colocaria em votação qualquer medida de aumento de impostos.

— Não vai ter (aumento), porque isso aqui é uma democracia, e ele (Guardia) não manda no Congresso Nacional. O que ele fez foi muito irresponsável. Ele

vem falando de aumento de imposto. O movimento todo tem de fundo a questão de não ter aumento de imposto, e ele fala o contrário. Ele sabe muito bem que, no Congresso, não haverá aumento de impostos. Enquanto eu for presidente da Câmara, não vai ter nenhum aumento de imposto — afirmou Maia.

Colocado contra a parede, Guardia disse que, apesar de a lei prever o aumento de alíquotas como uma alternativa, essa não é a intenção do governo: — Uma coisa é o que diz a lei. A LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal) determina que qualquer diminuição de impostos implica necessidade de compensação mediante aumento de alíquota, aumento de impostos ou redução de incentivos fiscais. O que o governo fará para compensar é a redução de incentivos fiscais. Em nenhum momento o governo trabalha com aumento de impostos.

O ministro lembrou que as receitas provenientes da reoneração da folha de pagamentos não são suficientes para cobrir a redução de impostos que o governo propôs para o diesel. Por isso, serão necessárias medidas extras. Ele não chegou a citar exemplos, mas alguns setores já reagiram. A Associação de Comércio Exterior (AEB) divulgou nota na qual criticou a possibilidade de o governo acabar com o Reintegra (um crédito que é dado aos exportadores).

No fim do dia, Maia tentou amenizar a situação: — O Guardia é um grande quadro técnico. Quando ele estava para ser escolhido, defendi muito o nome dele. De manhã eu fiz uma crítica mais dura, porque acho que, no momento atual, você falar em aumento de impostos podia esquentar novamente um clima que já está um pouco mais calmo.

Colaborou Catarina Alencastro

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Geralda Doca e Manoel Ventura

Título: Caminhoneiros denunciam agressões

Entidades que representam a categoria dizem que infiltrados impedem grevistas de voltar ao trabalho

-Brasília e São Paulo- Líderes sindicais denunciaram ontem que caminhoneiros interessados em voltar ao trabalho estão sofrendo ameaças para continuar nos pontos de concentração de veículos em diferentes regiões do país. Alguns prometeram inclusive ajudar a identificar os envolvidos, mas cobraram ação do governo para proteger a categoria.

Imagens exibidas pelo G1 mostram um motorista de caminhão-cegonha sendo brutalmente agredido após tentar furar um dos bloqueios na rodovia BR-153, em Miranorte, na região central do Tocantins. Os manifestantes abrem a porta da cabine e o retiram do veículo a socos e pontapés. Até a camiseta que ele vestia foi rasgada. Entidades que representam caminhoneiros relataram episódios semelhantes.

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, o primeiro a denunciar a existência de grupos intervencionistas no movimento ameaçando motoristas que querem retornar ao trabalho, disse ao GLOBO ter identificado três pessoas no Paraná e duas na Vila Carioca, em São Paulo, que seriam integrantes do grupo de infiltrados. Ele disse que vai dar informações ao governo: — Isso não é mais responsabilidade minha.

Uma das principais associações de caminhoneiros, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), divulgou nota em que também denunciou ameaças: "A CNTA foi informada através de diversos pontos de manifestações que caminhoneiros estavam sendo forçados e ameaçados a permanecerem parados e que grupos estranhos ao movimento da categoria se infiltraram na paralisação com outros objetivos do que foi apresentado na pauta inicial dos caminhoneiros."

"GRUPOS OPORTUNISTAS"

O presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer, disse ontem que uma das dificuldades para normalizar o trabalho era o temor das ameaças de grupos "oportunistas", com diversas "bandeiras"? que se infiltraram na paralisação. Ele disse esperar uma ação mais energética do governo contra grupos infiltrados no movimento.

— O movimento começou com os caminhoneiros, mas foi chegando gente oportunista. Há bandeira para tudo: "Lula Livre" "Fora Temer" e até pessoas contra o aumento na conta de luz. Todo mundo está vindo para a pista — disse Litti, que estava entre os representantes de entidades que assinaram o acordo fechado com o governo no domingo. — O nosso problema está resolvido. Não vamos conseguir resolver o problema do país.

Ontem, dois veículos da empresa "Unidão Transporte e Logística" foram escoltados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) e deixaram um dos pontos de aglomeração, próximo a Embu das Artes, na região metropolitana de São Paulo. Outros motoristas, em sua maioria de caminhões pequenos, disseram que gostariam de deixar o bloqueio, mas são pressionados a continuar no movimento. Mais cedo, um pequeno comboio de caminhões teria tentado deixar o local, sem sucesso.

A PRF dizia não ter orientação de retirar nenhum caminhão da estrada, desde que não haja bloqueio. No entanto, os agentes têm percorrido as pistas oferecendo segurança a "quem estiver cansado e quiser ir embora". A polícia também dizia investigar denúncias de que os caminhões dos motoristas que querem sair tiveram os pneus furados.

Em Brasília, ministros diziam ontem acreditar na normalização dos serviços nos próximos dias e atacaram a politização vista nos bloqueios remanescentes.

— Se isso é fruto de uma grande articulação ou de uma carona no ambiente de protestos, isso é difícil de avaliar. Hoje o problema é muito menos os caminhoneiros e muito mais a ação de oportunistas — disse o ministro do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen.

O governo informou que foram registradas sete prisões no Maranhão em "função de bloqueio e ações criminosas contra um comboio"! Não havia caminhoneiros entre os presos, de acordo com o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun. Os detidos, segundo ele, impediam os caminhoneiros de retornar ao trabalho.

— Pode existir um movimento "Fora Temer"1 "Volta Lula" "Intervenção Já"! Isso é da democracia. O que não pode é um movimento vir e trancar as estradas. Isso é crime. Existem forças indevidas e oportunistas. A democracia permite todo tipo de manifestação, mas não permite que se prejudique o direito dos outros — disse Marun. — Existe infiltração indevida neste momento.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Transportadoras pedem ajuda da polícia para liberar frota

Segundo empresários, seus motoristas sofrem ameaças de autônomos

-São Paulo- Donos de transportadoras estão recorrendo à polícia para que caminhões de suas frotas consigam ultrapassar os bloqueios nas estradas para entregar cargas a clientes. Os empresários alegam que não incentivaram a greve no início, mas ficaram "neutros" porque entendiam as reivindicações dos caminhoneiros. Agora, contudo, com as medidas anunciadas pelo governo, não veem mais motivo na paralisação. Como o movimento é liderado por caminhoneiros autônomos, motoristas das transportadoras estão sendo proibidos de abandonar manifestações e chegam a ser ameaçados.

— Não posso colocar os caminhões para rodar porque não tem segurança nenhuma. Os motoristas estão temerosos. Já tivemos duas carretas depredadas, dois motoristas agredidos e um diretor da empresa ameaçado — diz Rogério Loureiro, da transportadora Excelsior, que pediu escolta à PRF para parte da frota de 300 veículos.

Segundo o empresário, há caminhões seus parados tanto na Dutra, no Rio, como em Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Nordeste. (Jussara Soares)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura, Karla Gamba e Geralda Doca

Título: Intervenção é 'do século passado', diz general

Ministro do Gabinete de Segurança Institucional afirma que ninguém nas Forças Armadas pensa em golpe

-São Paulo e Brasília- O ministro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), general Sérgio Etchegoyen, considerou ontem que intervenção militar é "um assunto do século passado", "e que nenhum militar das Forças Armadas está "pensando nisso"! Etchegoyen é general da reserva e um dos principais auxiliares do presidente Michel Temer. Cartazes e faixas pedindo intervenção militar para derrubar o governo foram vistos com alguns grevistas no movimento dos caminhoneiros.

— Vivo no século XXI e o século XXI está divertidíssimo. Meu farol é muito mais potente que o retrovisor. Não vejo nenhum militar, Forças Armadas pensando nisso (intervenção militar), não conheço, absolutamente — disse o ministro, quando perguntado sobre o que pensa de faixas e cartazes pedindo a "intervenção militar" na paralisação dos caminhoneiros.

Etchegoyen faz parte do gabinete de crise montado pelo governo para acompanhar o movimento dos caminhoneiros e participou da entrevista sobre a paralisação, no Palácio do Planalto.

— Absolutamente, é um assunto do século passado, uma pergunta em que não vejo mais nenhum sentido — disse o ministro.

Para ele, é preciso saber por que algumas pessoas pedem a volta de governos militares.

— O que eu sugiro é saber por que chegamos a isso. Quando nós estudamos álgebra, íamos atrás do X e do Y. Tem uma incógnita nessa questão que é: por

que chegamos a isso? Por que chegamos a uma situação em que parte da sociedade acha que isso é uma solução razoável, sobre a mesa? (...) Não busquem encontrar problema onde ele está eliminado.

ALERTA PARA INFORMAÇÃO FALSA

Já o comandante da Aeronáutica, brigadeiro Nivaldo Rossato, assinou um comunicado para alertar a todos os integrantes da Força, militares e civis, sobre o crescimento de notícias "falsas e tendenciosas" que estão sendo divulgadas nas mídias sociais, durante a crise de desabastecimento pela qual passa o país por causa da greve dos caminhoneiros. No texto, Rossato aconselha seus subordinados a serem críticos antes de aceitar qualquer informação como verdadeira. Ele também aconselha a tropa a procurar os canais oficiais de comunicação.

"Há muita informação falsa ou tendenciosa sendo divulgada, e devemos ser críticos antes de aceitá-las como verdadeiras. Devemos nos manter atentos e atualizados, e para isso reforço que deem prioridade aos nossos canais institucionais de informação, pois será por meio deles que divulgaremos qualquer orientação complementar", afirma Rossato no comunicado.

No texto, o comandante destaca o compromisso das Forças Armadas "em servir ao país e ao povo brasileiro"! Segundo relatos de pessoas ligadas à Força, o comandante tem feito reunião com oficiais para alertar sobre o discurso de grupos radicais que pregam uma intervenção militar para debelar a crise. O movimento dos caminhoneiros foi engrossado por manifestantes que defendem diversas bandeiras. A ordem do comandante é para que seus militares fiquem longe disso. "Uma intervenção não interessa à Força", disse um interlocutor.

TEMER DIZ NÃO VER RISCO

Já o presidente Michel Temer, em entrevista à imprensa estrangeira durante um fórum de investimentos em São Paulo, afirmou que "não há risco" de "intervenção militar" em decorrência da paralisação de caminhoneiros, que chegou ao nono dia. Após sua participação na abertura do Fórum de Investimentos Brasil de 2018, Temer disse que a redução do preço do óleo diesel, anunciada pelo governo como parte das medidas para tentar acabar com a greve, não irá reverter as reformas realizadas pela Petrobras para garantir a independência da estatal. Durante sua palestra no evento, organizado pelo governo federal e pelo Banco Interamericano de Investimento, Temer chegou a afirmar que age com "autoridade" para preservar a ordem: — Àqueles que rejeitam o diálogo e tentam parar o Brasil, nós exercemos autoridade para preservar a ordem e os direitos da população. Mas, antes disso, o diálogo é

fundamental para o exercício do que a Constituição determina: ou seja, a democracia plena no nosso país.

Temer esteve acompanhado no evento de seis ministros, entre eles Aloysio Nunes, das Relações Exteriores. Na entrada do auditório do evento, os participantes foram proibidos de entrar com tampas de garrafas d'água e de suco que eram distribuídas no local. Seguranças alegavam que poderiam ser atiradas no presidente.

Mesmo com o anúncio de um acordo feito pelo governo no último domingo, pelo menos 17 estados e o Distrito Federal mantinham manifestações no nono dia de paralisação dos caminhoneiros contra o preço do combustível. A Associação Brasileira de Comércio Exterior estimou que, como resultado da paralisação, deixou de exportar US\$ 1 bilhão em produtos.

Na segunda-feira à tarde, Temer chegou a afirmar que tinha "absoluta certeza" de que em um ou dois dias a greve cessaria. O presidente se comprometeu a baratear o diesel em R\$ 0,46 por 60 dias, mas motoristas ainda mantêm protestos em vias do país. A polícia e as Forças Armadas escoltam veículos com alimentos e insumos, que já começam a chegar em maior quantidade aos centros de distribuição e centros comerciais.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Igor Mello

Título: Hino e apelo aos militares

Caminhoneiros parados ao longo da Via Dutra defendem pautas políticas junto com a redução do preço do diesel. E admitem haver apoio das empresas de transporte

Enquanto militares do Exército e homens da Polícia Rodoviária Federal (PRF) ordenavam o trânsito, dezenas de homens aglomeravam-se ontem em torno de uma tenda improvisada no quilômetro 204 da Rodovia Presidente Dutra, na altura de Seropédica (RJ). Uma caixa de som tocava os versos iniciais do Hino da Independência em altos decibéis: "Já podeis da pátria filhos, ver contente a mãe gentil"! Ali proliferavam placas, cartazes, faixas e mesmo pichações pedindo que militares derrubem o presidente Michel Temer e assumam o poder, dando caráter visível a uma pauta que vem ganhando eco entre os caminhoneiros em greve ao longo dos últimos dias.

A tensão dos últimos dias pode ser vista nas marcas de pneus queimados. Entre os caminhoneiros, a justificativa para o pedido de golpe militar é a desconfiança de que o governo não vai atender às suas reivindicações.

— A intervenção militar não vai nos prejudicar, vai ajudar — opina o caminhoneiro Laudício Alves de Oliveira, de 50 anos, 20 deles na boleia. — Os militares vão abaixar o preço do óleo diesel, reduzir os impostos e tirar os corruptos lá de Brasília.

Logo nos primeiros dias após o golpe militar, em 1964, milhares de pessoas foram presas ou demitidas do serviço público, entre elas lideranças sindicais. Em junho daquele ano, o presidente Castelo Branco sancionou uma lei que restringia o direito à greve e previa penas de prisão e multa para trabalhadores que participassem de movimentos. O caminhoneiro Antônio Carlos Campos Junior, de 40 anos, admite que uma greve como a atual poderia ser reprimida pelos militares, mas diz não se importar: — A gente quer intervenção militar porque, se o Temer não resolve, alguém tem que resolver. Se o movimento fosse reprimido (pelos militares), mas resolvessem nosso problema, estaria bom. Se reprimissem sem resolver, a gente pararia de novo.

Antônio Carlos é motorista autônomo, mas admite que grande parte dos colegas empregados em transportadoras tem aval dos patrões para participar da greve: — O que é bom para a gente é bom para o patrão também — afirma, referindo-se à queda dos preços de combustíveis e pedágios reivindicados pela categoria.

Paulo Martins, de 56 anos, conta que a empresa para a qual trabalha tem apoiado os manifestantes. Oriundo de São Paulo, ele está em contato com uma filial na Pavuna, Zona Norte do Rio: — Se precisar de dinheiro ou comida, é só ligar que eles mandam. Mas aqui não é o caso, porque não está faltando nada no acampamento.

Vários motoristas repetiam o discurso de confiança. Diziam acreditar que, com mais alguns dias de paralisação, o governo cederia e atenderia a todas as reivindicações. Um, mais exaltado, gritava: "a gente só sai daqui quando o Temer cair"!

ALIMENTOS VÊM DE DOAÇÕES

Do outro lado da rodovia, a empolgação não era a mesma. Um grupo reclamava da falta de resultados da mobilização e dizia ter vontade de partir. Eles disseram, porém, que seus caminhões estavam no fundo do terreno utilizado para guardar os veículos, impossibilitando a saída.

— Ninguém mais aguenta. Todo mundo está estressado. Queremos ir embora. Estamos vendo que isso aqui não vai dar em nada — diz Sebastião Alves, de 49 anos, caminhoneiro há 14.

Políticos e sindicalistas são personas non grata na mobilização, explica Antônio Carlos. Segundo ele, ninguém representa os acampados: sem líderes, eles decidiriam tudo coletivamente.

— Ninguém aqui quer sindicato, porque são todos vendidos. Aqui chega um monte de político, mas nós botamos para correr.

O vereador carioca João Batista Oliveira de Araújo, o Babá (PSOL), circulava discretamente pelo local. Ele tem visitado o bloqueio desde a última quinta-feira, tentando auxiliar os grevistas no diálogo com a polícia e as Forças Armadas. Sobre os pedidos de intervenção militar, ele disse serem "manifestações de um grupo minoritário"!

O almoço foi preparado por um grupo de cerca de dez mulheres, que se encarregam das refeições — feitas com alimentos doados pela população e por comerciantes da região. Uma das líderes do grupo é Cristiane Teixeira Damasceno Campos, mulher de Antônio Carlos. Segundo ela, não tem faltado nada: — Ninguém colocou a mão nas cargas, é tudo doação.

Já o caminhoneiro José Antônio Rodrigues, de 43 anos, está ali com a mulher, Rosemeire Camargo, e a filha Ana Livia, de apenas seis meses: — Aqui a gente consegue tudo para ela: tem onde dar banho, recebemos doações de fraldas e de leite.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Patrick Camporez

Título: Em três estados, fazendeiros e associações deram suporte a grevistas

Produtores admitiram que forneceram tratores para bloqueios

-BRASÍLIA- Fazendeiros e associações rurais de pelos menos três estados do país colocaram seus funcionários para "trabalhar e servir" à greve dos caminhoneiros. O GLOBO conversou, sob a condição de manter o anonimato, com produtores e lideranças dissidentes da Confederação da Agricultura e Pecuária que têm atuado no apoio à greve nos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Todos admitem que fazendeiros desses três estados "liberaram" os funcionários para servir churrasco e levar comida para os caminhoneiros, além de terem retirado os trabalhadores do campo e os colocado para conduzir tratores e maquinários em direção a pontos de bloqueio de rodovias, com o objetivo de engrossar o tamanho dos engarrafamentos e fortalecer o "movimento"!

Um fazendeiro e representante de uma associação ruralista do interior de Goiás afirma que, se não fosse o apoio do setor, a greve já teria terminado. O fato é que, segundo ele, os fazendeiros, neste nono dia de greve, estão divididos "ao meio" quanto à continuidade do apoio à paralisação.

— Sinceramente, acho que os produtores estão perdendo a oportunidade de aproveitar a paralisação para colocar algumas de suas pautas. Mas a verdade é que a gente não tem uma federação forte, e o pessoal não reconhece a CNA como sua representante. Então, a maioria dos produtores apoia a greve porque quer intervenção militar.

MOVIMENTO DIVIDIDO

No Mato Grosso e no Mato Grosso do Sul, os fazendeiros também estão divididos quanto ao apoio para continuidade da greve. A paralisação também tem gerado prejuízo ao meio rural.

— Quem mexe com coisas muito perecíveis, e até quem mexe com grãos, também está tomando prejuízo. Os insumos não chegam. Então, metade dos produtores já parou de dar comida e churrasco para alimentar os caminhoneiros. Também pararam de colocar trator nas rodovias, porque acreditam que os caminhoneiros já conseguiram suas reivindicações. Quem permanece apoiando é quem quer a intervenção (militar) — afirma o representante de uma associação de fazendeiros de Rondonópolis, no Mato Grosso.

"Satisfeito" com o resultado da greve, ele completa: — Existe um movimento de fazendeiros para manter e outro para terminar com a greve. O que quer manter faz isso pelo ponto de vista ideológico, pedindo intervenção militar. Produtores foram para as rodovias, levaram seus funcionários para protestar junto com os caminhoneiros. Mas, agora, parte quer o retorno dos caminhoneiros, estão preocupados com a produção.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: A origem e os efeitos da crise que parou o país

Por que a greve começou?

Em junho do ano passado, a Petrobras mudou sua política de preços para os combustíveis e passou a fazer ajustes quase diários nos valores cobrados nas refinarias pelo diesel e a gasolina. Durante muitos anos, esses preços foram represados para evitar uma alta da inflação, causando prejuízo à estatal. A mudança na política de preços coincidiu com uma forte alta do dólar e do petróleo no mercado internacional. Além disso, em julho do ano passado, o governo aumentou a alíquota do PIS/Confins sobre os combustíveis, para elevar sua arrecadação. A alíquota subiu para R\$ 0,21 por litro do diesel. Com isso, nos últimos 12 meses, o litro do diesel ficou 12,5% mais caro nas bombas.

O aumento do preço do diesel foi o estopim para a insatisfação do setor, que vinha sofrendo também com uma frustração do crescimento econômico. O setor de transporte tinha sido beneficiado com juros subsidiados do BNDES. Transportadores autônomos e empresas conseguiram renovar e aumentar a frota. Mas o crescimento esperado não veio. Ao contrário, o Brasil viveu a mais longa recessão de sua história e uma das mais intensas. Com muita oferta de transporte de carga e economia andando para trás, não havia espaço para aumentar os fretes e repassar o custo do diesel, com agravante de haver trabalhadores endividados com a renovação da frota.

2 - Qual é a participação dos caminhões no transporte de carga?

Os caminhões transportam dois terços das cargas no Brasil. Sem contar o minério de ferro e o petróleo cru, a parcela sobe para mais de 90%. Mas a infraestrutura rodoviária é precária. O país tem 211 mil quilômetros de rodovias pavimentadas. Nos Estados Unidos, são 4,3 milhões, e na China, 4 milhões. Um caminhão no Brasil consegue rodar, em média, cerca de 4.400 quilômetros por mês por causa das condições da estrada, segundo o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). É o equivalente a cinco quilômetros por hora, a mesma velocidade de uma pessoa andando. Isso impacta a eficiência das transportadoras e a renda dos caminhoneiros. Como o setor é muito pulverizado, com várias empresas menores e autônomos sendo contratados por grupos maiores, muitos motoristas acabam aceitando um frete baixo para poder rodar.

3 - Quem são os responsáveis pela paralisação?

Inicialmente, os responsáveis pelo movimento que começou no último dia 21 foram caminhoneiros autônomos que realizaram bloqueios em rodovias estaduais e federais pelo país. O grupo compreende 30% dos caminhoneiros em operação. Após os primeiros bloqueios, motoristas contratados por transportadoras também aderiram às paralisações, aumentando a escala dos

protestos. Houve relatos ainda de apoio aos manifestantes, com fornecimento de alimentação aos grevistas, por exemplo, e serviços como banheiro químico, por parte das empresas de transporte.

O Palácio do Planalto apontou indícios de que houve leniência dos empregadores e levantou a hipótese de que a greve poderia ter sido coordenada ou incentivada por empresários. Até o momento, no entanto, não houve evidência da responsabilidade de empresas. Se confirmada, a prática, chamada de locaute, configura crime.

Apesar de alguns sindicatos terem assumido a liderança das negociações com o governo federal e o de São Paulo, não existe uma liderança nacional ou estadual que, de fato, represente todos os interesses dos caminhoneiros. As orientações para quem está nas ruas são passadas por meio de grupos de WhatsApp.

4 - Por que os acordos fechados com o governo não foram cumpridos?

Três motivos ajudam a explicar a dificuldade para o cumprimento dos acordos fechados com o governo. O principal deles é a ausência de uma liderança capaz de mobilizar ou desmobilizar todos os bloqueios. Como não há uma hierarquia no movimento, os representantes que fazem a negociação com o poder público, embora respeitados por boa parte dos caminhoneiros, não têm legitimidade sobre toda a categoria. Logo após o anúncio feito pelo presidente Michel Temer na noite de domingo, motoristas discutiam por meio de aplicativos se deveriam ou não deixar os bloqueios: alguns defendiam que o movimento é forte o suficiente para alcançar objetivos como a queda de Michel Temer, ou outros benefícios ao cidadão comum, como a redução do preço da gasolina.

O segundo motivo que impede a saída total dos caminhoneiros é a experiência da greve de 2015, quando os trabalhadores do setor também pararam por alguns dias e conseguiram o compromisso do governo em sete itens que levaram à pauta. Eles dizem que, passados 60 dias, as medidas não foram cumpridas.

Por fim, as fake news também têm peso importante na manutenção da paralisação dos caminhoneiros: nos grupos de WhatsApp, muitos boatos correram nos últimos dias, confundindo os caminhoneiros. Esse é o meio que eles usam para se mobilizarem e manter os bloqueios ativos. Numa categoria muito horizontal, os líderes surgiam a cada bloqueio, criando mais exigências, como a publicação do acordo no Diário Oficial, dificultando o fim do movimento.

5 - Por que o governo cedeu?

O governo cedeu às pressões dos caminhoneiros e entregou tudo o que foi pedido pela categoria porque demorou a entender a dimensão do movimento. Embora tenha sido alertado nas semanas anteriores de que havia risco de paralisação, o Palácio do Planalto foi surpreendido pela adesão, que foi crescendo ao longo da semana e criando uma crise que não foi antecipada pelo núcleo do presidente da República. O Planalto só chamou os líderes da greve para negociar depois de três dias de paralisação e pediu uma trégua que não foi aceita. Segundo interlocutores do governo, o Planalto, então, começou a tentar debelar a crise entregando ao grupo as principais reivindicações. Isso também não resolveu, e, no fim de semana, a avaliação foi que qualquer acordo era melhor do que deixar a situação continuar e o desabastecimento e a paralisia da economia piorarem.

6 - Qual é a conta da crise?

Há perdas generalizadas em diferentes setores econômicos. A paralisação tem deixado o varejo sem estoques, as indústrias sem insumos para produzir, e os empregados não conseguem chegar ao trabalho. De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), o prejuízo já chegou a R\$ 3 bilhões, com todas as unidades de produção e 235 mil trabalhadores parados. Já foram perdidos 70 milhões de frangos e quase 30 milhões de suínos. A Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit) estima perdas de R\$ 1,9 bilhão com 70% das empresas paradas. A Câmara Brasileira da Indústria da Construção acredita que os prejuízos cheguem a R\$ 2,4 bilhões, com 40% das atividades paradas.

Houve problemas para entrega de medicamentos nas farmácias e nos hospitais e falta de insumos para a indústria farmacêutica. Além disso, como a produção não era escoada, a capacidade de armazenagem das fábricas se esgotou. Em nove dias de greve, o setor já acumula prejuízo de R\$ 1,6 bilhão. A indústria automobilística está desde quinta-feira passada com suas unidades fabris paralisadas. A Confederação Nacional do Comércio (CNC) estima perdas de, pelo menos R\$ 3,1 bilhões, com a queda do movimento no varejo e a falta de estoques. No Estado do Rio, a Federação das Indústrias (Firjan) calcula que a paralisação causará perda de R\$ 77 milhões no Produto Interno Bruto (PIB) da indústria de transformação. Segundo o SindRio, o prejuízo do setor de bares e restaurantes, nos oito primeiros dias de greve, é de R\$ 20 milhões, com queda de aproximadamente 40% no movimento. No estado, o prejuízo chega a R\$ 34 milhões. Segundo a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), 270 voos foram cancelados e a perda estimada foi de R\$ 50 milhões por dia. Sem contar com os milhões de litros de leite de tiveram que ser jogados fora.

7 - E quem vai pagar pela paralisação e pelo acordo fechado pelo governo?

Contribuintes e consumidores vão pagar essa conta. Os contribuintes, porque a solução encontrada pelo governo para atender ao pleito dos grevistas inclui subsídios ao preço do diesel e outras medidas com impacto fiscal, como o fim da Cide, contribuição que incide sobre os combustíveis. Só os subsídios para manter o preço do diesel mais baixo terão impacto anual estimado em 0,4% do Produto Interno Bruto (PIB, conjunto de bens e serviços produzidos pelo país), ou R\$ 23 bilhões, segundo cálculos do Itaú Unibanco, levando em conta que a cotação do dólar e do petróleo permaneçam no atual patamar. Esse custo, no entanto, pode ser maior, caso haja elevação desses preços.

Os fretes também ficarão mais caros. O governo aceitou uma tabela com preço mínimo do serviço, encarecimento que será repassado para todos os produtos transportados no Brasil, limitando a concorrência. Além disso, de imediato, os consumidores sentirão preços mais altos nas feiras e nos supermercados quando o abastecimento for restabelecido. Houve perdas significativas na produção agropecuária, sobretudo no setor de frango e laticínios. A oferta menor dos produtos tende a elevar os preços.

8 - Qual o impacto no PIB?

O setor de transporte pesa de 4,4% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, o que representa R\$ 290 bilhões anualmente, mas a perda para a economia brasileira não para aí. Como houve reflexo generalizado, todos os setores perderam. Segundo Claudio Considera, pesquisador associado e coordenador do Núcleo de Contas Nacionais da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a perda com dez dias de greve chegará a R\$ 100 bilhões.

— A indústria parou sem insumos, prejudicou o abate e alimentação de gado, suínos e aves. Nos serviços, parou o transporte e o comércio está deixando de vender. Calculei que todas as atividades perderam 50% da produção, o que provocou uma perda de R\$ 10 bilhões por dia de greve. Sem contar os serviços prestados a famílias. As pessoas deixaram de ir ao dentista, ao médico, a diarista não conseguiu chegar ao trabalho — afirmou Considera.

Além disso, há um impacto na confiança das famílias, dos empresários e investidores, principalmente estrangeiros. Sergio Vale, economista-chefe da MB Associados, revisou a expectativa de crescimento do PIB este ano de 2,5% para 1,9%:

— Além do efeito de curto prazo da greve, há o rescaldo que terá até o fim do ano pelo aumento da incerteza. A confiança deve cair e afetar em cheio o consumo e o investimento. Com um segundo semestre turbulento por causa da eleição e do cenário externo cada vez mais difícil, fica mais complicado conseguir crescer acima de 2% este ano. O próximo presidente terá muita

dificuldade para governar com toda essa turbulência. Já começará imensamente impopular por tudo que será preciso fazer de reformas. Ou não optar por reformas e levar o país para a crise de novo.

Por causa das concessões aos caminhoneiros, o déficit fiscal do governo deve crescer. Pelos cálculos do Itaú Unibanco, o déficit primário (antes do pagamento dos juros da dívida) será de R\$ 150 bilhões, acima dos R\$ 140 bilhões que projetava anteriormente.

9 - E na Petrobras?

A Petrobras já começou com uma perda de R\$ 350 milhões ao reduzir o preço do diesel em 10% e mantê-lo por 15 dias. Mas os danos à imagem da estatal, que já foi muito usada politicamente, principalmente para conter preços, com temor da volta da interferência política foram maiores. O valor de mercado da Petrobras que era de R\$ 368 bilhões, no dia 18 de maio, antes da greve, caiu para R\$ 242 bilhões anteontem, com queda de 34,25% nos preços das ações. Ontem, os papéis subiram 12%, não o suficiente para compensar as perdas anteriores. Outro questão é o programa de venda de refinarias da Petrobras no plano de desinvestimento da estatal para reduzir o endividamento total, que está atualmente em US\$ 102,6 bilhões. Diante da incerteza sobre a política de preços no país.

10 - Qual o nível de organização dos pedidos de "fora Temer" e por intervenção militar?

Assim como na população em geral, o presidente Temer tem baixa aprovação da categoria, e, desde segunda-feira, o coro de "fora Temer" começou a crescer entre os caminhoneiros, mas não há qualquer evidência de uma liderança única centralizando esse clamor. Os pedidos por intervenção militar encontram mais acolhida entre os caminhoneiros. Há faixas nas ruas com pedido de intervenção desde o início dos protestos.

O presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) conta com a simpatia de parte do movimento. No início, ele apoiou os grevistas, mas, nos últimos dias, deixou claro que é a favor do fim da paralisação. O ator Alexandre Frota, do partido de Bolsonaro, é presença constante em reuniões com os caminhoneiros da rodovia Régis Bittencourt, em São Paulo. Um áudio da militante Carla Zambelli, também do PSL, foi compartilhado nos grupos de caminhoneiros.

11 - Qual é o apoio da população?

Uma pesquisa da Ideia BigData, feita no último fim de semana, mostra que a maioria da população (55%) desaprova a paralisação dos caminhoneiros. Por

outro lado, as ações do governo Michel Temer para tentar dar fim à greve são desaprovadas por 95% dos entrevistados. A pesquisa ouviu 2.004 pessoas por telefone e mostra ainda forte rejeição (66%) à política de preços da Petrobras.

O Ideia BigData perguntou aos entrevistados se eles aprovam o subsídio ao preço do diesel. Para 58% dos entrevistados, o subsídio deveria ser aplicado; 42% desaprovam a medida.

Das 0h de domingo às 15h de sexta-feira, a greve dos caminhoneiros alcançou 3.4 milhões de menções no Twitter, segundo pesquisa da Diretoria de Análise de Políticas Públicas (DAPP) da Fundação Getúlio Vargas. Todos os principais núcleos de debate, da direita à esquerda, consideraram válidas as queixas dos grevistas e pouco reclamam sobre os efeitos colaterais.

Apesar de o impacto da greve ser maior nos centros urbanos, nas redes sociais ela tem recebido apoio, como mostrou levantamento do Torabit, revelado pelo colunista do GLOBO Lauro Jardim. Após analisar mais de 130 mil comentários, a plataforma de monitoramento digital concluiu que 53% deles eram favoráveis aos protestos.

12 - Quanto tempo pode levar para voltar ao normal depois do fim da greve?

O tempo varia de acordo com a atividade. Na distribuição de combustível, a expectativa é que os postos de gasolina voltem a funcionar normalmente até o fim de semana no Rio de Janeiro e após dez dias no restante do país. Já o abastecimento de carnes, aves e suínos pode demorar até dois meses a ser normalizado. Verduras, legumes e frutas, com tempo de colheita menor, devem voltar logo às prateleiras, assim que as estradas sejam totalmente desbloqueadas. As escolas e universidades devem voltar ao normal na próxima segunda-feira. A frota total de ônibus, que tem prioridade no abastecimento, deve voltar a circular normalmente até o fim da semana, assim como os voos.

13 - Quais serviços foram afetados até agora?

Praticamente todos os serviços foram afetados pela paralisação dos caminhoneiros. Postos de gasolina fecharam, e as famílias tiveram dificuldade para comprar gás de botijão. Aeroportos cancelaram voos, escolas e universidades pararam e só devem voltar a funcionar na próxima semana, transporte público de ônibus teve a frota reduzida em até 60% em alguns locais, como o Rio de Janeiro. A Justiça também parou, e os hospitais suspenderam cirurgias eletivas e mantiveram apenas o atendimento de emergência, mercados e feiras também deixaram de funcionar.

14 - Quantos bloqueios, totais e parciais, ainda existem?

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, manifestantes ainda estão bloqueando as pistas da BR-070, na divisa entre o Distrito Federal e Goiás. Também foram bloqueadas duas outras rodovias, uma em Minas Gerais e outra no Ceará. As pistas estariam totalmente bloqueadas. A polícia contabiliza ainda que os pontos de concentração de motoristas de caminhão em postos de gasolina ao longo das estradas do país subiram, nas últimas 24 horas, de 594 para 616. Caminhoneiros dispostos a voltar ao trabalho relataram ontem que sofreram ameaças e agressões. O testemunho foi confirmado por entidades do setor.

15 - Por que o Brasil é tão dependente das estradas?

Houve um conjunto de erros — históricos e recentes — que impediram que outros modais, como ferrovias e hidrovias, sejam usados no transporte de carga no Brasil. Apenas 32% das mercadorias no país circulam por trem ou embarcação. Falta de planejamento de longo prazo, baixo investimento público no setor, bem como modelos de concessão que despertam pouco interesse na iniciativa privada para investir em outros modais explicam essa dependência. Foi uma opção política histórica do Brasil pelas rodovias, desde o governo de Juscelino Kubitschek, nos anos 1950. Isso acabou criando um ambiente para o desenvolvimento de negócios que orbitam em torno do modelo, desde fábricas de veículos e autopeças a postos de gasolina.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Rennan Setti, Ramona Ordóñez, Daniel Gullino e Letícia Fernandes

Título: TST declara que greve de petroleiros é ilegal e prevê multa

Para presidente da Petrobras, movimento tem motivação política

-Rio e Brasília- A Advocacia-Geral da União (AGU) informou, na noite de ontem, que o Tribunal Superior do Trabalho atendeu ao pedido de declaração de ilegalidade da greve dos petroleiros, marcada para iniciar hoje. Foi estipulada multa diária de R\$ 500 mil em caso de descumprimento. AGU e Petrobras entraram com ação no TST pedindo a proibição da greve. A ação alega abusividade e nulidade do movimento e cita potenciais "prejuízos gravíssimos à sociedade"! Segundo a ministra Maria de Assis Calsing, do TST, a greve beira ao oportunismo: — É potencialmente grave o dano que eventual greve da categoria dos petroleiros irá causar à população, por resultar na continuidade dos efeitos danosos causados com a paralisação dos caminhoneiros. Beira o oportunismo.

Ontem, em teleconferência com analistas de bancos, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, classificou de "político" o movimento dos petroleiros, que acusou de não possuir uma pauta de reivindicações de natureza trabalhista.

— Não existe pauta reivindicatória, já que são reivindicações mais de natureza política do que de vantagens como remuneração. — criticou o executivo, cuja demissão do cargo está entre as reivindicações dos petroleiros.

A greve foi anunciada no sábado pela Federação Única dos Petroleiros (FUP) e tem previsão de durar 72 horas. Além da saída imediata de Parente, a lista de reivindicações inclui a redução dos preços do gás de cozinha e dos combustíveis. Segundo a FUP, a paralisação já estava programada antes do início da greve dos caminhoneiros. E até o fechamento desta edição, os petroleiros ainda não tinham decidido se manteriam ou não a paralisação.

Segundo o diretor da FUP Simão Zanardi, os principais objetivos são denunciar problemas na política de preços de combustíveis e protestar contra a redução da carga processada nas refinarias da Petrobras. Zanardi afirmou que a empresa tem reduzido gradualmente a capacidade de produção de derivados no país enquanto aumenta as exportações de óleo cru e derivados. Zanardi ponderou que a população não precisa se preocupar com a greve, porque ela não tem o objetivo de parar a produção.

TEMER SINALIZA MUDANÇA EM POLÍTICA

Em nota, a Petrobras explicou que processar mais petróleo nas refinarias não significa necessariamente ter melhor resultado econômico, destacando que o planejamento da operação nas refinarias é feito para garantir a rentabilidade. A companhia informou ainda que não importou diesel no ano passado nem em 2018, e que os volumes de gasolina importada não são significativos.

Ontem, em entrevista à TV Brasil, Temer sinalizou que o governo pode mexer na política de preços da Petrobras, mas não especificou como isso poderia ser feito. Ele especificou que, se isso for feito, será "com muito cuidado"

Na ação junto ao TST, Petrobras e AGU querem que todos os trabalhadores mantenham as atividades e proíba obstruções ao livre trânsito de bens e pessoal. Caso o tribunal aceite, a solicitação é de multa de R\$ 10 milhões por dia em caso de descumprimento.

Na conferência, Parente também reconheceu que a estatal perdeu parte da credibilidade junto a investidores com as medidas anunciadas para conter a greve dos caminhoneiros. Mas o executivo defendeu a postura da empresa, afirmando que a decisão de reduzir e congelar o preço do diesel na semana

passada, apesar de "polêmica" revelou "responsabilidade" e "coragem" e permitiu o diálogo entre governo e grevistas.

— Não tenho dúvidas de que a visão que se tem hoje é pior do que há duas semanas. Basta ver o valor de mercado da empresa. Mas todas as empresas do país passaram por dificuldades, e a Petrobras não é uma ilha. (...) Se a credibilidade não é a mesma de duas semanas atrás, é porque passamos por mudanças significativas.

Também ontem, Parente participou de reunião do Conselho de Administração da Petrobras. De acordo com uma fonte próxima, o executivo se mostrou tranquilo e não comentou rumores de que estaria prestes a trocar a Petrobras pelo comando da BRF, cujo conselho preside.

Após queda de 34% em seis dias, as ações da Petrobras fecharam em alta de 14,13% (preferenciais, por R\$ 19,30) e 12,37% (ON, com voto, a R\$ 22,24)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Motoristas "escoltam" caminhões com combustível

Alguns motoristas encontraram um jeito mais fácil de achar um posto de gasolina com combustível — em todo país, há unidades em que os canos ainda estão secos, devido à paralisação dos caminhoneiros. Na tentativa de encontrar um ponto certo onde a gasolina ou o etanol eram vendidos, condutores utilizaram uma inusitada estratégia: seguiram caminhões escoltados até os respectivos postos.

Em tempos de escassez, a situação se repetiu no Rio — em alguns bairros da capital, motoristas chegaram a fazer filas preventivas em postos que ainda estavam para receber combustível — e em outras cidades do país. Vídeos e relatos compartilhados em redes sociais mostram a situação.

O engenheiro civil Eduardo Straliotto foi um dos que registraram em vídeo a chegada de um caminhão a um posto. Morador de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, ele conta que não desgrudou do "comboio da gasolina", na tarde de ontem, em direção a um posto BR na Rua Doutor Salvador França, no bairro de Jardim Botânico.

Straliotto percorreu três bairros, em uma distância de cerca de dois quilômetros, até chegar ao posto.

— O Rio Grande do Sul está sentindo muito o desabastecimento. Desde quinta-feira não há combustível (álcool e gasolina) em nenhum posto. Apenas no domingo, retornou em quatro postos. Mas as filas duravam de quatro a cinco horas — reclamou o engenheiro, que recorreu à "escolta" após se deparar com diversas e longas filas. (Elaine Neves, Rafael Nascimento e Kátia Gonçalves)

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Custos do desgoverno

Apoio popular a demandas dos caminhoneiros não justifica abusos da paralisação; aviltamento da Presidência sob Michel Temer agravou a crise

Após oito dias do mais intenso boicote ao abastecimento de gêneros de primeira necessidade já registrado no Brasil, a paralisação dos caminhoneiros deu nesta terça (29) o primeiro sinal de arrefecimento. Combustível, embora em pouca quantidade, começou a chegar aos postos em várias cidades do país. É preciso acompanhar com cautela os desdobramentos dessa crise pelos próximos dias, mas não é improvável que o impasse se dissolva paulatinamente.

Justifica-se o alívio com essa expectativa de desfecho, pois a asfixia progressiva de bens e serviços indispensáveis à manutenção da vida e da paz nas cidades é uma perspectiva realista e em marcha. Mas seja para evitar que o espectro do colapso urbano volte a avultar-se, seja para distribuir com mais justiça a conta a ser paga, não deveriam ser esquecidos os papéis censuráveis desempenhados pelos principais atores desse drama. Os caminhoneiros e os empresários de transportes têm um problema de custos crescentes, causado pelo surto de alta internacional do petróleo e pela desvalorização do real em relação ao dólar.

A retomada macambúzia da atividade econômica dificulta o repasse dessa carestia ao preço final do frete. Não são, nem de longe, a única categoria a enfrentar a realidade áspera do Brasil estropiado pela grande recessão. Nem por isso estão desprovidos do direito de organizar-se para pleitear do poder público o que julgam ser seu direito. Ao fazê-lo nesta hora, o movimento galvaniza um sentimento popular difuso — alicerçado na dureza generalizada que se tornou a tarefa de ganhar o pão e na avalanche de flagrantes de desabrida corrupção na política — de repulsa ao poder estabelecido; de oposição a "tudo o que está aí".

O Datafolha confirma essa hipótese, ao revelar apoio quase universal, atingindo 87% dos brasileiros, à paralisação nas estradas. É preciso respeitar as leis, entretanto. Empresários que estimulam o boicote cometem crime. Caminhoneiros que sufocam o abastecimento de alimentos e combustíveis sem respeitar o atendimento às necessidades básicas infringem a Lei de Greve e levam sofrimento desnecessário a dezenas de milhões de brasileiros indefesos.

Esse cerco selvagem às cidades, sem controle nem lideranças representativas, mostra-se uma abominação a ser combatida. As autoridades de que o Brasil dispõe para defender o interesse público diante da minoria rebelada e poderosa mostraram-se incompetentes e mal informadas. Agiram tarde e pessimamente. Os três ministros — Eliseu Padilha (Casa Civil), Raul Jungmann (Segurança Pública) e Carlos Marun (Secretaria de Governo)— encarregados de gerir a crise falaram bem mais que agiram, negociaram com quem não podia cumprir o assinado, porque não comandava a massa parada nas rodovias, e torraram uma dinheirama dos contribuintes em acordos fracassados.

O Brasil tem 13,4 milhões de desempregados, entre outros desafios sociais dessa magnitude. Não parece fazer sentido gastar bilhões, que o Tesouro terá de tomar emprestados a juros de mercado, com centenas de milhares de caminhoneiros em dificuldade, mas empregados. Se o governo não consegue fazer frente a forças que chantageiam os consumidores e impor um mínimo de racionalidade às negociações, o governo é desnecessário. A mesma fatia asseverante de brasileiros que apoia a paralisação dos caminhoneiros, no Datafolha, rejeita pagar a conta das concessões, que virá sob a forma de mais impostos ou como corte de gastos.

Essa aparente contradição na opinião pública só se resolve com a sóbria diligência dos representantes ao decidir como obter e gastar o dinheiro do cidadão. Outro aspecto deplorável é a falta de energia das autoridades, federais e estaduais, para o emprego eficiente da força policial em situações de flagrante ilegalidade. Quem bloqueia vias, impede o acesso a recursos de primeira necessidade e intimida os que não querem participar da greve precisa ser reprimido imediatamente elevado às barras dos tribunais.

A docilidade com que abusadores do direito à paralisação foram tratados abre precedente para arruaceiros de todo gênero, que já ameaçam seguir o exemplo. Essa doença autoimune que ataca os sentidos de atropeladores da ordem e parasitas das rendas nacionais está também associada ao aviltamento da Presidência da República. Michel Temer, que na opinião desta Folha há muito tempo deveria estar fora do cargo se defendendo de graves acusações, tornou-se um cadáver entronado.

Toda a energia política de que dispunha, consumiu-a nas lutas intestinas para a preservação de seu cada vez mais inútil mandato. É uma pena que as eleições não possam ser antecipadas. Apenas elas poderão revestir o núcleo do poder federal da fortaleza necessária para enfrentar a longa travessia à frente.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Bruno Boghossian

Título: Votos e baionetas

Brasília- A cobrança de Jair Bolsonaro (PSL) pelo fim da paralisação dos caminhoneiros e areação de militares aos pedidos de golpe para derrubar Michel Temer refletem uma guinada estratégica. Os políticos alinhados à farda querem assumir o poder pela porta da frente.

Para isso, precisam manter o ambiente de crise até a eleição, mas no limite da ruptura. O sucesso de Bolsonaro nas pesquisas presidenciais e a multiplicação de candidatos com origem nas Forças Armadas elevou a expectativa de sucesso desses grupos nas urnas. "Na minha opinião, dos meus amigos gerais, se tiver de voltar um dia, que volte pelo voto.

Aí chega com legitimidade", disse o presidenciável do PSL, em sua entrevista à Folha. O plano em curso é evidente. Uma fissura a cinco meses da disputa nas urnas — com a renúncia de Temer ou com um golpe militar — poderia causar uma desordem institucional que abram um portal de incertezas.

Para evitar uma ebulição fora de controle, Bolsonaro e outros militaristas decidiram modular o discurso em relação à crise dos caminhoneiros. Na contramão de boa parte de sua base eleitoral, passaram a defender o fim da paralisação e se posicionaram contra o discurso intervencionista que ganhou as estradas. "Tem gente que quer as Forças Armadas incendiando tudo. E a coisa não pode ser assim", afirmou o general da reserva Antônio Mourão.

Já Paulo Chagas, também general da reserva, tenta convencer seus seguidores nas redes sociais de que a ascensão deve ocorrer pelo voto. "A mudança começa agora, quando temos oportunidade de escolher outros e melhores políticos para nos representar", escreveu. A pregação costuma vir acompanhada de uma ressalva: o questionamento da segurança das urnas brasileiras.

Trata-se de uma válvula de escape que os permitirá alegar fraude em caso de fracasso eleitoral. "Temos que ir às urnas. Se houver falcatura, os

caminhoneiros já nos ensinaram o que temos que fazer! ", publicou Chagas. Foi chamado de traidor por um defensor do golpe.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Ruy Castro

Título: Cota de trapalhadas

Rio de Janeiro- Nos intervalos da TV, os comerciais mostram pinguins dançando cha-cha-chá junto a bombas de gasolina, em postos onde se pode comprar desde ingressos para shows até passagens para a Lua quanto mais encher um tanque. Mas volta o noticiário, e a tela é tomada pelas bombas secas, os postos fechados e as ruas vazias.

De repente, o programa começa a mostrar o que as pessoas desejam como "um Brasil melhor". Todos querem saúde, educação, segurança. Mas ninguém aspira a um governo honesto e minimamente competente, o que resolveria a maioria dos problemas. No Brasil, temos há décadas o pior dos dois mundos. Um destes, o da corrupção, está sendo revisado pela Lava Jato, mas o outro, o da incompetência, parece não ter solução.

Michel Temer não só é suspeito no primeiro item como dirige um governo que vive de se desdizer e desfazer as mancadas que comete. Todo presidente faz jus a uma cota de trapalhadas, mas Temer abusa do direito de ser desinformado e mal assessorado. É o homem errado nos momentos mais impróprios, como a crise dos últimos dias tem demonstrado. Mas ele não se altera — acredita sinceramente que tudo se resolve pela retórica. Percebi isto na única vez em que o ouvi, na Feira do Livro de Frankfurt de 2013, que homenageou o Brasil.

Como vice-presidente de Dilma Rousseff, Temer abriu os trabalhos. Ao discursar para uma plateia de alemães cascudos e escolados em Kant, Schopenhauer e Heidegger, falou da professorinha do curso primário que o instruiu a ler "O Guarani", "A Mão e a Luva" e "A Moreninha".

Fez isto sem corar. A simples visão de Temer embrulhado em seu paletó como um lombinho de supermercado e, ao falar, regendo uma orquestra imaginária com os dedos enquanto o país se desfaz, leva a crer que um dos dois — ou ele ou o povo — vive num mundo paralelo. Como o dos comerciais que antecedem o noticiário.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas**Autor: Daniela Lima****Título: Ato de rendição**

Painel

No momento em que a crise desencadeada pelos caminhoneiros começa a arrefecer, o governo Michel Temer faz uma força-tarefa para prestar contas ao STF e convencer outros tribunais a não encorajarem novas paralisações. Relator no Supremo da ação que autorizou o uso das forças de segurança na liberação de rodovias, Alexandre de Moraes recebeu, na segunda (28), a advogada-geral da União, Grace Mendonça, o ministro Raul Jungmann (Segurança) e o diretor da PF, Rogério Galloro.

Prestar contas

Ainda na segunda, Moraes recebeu, em seu gabinete, o comandante do Exército, general Villas Bôas. Há uma preocupação em deixar o ministro a par das ações em curso. A liminar em que ele autorizou o uso de efetivo policial foi um ativo para o Planalto em momento de extrema fragilidade.

O elo

Grace Mendonça também esteve com a presidente do Supremo, Cármen Lúcia. Ela é uma das poucas integrantes do governo Temer que tem boa relação de fato com a ministra.

Toda ouvidos

Pessoas próximas à presidente do STF dizem que ela manifestou profunda preocupação com o quadro nacional. Além de Mendonça, ela falou sobre o assunto com Jungmann e com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ).

Leiam os sinais

O ministro Gilmar Mendes tem dito que o levante dos caminhoneiros e a reação da sociedade deveriam estimular a reflexão dos colegas. "Ninguém foi às ruas pedir a ascensão de juizes ou promotores. Eles pediram os militares." Mendes é voz ativa contra o que chama de criminalização da política.

Conselheiro

Mendes e o presidente Michel Temer falaram por telefone diversas vezes desde que o levante começou, há 11 dias. O ministro defendeu, por exemplo, que o

governo tivesse coragem de editar medida que permitisse a requisição de bens na ação contra os paredistas.

Apenas parem

Além de ingressar com uma ação, Grace Mendonça foi ao Tribunal Superior do Trabalho defender a proibição da greve dos petroleiros. A AGU argumenta que a categoria está sob acordo coletivo até agosto do ano que vem e usa motivação política para instigar a paralisação.

JOVENS: ENVELHEÇAM

Pesquisa Datafolha mostra que o maior índice de brasileiros que querem o fim da manifestação dos caminhoneiros está entre os que têm mais de 60 anos. Nessa faixa etária, o índice que prega a normalidade dos serviços chega a 58%.

SÍNDROME DE ESTOCOLMO

O Datafolha mostra que o apoio à greve se mantém mesmo com a maioria (59%) reconhecendo que as medidas anunciadas para conter o levante trazem prejuízos para a população em geral.

O filho é teu

A decisão de Jair Bolsonaro (PSD-RJ) de pedir o fim da paralisação dividiu seus apoiadores. Uma parte ainda prega o suporte ao levante. A outra diz que o ideal é desmobilizar porque a esquerda teria sequestrado o movimento.

CORAÇÃO VERMELHO

Em grupos de WhatsApp pró-Bolsonaro, a greve dos petroleiros, marcada para esta quarta (30), é usada como principal indício de infiltração da esquerda nas atos. O sindicato da categoria é ligado à CUT (Central Única dos Trabalhadores).

Vai dar ruim

Dirigentes sindicais temem que, com a liberação das rodovias, a insatisfação crescente com a falta de combustível nas grandes cidades recaia sobre os petroleiros.

Segura as pontas

Numa vacina, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) informou que os estoques de combustível que ficaram retidos por causa da paralisação dos

caminhoneiros são suficientes para garantir o abastecimento pelo período da greve —inicialmente de 72 horas.

Voa, balão

Antes de seu encontro com a bancada do PR na Câmara, nesta terça (29), Josué Gomes almoçou com Valdemar Costa Neto. Recebeu sinal verde para tocar a pré-candidatura presidencial.

TIROTEIO

Bolsonaro parece o personagem que dá o combustível para incendiar e depois aparece na cena com uniforme de bombeiro Do deputado Silvio Torres (SP), tesoureiro do PSDB, sobre o presidenciável ter recuado do apoio que declarou aos paredistas

Com Thais Arbex e Gabriela Sá Pessoa

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: Perdas com cargas paradas na estrada não devem ser ressarcidas por seguros

Mercado

Os donos de cargas que estragaram nas estradas bloqueadas pelos manifestantes não deverão conseguir ressarcimento pelas seguradoras, ainda que tenham comprado apólices que os protegiam de riscos ligados a transportes.

Existem cláusulas que pre-veem pagamentos aos segurados em casos de greve, tumulto e comoção social, afirma Sergio Caron, responsável pelo segmento Marsh.

"Elas são para danos ocasionados diretamente por manifestantes grevistas, situações em que alguém deliberadamente ataca a carga parada." Perdas com bens que apodreceram ou perderam a validade em decorrência do tempo perdido nas estradas não estão previstos, afirma Caron O tema deverá ser judicIALIZADO, segundo Ernesto Tzirulnik, presidente do Instituto Brasileiro de Direito do Seguro.

Essa paralisação é única, não se trata de greve, pois os caminhoneiros não pararam para exigir algo do sindicato patronal, afirma ele.

"Se as seguradoras tinham intenção de excluir esse tipo particular de causa de prejuízo, redigiram essas situações nos contratos com um cuidado." Parte das reclamações dos segurados deverá ser atendida, diz Tzirulnik.

O número de empresas que deve pedir ressarcimento não deve ser alto, afirma Felipe Bastos, sócio do Veirano: "É um evento de força maior, geralmente cada um fica com seu próprio prejuízo".

A receita com a venda de prêmios de seguros de transporte teve alta de 12,6% entre janeiro e abril deste ano, na comparação com o mesmo período de 2017.

SENTIMENTOS CONTRADITÓRIOS

A vitória dos caminhoneiros na negociação com o governo animou categorias de trabalhadores que começam a negociar reajustes, mas os sindicatos preferem não se vincular ao movimento que bloqueou as estradas.

"Acalorou a classe, as reivindicações são justas, mas há uma mensagem de autoritarismo que transcende os pedidos e me incomoda", diz Mauro Brito, vice-presidente do Sintetel (trabalhadores de telecomunicações).

Uma outra categoria, a dos eletricitários de empresas prestadoras de serviços à distribuidoras de energia, quase entrou em greve por falta de pagamentos de salários ou benefícios atrasados.

"As empresas receberam uma verba das concessionárias e devem quitar isso. Desmarcamos a paralisação, mas mantemos o estado de greve", afirma Eduardo Annunciato, do sindicato dos eletricitários de São Paulo.

Os bancários, que costumam parar durante seus dissídios, ainda não têm nenhuma suspensão prevista para este ano —isso será decidido no segundo semestre.

menos... Houve queda na demanda por passagens rodoviárias e redução da frequência das viagens no país, segundo viagens. Em Pernambuco, empresas trabalham com 70% da operação, diz a Abrati (associação do setor).

...ônibus O problema é a falta de combustível. Na Gontijo, houve diminuição da oferta de carros. O Grupo JCA também enfrenta problemas de abastecimento e afirma que a procura por passagens está 20% menor que a normal.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Colunas**Autor:** Vinicius Torres Freire**Título:** País se revolta contra si e não sabe

Como em Junho de 2013, maioria crê na ilusão de que, matando o bode expiatório, crise acaba

Um tanto como no Junho de 2013, no Maio de 2018, há uma revolta quase geral dos brasileiros contra si mesmos, mas os revoltados não sabem disso.

Acreditam que a culpa de "tudo que está aí" é do bode expiatório de duas cabeças, a corrupta e a política, que nos impede de chegar até o fim do arco-íris, onde está o pote de ouro a ser aberto e dividido para benefício geral, sem conflitos.

Pesquisa DataFolha mostra que 87% dos brasileiros são a favor da paralisação dos caminhões. Também 87% recusam a solução de aumentar impostos ou cortar gastos a fim de pagar a conta do diesel.

Caso os caminhões continuem parados, 88% acham que o governo deve continuar a negociar uma solução, sem recorrer à força.

Mais da metade dos brasileiros, 56%, acham que o paradão caminhoneiro deve continuar, sem mais.

Quase nove em dez brasileiros estão em revolta desnorteada, uma escassa explicação restante para o apoio quase irrestrito a um protesto que está ou esteve á beira de levar economia e relações sociais ao colapso.

Como se escrevia nestas colunas na semana passada, anos de recessão, de escândalos corruptos e a nova revolta nova contra impostos e governantes em geral acabaram com a paciência.

Uma elite política quase toda desprezível e que sequestrou o país acabou coma esperança.

A classe dirigente toda, elites de variada espécie, não são muito melhores, pois tolera essa escória, quando não é cúmplice.

Mas o povo que se revolta contra a mão pesada dos impostos é o mesmo que quer a mão do governo a balançar o berço, subsídios para todos.

O neopopulismo diz que não há conflito social e político na disputa por recursos públicos e privados. O inimigo é o governante malvado, o corrupto.

As principais lideranças políticas, em uma combinação de ignorância, irresponsabilidade e oportunismo demagógico, deixa circular por aí a ideia de que há maná para todos, que não há apropriação excessiva ou indevida de recursos públicos ou injustiças outras.

Essa fantasia está para acabar, de um modo ou de outro. Os recursos públicos chegarão ao limite no ano que vem ou em 2020.

Sem cortes e rediscussão da divisão do bolo, a disputa será feroz e nenhuma saída será indolor.

Candidatos a presidente ratificam a ilusão geral de que "combater a corrupção" ou "cortar cargos comissionados" pode dar conta do problema (há um idiota candidato a governador de São Paulo que veio com essa dos "cargos comissionados"). Líderes do Congresso dizem que há "sobras orçamentárias".

Como também se escrevia nestas colunas, o paradoxo caminhoneiro e suas repercussões são um ensaio geral para a crise fiscal que virá.

Pode ser uma explosão, se tentarem resolvê-la por meio de mais endividamento. Pode ser uma agonia crônica, morte nacional lenta, se for resolvida apenas no corte de gastos, sem mudanças estruturais. Pode ser uma inflação, com o que a vida será um inferno, mas um tanto mais fresco para os ricos e a miséria para os mais pobres.

Mas a crise virá. Como se escrevia nestas colunas em julho de 2013: "O povo das ruas vai descobrir que o pote de ouro é pequeno; que redividi-lo vai exigir conversa ou conflito. Talvez descubra que boa parte do ouro não está no castelo estatal. No fundo desse castelo do "tudo que está aí", enfim, tem um espelho".

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Alexandre Schwartzman

Título: Farinha pouca, meu pirão primeiro

Concessões aos caminhoneiros são a essência do anticapitalismo nacional

Infelizmente (e previsivelmente), a resposta do governo à greve dos caminhoneiros foi lamentável. À redução na marra dos preços do diesel (bancados pela Petrobras e pelo Tesouro Nacional) e ao corte dos impostos

somou-se a criação da tabela de frete mínimo, mais uma ideia desastrada cujas consequências haverão de nos assombrar mais à frente.

Samuel Pessôa, com a competência habitual, expôs, no domingo (27), nesta Folha, a comédia de erros que levou ao atual estado das coisas, chamando a atenção para o papel das falhas de governo no processo, do impensado subsídio à aquisição de caminhões ao gasto público crescente, cuja contrapartida mais visível é a pesada carga tributária no país.

Se faltava algum componente dantesco à comédia, a noção de que o governo deve regular o preço em transações privadas deve suprir, com folga, essa ausência.

Concretamente, a fraqueza política da atual administração permitiu que um grupo conseguisse chantagear o país e, seguindo um padrão tristemente conhecido, obter privilégios à custa do restante da sociedade.

Há claramente um excesso de oferta de serviços de frete, seja pelo crescimento da frota, seja pela recuperação ainda modesta da economia. A imposição de um piso para os preços não elimina o excesso de oferta; apenas permite que, se implementado de fato, um grupo mais próximo da liderança do setor ("insiders") usufrua de preços mais altos, enquanto aqueles à margem ("outsiders") se verão em condição ainda pior do que hoje.

Além disso, é uma ilusão acreditar que o custo de frete mais elevado não seja repassado, em alguma medida, para o preço final dos produtos.

Replicando o modelo tão conhecido no Brasil, um enorme, porém pouco articulado, grupo de consumidores transferirá renda para um grupo consideravelmente menor, mas que consegue se organizar para obter as benesses do governo.

Funciona com os setores protegidos por tarifas de comércio internacional, ou com acessos a subsídios, bem como toda espécie de meia-entrada, gênero particularmente abundante no país. Por que não funcionaria nesse caso?

Isto dito, o problema maior não é o butim que esse grupo em particular vai levar para casa, como fizeram (e fazem!) tantos outros.

O cerne da questão, que não vem de hoje, é a forma distorcida de operação da economia brasileira.

O jogo econômico segue visto como uma competição de soma zero, em que o ganho de uns corresponde à perda de outros. Assim, quem pode, pela força

(como agora) ou pelo "jeito" convencer o poder moderador a arbitrar em seu favor passa a ter a sua disposição parcela da renda da sociedade.

Enquanto o jogo for esse, não há como ter crescimento rápido, sustentável e inclusivo, dado que implica baixo ritmo de expansão da produtividade, pois o foco da sociedade sai da inovação para a busca de favores governamentais.

Essa é a essência do anticapitalismo nacional, expressa de uma maneira vívida nos últimos dias, que também anunciaram mais sete meses de agonia de uma administração vítima da sua incapacidade de romper com o compadrio.

Ainda assim, isso não é o pior, mas os sinais consistentes de que a sociedade brasileira também não quer o rompimento. Pelo contrário, o quadro eleitoral, com raras e improváveis exceções, é o reflexo de quem reclama dos privilégios alheios, mas se mobiliza como poucos para manter cada um dos seus.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Mônica Bergamo

Título: SINAL DE ALERTA

Os conselhos de farmácia e medicina do estado de São Paulo vão lançar nesta quarta (30) uma nota conjunta com novo alerta: se o abastecimento não se normalizar rapidamente, remédios devem faltar -e muitos podem chegar estragados às drogarias e aos hospitais.

Em dobro

O presidente do Conselho Regional de Farmácia de SP Marcos Machado, diz que "não sabemos como alguns medicamentos estão sendo mantidos nos caminhões". Ele afirma que os farmacêuticos precisarão ter "atenção redobrada" com a mercadoria.

Por pouco

As farmácias têm estoques de remédios básicos, como analgésicos, para três semanas. Outros produtos, como insulina e vacinas, causam preocupação.

Em breve

Lavínio Camarim, presidente do Conselho Regional de Medicina de SP afirma que médicos ainda relatavam, nesta terça (29), dificuldade de chegar ao trabalho. "Apelamos para que a solução [para o fim da greve] se-j a a mais breve possível", diz.

No grito

O ambiente na Câmara dos Deputados é de apreensão em relação a uma eventual tentativa de derrubada de Michel Temer. Há o temor de que qualquer movimento nesse sentido aumente os apelos por uma intervenção militar.

Freio

O presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), por exemplo, estava disposto a barrar qualquer pedido de impedimento, como já fez com vários outros.

Atoleiro

A falta de uma alternativa a Temer contribui para a cautela. O próprio Maia tem dito que "o caminhão [o Brasil] está atolado e não tem ninguém para desatolar".

Migalhas

Os caminhoneiros que se reuniram com o governador de SP Márcio França, relataram a ele que conseguiam comprar marmitas de no máximo R\$ 5 para almoçar. Se tivessem que gastar R\$ 1 a mais, o orçamento estouraria.

Mudança

O advogado Adriano Maia, diretor jurídico da Odebrecht, se desligará da companhia no dia 8. Maia, que conduziu o acordo de delação da empresa, tirará um período sabático para viajar.

Escolha

Dois magistrados disputam nesta quarta (30) a vaga de ministro substituto do TSE (Tribunal Superior Eleitoral): Marco Aurélio Mello e Ricardo Lewandowski.

Escolha 2

Se os ministros do STF (Supremo Tribunal Federal), que elegerão um dos dois, entenderem que vale o critério do mais antigo, Marco Aurélio será eleito, para um quarto mandato. Se a opção for eleger o mais antigo que cumpriu menos mandatos no TSE, Lewandowski será o escolhido. Ele só tem uma passagem pelo tribunal.

Conta

Luiza Brunet terá que pagar cerca de R\$ 1 milhão em honorários para Luiz Kignel, do PLKC Advogados, que defendeu o ex dela, Lirio Parisotto, no processo em que a modelo pleiteava a metade de tudo o que o empresário amealhou nos cinco anos em que conviveram. Ela foi derrotada.

conta 2

O valor corresponde a 10% do valor da causa, definido em R\$ 10 milhões pelo juiz Leonardo Ribeiro, da 4a Vara de Família. O montante corresponde à metade da parte que Parisotto tinha em um avião de cerca de R\$ 60 milhões que comprou com três sócios quando estava com Brunet.

Tormenta

O magistrado reconheceu que Brunet e Parisotto mantiveram um "tormento - só namoro". Mas disse que ele não poderia ser equiparado à união estável já que "nada" revelaria o "desejo de constituir família". A modelo vai recorrer.

Páreo

Funcionários do Jockey Club de São Paulo estão há dois meses sem receber salários. A previsão inicial era regularizar a situação até o fim de maio. Segundo o diretor executivo, Luís Blecher, a negociação com investidores, que ajudaria a sanar a dívida com os empregados, atrasou "principalmente nas últimas semanas, por conta da greve [dos caminhoneiros]".

Milhas

O ex-jogador Pelé será o próximo embaixador da ONU para o turismo responsável. A indicação dele surgiu na reunião do conselho executivo da Organização Mundial do Turismo (OMT) em San Sebastian, na Espanha.

O jogador argentino Lionel Messi recebeu o mesmo título em abril deste ano.

Bilhete

A exposição da artista sueca Hilma af Klint na Pinacoteca ultrapassou no último domingo (27) a marca de no mil visitantes. Amostra segue em cartaz até 16 de julho.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Tendências/ Debates

Autor: Conrado Hiibner, Mendes e Rafael Mafei Rabelo Queiroz

Título: Não existe 'intervenção militar constitucional'

Quem se aproveita da crise quer tapear a sociedade

Com as gôndolas vazias, hortaliças a preço de ouro e postos de combustível a seco, a população do país busca autoridades que inspirem respeito e sejam capazes de resolver o conflito. Encontra Michel Temer e Carlos Marun. A combinação do vácuo de liderança política e de privações materiais básicas alimenta o discurso da "intervenção militar constitucional" como caminho possível à superação da crise.

Caminho drástico, dizem seus defensores, mas que estaria à altura da gravidade da situação e seria temporário: apenas escoltaria o país até as eleições de outubro. Nesse pleito vigiado, "corruptos" não poderiam concorrer. Antes que os parâmetros de uma dita "doutrina jurídica" de tal medida ganhem voz em juristas de ocasião, é bom desde logo deixar claro: não existe "intervenção militar constitucional". O poder político, segundo a Constituição, emana do povo e será exercido por seus representantes eleitos, ou diretamente (art. 1º) — jamais por meio de lideranças militares.

As Forças Armadas têm papel primordial no arranjo constitucional brasileiro. Servem à defesa nacional e à garantia dos poderes constitucionais, mas funcionam sempre sob a "autoridade suprema" — o adjetivo não é à toa — do presidente da República. Em situações de grave comoção social, podem atuar para a garantia da lei e da ordem, quando as instituições regularmente encarregadas de fazê-lo não possam, por qualquer razão, cumprir tarefa a contento.

Mesmo nesses casos, porém, agem sempre "por iniciativa" dos poderes civis (CF, art. 142). Em casos extremos, ouvidos o Conselho da República e o Conselho de Defesa, e sob supervisão do Congresso, o presidente pode também decretar estado de defesa ou estado de sítio (CF, arts. 136 e 137). No Conselho de Defesa, os chefes das Armas têm assento garantindo entre muitos civis (CF, art. 91, vm), mas são apenas conselheiros: só o presidente é autoridade.

No nível estadual, o regramento das polícias militares e corpos de bombeiros é análogo. O papel constitucional dessas instituições nem de longe os legitima ao exercício do poder político civil, mesmo diante de emergência social: quando atuam para a "preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio" (CF, art. 144), essas forças "subordinam-se, juntamente com as polícias civis, aos governadores" (cit., § 6º).

Também o juízo final sobre candidaturas políticas é civil: passa longe da esfera de competência de outra instituição que não a Justiça Eleitoral dizer quem pode, ou não, oferecer-se validamente como candidato nas eleições. Nos

termos da Constituição, portanto, o poder emanado do povo é exercido por autoridade civil, jamais militar. Mesmo nas mais agudas crises sociais, as entidades militares são subordinadas à liderança civil.

Quem se aproveita de grave crise para vender o remédio da "intervenção constitucional militar" quer tapear a sociedade civil com um produto que só não é placebo porque é veneno. O seu nome é golpe militar. Castello Branco, em 1964, prometeu intervenção pontual e eleições "purificadas" em pouco tempo. Mais de duas décadas depois, a sociedade civil libertou-se do sequestro militar com a economia em ruínas e um passivo até hoje não saldado de violações aos direitos civis e políticos dos brasileiros.

O projeto de sacrificar a democracia do presente para garantir a democracia do futuro não tem nenhum amparo na Constituição e não pode acabar bem.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Poder

Autor: Letícia Casado

Título: Atual modelo do presidencialismo de coalizão está esgotado, afirma Gilmar

Brasília- O ministro Gilmar Mendes, do STF, disse nesta terça-feira (29) que o modelo político de presidencialismo de coalizão vigente no Brasil chegou ao esgotamento. Gilmar é um dos entusiastas de um novo modelo político para o país, o semi-presidencialismo, ou parlamentarismo. Em 20 de junho, a corte vai discutir uma ação que questiona se o Congresso pode instituir o parlamentarismo por meio de uma PEC (proposta de emenda à Constituição). "Nem sei se é o momento adequado, discutir isso em momento de crise.

O que eu percebo é que houve uma exaustão do presidencialismo de coalizão. Nós percebemos que esse modelo se exauriu", disse Gilmar a jornalistas antes da sessão do STF. "Muitas vezes, quando o presidente perde o apoio, nós acabamos tendo como o desate da crise o impeachment. Repare que em quatro presidentes eleitos [desde a redemocratização] só dois terminaram o mandato", afirmou. Dilma Rousseff e Fernando Collor de Mello sofreram impeachment; Luiz Inácio Lula da Silva e Fernando Henrique Cardoso finalizaram seus mandatos. "Isso é sinal de patologia do sistema.

E os dois que terminaram o mandato conseguiram manter sempre o apoio do Congresso, seja lá por que métodos tenha se dado esse apoio", disse Gilmar. Ele disse ainda que o sistema eleitoral e político precisa ser modernizado, assim

como "reduzir o número de partidos e talvez avançar para um semi-presidencialismo em que o presidente mantém determinadas e importantes funções". "Aqui poderia ser o chefe das Forças Armadas, responsável pelos negócios estrangeiros e ter um papel de moderação. Mas ao mesmo tempo as crises políticas se resolveriam no Congresso Nacional", destacou.

Sobre o impacto da greve dos caminhoneiros no enfraquecimento do governo do presidente Michel Temer, o ministro disse que há reivindicações justas, "que de fato precisam ser discutidas", mas que "não justificam essa paralisação que leva a esse caos". "Não vou emitir juízo sobre erros ou não do governo porque não me compete", afirmou. "Temos agora um aprendizado, talvez reforçar as medidas como requisição civil. E estamos muito dependentes de um modal", acrescentou.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Poder

Autor: Thais Bilenky

Título: Candidato, governador de SP acelera nas iniciativas, mas avança o sinal

Análise

São Paulo- Encastelado nos cinco primeiros dias da greve dos caminhoneiros, quando saiu do seu gabinete no Palácio dos Bandeirantes, na sexta (25), o governador Márcio França (PSB) gostou do vento no rosto, mas avançou o sinal. Candidato à reeleição desconhecido por 81% da população paulista, o governador avistou a avenida vazia e assumiu a frente de negociações com grevistas no estado.

Com habilidade e rapidez, identificou motoristas desvinculados de sindicatos que comandavam a paralisação. Conseguiu tirar várias dezenas de caminhões das rodovias paulistas em 24 horas. Chegou perto de fechar um acordo que, prometeu, teria repercussão nacional. Os motoristas com quem negociava, disse, tinham influência sobre colegas de outros estados. Horas depois, seus perfis nas redes já tinham sido inundados por postagens glorificando sua atuação na greve — ou supostamente. Retuitou publicação de alguém que se disse "chocado, o governador é a cara do Victor & Leo". Depois apagou.

No domingo (26), Michel Temer (MDB) sentiu o protagonismo do governador. Quando França ensaiava o discurso em que anunciaria a volta à normalidade, o presidente freou. Disse que não congelaria o preço do diesel por 60 dias, como

exigiam os grevistas. Horas depois, Temer foi à TV anunciar o congelamento do preço do diesel por 60 dias. França, que vem causando polêmicas sucessivas para ampliar sua visibilidade eleitoral, não quis sair de cena. Em abril, propôs desatrelar a Polícia Civil da Secretaria de Segurança Pública. Em maio, entregou flores à policial que matou um ladrão na porta da escola da filha. Agora, no caos da paralisação, pisou no acelerador. O problema são as lombadas.

Na manhã desta terça (29), enquanto o governador anunciava a retomada do abastecimento de combustível, tropas policiais entravam na maior refinaria da Petrobras, a Replan, em Paulínia (SP). Por efeito da greve, 90% dos postos da região de Campinas estão secos. Também o Porto de Santos (SP) acumula prejuízos milionários em razão da paralisação.

Por fim, reconheceu o governador, os caminhoneiros paulistas não falam pelos colegas de outros estados. Vale a máxima das estradas. Na dúvida, não ultrapasse.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Igor Gielow

Título: Apoio à paralisação é de 87% dos brasileiros, diz Datafolha

Para 56% dos entrevistados, caminhoneiros devem manter movimento

Postos voltam a receber combustível em São Paulo, com longas filas

Após nove dias, a paralisação dos caminhoneiros perde força. Ainda que lentamente, o combustível começa a chegar em postos de todo o país. Manifestantes se dispersam. Muitos deixam as estradas escoltados. Até os produtores agrícolas, que vinham incentivando a mobilização, vivem dia de discórdia e tiram apoio oficial ao movimento. Pesquisa Datafolha, porém, identifica que os caminhoneiros, apesar de todos os transtornos e prejuízos que causaram, conquistaram a simpatia nacional.

São Paulo - O brasileiro apoia maciçamente a paralisação dos caminhoneiros e defende sua continuidade, apesar de não estar disposto apagar a conta que o governo federal aceitou receber dos manifestantes para tentar encerrá-la.

A conclusão é de pesquisa telefônica feita pelo Datafolha com 1.500 pessoas na terça (29). A margem de erro do levantamento é de três pontos para mais ou para menos.

Aprovam o movimento, que chega a esta quarta (30) ao décimo dia arrefecido mas ainda com bloqueios de estradas, 87% dos entrevistados. São contrários 10%, enquanto 2% se dizem indiferentes e 1% não souberam opinar.

Já 56% dos entrevistados acham que a paralisação deve seguir, contra 42% que são a favor de seu fim.

O apoio aos caminhoneiros é bastante homogêneo levando em conta as regiões do país, baixando um pouco entre os mais ricos e os mais velhos.

A origem da paralisação é o preço do diesel regulado pela Petrobras, que acompanha a variação internacional do combustível. Com o aumento recente do petróleo, aliado à alta do dólar, uma série de reajustes levou ao protesto.

Dando razão à análise de que há uma solidariedade difusa com o sentimento de injustiça tributária, consideram o pleito dos caminhoneiros justo 92%, índice que é de 57% mesmo entre aqueles que são contra o movimento.

Ainda assim, para 50% os caminhoneiros são mais beneficiados do que prejudicados pelo que eles chamam de greve —o governo trabalha com a hipótese de parte do movimento ter sido estimulado por donos de transportadoras. Esses, por sua vez, têm mais prejuízos, na visão de 60% dos ouvidos.

Já o cidadão se vê mais prejudicado (43% a 33% dos que se acham mais beneficiados) pessoalmente. Acham que o "brasileiro em geral" é mais prejudicado 56% dos ouvidos.

A pesquisa aferiu que o brasileiro não concorda em ser penalizado com aumento de impostos e corte de gastos federais para atender às reivindicações dos caminhoneiros.

Aprovam tais medidas, anunciadas de forma genérica dentro de uma paleta bastante variada de itens, apenas 10% dos entrevistados. São contrários 87%. Os entrevistados consideram que o governo vai favorecer empresários e caminhoneiros, e prejudicar mais a população.

Como seria esperado em relação ao governo de Temer, o mais impopular da história da redemocratização brasileira, a condução da negociação até aqui é

aprovada só por 6% dos ouvidos, contra 77% que a desaprovam. Para 16%, ela foi regular, e 2% disseram não saber avaliar.

Para 96%, o presidente demorou para negociar, contra 3% que acham que ele o fez no momento certo.

Uma das principais críticas ao governo desde que o movimento eclodiu foi a falta de informação prévia acerca de sua gravidade potencial.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Igor Gielow

Título: Metade dos entrevistados teve alteração na rotina

São Paulo - A alta taxa de apoio à manifestação dos caminhoneiros pode estar associada ao relativamente baixo impacto que ela teve até aqui no cotidiano dos entrevistados pelo Datafolha sobre a paralisação.

Dos ouvidos, 51% relataram ter deixado de fazer algumas das atividades apresentadas na pesquisa, contra 49% que mantiveram a rotina.

O número acompanha a proporção daqueles que disseram ter tido problemas para abastecer o automóvel: 53% ao todo, com 37% relatando ter tido muita dificuldade —o maior índice registrado no Norte/ Centro-Oeste (42%).

Já o desabastecimento de alimentos, um dos aspectos mais temidos desse tipo de crise, ainda não é percebido. Apenas um quarto dos entrevistados disse ter tido dificuldade para comprar comida.

No dia a dia, o impacto ainda não se fez notar, segundo aponta o Datafolha. Deixaram de ir ao trabalho 15% dos entrevistados, contra 73% que mantiveram a assiduidade.

Já a visita ao médico só foi evitada por 13%, enquanto 83% a mantiveram. À escola, foram 69% dos alunos, com 19% preferindo ficar em casa. Atividades de lazer nem tampouco foram prejudicadas, sendo mantidas por 73%.

Viagens, algo sensível quando o tema é a falta de combustível provocada em postos de gasolina e aeroportos pela paralisação, ainda não foram afetadas.

Dos entrevistados, 26% relataram cancelamentos e 28% disseram que não irão viajar no feriado de Corpus Christi, nesta quinta (31). Já 67% seguiram com seus planos anteriores e 61% aproveitarão a folga.

Quando questionados acerca da responsabilidade pelo movimento, a maior parte dos entrevistados (42%) apontou para os motoristas autônomos de caminhão.

Já 31% concordaram com a tese do governo federal de que as empresas transportadoras são as responsáveis. O Palácio do Planalto diz que pelo menos parte do movimento é um locaute, greve ilegal estimulada por patrões a fim de auferir vantagens econômicas.

Uma minoria de 7% crê em autoria compartilhada do movimento e 5% aderem à ideia de que o próprio presidente Michel Temer e políticos são responsáveis pela paralisação.

Caso o movimento não acabe, apesar do acordo feito pelo governo, 88% defendem a continuidade das negociações e 9%, usar Forças Armadas e polícias.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: SP tem 1º 'respiro' no reabastecimento em postos de combustível

Chegada de gasolina e etanol provocou longas filas, comércio ilegal e restrições na venda aos motoristas

são Paulo O abastecimento de combustíveis na Grande São Paulo ganhou um primeiro respiro nesta terça (29). Sem mais os bloqueios de sindicalistas, caminhões deixaram as distribuidoras para abastecer os tanques secos de ao menos 300 postos da capital paulista, segundo levantamento do Sincopetro (entidade que representa os postos do estado). O movimento dos caminhões-tanque provocou filas quilométricas, horas de espera, comércio paralelo e restrições para a compra.

O abastecimento também está sendo retomado gradualmente na maioria dos grandes centros, e 11 capitais tinham nesta terça mais da metade de seus postos com etanol e gasolina, a maior parte no Norte e Nordeste do país.

Para José Alberto Gouveia, presidente do Sincopetro, a normalização do sistema ainda vai demorar na região metropolitana de São Paulo.

Segundo ele, cerca de 80% do abastecimento é feito por caminhoneiros autônomos, que ainda estavam parados às margens das rodovias.

Segundo o sindicato, quase todos os cerca de 2.000 postos da capital paulista ficaram desabastecidos em razão da paralisação nacional dos caminhoneiros, que completa dez dias nesta quarta-feira.

"O que estamos vendo agora em São Paulo é o movimento de caminhões das distribuidoras e dos próprios revendedores que conseguem transportar só 20% do que é consumido na região metropolitana de São Paulo", afirma o presidente do sindicato.

A retomada do abastecimento é uma conjugação de fatores, a partir dos compromissos assumidos pelo governo federal no último domingo, como a redução do preço do diesel. Soma-se a isso as negociações do governador Márcio França (PSB) com líderes da categoria no estado e a ação da Polícia Militar para esvaziar as ações de sindicalistas na porta de distribuidoras. Como a Folha mostrou, proprietários de postos estavam se recusando a receber combustíveis em razão de ameaças e atos de violência praticados por grupos ligados ao movimento grevista.

Para o comandante-geral da PM, Marcelo Vieira Salles, há um esvaziamento das mobilizações. Ele diz esperar, para breve, a normalização da vida dos paulistanos.

Para facilitar o transporte dos combustíveis, o prefeito Bruno Covas (PSDB) anunciou a publicação de um decreto que define o produto como carga perigosa —com isso, os caminhoneiros não encontrarão nenhuma restrição de horário e perímetro durante o transporte dos produtos.

Nesta terça-feira, a reportagem da Folha acompanhou o reabastecimento feito por caminhões-tanque em vários pontos de São Paulo. No largo do Arouche, no centro, havia uma fila quilométrica de carros e motos à espera do abastecimento. Muita gente também estava com galões para comprar gasolina a R\$ 4,29, o litro (em SP o preço médio do litro era R\$ 3,90 antes das paralisações). A unidade não recebia uma gota de combustível desde a última quinta (24).

Em outro posto, em São Caetano do Sul, na divisa com o bairro paulistano de Heliópolis, foi fixado um limite de R\$ 100 por proprietário —o que significa pouco mais de 22 litros, já que o posto cobra R\$ 4,49 o litro da gasolina.

Segundo a proprietária do posto, que preferiu não ser identificada, a central de distribuição da rede Ipiranga informou que a paralisação não afetará mais as atividades.

Na avenida Abraão de Moraes, na Saúde, um posto Ipiranga foi abastecido às 14h e rapidamente atraiu dezenas de carros em fila de cerca de 2 km. Nele também foi estabelecido o limite de R\$ 100 de gasolina por veículo, cobrando-se R\$ 4,48 por litro.

Os motoristas ficavam cerca de 30 minutos até chegarem ao fim da fila, e o posto decidiu não abastecer galões.

Outro posto Ipiranga, na Abraão de Moraes, concentrou uma multidão ao oferecer o serviço a granel. O vendedor Felipe Costa, 26, levou um galão de água de cinco litros, mas não pode abastecê-lo porque os funcionários do posto disseram que a gasolina derreteria as finas paredes de plástico. "Vou colocar só nesse outro galão mais resistente então. Vou colocar direto na minha moto para ir para casa. Está complicado, a gente não sabe se vai ter gasolina amanhã", disse ele, que ficou cerca de 30 minutos na fila.

As longas filas nos postos de combustível viraram oportunidade de lucro para algumas pessoas na tarde desta segunda (29). Em Osasco, o dono de um Palio com o porta-malas cheio de galões oferecia gasolina por R\$ 10 o litro para os motoristas que aguardavam ao longo de 2 km.

Sem combustível desde sexta-feira (25), a motorista particular Maria da Glória Gomes Barros, 45, comprou cinco litros. "Estava há quatro horas na fila, e de repente o motor morreu. Fiquei totalmente sem combustível. Por isso, precisei comprar", diz ela, dona de um Honda Fit flex. Era o quinto dia seguido que ela enfrentava filas para tentar abastecer seu carro — desde sexta, sem sucesso.

Operação conjunta de distribuidoras agiliza entrega aos postos

As três distribuidoras de combustíveis do país solicitaram ao Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) autorização para atuar em conjunto para tentar agilizar a retomada do abastecimento. O objetivo é negociar o compartilhamento de infraestrutura logística e estoques sem risco de ação por cartel.

A autorização foi concedida em caráter emergencial, pelo período de 15 dias, no qual as empresas terão que priorizar serviços públicos essenciais, como saúde e segurança pública. As empresas poderão criar centros integrados para gerenciar estoques e frotas de abastecimento.

O Cade proibiu que as empresas priorizem determinados consumidores que não estejam relacionados a serviços públicos essenciais. E determinou que as companhias mantenham atuação independente nesse período, sem o compartilhamento de informações estratégicas.

A medida vale para BR Distribuidora, Shell e Ipiranga, que são responsáveis por cerca de 65% das vendas de gasolina e 75% das vendas de diesel no país. Em 2017, tinham sua marca em 43% dos postos de combustíveis do país.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Talita Fernandes

Título: Fazenda nega alta de impostos e diz que cortará subsídios

Brasília - Alegando que queria deixar clara a estratégia do governo, o ministro Eduardo Guardia (Fazenda) disse nesta terça que para compensar a redução do preço do diesel, o governo vai reduzir benefícios fiscais e não pretende aumentar impostos.

Em busca de espaço fiscal para cobrir o rombo de R\$ 13,4 bilhões causados no Orçamento pelas compensações que serão feitas à Petrobras pela queda do preço do diesel, o governo estuda retirar benefícios tributários de exportadores brasileiros, por exemplo.

O cálculo que vem sendo feito pela equipe econômica é de que a alta do dólar já tem aumentado o ganho dessa indústria e que, portanto, o impacto é menor.

Uma possibilidade que está em análise seria a retirada de créditos tributários para exportação. O governo sabe que a retirada de benefícios fiscais poderá provocar "gritaria", por isso pretende priorizar aqueles setores que têm sido muito beneficiados pela escalada da moeda americana, que deve seguir em alta até o fim do ano.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Bernardo Caram

Título: Senado aprova reoneração e deixa para Temer veto a PIS/Cofins

Brasília O Senado aprovou nesta terça-feira (29) o projeto que reonera a folha de pagamento de diversos setores. A matéria foi aprovada no mesmo formato do texto da Câmara e segue direto para a sanção presidencial.

No acordo costurado pelo governo, caberá a Michel Temer vetar o trecho da proposta que zera o PIS/Cofins do diesel até o fim do ano. O artigo foi incluído no texto pela Câmara depois de o presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), subestimar o impacto do desconto aos cofres públicos.

O texto reonera a partir deste ano 28 dos 56 setores hoje beneficiados. Só a partir de 2021 haverá a oneração da outra metade.

Os novos recursos arrecadados com a reoneração serão usados para compensar parte do impacto da redução anunciada pelo governo de R\$ 0,46 no valor do litro do diesel nas refinarias. O preço ficará congelado por 60 dias.

Do desconto total oferecido pelo governo aos caminhoneiros grevistas, R\$ 0,16 será alcançado com isenção da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) e uma redução de PIS/Cofins sobre o diesel. O outro R\$ 0,30 será coberto por um programa de subsídio.

O governo estima que a medida vá gerar um impacto de R\$ 13,5 bilhões. Desse total, R\$ 4 bilhões serão compensados com os recursos provenientes da reoneração e da redução de benefícios fiscais. Outros R\$ 5,7 bilhões virão de um excesso de arrecadação do governo federal.

Para fechar essa conta, o governo ainda precisará encontrar meios para compensar um rombo restante de R\$ 3,8 bilhões. Ainda estão em análise quais despesas do governo poderiam ser cortadas.

O fato de ser uma semana de feriado pesou na decisão do presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), de votar a reoneração nesta terça-feira. líderes partidários demonstraram receio de uma baixa presença de senadores em plenário caso a votação ficasse para esta quarta-feira (30), véspera do feriado.

Sobre a decisão de votar o texto no mesmo formato da Câmara e deixar para Temer vetar o artigo do PIS/Cofins, Eunício disse que teve o objetivo de evitar uma demora na tramitação, já que o governo tem pressa para encerrar a crise gerada pela paralisação dos caminhoneiros.

Se o projeto fosse modificado pelos senadores, retornaria para a análise da Câmara e só depois seguiria para a sanção.

Nesta terça, o ministro Eduardo Guardia (Fazenda) disse que o governo não pretende aumentar impostos para compensar a redução do diesel.

"O que o governo fará para compensar redução de imposto é redução de incentivos fiscais. O governo não trabalha com hipótese de aumento de impostos", afirmou Guardia em audiência no Senado.

Na segunda (28), ele informara que só a reoneração da folha, aprovada nesta terça, não cobriria a conta.

"As medidas que estamos colocando podem ser majoração de impostos, a eliminação de benefícios hoje existentes, através de lei ou decreto, que gerem recursos necessários para a compensação", dissera o ministro na segunda.

Guardia afirmou, ainda, que "não há recuo porque não houve afirmação".

Também nesta terça, o ministro do Planejamento, Esteves Colnago Jr., não descartou, no entanto, a necessidade de elevar impostos.

Colaboraram Laís Alegretti e Julio Wiziack, de Brasília, e Thais Bilenky, de São Paulo

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Rogério Gentile e Anais Fernandes

Título: Isenção de eixo suspenso enfrenta resistência na Justiça

Temer editou MP para atender caminhoneiros; conta pode cair sobre estados

São Paulo Uma das principais medidas anunciadas pelo governo para agradar aos caminhoneiros corre risco de ser derrubada pela Justiça.

Pressionado pela paralisação, o presidente Michel Temer assinou no domingo (28) a medida provisória 833/18 proibindo no país todo a cobrança de pedágio sobre eixos suspensos —quando os pneus não tocam o chão.

A regra é uma antiga reivindicação da categoria, mas diversas sentenças judiciais apontam que o governo federal não poderia interferir no pedágio de estradas estaduais.

Uma das últimas decisões ocorreu em 11 de setembro de 2017 em um processo ajuizado contra o governo paulista por entidades representativas dos caminhoneiros e das empresas transportadoras.

Na ação, sindicatos defendiam o entendimento de que a lei federal 13.303/2015, do governo Dilma Rousseff, estabelecia a isenção no país todo.

Nas carretas vazias, os eixos sobressalentes são mantidos suspensos por economia, o que não compromete a dirigibilidade do veículo. A vantagem é que, dessa forma, não ocorre o desgaste dos pneus.

Os sindicatos entendem que a isenção de pedágio é justificada porque, sem o contato do pneu com o solo, seria menor o desgaste do pavimento.

As concessionárias argumentam que o desgaste do asfalto não estaria ligado diretamente à quantidade de eixos em toque com o solo, mas em função da pressão que cada eixo exerce sobre a via.

Sem entrar no mérito técnico, a juíza Sabrina Soares considerou improcedente o pedido das entidades. "A União invadiu competência privada exclusiva dos estados ao pretender efeitos de isenção de pedágio nas estradas estaduais."

Entendimento semelhante foi adotado pelo Tribunal de Justiça de São Paulo em 2017 a respeito de outra ação.

"Não pode a lei federal, a pretexto de disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, estabelecer regras para a cobrança de pedágio em rodovias estaduais sob pena de usurpação de competência", afirmou o desembargador Décio Notarangeli.

O STJ (Superior Tribunal de Justiça) proferiu sentença no mesmo sentido em maio de 2015. Ou seja, a MP de Temer pode acabar valendo apenas para as rodovias federais.

Além da autonomia dos Estados, algumas decisões contrárias aos sindicatos levam em conta o fato de que a isenção da tarifa afeta a equação financeira das concessionárias.

Cálculos do governo paulista apontam que a isenção com a MP representa perda de receita de R\$600 milhões.

"Não se pode mexer na regra no meio do jogo. Se querem mudar contrato, é preciso ter compensação às empresas", disse Letícia Queiroz, sócia do escritório

Queiroz Maluf, especializado em concessões. "As concessionárias vão bater na porta dos estados."

O governador de São Paulo, Márcio França (PSB), que defende a isenção, deixou claro que, mantida a nova política tarifária, espera que a União arque com o custo.

O impacto nas administradoras

As ações das concessionárias também sofrem com o menor fluxo de caminhões na estrada e a promessa do governo de estender a isenção do pedágio para eixo suspenso em todas as rodovias

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Ações da Petrobras se recuperam e avançam 14%; dólar sobe para R\$ 3,73

São Paulo e Rio - Após cair mais de 4% na segunda (28), a Bolsa subiu nesta terça (29), interrompendo quatro sessões seguidas de perdas, impulsionada pela recuperação da Petrobras.

As ações da estatal subiram 14,13% (preferenciais) e 12,38% (ordinárias), praticamente repondo as perdas de 14,6% do dia anterior, com a paralisação dos caminhoneiros dando sinais de dispersão.

O Ibovespa avançou 0,95%, para 76.071,98 pontos.

No dia, o indicador chegou a subir mais de 2%, mas o índice foi barrado em parte pelo mau humor no exterior — Bolsas dos EUA e da Europa fecharam em queda forte com temores sobre o futuro político na Itália.

Apesar da alta, o Ibovespa não conseguiu recuperar ganhos e fechar o acumulado do ano no azul: caiu 43% em 2018.

Pela segunda vez em menos de uma semana, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, convocou analistas para tentar acalmar o mercado com relação ao risco de ingerência do governo na companhia.

Ele admitiu que a fórmula de cálculo do preço do diesel poderá mudar, mas disse confiar em que a companhia manterá liberdade para definir margens de lucro e que as mudanças se restringirão ao óleo diesel.

O governo Michel Temer prometeu aos caminhoneiros que, após congelamento de 60 dias, o diesel será reajustado mensalmente, e não mais diariamente.

O dólar comercial avançou 0,29%, para R\$ 3,74. O à vista subiu 0,44%, cotado a R\$ 3,73.

AF E NP

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Cotidiano

Autor:

Título: Ibama volta a negar licença para petróleo na foz do Amazonas

Manaus- Em novos pareceres, o Ibama voltou a pedir esclarecimentos às empresas concessionárias de blocos para exploração de petróleo na foz do rio Amazonas, em região vizinha a um recém-descoberto sistema de corais. O órgão avalia que o estudo ambiental conjunto elaborado por Total, BP e Queiroz Galvão apresenta "lacunas e incongruências que inviabilizam a sua aprovação".

Entre os problemas estão falhas no plano de emergência da Total, empresa com blocos mais próximos aos corais. Em caso de vazamento, a base de apoio mais próxima fica a cerca de 400 km, inviabilizando uma resposta rápida. O Ibama também solicita esclarecimentos complementares às petroleiras sobre o posicionamento do sistema de corais, que, segundo um estudo da ONG Greenpeace, chega até a Guiana Francesa.

A pedido do Ibama, a AGU (Advocacia-Geral da União) está elaborando um parecer sobre a legislação internacional, já que, em caso de acidente, as correntes marítimas tendem a levar o óleo ao território francês. Procuradas, nenhuma das três empresas se pronunciou. Elas têm prazo de 120 dias para enviar as informações complementares. "Ficou claro que as empresas não demonstraram competência para fazer essa exploração", afirma Nilo D'Ávila, coordenador de campanhas do Greenpeace no Brasil.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna**Autor: Andreza Matais****Título: TCU fará devassa em contratos da Codesp**

Os auditores do Tribunal de Contas da União em São Paulo foram autorizados a fazer uma devassa em todos os contratos da empresa Rodrimar com a Companhia Docas de São Paulo (Codesp). A fiscalização terá como foco atos de gestão do Porto de Santos. A ação correrá em paralelo à Operação Skala, que investiga se um decreto assinado pelo presidente Michel Temer beneficiou a empresa privada em troca de propina. Relatórios de outras investigações do TCU sobre o decreto já foram compartilhados com o delegado Cleyber Malta Lopes.

» No escurinho. A "auditoria de conformidade", nome técnico para a devassa que será feita nos contratos da Rodrimar com a Codesp, foi autorizada pelos ministros do TCU na semana passada e corre em sigilo.

» Furou a greve. O presidente Temer abriu espaço na agenda ontem para tratar com seu advogado, Antonio Mariz, sobre o Inquérito dos Portos.

» Vai doer. As concessionárias de rodovias estaduais aguardam a greve acabar para fazer o cálculo da queda de receita provocada pela greve dos caminhoneiros. Caiu muito a arrecadação com pedágios.

» Sobrou. O presidente da ABCR, o ex-senador César Borges, que representa as concessionárias, diz que a preocupação maior é com a MP que isenta a cobrança do eixo suspenso. Cálculo inicial indica perda de R\$ 600 milhões por ano.

» Deixa quieto. O Planalto orientou a equipe econômica a não mexer com os governadores depois que os Estados rejeitaram a proposta para mudar o ICMS do combustível. Como reflexo, a Fazenda desistiu de soltar nota ontem sobre reunião do Confaz.

» Pimenta nos olhos... Ao receber a visita de seis deputados federais, o ex-presidente Lula disse que o governo não consegue acabar com a greve porque Temer não tem base social para dialogar, ao contrário dele.

» Azarado. Desde que assumiu o **Ministério das Minas e Energia, Moreira Franco** vai para a terceira crise: privatização da Eletrobrás, greve dos caminhoneiros e, agora, a dos petroleiros. A conferir. O PSOL decide hoje de manhã se vai pedir a cassação do mandato do deputado Nelson Meurer (PP-PR) no Conselho de Ética da Câmara. Ele foi condenado ontem pelo Supremo a 13 anos de prisão e pode ser o quarto deputado preso nesta legislatura.

» Mais um. Meurer engorda a lista do presidente Rodrigo Maia, que precisa decidir o que fazer com o mandato dos deputados presos Paulo Maluf, Celso Jacob e João Rodrigues.

» Tá na mão. O bloco formado por DEM, PP, PR e PRB já redigiu a ação para pedir ao TSE que adie para a partir de 2020 a destinação de 30% da verba do fundo eleitoral para mulheres. Porém, decidiu que só vai agir caso PSDB, MDB e PT apoiem a iniciativa.

» Não era piada. Depois de receber o aval do empresário Josué Gomes, o PR decidiu fazer uma pesquisa para consumo interno colocando-o como opção à Presidência da República. A bancada alega que ninguém é candidato a vice.

COM NAIRA TRINDADE. COLABORARAM RAFAEL MORAES MOURA E ADRIANA FERNANDES

Pronto, falei

Paulinho da Força

Deputado federal (SD-SP) e presidente da Força Sindical

"Temer preferiu quebrar a cara do que chamar quem podia ajudar", sobre o presidente não ter pedido sua ajuda para contornar a greve dos caminhoneiros.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna

Autor: Monica de Bolle

Título: Barata-voa

Não foi fácil intitular esse artigo. Passei algumas horas entre “barata-voa” e “semi-anarquia” – no fim, a imagem do inseto pareceu mais apropriada para ilustrar os dias de balbúrdia que assolam o País. Como mostrou o governo, estamos à deriva, sem lideranças capazes de gerir o caos.

Como mostrou Temer em discurso desvelando medidas de última hora para tentar desfazer a impressão de que voltamos 20 anos em 2, só faltou ao presidente ajoelhar-se e implorar o perdão dos caminhoneiros e dos donos das transportadoras que paralisaram o Brasil.

O vácuo de poder e o déficit de legitimidade do governo Temer têm sido temas de artigos meus para esse espaço desde 2016. No entanto, embora a confusão geral da nação fosse previsível – uma quase certeza, até – como exatamente ela

se daria era outra história. Deu-se no travamento logístico que estamos a presenciar. Há quem tenha apontado que a greve dos caminhoneiros era carta marcada.

Afinal, já tínhamos visto o filme em 2015, quando o preço do diesel subiu em razão das pressões provocadas por anos de congelamentos de preços de combustíveis para conter os efeitos inflacionários – prática comum entre 2008 e 2014. Em 2015, o governo de Dilma havia decidido elevar as alíquotas do PIS/Cofins e da Cide para aumentar a arrecadação em meio aos temores de crise fiscal que rondavam o País.

Dessa vez, o estopim foi a mudança na política de preços da Petrobrás e os reajustes mais frequentes desde meados de 2017, combinados com a desvalorização do real provocada pela saída de investidores dos mercados emergentes, além da alta do preço do petróleo proveniente de fatores diversos. Evidentemente, esse não é o fim da história. Diante da falta de liderança do País, da presença de um governante impopular em final de mandato, percebido por parcela relevante da população como ilegítimo, o flanco se abriu.

A greve dos caminhoneiros transformou-se rapidamente em plataforma para oportunismos diversos e em símbolo do repúdio aos políticos, ao establishment, à corrupção, ao Estado carcomido. As respostas tépidas do governo, no início, e a inevitável capitulação sangue de barata deixaram claro que a fraqueza é enorme e que outros movimentos podem ser bem-sucedidos diante da imensa lacuna que é hoje a administração de Michel Temer.

No pior dos casos, talvez tenhamos de conviver com paralisações quase ininterruptas até as eleições de outubro – os petroleiros vêm aí. No melhor dos casos, quiçá tenhamos uma interrupção da semi-anarquia durante a Copa do Mundo. De um jeito ou de outro, o quadro eleitoral acaba de ficar ainda mais imprevisível, se é que isso é possível. A recuperação da economia também. Escrevo esse artigo logo antes de sabermos o resultado do PIB do primeiro trimestre.

Ao que tudo indica, os dados a serem divulgados não devem dar alento algum. Mas, ainda que tragam alívio, ele agora será efêmero. Quem haverá de fazer planos para investir após testemunhar a magnitude de todas as crises desveladas pelos caminhoneiros? Quem haverá de consumir ante a perspectiva de mais desemprego? Sobretudo, quem não haverá de revoltar-se ainda mais com a proposta do governo de aumentar impostos para cobrir o rombo criado para atender aos grevistas?

Recentemente, o Banco Mundial divulgou lista que calcula o percentual de impostos pagos pelos contribuintes, embutidos nos preços de produtos

essenciais, entre eles: a carne bovina, sobre a qual pagam-se 18,6%; o arroz e o feijão, sobre os quais pagam-se 18%; o sal, sobre o qual pagam-se 29,5%; o papel higiênico, sobre o qual pagam-se 40,5%; a pasta de dente, sobre a qual pagam-se 42%; a geladeira, sobre a qual pagam-se 47,1%. Por aí vai.

É verdade que os impostos que o governo pretende aumentar não são os que incidem sobre esses produtos. Mas, será que isso importa para a população desgastada, desalentada, agastada com a desfaçatez e o escárnio de nossos governantes? A barata é um inseto que pode viver vários dias com a cabeça decepada.

Há políticos que passam toda a vida sem cabeça. Contudo, não há governo que possa aguentar a revoadada das baratas sem ter cabeça. O drama brasileiro acaba de ficar ainda mais peçonhento.

ECONOMISTA, PESQUISADORA DO PETERSON INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMICS E PROFESSORA DA SAIS/JOHNS HOPKINS UNIVERSITY

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna do Broadcast

Autor: ALINE BRONZATI CYNTHIA DECLOEDT FERNANDA GUIMARÃES

Título: Petrobrás prorroga seguro com Chubb, Tokio e BB Mafre

Em meio ao conturbado cenário de greve no País, a Petrobrás prorrogou o seu programa de seguros para riscos no Brasil pagando ainda menos. O sindicato de seguradoras tem a norte-americana Chubb, na posição de líder, a japonesa Tokio Marine e a BB Mapfre que seguem à frente do contrato que envolve mais de US\$ 40 milhões em prêmios de seguros. Já a importância segurada soma alguns bilhões de reais. O programa de seguros da petroleira venceria na quinta-feira, dia 31, mas a estatal concedeu aval para a sua extensão por mais 18 meses, como já estava previsto em contrato. Depois de reduzir as taxas de seguros pagas na renovação anterior, a Petrobrás conseguiu diminuir ainda mais o seu custo. Contribuiu não só o momento ainda “soft” do mercado de seguros, ou seja, com excesso de oferta que empurra as taxas para baixo, bem como a melhora da estatal do lado operacional e também em termos de governança corporativa. O fato de a Petrobrás ter desinvestido vários “ativos penduricalhos” que não faziam parte do seu core business também ajudou a baixar os preços pagos às seguradoras.

» Risco excluído.

A greve dos caminhoneiros bem como a possível paralisação dos petroleiros, que pode começar hoje, dia 30, não pesaram no custo da prorrogação do

contrato. Até mesmo porque esse é um risco que não encontra respaldo na maioria das apólices no Brasil nem no programa de seguros da Petrobras, que abrange ativos no País offshore (como plataformas) onshore (refinarias, oleodutos). Procurada, a Petrobras não comentou. As seguradoras mencionadas também não se manifestaram.

» Unidas.

A norte-americana GE e a alemã SIG se uniram para desenvolver inovação digital em embalagens. A parceria estratégica será anunciada hoje, dia 30, e contemplará mais de 400 fábricas da GE em todo o mundo, incluindo suas operações no Brasil. A implantação inicial deve ocorrer em julho próximo, com o lançamento global previsto para janeiro de 2019. Os investimentos previstos, contudo, são guardados a sete chaves.

» Mais uma.

Fundada por brasileiros e sediada na Suíça, a Dynasty solicitou regularização na Finma, autoridade de supervisão do mercado financeiro suíço, de sua moeda digital DYN. A moeda tem como lastro o mercado imobiliário mundial e a previsão é que seja lançada até o final do mês de junho.

» Em estudo.

Caso tenha o pedido aprovado, os investidores terão 100% dos recursos aplicados na moeda digital garantidos pela Finma. No Brasil, o Banco Central e outras autoridades de regulação ainda estudam o assunto.

» Reação.

Enquanto o varejo ainda andou de lado nesta terça-feira, dia 29, com a manutenção da greve dos caminhoneiros, o setor de postos de combustíveis esboçou reação. O gasto médio em postos subiu 4,7% de terça-feira, dia 28, para ontem, de acordo com o Índice Cielo do Varejo Ampliado (ICVA).

» Vida que segue.

Embora o indicador aponte retração quando comparado a uma terça-feira comum, já é um sinal de que os estragos da greve dos caminhoneiros começam a ser atenuados, com os consumidores reabastecendo seus veículos e retomando a vida normal.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna

Autor: Vera Magalhães**Título: A ressaca da "greve"**

A ressaca do fim da greve dos caminhoneiros será longa e deixará mareado não só o governo Michel Temer, que, um ano depois de ser ferido de morte pelo caso JBS, veio a óbito político neste outro maio. A dor de cabeça será sentida pelos pré-candidatos à Presidência, por todos os setores da economia e pela sociedade, essa que é sempre convidada a fazer figuração em festa estranha com gente esquisita, acaba bebendo demais e fica sozinha para limpar o salão quando a farra acaba.

O governo foi liquidado por não ter conseguido se antecipar à chantagem dos caminhoneiros e, uma vez feito refém, ter negociado mal. Cedeu em tudo, sem garantia de que os grevistas cumpririam os sucessivos acordos. Ameaçou endurecer para depois assoprar e só foi tentar fazer valer sua autoridade quando o protesto já minguava. Os presidenciáveis, submetidos ao primeiro teste de fogo da campanha, se perderam entre o oportunismo e a covardia.

No primeiro bloco, pontificaram Alvaro Dias (Podemos) e Jair Bolsonaro (PSL), que, afoitos em surfar num apoio algo irracional aos grevistas, saíram pregando mão grande na Petrobrás e na definição dos preços dos combustíveis, como se não houvesse uma conta decorrente disso e já não tivéssemos visto este filme. No grupo dos que foram tímidos em defender a independência da petroleira estão Geraldo Alckmin (PSDB) e Marina Silva (Rede).

Que, aliás, não questionaram os métodos de um movimento que parou o País – o tucano só o fez na segunda-feira. O saldo é que nenhum deles ganha com o episódio, nem mesmo Bolsonaro, convertido em herói do novo caminhoneirismo de WhatsApp, mas que depois percebeu a maré da opinião pública virar e saiu da boleia. O prejuízo para a economia é evidente. Ele se traduzirá em mais inflação, menos crescimento e mais aperto de gastos públicos.

Resta falar da sociedade. Essa que em parte embarcou na ilusão de que o que estava em curso era um levante patriótico contra privilégios, corrupção e altos impostos. Trata-se da maior perdedora. Se ao menos a ressaca moral servir para que ela vá para a próxima festa, a das eleições, menos disposta a pagar mico e mais ciosa do País que quer construir, quem sabe a dor de cabeça não terá sido didática?

DEBATE ELEITORAL

Bolsonaro e a fragilidade da conversão ao liberalismo

Até a greve dos caminhoneiros, até candidatos com trajetória marcada pela defesa de corporações e do nacional-estatismo e contrários à ideia de um Estado menor e de um mercado autorregulável faziam discurso marcado pela suposta conversão ao liberalismo. Surfavam, assim, numa certa onda formada a partir de um vento de direita que passou a soprar depois do impeachment de Dilma Rousseff.

Assim estava Jair Bolsonaro, ajoelhado no altar do ultraliberalismo de Chicago, ao qual foi recém-apresentado. Resta como pauta saber o que Paulo Guedes, o mentor econômico do deputado do PSL, acha de subsídio ao diesel, reserva de mercado para frete da Conab e redução por decreto de pedágios, algumas das heranças do movimento no qual seu candidato mergulhou com a verve de sempre. Tanta que o fez se esquecer até de seu próprio projeto que pune obstrução de vias para prometer anistia a multas aplicadas aos "patriotas" que paralisaram o País.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna

Autor: Sonia Racy

Título: Aqui, não

Direto da fonte:

Congressistas temem que pode sobrar para eles o ônus do acordo que Temer fechou com caminhoneiros na tentativa de encerrar a greve, segundo fontes ouvidas pela coluna. A medida custará R\$ 10 bilhões e, fora o uso de crédito extraordinário, qualquer possibilidade de levantar verba para pagar a conta – realocar recursos, criar impostos ou vender estatais – terá que ser aprovado por parlamentares, na forma de lei.

Cruz e caldeirinha

Existem, no Senado, aliás, duas correntes para solucionar a crise dos caminhoneiros. Os defensores da redução da carga tributária sobre os combustíveis, como Randolfe Rodrigues, Ricardo Ferraço, Cassio Cunha Lima e José Reguffe. E os que insistem em subsídios – pagos não pelo governo, como está se delineando, mas sim pela estatal. São os senadores do PT, que, pelo jeito, gostaram da política implantada por Dilma.

Matemática

É de conhecimento público que só a implantação de preços irreais para combustíveis, nos anos Dilma, provocou rombo de R\$ 60 bilhões nas contas da Petrobrás.

Matemática 2

Já a greve dos caminhoneiros gerou, em sete dias, desvalorização de R\$ 120 bilhões. E ontem mesmo, houve reversão dessa queda ante a certeza dos mercados que Pedro Parente não abandonará o barco. As ações subiram 14,13% e a bolsa somente 0,95%.

Difícil, a vida

As empresas que lidam com frango tiveram ontem uma alegria e uma tristeza. Os caminhões com carga viva foram liberados e boa parte das aves conseguiram chegar ao abatedouro. Mas a ração continua sumida.

Na real

Balanço feito por uma grande empresa ligada ao setor de combustíveis: o Rio de Janeiro deve ter perto de 100% da circulação de combustível normalizada até a noite de hoje. São Paulo, 60%. Atenção: foi o carregamento, e não o abastecimento, que foi normalizado. O abastecimento, segundo a mesma fonte, vai demorar alguns dias, devido o tempo de escassez.

Adiado O lançamento do manifesto "por um polo democrático e reformista", organizado por Aloysio Nunes, Marcus Pestana e Cristovam Buarque – e assinado por FHC – foi adiado devido à greve. O movimento se contrapõe ao bloco que Rodrigo Maia tenta formar para isolar Alckmin.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna

Autor: Fábio Alves

Título: Maré pessimista

Muitos analistas nem precisaram esperar pela divulgação hoje do resultado do Produto Interno Bruto (PIB) do primeiro trimestre para revisar para baixo suas projeções para o desempenho da economia brasileira em 2018. Já existem até estimativas de um crescimento abaixo de 2%. Essa perda de fôlego da atividade econômica, além de conter o repasse aos preços da recente disparada na cotação do dólar, pode resultar numa nova onda desinflacionária mais adiante em 2019.

Na mais recente pesquisa Focus, do Banco Central, a expectativa de inflação em 2018 subiu para 3,60%. Há quatro semanas, estava em 3,49%. Mas a projeção do IPCA para 2019 permaneceu em 4,0%, em comparação com 4,03% há quatro semanas. Ou seja, os analistas reagiram à alta do dólar nas suas projeções do IPCA neste ano, via previsão de maior elevação nos preços administrados, mas não veem, por enquanto, essa pressão contaminando a inflação em 2019.

Talvez porque a fraqueza da recuperação econômica torne mais lento o fechamento do hiato do produto, isto é, que a economia siga crescendo a um ritmo abaixo do seu potencial por mais tempo, o que ameniza pressões futuras da demanda sobre os preços. Na pesquisa Focus, a estimativa do crescimento do PIB neste ano caiu para 2,37% ante 2,75% há quatro semanas.

E a maré pessimista com o desempenho do PIB neste ano deverá ganhar força quando se contabilizar detalhadamente o impacto da greve dos caminhoneiros que praticamente paralisou o País nos últimos dias. A greve causa um choque de oferta imediato, reduzindo a capacidade de produção no País, ao atingir várias cadeias produtivas, o que, no curto prazo, gera uma alta nos preços de muitos itens, como os agrícolas.

Mas, além de ter um impacto negativo direto na atividade econômica, a paralisação dos caminhoneiros pode afetar os índices de confiança de empresários e consumidores, que colocarão em dúvida a capacidade do governo Temer de evitar que novas categorias profissionais promovam protestos com impacto semelhante ao da greve dos caminhoneiros – na economia e nas contas públicas. E a queda nos índices de confiança pode resultar em menores níveis de investimento e consumo.

A greve dos caminhoneiros é posterior à última reunião do Copom, quando o BC manteve a taxa Selic inalterada em 6,50%, surpreendendo o mercado, que esperava um corte dos juros. A decisão refletiu a piora no cenário externo que acabou levando a uma alta acelerada do dólar.

Se, no curto prazo, a disparada da moeda americana em relação ao real impediu um novo corte de juros pelo BC e levou muitos analistas a elevar suas projeções de inflação em 2018, no médio prazo os efeitos negativos sobre a economia da greve dos caminhoneiros podem não somente compensar a alta do dólar, como também resultar numa pressão desinflacionária.

Há analistas que lembram que a situação vivida atualmente no Brasil é semelhante a de 2008, quando a crise financeira global fez o dólar disparar 31% em relação ao real, mas a inflação ficou em 5,90%, abaixo do teto da meta de inflação para aquele ano, de 6,50%. No último trimestre de 2008, no auge da crise financeira mundial, o PIB brasileiro caiu 3,6% em relação ao terceiro

trimestre, refletindo, entre outros fatores, em queda brutal nos índices de confiança.

Resultado: para reavivar a economia, o BC cortou a Selic em 1 ponto porcentual, em janeiro de 2009, apesar da alta do dólar até então. Mesmo porque, como o Brasil deixou de ter uma elevada dívida em dólar, registrada até no início dos anos 2000, a alta da moeda americana passou a contaminar menos as expectativas inflacionárias de longo prazo refletindo um temor sobre um eventual impacto fiscal (se o governo decidisse monetizar essa dívida para viabilizar seu pagamento) da desvalorização do câmbio.

Como o Copom abordará agora o impacto da greve dos caminhoneiros? Se as projeções do PIB convergirem para um crescimento de 2,0% ou até abaixo disso, a Selic ficará em 6,50% por mais tempo do que o esperado mesmo se o dólar seguir subindo? A resposta talvez só após o desfecho das eleições, quando o próximo presidente da República disser o que pretende fazer em termos de reformas econômicas em 2019.

COLUNISTA DO BROADCAST

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: Perigos da democracia

Ainda que a crise de abastecimento gerada pelo protesto dos caminhoneiros se resolva totalmente nos próximos dias, o que parece improvável, as imensas perdas econômicas resultantes dessa greve estão longe de ser inteiramente contabilizadas. No entanto, talvez o maior prejuízo nem seja econômico, mas sim democrático.

A emergência de uma força descontrolada e difusa, capaz de colocar um governo de joelhos em poucos dias, deixou aos brasileiros a sensação de que não há autoridade no País – vence aquele que grita mais alto. Não à toa, o protesto dos caminhoneiros, que começou com uma pauta específica de reivindicações para a categoria, como a redução do preço do diesel, derivou em pouco tempo para um exercício do mais puro voluntarismo.

Ante a inação do poder público, grupos radicais de manifestantes sentiram-se incentivados a deixar de lado as exigências de caráter econômico e passaram a agir com o intuito deliberado de tornar o Brasil ingovernável. Trata-se de pessoas que se consideram acima da lei e das instituições e que desprezam

profundamente a política tradicional – por elas considerada irremediavelmente corrupta e incapaz de resolver os problemas do País.

Sua natureza despótica é evidente. Essa gente, é claro, sempre existiu, mas numa democracia, ao menos enquanto esta conserva seu vigor, não costuma haver muito espaço para que o ideal cesarista se imponha sobre as liberdades e a ideia de alternância de poder. O problema é que, depois que a cruzada anticorrupção no País se converteu em cruzada contra todos os políticos e, no limite, contra a política, movimentos como o dos caminhoneiros, incitados por inimigos declarados da democracia, parecem ganhar "legitimidade" aos olhos da população.

Afinal, se o movimento está causando problemas para políticos no governo, para os quais de saída está reservada a pecha de corruptos, então deve contar com apoio popular. Ou seja, aceita-se que, em nome do saneamento da vida política no País, direitos do conjunto da população sejam atropelados. A coisa toda é ainda mais grave porque os liberticidas em ação no País – fechando estradas e sabotando a circulação de caminhões para o abastecimento de hospitais, mercados e postos de combustíveis, mesmo depois que o governo atendeu a todas as suas reivindicações – escondem-se sob o conveniente manto do anonimato.

Diferentemente dos notórios políticos que se locupletaram, os delinquentes travestidos de manifestantes não se deixam conhecer, tornando seu crime de lesa-pátria ainda mais aviltante. Contudo, nos tempos esquisitos em que vivemos, nenhuma dessas ponderações parece arrefecer o ânimo dos que consideram ser válido estimular meios ilegais, como os usados pelos caminhoneiros, para provocar um clima propício para a volta dos militares ao poder, desta feita pela via democrática do voto.

No raciocínio – por assim dizer – dessa gente, somente com os militares no governo a ordem seria restabelecida. Seria, como é óbvio, um terrível erro. Se os militares podem voltar ao poder pela via democrática, nada garantiria que, nas circunstâncias, sua permanência no poder teria o mesmo viés. Aqueles que dizem almejar o poder em nome da corporação militar são declaradamente hostis à convivência democrática com a oposição, e já é possível antecipar que um governo nascido com esse espírito certamente substituirá o império da lei pelo arbítrio.

Não há como ser diferente, pois o que preside esse movimento é uma visão discricionária do mundo e das relações políticas, sociais e econômicas. Os próceres desse movimento e seus excitados seguidores pensam ter o remédio para todos os males do País, a começar pela destruição da democracia – esse modelo imperfeito, que demanda negociação com quem pensa diferente e

respeito irrestrito pelo pacto constitucional. A melhor maneira de enfrentar essa ameaça, além de expô-la, é lutar para restaurar o prestígio da democracia. Para isso, é preciso superar imediatamente a crise deflagrada pelos caminhoneiros e por quem os apoia.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e informações

Autor:

Título: Essa crise o FMI não previu

Bastou um fim de semana para o governo, cedendo à pressão e à chantagem dos transportadores, desarrumar e tornar mais inseguro o cenário examinado e discutido nas últimas semanas, durante visita de uma equipe do Fundo Monetário Internacional (FMI). Visitas à maioria dos países-membros ocorrem anualmente, incluem conversas com fontes oficiais e independentes e servem para a coleta de informações destinadas a um relatório periódico.

Relatórios desse tipo contêm dados sobre o desempenho e as perspectivas da economia e sugestões de política econômica. Divulgadas na última sexta-feira, as conclusões da missão enviada ao Brasil podem estar superadas quanto a alguns pontos muito importantes. Exemplo: não se sabe ainda a extensão dos danos impostos à produção, em todos os setores, pela paralisação dos transportes, um desafio enfrentado com atraso e sem autoridade pela administração federal.

A economia brasileira poderá crescer 2% neste ano, o dobro da taxa de 2017, impulsionada pelo consumo e pelo investimento privados. Essa projeção já é menos otimista que a dos economistas do mercado, mas estes têm reduzido suas estimativas. A mediana das projeções do setor financeiro e das consultorias caiu de 2,50% para 2,37% na semana passada, segundo pesquisa do Banco Central (BC).

Não haverá surpresa se as expectativas continuarem piorando. Nenhum setor ficou imune à interrupção, por mais de uma semana, da movimentação de matérias-primas, componentes e produtos acabados. A escassez de combustíveis produziu estragos muito maiores do que a maioria das pessoas deve ter imaginado inicialmente. O relatório menciona avanços em alguns itens da agenda econômica, como a criação do teto de gastos e a reforma trabalhista.

Cita a perspectiva de um déficit primário (sem os juros) estimado oficialmente em 2,4% do Produto Interno Bruto (PIB). Os fatos poderão até confirmar essa expectativa, se o governo conseguir compensar, em suas contas, as concessões feitas aos transportadores, mas ainda falta avaliar o efeito econômico desses

acertos. Respeitar a meta fiscal e conter o déficit primário no limite de R\$ 159 bilhões ainda dependerá, em boa parte, do ritmo de crescimento econômico e da arrecadação daí resultante.

Todos esses fatores são incertos neste momento. Também segundo o relatório, a política monetária tem sido e deve continuar "acomodatícia", para facilitar a recuperação da economia, enquanto deve prosseguir o ajuste das contas públicas. Em resumo, aperto fiscal de um lado e política de crédito e juros calibrada para ao mesmo tempo estimular a atividade e atender à meta de inflação.

Novas dúvidas, acumuladas neste fim de semana: 1) se a desordem causada pela ação dos transportadores alimentar a inflação, como poderá agir o BC em relação aos juros? 2) a recomendação do FMI para o outro ramo da política é uma "consolidação fiscal acelerada" – mas como ficará essa consolidação, se a reordenação do Orçamento for politicamente complicada? Além de tudo, são necessárias mais medidas do lado da despesa para o teto continuar intacto.

No entanto, subsídios ao diesel são a negação dessas medidas. O governo poderia seguir as sugestões do FMI ou seguir um ritmo mais lento de ajuste, mas, em todo caso, nenhuma política de ajuste poderia incluir nova distribuição de subsídios e outros benefícios. O relatório ainda chama a atenção para o risco de choques externos – sobre o câmbio, por exemplo. Esses choques podem agravar "o efeito da incerteza política interna". Mas o Brasil mais uma vez provou sua autossuficiência na geração de problemas.

Não precisa de fatores externos para aumento da insegurança, como se viu nos últimos dias. As conhecidas recomendações – reforma da Previdência e mudanças para tornar a economia mais eficiente e mais inclusiva – continuam válidas. Mas os apelos a favor da modernização e da racionalização da economia ficam mais dramáticos e tornam mais angustiante a pergunta: quem dará a resposta necessária?

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: A conta da greve

A greve dos caminhoneiros tem sido apresentada como uma estonteante vitória, já que o setor obteve várias conquistas. A principal foi a promessa do governo de reduzir R\$ 0,46 no preço do litro do diesel. As reivindicações que

antes eram sonhos inalcançáveis se tornaram rapidamente realidade, como resultado do colapso que o movimento dos caminhoneiros, com a anuência das autoridades, impôs ao País.

A chamada vitória dos caminhoneiros tem um enorme custo econômico para o País. A concessão da redução de R\$ 0,46 por litro de diesel exigirá dois conjuntos de medidas, com significativas consequências para a população. O primeiro pacote é de natureza tributária. Para diminuir o preço do diesel, o governo propôs reduzir o PIS/Cofins em R\$ 0,11 e zerar a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), que atualmente está em R\$ 0,05.

Os recursos da Cide destinam-se a investimentos em infraestrutura de transporte e a projetos ambientais relacionados à indústria de petróleo e gás, além de subsidiar combustíveis ecologicamente mais sustentáveis. Em contrapartida, será necessário aprovar a reoneração da folha de pagamento. "Ela (a reoneração) é condição necessária, mas não suficiente, para fazer a redução de 16 centavos. Além da reoneração, outras medidas virão e oportunamente vamos falar", disse o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia.

A segunda medida é a volta do subsídio para o diesel. O Tesouro Nacional pagará à Petrobrás R\$ 0,30 por litro de diesel consumido. A estimativa é de que o subsídio custe aos cofres públicos R\$ 9,5 bilhões. Para tanto, o governo pretende cortar gastos na ordem de R\$ 3,8 bilhões. O restante da conta entrará diretamente como déficit fiscal. A redução artificial do preço do diesel exige contrapartidas – e nenhuma delas é benéfica para o País.

Parte significativa da população, no entanto, vem ignorando essa inexorável equação, como se fosse possível reduzir imposto, ou criar subsídio, sem maiores consequências. Essa redução forçada das receitas públicas exigirá remanejar os gastos públicos, com efeitos sobre os serviços públicos essenciais. Observa-se uma esquizofrenia no modo como alguns lidam com a crise. Há muitos aplausos quando o preço do litro do diesel abaixa.

Difunde-se o sentimento de que o povo está finalmente alcançando suas vitórias. Mas não veem que essas tais conquistas são tremendas derrotas para a população, que terá de arcar com a salgada conta. Além do custo fiscal e da redução da oferta de serviços públicos – já que as receitas serão menores –, o que tem sido chamado de solução para a greve dos caminhoneiros é a anulação, na prática, do saudável espírito que vinha presidindo as reformas econômicas.

O esforço feito desde 2016 para recolocar o País nos trilhos, começando por empreender um caminho de ajuste fiscal, está sendo forçosamente abandonado, em decorrência de um movimento que chantageou o País. Por mais que a situação dos caminhoneiros autônomos seja precária – e exija uma

especial atenção do poder público –, a greve iniciada na semana passada gerou um problema para o qual não há solução no panorama político de curto e médio prazos.

Basta ver a recente atuação do presidente da Câmara, Rodrigo Maia. Em vez de se portar com a responsabilidade que o seu cargo exige, Rodrigo Maia preferiu fingir que não há necessidade de contrapartidas para equilibrar as contas públicas vulneradas pelo atendimento dos caminhoneiros. "Não vai ter aumento de imposto porque isso aqui é uma democracia e ele (Eduardo Guardia) não manda no Congresso Nacional", disse o presidente da Câmara, que, pelo visto, se considera equivocadamente porta-voz do Congresso.

Os problemas nacionais são graves e é dessa qualidade o quadro político de que o País dispõe para resolvê-los. O presidente da Câmara, que não quis a seu tempo a reforma da Previdência, agora diz autocraticamente que não haverá aumento de imposto. Prefere ignorar o custo desse surto voluntarista.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Espaço Aberto

Autor: José Nêumanne

Título: No país do quem pode grita mais e chora menos

Caminhoneiros autônomos, transportadoras de cargas e empresas que possuem frotas movidas a diesel sequestraram o Brasil, recorrendo apenas a bloqueios rodoviários para impedir a distribuição de combustíveis e alimentos. E o débil e inerte desgoverno lhes doará R\$ 13,5 bilhões em sete meses, sacados dos impotentes cidadãos. Mas esse não é o preço mais alto a ser cobrado da Nação pelas carretas paralisadas: há um golpe em pleno curso por ditaduras acalentadas por bandos irresponsáveis da direita bárbara e da esquerda cínica.

A primeira exige intervenção militar e a segunda, Lula livre e presidente de novo. Quem vai ganhar? Melhor não apostar. O prezado leitor certamente perderá, no mínimo, o valor da aposta. O apressadinho de cotovelos apoiados na janela da frente de casa pode até imaginar: "A culpa é do Temer, então, que ele se dane". É mesmo? Vamos aos fatos. O autor destas linhas tem 67 anos de idade e é do tempo do trem de ferro e das eclusas permitindo a navegação de balsas e barcas pelas inúmeras bacias hidrográficas brasileiras.

Tinha 4 anos quando o mineiro Juscelino Kubitschek, descendente de checos e telegrafista de origem profissional, apostou todas as nossas fichas no modal rodoviário. Desde que o simpático pé de valsa de Diamantina deixou o governo,

há 57 anos, as ferrovias enferrujaram-se, o transporte hidroviário é um sonho distante e as rodovias são um imenso buraco com bordas asfaltadas, à exceção das privatizadas a custo de pedágio.

Durante a ditadura militar, que cassou os direitos políticos de Juscelino, Jânio e Jango, o general Ernesto Geisel teve a oportunidade de aprender, com a crise da Organização dos Países Produtores de Petróleo (Opep), que a opção do inventor dos "50 anos em 5" tinha sido uma roubada. Mas nem os catalogados no Almanaque do Exército nem os civis da Nova República ou eleitos pelo povo, tucanos e petistas, recuperaram trilhos e vias navegáveis.

Alguns preferiram encher os bolsos, saqueando todas as "burras" da República. Os cobradores da fragilidade do desgoverno abúlico, incompetente e inconsequente de Temer apontam-no como o responsável pelo caos. As ratazanas que roeram os cofres da viúva sob desmandos de Lula e Dilma, do PT, sejam os da esquerda populista ou os da velha cleptocracia herdeira dos coronéis da Guarda Nacional do Império convocados à rapina, votaram no constitucionalista de Tietê vice da tatibitate Dilma Rousseff, que nasceu em Minas e se criou nos pampas de Getúlio e Brizola.

Em 2014 o "mercado" financeiro sufragou Aécio Neves, ora acusado de ter cobrado propina para se fingir de oposição, e com o impeachment de Dilma, em 2016, afagou as mãos de Temer, em que antes escarrava. A posse do legítimo sucessor da rainha da quebra do decoro vernacular permitiu o paradoxo a que a Nação se submete há dois anos: sem forças para "estancar a sangria", meta que o presidente do MDB, Romero Jucá, esperava atingir assim que Temer pusesse as mãos no leme da embarcação à deriva, o grupo no poder não consegue usá-lo como teria de fazê-lo.

E não há como. O "quadrilhão do PMDB", ainda com P, de que foi acusado o grupo ora no poder pelo ex-procurador-geral da República Rodrigo Janot, caiu na rede da devassa da maior roubalheira da História. Metade dos acusados e investigados está na cadeia e em simulacros para os quais é enviado quem goza das graças dos mui generosos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes e Marco Aurélio Mello: Eduardo Cunha, Henriquinho Alves, Rodrigo Loures e Geddel Vieira Lima, o petiz chorão de mãinha Marluce.

A outra metade, o trio desesperança Temer, Eliseu e Moreira, ficou no palácio e no poder por cumplicidade da Câmara dos Deputados e mercê da farta distribuição de merendas orçamentárias a suspeitos do Centrão. E da debilitação do que só se chama de governo por falta de nome adequado. O desempenho do desgoverno foi muito abaixo de medíocre no caso. O chefe da Agência Brasileira de Inteligência (???), general Sérgio Etchegoyen, nada informou sobre a encrenca a vir.

No quarto dia o presidente entregou carros que não rodam por falta de gasolina e comemorou a noite da indústria, paralisada por não dispor de combustível. **O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, sumiu e ressurgiu falando grosso. E Padilha fez um acordo com líderes que nem os caminhoneiros reconhecem. No sétimo dia, o chefe do Executivo mentiu. Disse que o governo negociou "desde o início". De quê? Gabou-se dos "sacrifícios" do cidadão, como se fossem do governo, que não anunciou corte de gastos ou privilégios de partidos e políticos, mas, sim, privilégios para transportadoras e autônomos.

Buzinas e sons de panelas vazias evitaram que fosse ouvido. Ninguém perdeu: a redução de 46 centavos no preço do diesel não chega às bombas, segundo disse o presidente do Sincopetro, José Gouveia, em entrevista à Rádio Eldorado. Temer tinha ameaçado, antes, usar a força, mas exibiu um revólver de brinquedo. O ministro da Defesa, general Silva e Luna, apelou para o bom senso dos chantagistas. O Comando Militar do Sul usou um tom de entregador de flores, não de garante da lei.

O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, pôs a Polícia Federal à caça dos mandantes do locaute, mas o que disse, pelo visto, não assustou ninguém. Com o Legislativo agindo como clube privado de parlamentares, e não um Poder que representa o povo, como de hábito, e o STF embuçado na retórica vazia da presidente Cármen Lúcia, as vivandeiras de quartéis, de que falava Castelo Branco em 1964, ressurgiram munidas de bandeiras e besteiras. Ao lado delas rosnaram "valentinhos" de esquerda, caso do preso mais famoso do Brasil, Lula, que se manifesta pela voz sem eco do líder do partido na Câmara, José Guimarães.. No país do quem pode grita mais e chora menos, estamos no mato acuados pela matilha.

JORNALISTA, POETA E ESCRITOR

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Espaço Aberto

Autor: José Augusto Guilhaon Albuquerque

Título: Embu das malasartes

Embu das Artes tem duas faces – ou duas almas, não sei. A primeira é a de uma cidade do interior, típica da primeira expansão paulista, com sua praça central, sua igreja centenária e suas ruas herdadas das estradas abertas pelos jesuítas e outros exploradores. A outra é a de uma típica periferia metropolitana, com dezenas de bairros-dormitório, mais ou menos sob controle de empreendedores da ilegalidade e do clientelismo político "de esquerda".

Separando as duas faces, que tentam ignorar-se sem sucesso, uma longa cicatriz a corta de leste a oeste: a Rodovia Régis Bittencourt, ou "a BR", também conhecida por seu trecho na Serra do Cafezal como rodovia da morte, testemunha viva da incapacidade da Federação de atuar com um mínimo de decência em São Paulo desde os anos 30 do século passado.

Subitamente, como um raio em céu já bastante anuviado, Embu das Artes tornou-se, no palavrório repetitivo dos produtores de notícias, o símbolo perfeito da situação de pré-falência do País. O que era um Janus, ser mítico de duas cabeças, torna-se um Cérbero, o cão de três cabeças guardião da entrada do inferno. E alguém duvida de que é para o km 280 da Régis que os brasileiros estão olhando para compreenderem o que realmente se está passando e tentarem prever o que lhes destina o futuro imediato de sua sobrevivência como pessoas livres numa sociedade livre?

Não creio que tenha sido por acaso, dentre as centenas de pontos de violação do direito à própria subsistência, impostos por uma massa desorientada, por meio força e da ameaça de violência, que Embu das Artes se tornou o símbolo acabado do desamparo da cidadania e da falta de empenho do governo em governar. Como o restante do País, Embu das Artes tem sido governada há mais de uma década pelo PT, cujo último candidato a prefeito teve sua candidatura cassada pela Justiça, deixando o campo livre, nas eleições municipais de 2016, para um candidato suspeito de pertencer ao PCC.

Este, condenado em segunda instância por crimes análogos aos imputados àquela organização, evadiu-se antes da posse, mas foi brindado com um habeas corpus emitido autocraticamente por um juiz do Supremo, conseguiu empossar-se e governar. Durante o julgamento do pedido de habeas corpus para evitar a prisão de Lula, o prefeito evadiu-se novamente e encontra-se foragido.

Desde a conclusão da alça sul do Rodoanel, a grande conexão entre o tráfego do Norte, Nordeste e Centro-Oeste do País com o Sul é o seu acesso à Régis no Embu, área abundante em extensas glebas disponíveis para abrigar grandes entrepostos de logística, o que redundou num grande facilitador do apoio logístico (e de inteligência) aos que ora ocupam a rodovia. Coincidentemente, o apoio popular, em parte espontâneo, vem-se avolumando – já que o antagonismo da população ao governo federal, e ao Estado em geral, é alto e tende a se agravar.

Assim sendo, uma vez que todos os motivos de queixa podem, quase sempre com razão, ser atribuídos à desídia do Estado e de governos passados, a rejeição ao atual aumenta exponencialmente, muitas vezes com razão. Esse apoio espontâneo também se beneficiou da proximidade de uma iniciativa da

"sociedade organizada", fortemente disciplinada e bem doutrinada, afiliada ao MTST de Guilherme Boulos, postulante presidencial do PSOL.

Esses invasores, com apoio da prefeitura petista, vêm reivindicando a posse de uma área para assentamento de sua clientela e têm apoiado os ocupantes da rodovia. Não estou sugerindo ter havido algum tipo de conluio entre todos esses diferentes atores, mas essa não é uma condição necessária para atuarem na mesma direção. Uma das mais antigas constatações dos conflitos sociais é que diferentes atores, por diferentes razões, até mesmo contraditórias – o que não é o caso aqui –, podem se opor ao mesmo adversário.

Foi assim, aliás, que diferentes atores sociais e políticos, por diferentes razões e com diferentes objetivos, constataram que Dilma Rousseff já não estava governando e agiram em conjunto para formalizar seu afastamento. Ninguém entendeu os objetivos dos carreteiros e o governo mobilizou todos os seus recursos exclusivamente para responder às suas demandas explícitas.

Ora, os fatos mostraram, até um dia após a capitulação do governo, em 27 de maio, que cada vez que se satisfazia uma demanda surgiam outras, mais ou menos disparatadas: manifestamente, nem os próprios carreteiros têm clareza de seu objetivo, que, a meu ver, é sua própria sobrevivência, num cenário em que foram estimulados a se endividar além de sua capacidade financeira para atuarem num mercado artificialmente inflado, que os deixou indefesos quando o mercado entrou em recessão.

A sobrevivência e, logo, a natureza do movimento o tornam inegociável e despreparado para planejar uma estratégia. Ora, o movimento caracterizou-se como uma operação de guerra com uma estratégia longa, minuciosa e competentemente planejada. É quase ridículo atribuir a obstrução sistemática de muitas centenas de pontos de cerco tático aos centros de produção e distribuição de combustíveis em todo o País a um grupo de milhares de zappistas, por sua vez coordenados com os grupos empresariais que compreendem 2/3 do transporte de cargas.

Ninguém duvida de que a comunicação via WhatsApp é intensa e fortalece a imobilidade, e a resistência a inimigo comum mas, por isso mesmo, inviabiliza a ação concertada. As autoridades precisam de uma estratégia, que não se pode reduzir a atender às demandas do movimento, que jamais serão plenamente satisfeitas, porque o que está sob ameaça é a sobrevivência da autoridade pública e de uma sociedade livre. Para isso é preciso que o braço da lei recaia com vigor sobre os que planejaram esta guerra e mobilizaram os compreensíveis ressentimentos dos carreteiros autônomos para um conflito sem vencedores.

PROFESSOR TITULAR DA USP

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Após nove dias, paralisação de motoristas começa a perder fôlego

Focos de protestos ainda foram registrados em todo o País, mas cargas chegaram às cidades; desabastecimento ainda preocupa

Após nove dias, a paralisação dos caminhoneiros começa a dar sinais de enfraquecimento. O resultado disso já pode ser visto nas ruas das grandes cidades: as grandes filas nos postos de combustíveis são o sinal de que a grave crise de desabastecimento está mais perto de uma solução. Mas não será rápido.

Se tudo correr bem, a Plural, associação que reúne as grandes distribuidoras de combustível, avalia que será necessária pelo menos uma semana para tudo se normalizar. Nos supermercados, as prateleiras vão levar ainda mais tempo para voltarem a encher completamente. A Associação Paulista de Supermercados estima esse prazo em até 30 dias, já que a cadeia de produção de alimentos foi desestruturada.

Apesar dos sinais positivos, focos de resistência entre os caminhoneiros ainda eram vistos ontem em todo o País. Em rodovias como a Regis Bittencourt, em São Paulo, e a BR-040, em Goiás, a ordem das lideranças ainda era resistir. Mas o ânimo entre os motoristas vinha arrefecendo.

Em balanço apresentado no início da noite de ontem, o chefe do Estado Maior Conjunto das Forças Armadas, Ademir Sobrinho, informou que existiam três bloqueios totais: na BR-070, na saída do Distrito Federal para Goiás, em Minas Gerais e no Ceará. Mas, segundo Sobrinho, nenhum deles é feito por caminhoneiros.

O que têm surgido são protestos alheios à categoria, que já provocaram confrontos entre manifestantes e policiais em pelo menos quatro pontos do País. O mais grave foi em Bacabeira, no Maranhão, onde sete pessoas foram presas – nenhuma delas era caminhoneiro, segundo o governo.

“Evidentemente, percebo que os líderes dos movimentos estão dizendo para voltar o trabalho e isso está começando a dar resultado. Tenho a impressão que entre hoje e amanhã estaremos com isso já normalizado”, disse o presidente Michel Temer, em entrevista à TV Brasil, ontem.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo**Seção: Economia****Autor: MÔNICA SCARAMUZZO, DENISE LUNA, HELIANA FRAZÃO E MÔNICA BERNARDES****Título: Postos voltam a receber combustíveis**

Previsão da associação que reúne as grandes distribuidoras é de que a normalização da entrega deve se dar em cerca de uma semana

As filas que se via ontem nas ruas de várias cidades brasileiras eram encaradas como um sinal de alívio. Depois de vários dias sem combustível nos postos, as pessoas estavam conseguindo reabastecer carros e motos. O sumiço do combustível foi um dos efeitos mais visíveis da crise de abastecimento provocado pela paralisação dos caminhoneiros, que completou ontem nove dias.

O abastecimento, em boa parte, foi conseguido graças a escoltas militares, necessárias para que os caminhões-tanque conseguissem atravessar barreiras dos manifestantes. O ritmo de saída desses caminhões das distribuidoras, porém, vinha se intensificando ontem.

Na previsão das principais distribuidoras de combustíveis do País, a normalização da entrega nos postos deve acontecer em uma semana, segundo Ricardo Mussa, conselheiro da Plural, entidade que reúne a BR (da Petrobrás), Raízen (joint venture entre Cosan e Shell) e Ipiranga (do Grupo Ultra).

Retomada.

Segundo ele, a expectativa era de que entre 60% e 65% dos carregamentos de combustíveis das distribuidoras até os postos estivessem regularizados até a noite de ontem na capital paulista e na Grande São Paulo. Na segunda-feira, os volumes eram de 15%. No período mais crítico, chegaram a 10%. Segundo Mussa, as regiões Norte, Nordeste e Sudeste são as que apresentam melhor situação.

Na região Norte, até 80% da distribuição estava regularizada até a noite de ontem e, no Nordeste, esse índice era de 90%. A previsão para o Sudeste também era chegar a 90% ontem. No Centro-Oeste e Sul do País, a regularização estava mais devagar, ambos com 35% previstos até o fim da noite de ontem.

No Rio, cerca de 15% dos postos haviam recebido ontem algum volume de etanol, gasolina e diesel. Mas o número vem crescendo. A expectativa é que

leve entre quatro a cinco dias para que o consumidor encontre todos os combustíveis disponíveis em todo os postos. Em Salvador, a terça-feira foi de filas nos postos, mas já menores que as verificadas nos dias anteriores.

Estimativa do sindicato do setor é de que cerca de 70% dos postos já estivessem abastecidos ontem na capital e na região metropolitana. A operadora de voo Leila Carvalho, de 40 anos, saiu à tarde para tentar completar o tanque e foi positivamente surpreendida.

Após aguardar por cerca de 40 minutos na fila, viu o abastecimento ser suspenso, e preocupou-se acreditando ter acabado o combustível. Entretanto, a pausa foi para baixar o preço do litro da gasolina comum de R\$ 4,89 para R\$ 4,57 o litro, no posto da Avenida Antonio Carlos Magalhães. “Isso é que é a verdadeira ostentação, conseguir abastecer e ainda a preço menor”, brincou.

Em Recife, as filas também eram longas ontem. “Eu já passei duas madrugadas inteiras esperando e nada. Hoje (ontem) pela manhã soube que tinha um posto perto da casa de minha filha que iria receber combustível e corri para lá. Passei quatro horas na fila, mas finalmente consegui abastecer”, contou o aposentado Messias Dias, de 68 anos.

Perda.

As distribuidoras não têm um cálculo fechado dos prejuízos provocados pela paralisação. Mas estimativas iniciais apontam que cerca de 3 bilhões de litros de combustíveis deixaram de ser vendidos e as empresas deixaram de faturar cerca de R\$ 11 bilhões.

A Plural e a Federação Brasilcom, que reúne as distribuidoras menores, obtiveram nos últimos dias mais de 80 liminares judiciais para voltar a operar. Porém o cumprimento das decisões era dificultado pelos grevistas.

MÔNICA SCARAMUZZO, DE SÃO PAULO, DENISE LUNA, DO RIO, COM HELIANA FRAZÃO E MÔNICA BERNARDES, ESPECIAIS PARA O ESTADO

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: RENAN CACIOLI, ISABELA PALHARES e JÚLIA MARQUES

Título: Dois dias de espera para abastecer até R\$ 100

Motoristas enfrentam filas pela capital e têm de aceitar ‘acionamento’

“Tem gente oferecendo R\$ 100 só para deixar o carro aqui e eu abastecer quando a gasolina chegar.” É assim que o gerente de um posto na altura do

número 1.000 da Avenida dos Bandeirantes, na Vila Olímpia, zona sul de São Paulo, descreve o grau de desespero de alguns clientes ansiosos por combustível ontem.

Primeiro da fila, o motorista de aplicativo Carlos Antônio Araújo, de 34 anos, ficou sabendo por amigos que o caminhão tanque estaria a caminho. “Fui eu quem fiz a fila!”, disse, sorrindo. Um pouco mais para trás na fila, o estudante Robert Jonas Cabral, de 27 anos, procurava abastecer para ir a Minas. “Quero garantir a viagem sem o medo de ficar pelo caminho.”

O empresário Agnaldo Brito Gonçalves, de 47 anos, finalmente conseguiu chegar em casa ontem. Ele veio a São Paulo para comprar um carro, mas ficou sem gasolina para voltar com o veículo a Jales (SP). O combustível só chegou ao posto na Rua Amaral Gurgel, no centro de São Paulo, às 2 horas de ontem. Mas conseguiu colocar apenas R\$ 100 e precisou parar de novo em Rio Claro.

“Essa viagem foi tumultuada, viu? Não foi boa, não.” Na fila havia mais de quatro horas esperando combustível, motoristas até aplaudiram a chegada do caminhão de gasolina em um posto da Avenida Professor Abraão de Moraes, na Saúde, zona sul da capital. “Vim colocar crédito no celular por volta das 10 horas e vi uma movimentação grande no posto.

Resolvi esperar para ver se chegava e deu certo”, diz a empresária Kaisa Mônaco, de 31 anos. Ela abasteceu pela última vez há cinco dias e só estava usando o carro para levar os filhos para a escola. O posto estava sem combustível havia uma semana e também limitou a venda a R\$ 100.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Lorena Rodrigues; Lu Aiko Otta

Título: Distribuidoras estão autorizadas a dividir bases e equipamentos

Medida, que vale por 15 dias e partiu do Cade, faz parte de um ‘protocolo de crise de desabastecimento’

Com os motoristas ainda amargando horas de fila para abastecer, o governo autorizou ontem as distribuidoras Petrobrás, Ipiranga e Raízen a compartilharem bases de abastecimento e equipamentos logísticos por um período de 15 dias. Será possível, por exemplo, que um caminhão tanque da Petrobrás seja abastecido em uma base da Raízen.

Na outra ponta, esse mesmo caminhão poderia abastecer um posto de combustível da Ipiranga. A autorização da medida, que faz parte de um “protocolo de crise de desabastecimento” apresentado pelas distribuidoras, partiu do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Num cenário de normalidade, esse compartilhamento poderia ser considerado uma medida contra a concorrência.

“Neste momento, o mais importante é estancar a crise”, disse o presidente da autarquia, Alexandre Barreto. “Trata-se de uma medida célere e emergencial.” No médio prazo, o governo trabalha numa proposta para reduzir a oscilação do preço dos combustíveis, segundo informou **ontem o ministro de Minas e Energia, Wellington Moreira Franco**.

“É indispensável usar todo nosso aparato técnico para criar um colchão que permita mitigar essa volatilidade e dar segurança ao processo de formação de preço”, afirmou. Ele acrescentou que o governo não adotará nenhuma medida que possa ser entendida como intervenção nos preços da Petrobrás. Também para o médio prazo, o Cade apresentou ontem nove medidas para aumentar a concorrência no comércio de combustíveis e tentar reduzir o preço.

As sugestões incluem mudanças na tributação de combustíveis, permissão que refinarias ou distribuidoras sejam donas de postos de combustíveis, autorização para instalação de postos em hipermercados e criação de postos autosserviço.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Pablo Pereira, Roberta Pennafort, André Borges

Título: Motoristas deixam a greve com escolta

Com medo de violência de outros manifestantes, caminhoneiros abordam a polícia para pedir proteção para sair de bloqueios nas estradas

O medo de represálias por parte de caminhoneiros em greve impede o fim dos acampamentos em rodovias do País. Motoristas que querem retornar à estrada estão contando com ajuda de patrulheiros da Polícia Rodoviária Federal (PRF) para deixar os piquetes.

No fim da tarde de ontem, segundo a PRF do Vale do Paraíba, pelo menos 27 carretas saíram escoltadas de quatro pontos de paralisação da via Dutra. “Saí de lá por volta de 15h, com ajuda da polícia”, contou um motorista que ficou parado no trevo de Santa Isabel por uma semana e que desde quinta-feira pedia para ser liberado no local, sem ser autorizado por líderes do acampamento.

Pedindo para não ser identificado, o motorista contou que colegas continuavam com medo de voltar ao trabalho. “Quando a PRF chegou, fui até eles e pedi para ir embora”, disse. “O pessoal que tentou sair foi apedrejado”, contou outro motorista, que permanece no piquete. “A gente quer ir, mas não pode”, emendou outro, do Rio, preso no km 186. Mas nem todos querem seguir viagem.

“Vou ficar”, rebateu o caminhoneiro Eduardo Santos, motorista de uma empresa de São Bernardo do Campo que tem um caminhão preso no bloqueio desde o segundo dia da paralisação. “Ninguém está sendo impedido de sair, não”, afirmou. No fim da tarde, comboios de caminhões de gás podiam ser vistos trafegando naquele trecho da Dutra, escoltados pelo Exército.

O patrulheiro da PRF que fazia a ronda no trevo de Santa Isabel orientava os descontentes a evitar sair no período noturno para evitar ataques aos veículos na estrada.

Divisão.

Sem liderança unificada, caminhoneiros concentrados no km 204 da rodovia, na altura do município de Seropédica – maior ponto de mobilização do Rio – dividiram-se quanto à manutenção da greve.

Alguns declararam não se sentir representados por associações que negociaram com o governo federal e prometeram ficar ali até que o preço dos combustíveis baixe nas bombas. Outros se disseram cansados e determinados a voltar a trabalhar para recuperar o prejuízo dos dias parados.

Os caminhoneiros que resistem afirmaram que querem ser recebidos pessoalmente pelo governo, em Brasília. Garantiram que a paralisação continua a ganhar força por meio de mensagens no WhatsApp. “Os sindicatos só representam os patrões.

O (presidente Michel) Temer não recebeu o bandido da JBS (Joesley Batista) de noite? Por que não (recebe) a gente? Não vamos sair daqui. Não saiu no Diário Oficial a redução do combustível, não baixou na bomba”, disse Marcos Santos, uma das principais vozes do grupo.

O caminhoneiro tem 45 anos de idade e 30 de boleia. Para ajudar os pais, começou a dirigir aos 15, com a carteira do irmão. “São 500 caminhões desse lado da Dutra e 500 do outro. Aqui temos famílias, crianças, mas somos tratados como marginais.

A pista e o acostamento estão liberados, e estamos numa área particular, cedida, então a polícia não pode multar ninguém. Só queremos nossa

dignidade, não podemos perder essa batalha. A gente ganha por frete, mas o que sobra no final não dá para o sustento da família”, continuou Santos, com lágrimas nos olhos. Ele está na Dutra há nove dias.

Luziânia.

Em Luziânia, à beira da BR-040, que liga Brasília à região Sudeste do País, José Altair Martins, caminhoneiro de Goiás, apontado por motoristas como um dos líderes do movimento, diz que a mobilização não aceita o acordo anunciado pelo governo e que ninguém vai embora. Ele nega qualquer tipo de influência política externa e diz que os grevistas atuam por conta própria. “Eu não sou dono de caminhão.

Sou empregado. Nem patrão eu tenho, eu trabalho por minha conta, por comissão. E a mobilização não vai acabar. Enquanto depender de mim e de muitos, não vai acabar”, disse. Alguns caminhoneiros, porém, decidiram voltar para a estrada e foram acompanhados pela polícia. Não houve tentativa de impedir a saída, apenas hostilidades entre os caminhoneiros.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Gilberto Amendola, Renée Pereira

Título: Ideia de intervenção militar move motoristas

Parte dos manifestantes foi levada a acreditar que, após sete dias, Exército assumiria o País

Ao atender a ligação da vizinha octogenária que queria saber onde encontrar combustível, Ramiro Cruz Jr., de 34 anos, comemorou: “Eu não disse para senhora que eu ia parar o País... Ah, no posto Shell, lá você encontra gasolina”. Ramiro é um dos ativistas próintervenção militar que estiveram ao lado dos caminhoneiros e, segundo palavras do próprio, atuaram para “catequizar e dar conhecimento aos motoristas de caminhão”.

O que ele chama de catequizar é, principalmente, defender a queda do governo e uma intervenção militar. Pré-candidato a deputado federal pelo PSL (partido do presidenciável Jair Bolsonaro) e coordenador do movimento Despertar da Consciência Patriótica, Cruz trabalhou com caminhões – primeiro, ajudando na administração da transportadora do pai; depois, como caminhoneiro autônomo.

Esse período de forte envolvimento com a classe teria feito com que ele estreitasse laços com os dois lados da operação. Ou seja, patrões e empregados. Hoje, ele participa de mais de 50 grupos de WhatsApp voltados exclusivamente

aos caminhoneiros e suas causas, mas garante que não cumpre ordem de ninguém. Além disso, criou o próprio grupo, o UnaTrans (que ainda pretende oficializar e transformar em associação).

Por meio desses grupos, ele mantém uma comunicação minuto a minuto com vários caminhoneiros – transmitindo vídeos, textos e áudios que, em sua grande maioria, pregam a continuidade da greve, elogiam o período militar e criticam quase toda a classe política. Em sua página do Facebook, Cruz compartilha vídeos apoiando os grevistas e escreve textos de forte teor triunfalista: “A vitória está próxima! Caminhoneiros + Povo x Legalidade x Legitimidade = Queda da Bastilha brasileira!!!

Não vamos afrouxar, que venha a Força Nacional de Segurança e o escambau a quatro, aqui é facão no toco e não arredaremos pé um só milímetro, pois somos o povo e o povo se uniu...” Ele nega apoio do PSL ou de Bolsonaro. Como Ramiro, outros personagens trabalham nos bastidores para incutir a ideia intervencionista na cabeça dos caminhoneiros. O Estado conversou com um ex-líder da categoria que contou como era assediado constantemente por simpatizantes da intervenção militar.

Eles buscam representantes do setor para encampar a ideia de que o melhor para o Brasil é a entrada do Exército no poder. Muitas vezes, a proposta é abrir mão das pautas originais para focar nesse tema. Nas conversas de WhatsApp, isso pode ser verificado com clareza. Mesmo depois de o governo aceitar os pedidos, os motoristas de caminhão continuavam irredutíveis em finalizar a greve.

O argumento é que o “grande objetivo”, que é um Brasil melhor – e não mais o preço do diesel –, não foi alcançado. Durante os nove dias de greve, os caminhoneiros acreditavam na tese de que passados sete dias e seis horas da greve o Exército poderia assumir o poder. Na manhã de ontem, a ficha de que uma intervenção militar não vai ocorrer começou a cair.

“Cadê o Exército? O prazo acabou. Vai terminar tudo em pizza outra vez?”, questionava um participante dos grupos de WhatsApp. Decepcionados, eles se voltaram contra o Exército. Nas mensagens, diziam que os militares eram “vendidos” e que “estavam com o governo”. Isso não significa, porém, que desistiram da batalha. Eles passaram a focar em esforços para fazer o presidente Michel Temer renunciar.

Para isso, decidiram atacar a população que não está se engajando nos protestos. “Nós estamos parados, temos família e contas para pagar. Mas queremos o fim da corrupção, queremos um Brasil melhor. Então todos temos

de ir para as ruas. Não é justo lutarmos sozinhos”, destacava um caminhoneiro, no WhatsApp.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Tânia Monteiro

Título: ‘Único caminho de acesso ao poder é pelo voto’

Ministro diz que pedidos de intervenção militar incomodam os militares, por parecer que há conivência deles

Incomodado com as manifestações de pedido de intervenção militar, principalmente na greve dos caminhoneiros, que parou o País nos últimos nove dias, o ministro da Defesa, general Joaquim Silva e Luna, rechaçou essa possibilidade, em entrevista ao Estado.

O ministro lembrou que as Forças Armadas só agem dentro da legalidade e declarou que o “único caminho” para os militares chegarem ao poder “é pelo voto”. Primeiro militar a assumir o Ministério da Defesa, o general Silva e Luna disse ainda que as Forças Armadas estão 100% empenhadas no estabelecimento do abastecimento do País. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Estamos vendo seguidos apelos de grupos pedindo intervenção militar. Existe essa possibilidade diante dos problemas que estamos enfrentando?

As Forças Armadas trabalham 100% apoiadas na legalidade, com base na Constituição e sob a autoridade do presidente da República. E esse dispositivo, intervenção militar, não existe na Constituição.

Incomoda a vocês, militares, esses pedidos de intervenção?

Incomoda sim, porque pode dar a impressão de que as Forças Armadas estão por trás de uma insuflação, o que não é verdade. Além disso, intervenção militar é inconstitucional. O caminho do acesso ao poder é pelo voto. É o único caminho.

A que o sr. atribui esses pedidos de intervenção?

Com relação a manifestações políticas, não nos cabe comentar intenções partidárias de segmentos da população, que tem direito de se manifestar.

As paralisações que se mantêm são por interferência política ou ainda por reivindicações não atendidas?

O movimento reivindicatório se esgotou depois do acordo que o presidente da República fez com os representantes dos caminhoneiros, concedendo tudo que foi pedido. Daí para a frente, as resistências têm pouco a ver com essas reivindicações. Passa a impressão de que há mais fundo político- partidário.

A convocação das Forças Armadas para esse tipo de ação de desobstrução de pistas e fim de greve é um problema para vocês?

O emprego das Forças Armadas em Garantia da Lei e da Ordem é 100% legal. Está na Constituição. Nós estamos agindo em todo o País, evitando um dano muito maior.

Há previsão de quando a normalidade volta ao País?

Terminar uma consequência. Insisto que não se pode fazer promessas. Temos de entregar resultados. E resultados, estamos entregando.

Que resultados o sr. destacaria?

Abastecimento de combustível de aviação em todo o País. Normalidade de transporte nas principais capitais. O volume de carga transportada, por exemplo, dobrou de segunda para terça em todo o País. Foram liberados 300 caminhões de hortifrutigranjeiros no Rio. Tivemos 270 carretas de combustíveis transportadas.

As Forças Armadas podem atuar para tirar os caminhões e manifestantes que estão impedindo a passagem de outros trabalhadores nas estradas?

As Forças Armadas podem tirar sim. Mas o que é que se faz primeiro? Esgota-se os meios policiais presentes (policiais militares ou Polícia Rodoviária Federal).

O governo está falando em grupos infiltrados impedindo o fim da greve e agitando manifestações? O sr. sabe quem são?

Não temos identificação. Mas está caracterizado que existe.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Scheller, Nayara Figueiredo

Título: Indústrias de alimentos voltam à ativa

Empresas retomam atividades das fábricas e pretendem enfrentar grevistas, se necessário, para distribuir produtos

As grandes indústrias de alimentos do País chegaram a uma situação- limite e estão empenhadas em retomar a atividade das fábricas e a distribuição de produtos. Ontem, a catarinense Aurora anunciou que, após quatro dias de paralisação, os funcionários vão voltar ao trabalho hoje. A ideia da empresa é cumprir a determinação da Justiça de retorno às atividades.

Ao Estado, a empresa afirmou que a Aurora negociará com caminhoneiros e recorrerá à força policial, se necessário, para garantir o escoamento da produção. A Aurora está enfrentando problemas tanto no campo, onde tem suínos e aves prontos para o abate, quanto nas unidades produtivas, onde há estoques de alimentos prontos que precisam ser escoados.

A cooperativa Aurora é formada por 70 mil famílias rurais, 12 cooperativas agropecuárias e 16 plantas industriais, que processam 1 milhão de aves, 20 mil suínos e 1,6 milhão de litros de leite por dia. A BRF, da mesma forma, passou o dia de ontem empenhada em garantir o transporte de ração para suas unidades de criação e a entrega de animais vivos às unidades de criação.

Fonte próxima à empresa afirmou que funcionários foram até os pontos de concentração de caminhoneiros nas estradas para negociar a liberação de cargas. Em alguns pontos, a companhia se deparou com manifestantes agressivos, recorrendo, nesses casos, ao apoio das polícias militar e rodoviária.

Consultada pela reportagem do Estadão/Broadcast, a empresa disse que os esforços estão concentrados sobretudo na garantia de alimentação aos animais. A BRF, que é dona das marcas Sadia e Perdigão, disse que, após o fim das manifestações, os prejuízos serão medidos e informados ao mercado.

Líder no setor de carne bovina no mundo, a JBS – proprietária das marcas Friboi e Seara – informou que retomou parcialmente as atividades de unidades que haviam sido paralisadas totalmente. Aos poucos. De acordo com uma fonte do setor de alimentos, no entanto, a situação não deve ser normalizada até o fim da semana.

Em virtude dos diferentes insumos necessários ao abastecimento de uma grande indústria de alimentos processados – diferentes tipos de proteína animal, embalagens e demais insumos –, só seria possível voltar à carga total de produção entre quatro dias e uma semana após a normalização da situação nas estradas.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo**Seção: Economia****Autor: Márcia De Chiara****Título: Desabastecimento continua no supermercado**

Em Minas, começam a faltar também produtos não perecíveis; na Ceagesp entrada de alimentos continua fraca

A falta de produtos perecíveis, como frutas, verduras, legumes, carnes, ovos e leite, continua nos supermercados do Estado de São Paulo e na Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp). Já nos supermercados de Minas Gerais o quadro se agravou e o desabastecimento começa a atingir produtos não perecíveis, como massas, pães em geral, cereais e enlatados, revela um levantamento da Associação Mineira de Supermercados.

Ontem, o fluxo de caminhões na Ceagesp, o maior polo atacadista de itens in natura, foi 10% de um dia de movimento normal. Entraram 115 veículos vindos principalmente do interior de São Paulo e do Cinturão Verde da Grande São Paulo. Na percepção de Flávio Godas, economista da Ceagesp, houve alguma melhora na oferta de verduras.

“Senti um pouco mais de confiança dos produtores de regiões mais próximas, mas o problema persiste para aqueles que têm de percorrer longas distâncias, especialmente de fora do Estado.” A situação de desabastecimento se repete nos supermercados. “Os efeitos da greve não acabaram para os supermercados paulistas”, disse o superintendente da Associação Paulista de Supermercados (Apas), Carlos Correa.

Nas suas contas, em nove dias de greve dos caminhoneiros, os supermercados de todo País deixaram de vender R\$ 2,4 bilhões em produtos perecíveis. O superintendente da Apas e representantes de cadeias de produção de alimentos se reuniram com o governador de São Paulo, Márcio França, para relatar a situação do abastecimento. Caminhões com mercadorias enfrentam bloqueios em rodovias do Estado.

O governador, segundo Correa, se comprometeu a voltar a conversar com esses manifestantes para desobstruir esses pontos.

Desafio.

A prova de fogo para os supermercados será nos próximos dias, quando a população recebe o salário e vai às compras do mês, geralmente itens de maior volume, como arroz, feijão e óleo, por exemplo. “Se não conseguirmos fazer a

reposição dos estoques, a ruptura (falta de um determinado produto na prateleira) será maior”, disse o executivo.

Uma pesquisa feita pela Neogrid, empresa especializada em cadeia de suprimentos, em 25 mil lojas de supermercados espalhadas pelo País, mostra que o índice de falta de produtos que estava em 7,1% no dia 21 de maio, quando a greve começou, subiu para 8,6% no dia 26. Os produtos mais críticos são feijão, farinha, arroz e vegetais.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: FAB e aéreas carregam remédios e aparelhos

Dois aviões da Força Aérea Brasileira levaram à cidade de Caruaru (PE) 16 toneladas de materiais usados em hemodiálise. Os produtos, que serão distribuídos pelo Nordeste, foram recolhidos de caminhões que tentavam, sem sucesso, fazer o transporte para a região. As companhias aéreas também transportaram 2 toneladas de medicamentos desde segunda-feira para dez Estados, incluindo São Paulo. Na lista de benefícios estão pessoas com doenças raras, em tratamento de câncer e transplantadas.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Fabrício de Castro, Renan Truffi

Título: Senado aprova reoneração da folha

Aumento da carga tributária será aplicado para 28 setores da economia; proposta de zerar PIS/Cofins do diesel deve ser vetada por Temer

O Plenário do Senado decidiu, por 51 votos a 14, aprovar ontem o projeto que aumenta a carga tributária para 28 setores da economia, que passarão a pagar imposto sobre a folha de pagamento. A proposta também prevê zerar, até o fim deste ano, a alíquota do PIS/Cofins que incide sobre o óleo diesel – mas esse item será vetado pelo presidente Michel Temer, segundo o líder do governo, senador Romero Jucá (MDB-RR).

O veto foi combinado entre o governo e a base aliada para que os senadores não alterassem o texto. Assim, a medida não precisa voltar para a Câmara dos Deputados e pode ser sancionada imediatamente. O acordo foi costurado pelo Palácio do Planalto com o Senado. Pelo combinado, Temer vai vetar o artigo que determina a zeragem do PIS/Cofins do diesel até o fim do ano.

“O presidente vai vetar a emenda das oposições, do (deputado) Orlando Silva, do PCdoB, que tirava dinheiro do PIS/Cofins. Esse não é o caminho”, afirmou Jucá. “A emenda é inconstitucional, portanto, essa emenda será vetada e o governo vai redefinir outras fontes através de decreto para poder cumprir o entendimento de R\$ 0,46 a menos no óleo diesel”, acrescentou.

Decreto.

Com este veto, o governo terá de encaminhar a redução do tributo por meio de outro instrumento, o que deve acontecer por decreto presidencial. Neste caso, a redução da alíquota não seria a zero, como previsto na Câmara, mas sim ao patamar que signifique a queda de R\$ 0,16 do diesel nas bombas, como vem sendo defendido pelo governo.

“A proposta do PIS/Cofins zerado surgiu na Câmara e desde o início o governo não concordou”, afirmou Jucá. Ao promover a baixa de R\$ 0,16 do diesel até o fim do ano, por meio da redução do PIS/Cofins, o governo precisará cobrir um rombo de R\$ 4 bilhões. A reoneração da folha permitirá cobrir uma parcela desse valor, mas na manhã de ontem o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou que ela não atingirá esses R\$ 4 bilhões.

Será preciso adotar medidas adicionais. Além dos R\$ 0,16 provenientes dos impostos, serão reduzidos outros R\$ 0,30 do preço do diesel por meio de subvenção da Petrobrás. Assim, será possível chegar aos R\$ 0,46 anunciados no acordo com representantes dos caminhoneiros, para dar fim à paralisação. No caso dos R\$ 0,30, o impacto aos cofres do governo seria próximo de R\$ 9,5 bilhões.

Desse montante, R\$ 5,7 bilhões viriam de um espaço já disponível na meta fiscal. Outros R\$ 3,8 bilhões viriam de corte de gastos do governo. “O governo vai realocar recursos para cumprir o acordo com os caminhoneiros. Existem desonerações, existem outros caminhos que farão com que o prejuízo não seja tão grande quanto tirar recurso da saúde e da Previdência”, disse Jucá.

“Podemos buscar outros caminhos e o governo vai honrar o acordo com os caminhoneiros.”

COLABORARAM VERA ROSA E EDUARDO RODRIGUES

Rombo.

O artigo que zera o PIS/Cofins se tornou um problema para o governo federal porque cria um rombo maior que o previsto pela Câmara. Na ocasião da discussão da matéria, os deputados previam que o custo do corte do PIS/Cofins com a reoneração seria da ordem de R\$ 3 bilhões.

O governo, no entanto, estimou uma perda de R\$ 13,5 bilhões. Alguns dias após a aprovação da proposta, a Câmara dos Deputados assumiu que os cálculos estavam errados.

VEÍCULO: Folha de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Igor Gadelha, Adriana Fernandes

Título: Maia quer dar subsídio para gás de cozinha

Projetos com apelo popular com foco na população de baixa renda se tornaram prioridade do presidente da Câmara

A crise provocada pela greve dos caminhoneiros nem acabou e o governo e a Petrobrás terão de enfrentar nova pressão para reduzir preços. Dessa vez, o alvo será o preço do gás de cozinha. Pré-candidato ao Palácio do Planalto, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), elegeu como prioridade a votação de propostas com apelo popular com foco na população de baixa renda, entre elas, o subsídio ao gás de cozinha.

Como ocorre com a gasolina e o diesel, os preços do gás seguem a cotação internacional. Maia prometeu a líderes partidários votar medida para baixar o preço. Atualmente, o preço do gás vendido em botijões de 13 quilos é reajustado uma vez a cada três meses, política adotada no início do ano pela Petrobrás para tentar suavizar o repasse ao consumidor das cotações internacionais.

De acordo com dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP), as distribuidoras são as principais responsáveis pela falta de repasses ao consumidor. Com dois cortes promovidos pela Petrobrás, o preço do produto nas refinarias acumula queda de 9,2% no ano. Nesse período, porém, o preço médio do botijão de 13 quilos ficou praticamente estável, com queda de 0,3%.

O preço médio do botijão, segundo a agência, é de R\$ 66,87. Em 2017, os aumentos no preço do combustível levaram 1,2 milhão de famílias brasileiras a apelarem para lenha ou carvão na hora de cozinhar, de acordo com pesquisa do IBGE. Negociação. A estratégia de incluir medidas populistas em MPs e projetos

de alto interesse da equipe econômica foi usada ultimamente para forçar o governo a negociar.

Foi o que aconteceu com projeto de reoneração da folha de pagamento das empresas, aprovado na semana passada pela Câmara com a previsão de redução a zero do PIS/Cofins do diesel até o final do ano, com perda de arrecadação estimada em R\$ 13,5 bilhões. Após a aprovação, o governo editará decreto reduzindo em R\$ 0,46 o preço do combustível por 60 dias.

A ideia de Maia é aprovar a proposta de subsídio ao gás de cozinha junto com o projeto da cessão onerosa, que pode render receita extra de até R\$ 100 bilhões pelos cálculos do deputado, ou com a medida provisória (MP) editada na semana passada pelo presidente Michel Temer que acaba com o Fundo Soberano do Brasil (FSB). Criado em 2008, o fundo funcionava como uma poupança para o Brasil enfrentar crises econômicas.

Mas a ideia não deu certo e ele acabou sendo usado no governo Dilma Rousseff para “manobras contábeis” para melhorar artificialmente o resultado das contas públicas. A ideia do governo Temer é usar os recursos do fundo para garantir o cumprimento da chamada “regra de ouro”, que impede o governo de tomar dinheiro emprestado para despesas correntes, como folha de salários e serviços de luz e telefone.

A regra está prevista na Constituição e corre o risco de descumprimento em 2018, sem a aprovação das medidas elaboradas pelo governo, entre elas, o fim do FSB. O presidente da Câmara, porém, quer usar os recursos que eram do fundo para subsidiar a redução no preço do gás. “Essa é a vontade do governo, mas o povo não pode pagar a conta sempre”, rebateu Maia ao Estadão/Broadcast.

No Planalto há críticas às tentativas dos parlamentares de “patrocinar” medidas populistas. No início deste mês, o governo resgatou R\$ 3,5 bilhões do FSB que estavam num fundo multimercado administrado pelo Banco do Brasil, o FFIE. Os recursos foram transferidos para a Conta Única do Tesouro Nacional e depositados em subconta do FSB que soma agora R\$ 26,5 bilhões. Outros R\$ 500 milhões ainda estão depositados no FFIE. O dinheiro está reservado para o pagamento da dívida pública.

COLABOROU EDUARDO RODRIGUES

VEÍCULO: Folha de São Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Ter um Estado maior é pagar mais impostos'

Ex-ministro Pedro Malan diz que há lições a serem aprendidas com a greve dos caminhoneiros e defende que Parente fique na Petrobrás

A população brasileira precisa decidir se prefere pagar menos impostos ou se quer um Estado que resolva todos os seus problemas. Com essa provocação, o economista Pedro Malan, abriu o segundo painel do Fórum Estadão A reconstrução do Brasil, um País mais amigável aos negócios, que aconteceu ontem na capital paulista.

Parte da equipe que criou o Plano Real, durante o governo Itamar Franco, Malan foi ministro da Fazenda de Fernando Henrique Cardoso e também trabalhou na reestruturação da dívida externa brasileira. No evento de ontem, ele disse que não se pode subestimar a capacidade da população brasileira de reivindicar, ao mesmo tempo, impostos reduzidos e um governo grande.

“Esse é o paradoxo, uma mistura tóxica, não resolvida, de uma população que não quer mais impostos, mas quer que o governo continue muito ativo na resolução de problemas.” A lição que pode ser extraída do debate que tem ocorrido em torno da paralisação dos caminhoneiros, segundo Malan, é que a população está desalentada, mas continua exigindo que o governo resolva os seus problemas.

Não se percebe, no entanto, que o Estado não produz recursos, que vem da tributação da geração atual, endividamento, inflação ou uso indevido de fundos de pensão. O ex-ministro lembrou que, durante a transição do governo de Fernando Henrique Cardoso para o do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, participaram desse momento o atual presidente do Banco Central (BC), Ilan Goldfajn; o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia; e o presidente da Petrobrás, Pedro Parente. “Com essa equipe continuando, poderá ter papel importante na transição para o próximo governo”, afirmou.

Antes de pensar na transição para o próximo governo, no entanto, Malan defendeu que é preciso cobrar que o tema da responsabilidade fiscal esteja presente nos discursos dos candidatos. Para ele, os políticos precisam encontrar uma forma de passar essa mensagem para outros eleitores, que não sejam “convertidos” às suas ideias e deixar claro quem eles são, com quem trabalham, “para não ter estelionato eleitoral.”

Caminhoneiros.

O ex-ministro também defendeu a permanência de Pedro Parente na presidência da Petrobrás, após o desgaste dos últimos dias, com a greve dos

caminhoneiros. “Nós trabalhamos juntos no governo e acho que ele faz um ótimo trabalho na Petrobrás, dado o momento delicado e tudo o que fizeram com a empresa.” No entanto, Malan lamentou que as ações da estatal e seu valor de mercado tenham caído nos últimos dias.

“Sofremos um duplo golpe, com o preço do barril do petróleo chegando muito rapidamente a US\$ 80 e com a alta dos juros nos Estados Unidos, que deixa mais atrativo investir a longo prazo nos títulos americanos, levando a uma desvalorização das moedas dos emergentes”, disse.

“Com o preço elevado, em um País que importa uma grande quantidade de diesel, há uma angústia com a correção automática de preços”, acrescentou o ex-ministro, que avalia que a expectativa agora é que, com os preços no mercado internacional não subindo mais tão rapidamente e o dólar com um comportamento mais estável, a Petrobrás consiga fazer o ajuste do preço do diesel somente a cada 30 dias, com a compensação a cada fim de mês.

VEÍCULO: Folha de São Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Governo criou um ‘cartel’, Diz Lisboa

Economista critica decisão do presidente Temer de ceder à pauta dos caminhoneiros

A decisão do presidente Michel Temer de ceder às exigências dos caminhoneiros e criar uma tabela mínima de fretes para o transporte rodoviário de cargas formará um cartel no País coordenado pelo próprio governo, destacou o economista Marcos Lisboa, presidente da instituição de ensino superior Insper. “O País ficou mais confuso. Você acabou de criar um cartel, coordenado pelo governo”, disse ontem no Fórum Estadão A Reconstrução do Brasil, um País mais amigável aos negócios, realizado em São Paulo.

Para Marcos Lisboa, a possível redução do PIS/Cofins do diesel – uma das medidas anunciadas por Temer na tentativa de pôr fim ao movimento dos caminhoneiros – é mais um modo de tornar o sistema tributário brasileiro ainda mais complexo. “O setor privado brasileiro tem sido pródigo em propor soluções estapafúrdias na contramão do ambiente de negócios, como essa (de eliminar o imposto sobre o diesel), e a sociedade acha razoável”, afirmou.

“O setor privado bate o tempo todo em Brasília pedindo regime tributário especial. Não tem maior inimigo do empreendedorismo e do crescimento dos

negócios do que alguns grupos de interesse do setor privado, e o pior é o Estado fraco que acha que desenvolvimento é dar benesse.”

Lisboa afirmou que, para haver um ambiente de negócios competitivo e que estimule o empreendedorismo no Brasil, é preciso criar um sistema tributário igual para todos os setores da economia.

Isso, acrescentou ele, significaria que alguns grupos que hoje pagam menos impostos teriam de pagar mais. “Olha a dificuldade que está restabelecer a reoneração da folha de pagamentos. Então, não temos um sistema caótico à toa. A culpa não está em Brasília, está aqui. Nós somos cúmplices do pesadelo, pois pedimos regimes especiais”, disse ele, que foi secretário de Política Econômica no Ministério da Fazenda entre 2003 e 2005.

O economista ainda criticou o Simples, regime tributário que beneficia as empresas com faturamento bruto de até R\$ 3,6 milhões por ano, e disse não ter conhecimento de um modelo semelhante em outro país. “Em geral, o benefício é para o microempreendedor (com faturamento) de US\$ 100 mil.”

Reforma.

Os regimes especiais de tributação também foram alvo do secretário de Promoção de Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda, João Manoel Pinho de Mello, durante o evento. Segundo ele, a existência de vários desses regimes é uma dificuldade para que se crie consenso político para uma reforma tributária. “Se a produção é tão prejudicada pela estrutura tributária, deveria haver consenso político para a reforma.

Por que não há? Todo mundo reclama do nível da carga, mas temos de ver quanto cada um paga. Temos mais de 40 regimes de tributação que diminuem a carga para alguns setores. Talvez seja por isso que ainda não se teve um consenso para a reforma.” Segundo Pinho de Mello, o governo está prestes a apresentar um sistema não cumulativo para o PIS/Cofins, com a intenção de “começar pequeno” para mostrar para a sociedade que o modelo funciona.

“Idealmente eu gostaria de mudar tudo, mas talvez querer mudar tudo ao mesmo tempo é a deixa para não conseguir mudar nada”, disse Empreendedor. A diretora da organização de apoio ao empreendedorismo Endeavor Brasil, Camilla Junqueira, que também participou do debate, lembrou que a complexidade do sistema tributário é um dos maiores entraves para o empreendedor no País.

Segundo ela, a falta de transparência e previsibilidade do sistema é um problema maior do que a carga de impostos em si (leia mais abaixo). Entre os

empecilhos, ela também citou a burocracia para se abrir e fechar uma empresa e a dificuldade no acesso ao crédito

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes

Título: Petrobrás recupera R\$ 31 bi em valor de mercado

Sinais de que o pior da crise de abastecimento no País já passou fizeram ações da estatal terem valorização de até 14%

Após nove dias consecutivos de desvalorização das ações, a Petrobrás conseguiu ontem recuperar R\$ 31 bilhões do seu valor de mercado. A sinalização de que o pior momento da crise já passou fez com que as preferenciais subissem 14,13%, e as ordinárias, 12,38%. O mercado se sentiu ainda mais confiante depois que o presidente da empresa, Pedro Parente, convocou teleconferência com analistas para dissipar dúvidas sobre possível intervenção do governo na companhia e um eventual pedido de demissão.

"A Petrobrás não é uma ilha dentro do Brasil. Muitas outras empresas passaram por esse problema. Sem deixar de reconhecer que a credibilidade da empresa hoje é menor do que há duas semanas, não posso deixar de registrar que deriva de uma crise de proporções importantes", disse o executivo.

A alta das ações da petroleira ajudou o Ibovespa a fechar com valorização de 0,95%. Já o dólar cedeu, fechando o dia cotado a R\$ 3,7303, em queda de 0,08%.

Ao mercado, Parente reforçou que as premissas econômicas da atual política de definição do preço do óleo diesel serão mantidas, mesmo que nova metodologia seja definida junto com o governo. Ainda afirmou que a empresa foi "erroneamente identificada como origem do problema", como responsável pela alta dos valores dos combustíveis e pela greve dos caminhoneiros. A mensagem aos investidores é que nada vai mudar na empresa. "A política da Petrobrás entrou numa discussão pública bastante intensa, muito personificada na pessoa do presidente da empresa, no caso eu", disse Parente. Complementou ainda que continuará a implementar o plano estratégico, com foco na redução da dívida e venda de ativos.

"A teleconferência teve boas notícias, com o reforço de que a Petrobrás não tem o poder de influenciar as variações de preços (do petróleo e do câmbio). Ele

também reforçou que o governo reconhece e respeita bem isso e que todo o planejamento estratégico da companhia vai ser mantido", disse Marco Saravalle, analista da XP Investimentos.

Saravalle também avaliou como positiva a percepção de que Parente ainda "tem um trabalho longo à frente da Petrobrás". Mas disse que o mercado ainda não está completamente seguro com o texto da Medida Provisória que vai oficializar os pontos acordados entre o governo e a Petrobrás.

Ontem, o diretor financeiro da Petrobrás, Ivan Monteiro, se reuniu com representantes dos ministérios da Fazenda, Planejamento e Minas e Energia para negociar uma nova metodologia de cálculo do preço do diesel, que vai constar na MP e decreto de regulamentação das propostas anunciadas pelo presidente da República, Michel Temer. Por enquanto, as únicas certezas são que o Tesouro vai subvencionar R\$ 0,30 do valor pago pelo consumidor pelo litro do combustível na bomba e que, ao fim de julho, os preços voltarão a ser reajustados, só que a cada mês e não diariamente.

Imposto. Além disso, toda vez que os preços da Petrobrás estiverem acima da cotação internacional, o governo vai usar o imposto de importação para conter a concorrência de importadores que poderiam tomar participação de mercado da estatal. E a petroleira ainda conta com a garantia de que vai receber do Tesouro a subvenção de R\$ 0,30 por litro no período de um mês. Também é estudada pela estatal e equipe econômica a utilização de uma fórmula de revisão dos preços que poderá dar mais previsibilidade ao mercado de como os valores vão flutuar a cada mês.

VEÍCULO: O Estado de São Paulo

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva

Título: Perdas causadas por paralisação já atingem R\$ 50 bi

Em nove dias de greve, o setor de distribuição de combustíveis, que deixou de faturar R\$ 11 bilhões, e o químico estão entre os mais afetados

Apesar de mais desmobilizada, a greve dos caminhoneiros continua ampliando os prejuízos da indústria, do comércio e da agricultura do País. Dados divulgados por 13 segmentos da economia indicam perdas de mais de R\$ 50 bilhões com fábricas paradas, exportações suspensas, vendas adiadas e animais mortos, entre outros problemas.

No grupo de setores com maiores perdas estão o de distribuição de combustível, que deixou de vender o equivalente a R\$ 11 bilhões, e o químico,

com perda de faturamento de US\$ 2,5 bilhões (cerca de R\$ 9,5 bilhões). A cadeia produtiva da pecuária de corte deixou de movimentar entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões.

Produtores de aves e suínos contabilizam R\$ 3 bilhões em prejuízos, incluindo a morte de 70 milhões de aves e de 20 milhões de suínos, a maior parte por falta de ração. Mesmo após o fim da greve, a recuperação vai demorar a ocorrer. "O tempo que o produtor deve levar para se reestruturar é de seis meses a um ano", calcula o superintendente técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Bruno Lucchi.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) calcula perdas de US\$ 1 bilhão (cerca de R\$ 3,8 bilhões) só com exportações que não foram concretizadas. Segundo a entidade, 45% das 660 mil empresas do País estão paradas por falta de matéria prima ou pela dificuldade de enviar os produtos.

Ociosos. Vários setores não calcularam prejuízos, mas o balanço de suas atividades dá a dimensão do estrago resultante da greve. "Estamos apavorados", diz o presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), Heitor Klein.

Pesquisa feita com associados da entidade indica que metade dos 300 mil funcionários das empresas do setor está ociosa em razão do desabastecimento de matérias-primas. Estoques de calçados prontos, equivalentes a um mês de produção aguardam condições de tráfego para serem despachados aos lojistas

. "Com base no volume de insumos que têm hoje, 85% das empresas só conseguem trabalhar até sexta-feira", diz Klein. Com isso, o número de trabalhadores ociosos poderá chegar a 230 mil.

Automóveis. A indústria automobilística, que mantém a maioria das 40 fábricas de diversas marcas paralisadas desde sexta-feira, já deixou de produzir aproximadamente 38 mil veículos. O setor emprega 113 mil funcionários e grande parte está em casa, sem previsão de retorno.

Ainda não há falta substancial de carros nas concessionárias, mas o desabastecimento de peças de reposição começa a se agravar, diz Alarico Assumpção, presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

Dados da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) indicam perdas de R\$ 3,1 bilhões nas vendas de combustíveis, lubrificantes e hortifrutigranjeiros nos Estados de São Paulo (responsável por quase metade desse valor), Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, Bahia e Distrito Federal. / COLABORARAM MÔNICA SCARAMUZZO E MÁRCIA DE CHIARA

VEÍCULO: O Estado de São Paulo**Seção: Economia****Autor: JOÃO PAULO NUCCI****Título: AGU aplica multas de R\$ 141 milhões a 96 transportadoras**

A Advocacia-Geral da União (AGU) aplicou R\$ 141,4 milhões em multas judiciais em 96 empresas de transportes que teriam descumprido decisão do Supremo Tribunal Federal sobre a desobstrução das estradas. A relação das transportadoras foi enviada à Corte ontem à noite. Na sexta-feira, o ministro Alexandre de Moraes determinou que fosse aplicada multa R\$ 100 mil por hora a empresas que participassem dos bloqueios. As multas têm valores entre R\$ 400 mil e R\$ 9,2 milhões.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Política****Autor: Alessandra Azevedo/Gabriela Vinhal****Título: Ofensiva para acalmar os ânimos**

Nem redução no preço do diesel nem mudança na política de preços da Petrobras. Os discursos de caminhoneiros que continuam em greve, mesmo após o governo ter garantido comprometer as contas públicas para ceder em praticamente todas as reivindicações da categoria, têm rapidamente migrado para tons políticos e ameaças de intervenção militar que acenderam a luz de alerta no Palácio do Planalto. Enquanto as principais entidades representantes dos caminhoneiros pedem o fim da greve por já estarem satisfeitas com o que foi oferecido pelo presidente Michel Temer, lideranças difusas e com objetivos incertos resistem a desbloquear as rodovias. Preocupados, os poderes Legislativo e Executivo se uniram para tentar apagar o incêndio. A pouco mais de quatro meses das eleições, o importante é fechar todas as brechas que possam ser ocupadas por discursos a favor de uma intervenção militar.

Com o objetivo de demonstrar a força das instituições democráticas, Temer se encontrou ontem com os presidentes da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). Terminaram a reunião com uma nota conjunta, na qual ressaltam a importância de “evitar que, tendo alcançado seus objetivos, esse movimento venha a ser usado com objetivos políticos”. Asseguraram ainda que “os poderes Executivo e Legislativo estão

unidos na defesa dos interesses nacionais” e assumiram, mais uma vez, “o compromisso de aprovar e colocar em prática, no menor tempo possível, todos os itens do acordo”. A lista inclui demandas essenciais da categoria, como redução a zero da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) e o PIS-Cofins para o diesel por dois meses e a garantia de reajustes mensais no preço do combustível.

Promessa

O acordo com o governo é reconhecido pelas lideranças que iniciaram a greve. Presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes afirmou ontem que “o verdadeiro caminhoneiro” apoiou a negociação. “Não sei quem são aqueles que vinham de máscara para quebrar este país em eventos passados, só que agora eles estão sem máscaras e estão começando a aparecer.” “O que venho pedir aqui é uma ação rápida para acabar com essas infiltrações, acabar com essa pouca vergonha que está no meio do caminhoneiro”, declarou, no plenário da Câmara.

Para o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, o movimento não tem motivo para continuar, pois o governo já “cumpriu exatamente aquilo que tínhamos proposto”. “Recebemos a informação de que existem caminhoneiros com vontade de terminar a greve, mas não estão conseguindo deixar os locais de manifestação”, disse, após uma reunião com representantes do governo do Paraná e da Polícia Rodoviária Federal (PRF), em Curitiba.

Para reforçar que todos os itens prometidos serão executados, Eunício pautou ontem mesmo o projeto de lei que trata da reoneração da folha de pagamento, que incluía a demanda de redução a zero do PIS-Cofins para o diesel. O texto foi rapidamente aprovado por senadores que também estão atentos às movimentações externas (leia mais na página 4). Líder do MDB no Senado, Simone Tebet (MS) afirmou que “todos estão preocupados com uma possível ameaça à democracia”. A senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM), líder do partido na Casa, definiu o momento como de “instabilidade absoluta”. “A crise é séria. Por isso, é importante que todos se unam”, alertou.

A mesma percepção foi observada nas tribunas e corredores da Câmara. Ontem, ao chegar na Casa, Maia afirmou que é preciso “reafirmar a democracia” e lembrou ter considerado precipitado o emprego das Forças Armadas no desbloqueio das rodovias, na semana passada. Pessoas próximas ao presidente da Câmara afirmam que há, de fato, uma preocupação com o cenário, que levou à reunião na segunda-feira com outros deputados, de direita e esquerda, para discutir o assunto. Um dos governistas afirmou que o movimento, agora, é

composto por “pessoas de extrema direita que estão querendo emplacar uma pauta que não tem nada a ver com as demandas dos caminhoneiros”. Segundo ele, o objetivo é que não haja eleições.

O assunto foi levado à tribuna por parlamentares de todos os espectros políticos. “Temos que defender nossa democracia e ir contra os fascistas que estão se juntando às greves para pedir intervenção militar. Esses não têm memória e não têm história”, disse o deputado Marcon (PT-RS), enquanto um grupo de quase 100 pessoas carregava uma faixa pela intervenção militar, em frente ao Congresso.

“Fichas na eleição”

O pré-candidato do PDT ao Palácio do Planalto, Ciro Gomes, retomou as críticas ao governo Michel Temer por causa da crise dos combustíveis, mas disse não acreditar que haja terreno para uma mobilização capaz de pôr fim prematuro ao mandato do emedebista. “Só se ele renunciar. Não tem outra saída”, afirmou o ex-ministro, ao ser provocado por jornalistas. Segundo ele, Temer nunca teve condições de governar, mas o Congresso perdeu a oportunidade de afastá-lo quando enterrou duas denúncias de corrupção contra ele. De acordo com o ex-ministro, o país deve agora “apostar todas as fichas na eleição”. Ciro considerou legítima a manutenção das paralisações pelo país, mesmo após o governo ter feito concessões para obter um acordo com os caminhoneiros. “A greve é até mais legítima depois do acordo do que antes”, emendou. “Agora se trata de uma greve de gente trabalhadora, sofrida, de verdade. Não de um locaute de empresários aproveitadores.”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa

Título: Ministro descarta ditadura

O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República, Sérgio Etchegoyen, rechaça a possibilidade de uma intervenção militar no país. Etchegoyen qualifica o tema como “assunto do século passado”. “Vivemos no século 21”, afirmou.

Etchegoyen é general da reserva do Exército e, ainda, tem muito respeito e trânsito entre militares. E assegura que outros oficiais pensam como ele sobre a intervenção. “O farol que eu uso para me conduzir é muito mais potente do que o retrovisor. Não vejo nenhum militar ou integrante das Forças Armadas pensando nisso”, afirmou.

Para o ministro, os pedidos de intervenção são sinais de erros nas políticas de governos anteriores, mas ele prega que tudo seja solucionado com diálogo. “(A intervenção) é um assunto do século passado. Uma pergunta que, do ponto de vista pessoal, não vejo mais nenhum sentido de perspectivas do passado político, dada a maturidade do povo brasileiro. Mas ainda existem algumas pessoas que acham que essa alternativa é possível. Era importante termos ideia e saber o porquê. Para saber onde nós, que fazemos política, erramos”, ponderou.

O ministro diz que entende a defesa que alguns fazem das Forças Armadas. São instituições com “credibilidade de mais de 80%” e que auxiliam a vida da população nos locais mais distantes do país, mas fez críticas a quem entende que os militares devam ter uma atuação além das vias constitucionais. “Se isso inspira em alguém o sentimento além de suas funções constitucionais, talvez essas pessoas voltassem mais à mediocridade do que ao sucesso”, criticou.

Protesto na Esplanada

Com faixas e cartazes, vestidos de verde e amarelo e portando vuvuzelas e apitos, cerca de 150 manifestantes se reuniram ontem na Esplanada pelo terceiro dia consecutivo para protestar pacificamente contra o aumento dos impostos no país, em especial dos combustíveis. A Polícia Militar e o BPTan acompanharam o ato que, após se concentrar em frente ao Palácio da Justiça, aos gritos de “Fora Temer” e pedidos de intervenção militar, realizou uma caminhada pela Esplanada rumo à Rodoviária e, em seguida, retornaram à Praça dos Três Poderes. Os organizadores afirmam que o movimento é apartidário e que alguns grupos, no entanto, tentam deturpar o objetivo da manifestação. Eles afirmam que prosseguirão diariamente com os protestos.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza / Rodolfo Costa

Título: Ameaças a quem quer ir embora

Mesmo diante da decisão do governo federal de criar um esforço conjunto entre as forças de segurança para atuar durante a greve dos caminhoneiros, o número de pontos de protestos segue aumentando em todo o país. O último

balanço, divulgado na noite de ontem pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), aponta que ainda existem 616 locais de concentração dos manifestantes nas rodovias federais, 60 a mais do que o registrado na segunda-feira. Mesmo com a presença policial, caminhões são depredados e motoristas ameaçados.

Na BR-040, na altura de Valparaíso (GO), dezenas de carretas estão estacionadas ao longo das margens da rodovia. A atuação da PRF se resume em negociar a saída de caminhoneiros que querem deixar o local, mas não existe estratégia para impedir novos bloqueios nem garantir a passagem de caminhões que não têm o interesse de se juntar aos manifestantes. Diante dos olhos dos agentes, motoristas foram ameaçados e ocorreram tentativas de depredar os veículos. Também convocadas para agir diante do agravamento dos protestos, as tropas das Forças Armadas se limitam a escoltar caminhões de combustível e cargas de alimentos e remédios.

Na BR-020, no trecho que corta Sobradinho, os caminhoneiros que se recusaram a fazer parte do movimento não tiveram a mesma sorte. Um motorista contou ao Correio que foi obrigado a ficar no local e, quando tentou sair, teve o veículo depredado. “Tentei tirar o caminhão e começaram as ameaças, falando que quebrariam tudo. Com a ajuda de outros colegas, eu consegui sair, mas ainda jogaram um pedaço de madeira e rasgaram o baú do caminhão”, afirmou. “Outro colega teve o caminhão destruído e não conseguiu sair. O mesmo ocorreu com outro caminhão nosso que está preso no protesto em Formosa (GO). Fizemos mais de 25 ligações para a polícia, as patrulhas foram ao local, mas os PMs disseram que não poderiam fazer nada por medo da reação dos manifestantes”, completou.

Para quem chega em uma das áreas onde estão os manifestantes, fica claro que integrantes de outros grupos, principalmente os que clamam por uma “intervenção militar”, estão atuando para garantir a continuidade dos atos. “Não sou caminhoneira. Eu faço parte de diversos grupos. Sou ativista de outras causas e agora estou aqui. Não vamos sair de forma alguma”, disse uma mulher, envolta pela Bandeira Nacional na BR-040. Em nota, a PRF informou que “foram registradas 751 desinterdições em rodovias federais”. A corporação destacou também que “foram encaminhadas à Advocacia-Geral da União (AGU) diversas situações para autuações baseadas em decisão judicial do Supremo Tribunal Federal determinando o desbloqueio de rodovias”.

Viés político

Para o Palácio do Planalto, os protestos estão ganhando contorno político. O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, reconhece que ainda há caminhoneiros entre os manifestantes, mas avalia que há uma grande parcela de infiltrados que constroem os transportadores, coagindo-os para que

permaneçam nos pontos de aglomeração.

O governo avalia que as áreas urbanas são os principais focos de infiltrações nos protestos. O crescimento de participantes nestes pontos se deve, sobretudo, à participação de moradores da região, avalia Padilha. “É claro que tem caminhoneiro ainda parado, mas há pontos de aglomeração em que estão esperando para voltar, mas são constrangidos a permanecerem na linha de movimento”, ponderou.

O Planalto não descarta a possibilidade de movimentos sociais a favor da saída de Michel Temer e da liberdade do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva estarem por trás dos protestos atuais. É o que avalia o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun. E, para ele, são situações naturais da democracia. “Pode existir um movimento ‘Fora, Temer’ e ‘Volta, Lula’? Pode existir um por ‘intervenção (militar) já’? A democracia cabe e protege até aqueles que se manifestem contra a democracia”, declarou. A intenção do governo não é coibir as manifestações sociais, garante Marun, mas o ministro deixou claro que o governo não vai tolerar mais atos que tranquem estradas e provoquem desabastecimento.

Bombas de gás em Biguaçu (SC)

Depois de quatro horas de negociações, a Polícia Militar de Santa Catarina interveio com bombas de gás e bala de borracha para dispersar ponto de manifestação na SC-407, em Biguaçu, na Grande Florianópolis, que impedia a saída de caminhões-tanques para abastecer postos da região. Houve confronto e oito caminhões carregados com combustível deixaram o local por volta das 20h desta terça. Na noite de segunda-feira, a Justiça expediu decisão para desobstrução do local. Na decisão, o juiz Yannick Caubet deu prazo de 24 horas para liberação do local. Após esse prazo, o magistrado autorizou o uso da força policial para que a ordem seja efetivamente cumprida.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Gabriela Vinhal

Título: Reoneração da folha é aprovada

Para dar celeridade ao fim da greve dos caminhoneiros, que completou nove dias ontem, o plenário do Senado aprovou o projeto de reoneração da folha de pagamento de empresas, com a redução a zero da alíquota do PIS/Cofins sobre

o preço do óleo diesel. O PLC 52/2018 — de autoria do deputado federal Orlando Silva (PCdoB-SP) —, que prevê a redução do valor do combustível em R\$ 0,46, foi aprovado na Câmara dos Deputados na quarta-feira passada. A medida era a última reivindicação pública dos caminhoneiros a ser atendida. A expectativa é de que a categoria encerre a paralisação para que o país volte à normalidade.

Apesar do interesse da oposição em retirar o artigo 10 do texto, que trata de zerar o tributo até 31 de dezembro deste ano, o projeto foi aprovado sem emendas, com 51 votos a 14. O presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), afirmou que, em acordo com autoridades do Executivo, decidiu manter o texto original para votação com o objetivo de acelerar o processo de decisão e “acalmar o Brasil”. Se houvesse alteração na proposta, a pauta voltaria para análise na Câmara e só depois seria apreciada.

Eunício disse ainda que se o governo federal quiser vetar essa parte do projeto não haverá impedimento por parte da Casa. “O presidente Michel Temer, com seus ministros, substituirá, se for o caso, a fonte que vai suprir essa deficiência e a diferença entre um valor e outro. Se Temer achar por bem fazê-lo, por meio de decreto, não teremos nenhum empecilho”, alegou. O governo federal, que já havia apresentado resistência quanto a esse quesito, tem até 15 dias úteis, a partir da data em que o projeto chegar à Casa Civil, para apresentar o veto.

Além de Temer, Eunício se reuniu, na tarde de ontem, com o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia; o ministro do Planejamento, Esteves Colnago; e o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), para discutir a proposta. No acordo, o emedebista ressaltou que vai manter os R\$ 0,46 de desconto no valor do óleo diesel, conforme entendimento prévio com os caminhoneiros grevistas.

“Não há como não manter a medida, que foi negociada, de redução dos R\$ 0,46 no preço do óleo diesel. Como esta Casa, por meio do seu presidente, foi, de certa forma, fiadora desse acordo, decidi, em acordo com o Executivo e com as lideranças da Casa, que o projeto será votado para ver se conseguiremos acalmar o Brasil com a posição de contribuição do Congresso”, acrescentou.

O líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR), confirmou que Temer vetará a emenda que zera o PIS/Cofins e baixará um decreto definindo uma fonte para conseguir chegar à redução do valor no litro do diesel que prometeu aos caminhoneiros.

R\$ 14 bilhões

Valor a que pode chegar o rombo com o corte do PIS/Cofins, na avaliação do governo

Lula recupera benefícios

O desembargador Marcelo Saraiva, do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, acolheu recurso e devolveu a Lula prerrogativas de ex-presidente da República, como assessores, motoristas, seguranças e carro oficial, apesar de ele estar preso. Os benefícios tinham sido barrados pelo juiz da 6ª Vara Federal de Campinas Haroldo Nader, a partir de ações levadas à Justiça pelo MBL e pelo NasRuas. Para o magistrado, “simples leitura dos dispositivos mencionados evidencia que aos ex-presidentes da República são conferidos direitos e prerrogativas (e não benesses) decorrentes do exercício do mais alto cargo da República e que não encontram nenhuma limitação legal, o que obsta o seu afastamento pelo Poder Judiciário, sob pena de violação ao princípio da separação dos poderes, eis que haveria evidente invasão da competência legislativa”.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Política****Autor: Rosana Hessel****Título: Temer bate na tecla da retomada econômica**

São Paulo — O presidente Michel Temer tentou minimizar os impactos negativos da greve dos caminhoneiros na economia e buscou dar um tom otimista sobre o país para atrair os investidores. Ele discursou na abertura da segunda edição do Fórum de Investimentos Brasil 2018, ontem, em São Paulo. Mas, enquanto enumerava os avanços de seu governo, reduziu a previsão para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) deste ano para algo entre 2% e 2,5%.

“Vamos fechar o ano com mais crescimento econômico. Convenhamos, nós pegamos o país com um PIB de -3,6%. Logo no primeiro ano, tivemos um positivo de 1,1%. Neste ano, se Deus quiser, estaremos entre 2% e 2,5%”, disse o chefe do Executivo para uma plateia bem menor do que aquela que o ouviu em 2017 no mesmo evento.

No início da semana passada, antes de a greve dos caminhoneiros se alastrar e comprometer o abastecimento no Brasil, a equipe econômica anunciou um corte de 3% para 2,5% na previsão de expansão do PIB de 2018 em função da frustração da atividade. Assim, a sinalização é que o próximo relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas deve vir com um novo corte nessa projeção.

Aliás, as previsões do mercado estão constantemente sendo reduzidas para algo cada vez mais próximo de 2%. O Itaú Unibanco, por exemplo, anunciou

recentemente essa nova estimativa. O economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale, informou que a instituição diminuiu de 2,5% para 1,9% a projeção para o PIB deste ano. Ele avisou que, dependendo do quanto essa greve se prolongar, novos cortes virão. Os dados do PIB do primeiro trimestre serão divulgados hoje, e a expectativa de Sergio Vale é de uma alta de 0,5% na comparação com os três meses anteriores.

O ministro do Planejamento, Esteves Colnago, não descartou a possibilidade de redução das previsões do PIB novamente. “A gente vai ter de ver os reflexos desse movimento daqui a uns dois ou três meses e ver quanto foi o impacto na economia. Vamos ter de incorporar isso no próximo relatório e ver o quanto isso afetou na arrecadação”, disse o ministro, após participar do painel “Perspectivas sobre economia brasileira” no fórum ontem. Ele lembrou que ainda existe uma reserva de R\$ 5 bilhões dos R\$ 9,1 bilhões bloqueados no Orçamento deste ano com o objetivo de lidar com a frustração de receita para cumprir a meta fiscal.

Ao citar temas importantes para o debate político das eleições, como reforma da Previdência, simplificação tributária e competitividade da economia, Temer lamentou não ter avançado na mudança do sistema de aposentadorias, mas não minimizou a importância do tema. “Muitas vezes, eu digo que a reforma da Previdência, fundamental para o país, pode ter saído da pauta legislativa, mas não saiu da pauta política para o Brasil. Ninguém chegará ao fim deste ano ou ao ano que vem sem realizar a reforma previdenciária”, pontuou.

Para o presidente, a palavra que marca o seu governo é diálogo. “O diálogo é da própria essência da boa política e da democracia. É, aliás, a sua fortaleza. Quando alguns rejeitam o diálogo e tentam parar o Brasil, nós exercemos a autoridade para preservar a ordem e os direitos da população”, frisou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Luiz Carlos Azedo

Título: Caiu a ficha

Nas entrelinhas

Parece que caiu a ficha de que o governo Temer e a cúpula do Congresso são sócios da crise e não adianta ninguém tirar casquinha, porque a situação é desastrosa. Estão em risco a economia do país e a estabilidade política. Ontem, Temer e os presidentes do Senado, Eunício de Oliveira (MDB-CE), e da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), divulgaram uma nota na qual se comprometem a

colocar em prática o acordo feito com os caminhoneiros: “Neste momento, os poderes Executivo e Legislativo estão unidos na defesa dos interesses nacionais. Assumem o compromisso de aprovar e colocar em prática, no menor tempo possível, todos os itens do acordo”. Maia vinha se estranhando com Temer; Eunício, com Maia. Enquanto isso, caminhoneiros radicalizados dificultam a normalização do abastecimento e pregam uma intervenção militar.

Apesar da nota, o clima no Congresso é de apreensão e perplexidade. Como o Palácio do Planalto, deputados e senadores foram surpreendidos pelo vigor da greve dos caminhoneiros e, mais ainda, pelas consequências dramáticas do movimento para o abastecimento da população e funcionamento dos serviços públicos. Os políticos estão descolados da sociedade e demonstram incapacidade de respostas positivas para situações complexas e graves. Resultado: o país ainda não saiu do sufoco causado pela greve dos caminhoneiros, e os petroleiros já anunciam uma paralisação de 72 horas, com apoio das centrais sindicais. Detalhe: fora da data-base, com o objetivo de inviabilizar a normalização do abastecimento de combustível. É uma greve política, na linha do “Fora, Temer!”, cuja intenção imediata, a deposição do governo, não difere em nada da “intervenção militar” defendida pelos caminhoneiros que permanecem em greve: derrubar o governo.

Caroço

Quem quiser que se iluda, tem caroço nesse angu. Análise realizada pela AP/Exata — Inteligência em Comunicação Digital — no Twitter sobre as redes nos primeiros dias da greve dos caminhoneiros mostra que o movimento foi deflagrado pelas hashtags #TemerAbaixaAGasolina e #EuApoioAGreveDosCaminhoneiros. Em meia hora, foram realizados 2.772 tweets. O monitoramento do fluxo em tempo real revelou um perfil específico muito influente: @JqTeixeira. Trata-se de um perfil fake, que dissemina ideias conservadoras, a partir de uma elevada carga moral e da defesa do militarismo. “Personagem do bom pai de família honesto, cristão e patriota”, um perfil fictício, a conta possui mais de 207 mil seguidores e está sendo investigada pelos órgãos de inteligência.

A conta não tem conteúdo pessoal, costuma compartilhar e publicar com regularidade assuntos de teor político de extrema direita. Possui ainda outros perfis, com centenas de milhares de seguidores, nos quais realiza igual tipo de posts sobre as mesmas temáticas. As publicações e os perfis já foram suspensos mais de uma vez por Twitter e Instagram, mas depois retornaram. O post que turbinou a greve foi o seguinte: “Sextou? Não vai ter álcool no bar nem cigarro. O X beicon acabou. Não há munição pro revólver. Del Rey com tanque vazio. Prostitutas paralisadas. É o fim da sexta-feira como a conhecemos. Que Deus nos proteja. #TemerAbaixaAGasolina”. Após 447 compartilhamentos, com 51 comentários, o tweet viralizou. O engajamento foi mecanizado, promovido por

perfis de interferência: fakes, robôs e perfis militantes. As redes sociais foram operadas para transformar a greve num movimento de desestabilização do governo.

Joaquin Teixeira também publica ocasionalmente posts em apoio ao deputado Jair Bolsonaro (PSL-RJ). A AP/Exata encontrou vários elos em comum. O ritmo de publicações do perfil é similar em ambas as contas, registrando aproximadamente 100 tweets semanais. E tem relação com a formação de comunidades em torno da hashtag #EuApoioAGreveDosCaminhoneiros. No começo da greve, em meia hora, foram realizados 4.192 tweets. Essa rede é muito mais orgânica que a anterior, visto que o protagonismo de influência está dividido em vários perfis, entre os quais Patriotas Caminhoneiros, que defende a intervenção militar; Caminhoneiros Brasil; Brasil Caminhoneiro; Caminhoneiros; e Blog do Caminhoneiro, que propagam vídeos e material publicitário sobre a greve. Após a reunião do governo com os caminhoneiros, na quinta-feira passada, essas páginas imediatamente difundiram vídeos dizendo que o movimento continuaria.

Apesar de as interações da hashtag #EuApoioAGreveDosCaminhoneiros serem predominantemente orgânicas, houve interferência de perfis de apoio a Jair Bolsonaro, anti-PT e de “direita”, mas perfis de “esquerda”, anti-Temer e pró-PT também aderiram à comunidade. Essa convergência entre radicais de direita e de esquerda nas redes se materializa agora com a anunciada greve dos petroleiros, com apoio das centrais sindicais CUT, Força Sindical, UGT, CTB, Nova Central e CSB. Se a greve for bem-sucedida, a crise recrudescerá.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Leonardo Cavalcanti

Título: Fustigado com a greve, Temer tenta respiro

Brasília-DF

Nas cordas e com manifestações batendo na porta do Planalto, o presidente Michel Temer tenta evitar a todo custo que os efeitos mais diretos da greve dos caminhoneiros, como o desabastecimento de alimentos, ultrapassem o fim de semana. A crise para o governo chegou ao mais alto grau, com os políticos mais ligados ao emedebista perdidos com os poucos efeitos dos acordos até aqui. A última saída encontrada por Temer foi manter linha direta com o governador de São Paulo, Márcio França, que estabeleceu uma frente de negociação com os

grevistas. França ligou para outros governadores pedindo engajamento para desbloquear rotas de abastecimento.

Com o presidente do Senado, Eunício Oliveira, Temer negociou a aprovação de uma medida provisória, a do frete mínimo. Sem certezas sobre a continuidade da greve, políticos governistas não conseguem entender a razão do apoio da população aos caminhoneiros. O Planalto, entretanto, trabalha com o arrefecimento da aprovação à paralisação, a partir de dados de pesquisa nas redes sociais. Na vida real, a pressão permanece, à espera do próximo dia.

Multidão

No auge das negociações, Michel Temer chegou a ter 11 ministros dentro do gabinete presidencial no último domingo. A culpa pelas consequências das conversações poderia assim ser distribuída por muitas cabeças, que, até onde se percebe, podem não pensar melhor do que uma.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Brasil

Autor:

Título: Trem descarrila. Há suspeita de sabotagem

Uma locomotiva que tracionava 10 vagões carregados com 650 mil litros de diesel descarrilou na manhã de ontem em Bauru, interior de São Paulo. Os vagões-tanques não chegaram a tombar e não houve vazamento de combustível, mas a Polícia Civil investiga uma possível sabotagem. A região é palco de manifestações de caminhoneiros contra a alta no preço do diesel.

O óleo diesel havia sido carregado na Refinaria de Paulínia, na região de Campinas, e se destinava às três empresas que abastecem os postos de Bauru e de cidades da região. Funcionários teriam encontrado parafusos soltos nos trilhos, o que caracterizaria sabotagem. A concessionária da ferrovia não confirmou essa informação, mas a Polícia Civil vai investigar o caso.

De acordo com a concessionária Rumo, a locomotiva saiu dos trilhos durante uma manobra de recuo no pátio de triagem de Bauru. “Equipes trabalham no local para retomar a operação do pátio o quanto antes. O ocorrido não afeta as demais operações”, informou a empresa, em nota. A empresa abriu sindicância para apurar as causas do acidente. O delegado Marcos Mourão, do

Departamento de Polícia Judiciária do Interior, disse que houve informação de sabotagem e isso será apurado.

O transporte de combustível pela ferrovia vinha garantindo o abastecimento de Bauru sem filas até a segunda-feira, quando donos de carros de municípios vizinhos “invadiram” a cidade para encher os tanques. No mesmo dia, ao tomar conhecimento da chegada de combustível por trem, grupos de caminhoneiros bloquearam as saídas dos terminais. Nesta terça-feira, os caminhões estavam saindo das distribuidoras com escolta policial.

Agente preso

Em Guaíra, no Paraná, a Polícia Federal (PF) prendeu em flagrante um agente da corporação filmado enquanto distribuía cigarros contrabandeados do Paraguai para caminhoneiros em greve. O agente Fabrício Bassetti Moraes, segundo a PF, pode ser enquadrado no crime de peculato. O caso foi encaminhado à Justiça Federal.

O juiz João Paulo Ney dos Passos Martins concordou com a prisão em flagrante, mas julgou não haver motivos para a manutenção da medida. “O crime não foi praticado mediante violência ou grave ameaça à pessoa, tampouco é equiparado ao hediondo. Não há notícias de que o preso registre qualquer antecedente criminal”, afirmou o juiz.

Hospitais

Em Brasília, o ministro da Educação, Rossieli Soares, destacou o impactos da greve dos caminhoneiros nos hospitais universitários, ligados a universidades federais. “Existe uma preocupação com os pacientes, pois há dificuldades até em termos de alimentação”, comentou. Falta de recolhimento de lixo hospitalar é outro problema, que tem se mostrado grave. “Se continuar assim, há chance até de fechar um hospital por risco de contaminação.”

O ministro relatou que o hospital da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) enfrentou dificuldades para fornecer atendimento de hemodiálise. “Estamos acompanhando cada uma das situações para prestar a ajuda necessária”, disse.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Letícia Cotta

Título: Sem álcool anidro, gasolina pode acabar

A situação dos postos de combustíveis do Distrito Federal está longe da normalidade. O carregamento de álcool anidro, que compõe a gasolina, esperado para a manhã de ontem, não chegou e há grande risco de os postos ficarem sem combustível hoje. “Não há nenhuma gota de álcool”, afirmou o empresário Daniel Costa, dono de posto e ex-presidente do Sindicato dos Combustíveis no DF (Sindicombustíveis-DF), em entrevista no programa CB.Poder, uma parceria entre o Correio Braziliense e a TV Brasília.

O álcool anidro é o principal componente utilizado na mistura da gasolina C, comercializada em postos. A Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) flexibilizou a quantidade de álcool na mistura em todo país — o que foi feito em Brasília, de acordo com Costa. “Em vez de deixar os 27% de álcool anidro presentes na composição da gasolina, a ANP aprovou a redução para até 18%”, explicou.

A declaração de Costa é contestada pelo Governo do DF. Em nota, o GDF afirmou que, desde o início da operação montada para minimizar os impactos da paralisação dos caminhoneiros, entraram na capital 2 milhões de litros de álcool anidro. De acordo com o comunicado, ontem, duas distribuidoras contavam com 130 mil litros do produto nos reservatórios, o que garantiria a produção de 700 mil litros de gasolina tipo C, pronta para o consumo. Para hoje, segundo o governo, está prevista a chegada de 48 carretas de álcool anidro, com cerca de 30 mil litros cada uma, para garantir a produção de 8 milhões de litros de gasolina, ou uma semana de abastecimento dos postos do DF.

Na avaliação dele, os consumidores devem ter paciência, pois, mesmo que os estoques de álcool cheguem ao DF, levarão dias para que tudo seja normalizado. “Serão necessários, pelo menos, mais quatro dias”, disse o empresário. Ele ressalta que não há perspectiva tão cedo de normalização dos preços dos combustíveis nas bombas.

Problemas

O Sindicato da Indústria de Fabricação de Etanol e Açúcar do Estado de Goiás (Sifaeg), que fornece álcool para o DF, esclareceu que está com dificuldades de produção. De acordo com a Sifaeg, inúmeras unidades estão paradas por falta de óleo diesel. “Se a situação perdurar por mais dois dias, todas as 37 usinas do estado terão que interromper a produção”, informou.

No caso do etanol, as distribuidoras não conseguem acesso ao combustível: “As distribuidoras não conseguem retirar o que já compraram de dentro das usinas. Sendo assim, a venda de etanol deve ser suspensa. (...) Trata-se de um problema grave porque algumas empresas poderão enfrentar, no fim do mês,

dificuldades”, reconheceu o sindicato.

Professor e especialista em açúcar e álcool da Universidade de São Paulo (USP), Antônio Sampaio Batista diz que o maior problema não está na produção, e sim na distribuição do álcool. A falta de estoques de álcool anidro se deve à logística de compra dos estabelecimentos, de acordo com Batista. “O cálculo é feito por meio da supervisão da demanda. É decidido o quanto deve ser vendido e se compra anidro para suprir essa venda”, explicou.

O professor acredita que, passada a crise, é possível que o estoque de álcool anidro seja ampliado, para evitar surpresas como o bloqueio das estradas que impediu a chegada dos caminhões-tanques. “A falta de planejamento existiu, mas não se considerava provável, até então, o que ocorreu no país. Acho que, agora, essas estratégias devem ser revistas”, supõe.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Anna Russi

Título: Aeroportos perto da normalidade

A situação da maioria dos aeroportos do país começou a se aproximar da normalidade. Apesar disso, a malha aérea ainda sente os efeitos do desabastecimento de querosene de aviação (QAV) devido à greve dos caminhoneiros. Até o início da noite de ontem, 101 voos foram cancelados em todo o país. Mesmo que o número seja alto, é menos que a metade do dia anterior, quando foram 270 aviões deixaram de voar até o mesmo horário. Dos 54 aeroportos administrados pela Infraero, oito deles ainda sofrem com o desabastecimento de QAV.

No Aeroporto de Brasília, a capacidade dos reservatórios alcançou 66% e o combustível já pode ser usado, de forma gradual, para o abastecimento das aeronaves. Foi registrada a chegada de 19 caminhões-tanques, escoltados pelo Exército, com o total de 1 milhão de litros de combustível de aviação. Até às 19h de ontem, havia registro de três cancelamentos e 22 atrasos, no terminal. De acordo com a Infraestrutura, se os abastecimentos se mantiverem contínuos, a expectativa é de normalização das operações.

Em Fortaleza, Juazeiro do Norte (CE) e Confins (MG), os aeroportos também foram reabastecidos. Na capital cearense, o terminal está com 100% da capacidade, depois de ter amargado, no fim de semana, reserva técnica de querosene.

Na capital mineira, a BH Airport, responsável pelo aeroporto internacional, informou que, com a chegada de caminhões-tanques ontem, foi possível atingir estoque suficiente para o reabastecimento das aeronaves. Segundo a concessionária, “todos os voos internacionais operam normalmente, sem necessidade de escala técnica para reabastecimento”. O plano de contingência, entretanto, continua ativado.

Apesar da melhora no quadro, a orientação, tanto das companhias aéreas, quanto das concessionárias que administram os aeroportos, continua sendo para que os passageiros entrem em contato com as empresas de aviação antes do deslocamento até o aeroporto.

**** Estagiários sob supervisão de Rozane Oliveira***

Alternativa mais cara e com fila

Quem conseguiu abastecer o carro ontem no Distrito Federal pagou caro. Com pouco álcool anidro para misturar com a gasolina, o produto chegou a poucos postos da cidade. Levantamento feito pelo Correio em 33 estabelecimentos do DF mostrou que 25 não tinham combustível. Nos dois da Asa Norte, quatro na Asa Sul e dois da Estrada Parque Taguatinga (EPTG) onde se conseguia abastecer com gasolina comum, as filas eram enormes.

Em alguns postos, como a única opção do consumidor era pagar mais caro, pois só havia produto podium sendo vendido, em média, a R\$ 6,28. Mesmo assim, a espera não era menor em estabelecimentos no Setor de Indústrias Gráficas (SIG) e no Sudoeste. O servidor público Davi Sales, 37 anos, enfrentou duas horas de fila para encher o tanque para trabalhar. “Pagar pela gasolina premium vai pesar no meu bolso, mas não teve outro jeito”, disse. Agora, para economizar, ele procura um grupo de carona para não ser obrigado a usar o carro todos os dias.

Davi espera que tudo se normalize até domingo, para que seu orçamento não seja mais afetado. “Eu consigo aguentar essa situação até domingo, no máximo. Depois, vou ter que começar a cortar outras despesas para conseguir abastecer”, disse.

A secretária Andreia Castro, 43, se diz revoltada com a situação. Segundo ela, a passividade que a greve gerou é que faz com que as pessoas tenham que enfrentar grandes filas para abastecer por um preço mais caro com gasolina podium. A alternativa que ela encontrou para lidar com a crise, caso continue por mais tempo, é andar a pé ou de bicicleta. “O meu carro vai ser um extra.

Vou andar a pé e de bicicleta”, explicou.

Segundo o economista-chefe da Confederação Nacional do Comércio (CNC), Fabio Bentes, a greve dos caminhoneiros está com os dias contados. Mas, não é da noite para o dia que a situação vai se normalizar. “Provavelmente, daqui a um mês, vamos olhar para essa crise no retrovisor”, informa. Ele explica que algumas situações “esdrúxulas” nos preços dos combustíveis estão acontecendo, mas, no geral, o preço tem se normalizado. “O governo deve ficar atento para manter os preços dos combustíveis. Os caminhoneiros fizeram uma greve muito bem-sucedida”, argumentou. Ele explicou que nos próximos cinco dias, a economia ainda deve sofrer um pouco, mas que há um prazo próximo para o fim dos prejuízos.

- **Mais poder**

Combustível tipo premium, mais avançado do que a gasolina aditivada e comum. Tem alta performance e octanagem mais alta. O produto pode ser utilizado em qualquer veículo movido à gasolina ou flex (etanol e gasolina).

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Otávio Augusto

Título: Prejuízo de mais de R\$ 40 bi

As perdas causadas pela greve dos caminhoneiros ultrapassam R\$ 40 bilhões, estimam associações de diversos setores da economia. As áreas mais castigadas até o momento são de produção de proteína animal, distribuidores de combustíveis e comércio varejista. As principais consultorias do país têm divulgado boletins com projeções pessimistas. Segundo especialistas, não é possível estabelecer prazo para uma recuperação.

Os números são alarmantes. A Associação Brasileira da Indústria Têxtil calcula prejuízo de R\$ 1,7 bilhão. A Federação do Comércio (Fecomércio) contabiliza R\$ 5,4 bilhões em perdas diárias em vendas em todo o país. Os distribuidores de combustíveis deixaram de faturar perto de R\$ 8 bilhões. A Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBic) deixou de gerar R\$ 2,9 bilhões. A indústria farmacêutica perdeu R\$ 1,6 bilhão. A Associação Nacional dos Fabricantes de

Veículos Automotores (Anfavea) ainda não contabilizou prejuízo, mas as montadoras estão paradas.

No setor de alimentação, mais cifras negativas. A Confederação Nacional do Comércio (CNC) destaca que o segmento de hiper, super e minimercados perdeu R\$1,69 bilhão. A Associação Brasileira de Laticínios amarga prejuízo de R\$ 1 bilhão. A Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) deixou de movimentar R\$ 10 bilhões. A Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), R\$ 4,5 bilhões. A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) estima prejuízos de R\$ 4,3 bilhões.

Mais de 120 mil toneladas de carne bovina deixaram de ser exportadas, o que prejudicou a participação brasileira no mercado internacional. Das 109 unidades de produção do país, 107 estão paralisadas e duas operam com menos de 50% da capacidade. O setor de proteína animal emprega mais de 7 milhões de pessoas e é responsável pela produção de mais de 25 milhões de toneladas de alimento ao ano. “A continuação dos bloqueios para produtos alimentícios, rações e animais são um grave risco para o país”, alerta a ABPA, em comunicado.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) pediu ao governo a “intensificação da escolta” para o transporte de produtos perecíveis, carga viva e insumos para alimentação de animais. Um bilhão de aves e 20 milhões de suínos estão com ração insuficiente, além da morte de 80 milhões de animais.

Análise

O economista Marcel Caparoz, da RC Consultores, acredita que ainda é cedo para se ter dimensão total dos prejuízos. “A manifestação e os bloqueios ainda não se encerraram. O processo ainda está acontecendo. Afetou cadeias em todos os setores. O tamanho desse prejuízo será grande. Temos que entender se vai ser uma perda estrutural ou algo que volte para o equilíbrio rápido. Isso depende do desenrolar do movimento nos próximos dias”, explica. Para ele, a economia precisará de pelo menos um mês para se restabelecer. “Serão 10 dias para voltar ao normal e retomar o ciclo produtivo. E 30 dias para voltar à normalidade”, conclui.

Escassez e alta de preço das carnes

O consumidor brasileiro pode esperar preços mais altos nas gôndolas de carne bovina, frango e suínos. Além do valor salgado, a atenção deverá ser redobrada à qualidade do produto. Como o abastecimento dos principais atacadistas da

capital federal continua precário, poucos caminhões chegam à cidade com carne na boleia. Resultado: prateleiras esvaziadas nos supermercados. Segundo a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec), 3,7 mil caminhões com carne bovina, frango e suínos estão parados nas rodovias. Esses produtos começaram a perder a validade ontem.

O mercado de gado de corte está há sete dias sem fazer negócios. Com isso, segundo estimativa da Scot Consultoria, empresa de monitoramento do setor, os valores da carne devem subir nos próximos dias. “A greve afeta a compra de matéria-prima e o escoamento da produção”, justifica. Na semana passada, o preço da carne bovina subiu 0,5% no atacado.

O consumidor já percebeu a alta nos preços. A dona de casa Terezinha Santandel, 52 anos, compra carne diariamente. No prato da família de cinco adultos, normalmente tem carne ou frango no almoço e no jantar. Está pesando no bolso. “Tenho notado que os preços estão subindo nos últimos dias, mas é um alimento de primeira necessidade, não temos o que fazer”, disse. Apesar dos preços, ela não pensa em fazer estoque do produto. “Prefiro comprar todo dia por conta da qualidade”, destaca.

O Correio percorreu quatro supermercados na Asa Sul, no Sudoeste e no Cruzeiro. O cenário é semelhante em todos. Nas prateleiras, faltam insumos. Antes, o estoque era repostado até três vezes por dia. Agora, alguns itens são reabastecidos uma vez a cada dois dias. Os preços são remarcados continuamente. O quilo da alcatra não sai por menos de R\$ 40,31; a maminha, por R\$ 43,54; e a picanha, R\$ 46,83.

O professor de economia do Ibmec Felipe Leroy explica que não há outra saída: os preços vão subir. “Os produtos ficaram presos, carne não permite estoques elevados por ser altamente perecível. O choque negativo de oferta gerou uma corrida de demanda e o vendedor aumenta o preço”, acrescenta. **(OA)**

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Andressa Paulino

Título: Desemprego volta a subir

Após índices positivos de 2017, a taxa de desemprego brasileira voltou a crescer no trimestre de fevereiro a abril deste ano. Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Mensal (Pnad Contínua) do Instituto Brasileiro

de Geografia Estatística (IBGE), a taxa de desocupação no país ficou em 12,9%, o que representa 13,4 milhões de pessoas fora do mercado de trabalho.

O resultado negativo foi puxado pelo corte de vagas no comércio, que recuou 439 mil ante o trimestre anterior. Segundo o coordenador de Trabalho e Rendimento do IBGE, Cimar Azeredo, o aumento do desemprego mostra uma inversão do que foi visto no ano passado. “A melhora de 2017 está se desfazendo, inclusive com o aumento da população fora do mercado em 2018”, afirmou.

Para Paula Xavier Pantoja, 29 anos, apesar de o cenário ser desfavorável ainda há esperanças. Desempregada há menos de um ano e com as contas começando a apertar em casa, ela pretende abraçar a primeira oportunidade que aparecer. “Penso positivo, não posso ficar escolhendo muito.”

A renda média real do trabalhador se manteve estável. No trimestre encerrado em abril, o rendimento médio do brasileiro ficou em R\$ 2.182.

*** Estagiária sob supervisão de Rozane Oliveira**

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Antonio Timóteo

Título: Fazenda volta atrás em alta de impostos

Após sinalizar que o governo aumentaria impostos para cobrir a redução nos tributos sobre o óleo diesel, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, recuou. Duramente criticado, o ministro disse ontem, na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado Federal, que a compensação será feita por meio da redução de isenções fiscais. Ele não antecipou contudo, o que o Executivo fará.

O recuo de Guardia foi uma tentativa de apaziguar os ânimos com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) considerou irresponsável sinalização anterior do ministro de que o governo aumentaria tributos. “Não vai ter aumento de imposto porque isso aqui é uma democracia e ele não manda no Congresso Nacional. Aliás, o que ele fez ontem foi muito irresponsável, num momento em que se está tentando debelar uma crise e colocar o Brasil nos eixos novamente”, disse Maia.

Durante a audiência no Senado, Guardia afirmou que foi mal interpretado. “Uma coisa é o que diz a lei. A Lei de Responsabilidade Fiscal determina que

qualquer diminuição de impostos implique necessidade de compensação mediante aumento de alíquota, aumento de impostos ou redução de incentivos fiscais. O que o governo fará para compensar é a redução de incentivos fiscais. Em nenhum momento, o governo trabalha com aumento de impostos”, sustentou.

A proposta de diminuir o PIS e a Cofins e de eliminar a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel derrubará 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. Além disso, o Executivo vai desembolsar mais R\$ 9,5 bilhões para subsidiar o diesel e reduzir o preço em mais R\$ 0,30 por litro, permitindo redução total de R\$ 0,46.

Custos

O ministro da Fazenda ainda alertou que a reoneração da folha de pagamento de 28 setores econômicos não será suficiente para cobrir a redução de impostos para o diesel. Por isso, serão necessárias medidas extras. Ao ser provocado por um senador sobre o recuo, Guardia negou desgaste com Maia. “Tenho um excelente relacionamento com o presidente Rodrigo. Qualquer coisa que eu queira falar a ele, falarei pessoalmente na nossa interlocução, que é muito frequente e muito boa”, comentou.

Após a sinalização de Guardia, o presidente da Câmara diminuiu as críticas. “A declaração dele vai na linha correta. A sociedade faz uma mobilização grande, que não está restrita aos caminhoneiros, porque não suporta mais pagar impostos”, disse.

- **Deficit fiscal soma R\$ 5,4 bi no ano**

O rombo nas contas públicas federais chegou a R\$ 5,4 bilhões nos quatro primeiros meses do ano, conforme dados divulgados pelo Tesouro Nacional. Apesar do resultado negativo no quadrimestre, o governo acumulou superavit de R\$ 7,2 bilhões em abril. O saldo positivo só não foi maior devido ao desembolso de R\$ 10,7 bilhões para custear precatórios e o cumprimento de sentenças judiciais. A Previdência Social teve deficit de R\$ 12,1 bilhões em abril e de R\$ 61,2 bilhões no ano. Nos últimos 12 meses, o rombo fiscal totalizou R\$ 124,9 bilhões, o equivalente a 1,84% do Produto Interno Bruto (PIB).

Seção: Economia**Autor: Simoni Kafruni****Título: Petrobras tem alta na bolsa**

Depois de derreter R\$ 126 bilhões em valor de mercado desde o início da greve dos caminhoneiros, a Petrobras voltou a se valorizar ontem, após o presidente da companhia, Pedro Parente, tranquilizar o mercado sobre a política de preços da estatal. Em teleconferência com investidores, Parente afirmou que qualquer medida adotada pelo governo para resolver a crise dos combustíveis vai respeitar a política da companhia. Na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), as ações preferenciais da petroleira subiram 14,13% as ordinárias, 12,38%.

Parente afirmou que a decisão de reduzir temporariamente o preço do diesel para atender os caminhoneiros foi corajosa. “Foi uma questão polêmica, mas, naquele momento, entendemos que, para dar uma chance maior de manter nossos conceitos na política de preços, precisava haver coragem. Qualquer empresa faria. Reconhecemos a gravidade do momento”. disse. O governo anunciou redução de R\$ 0,46 por litro no preço do diesel por 60 dias mediante redução da carga tributária e subvenção paga pela União à Petrobras.

Parente destacou que a estatal não é uma ilha no Brasil. “A credibilidade está menor esta semana do que há duas semanas por causa de uma crise. O importante é que, qualquer que seja a periodicidade dos reajustes, teremos liberdade de aplicar aquele que seja derivado das condições internacionais”, afirmou. “Não temos poder nem de influenciar o mercado internacional nem o câmbio. Quem tem poder sobre o câmbio, e tem bala para isso, é o Banco Central”, assinalou.

Indagado sobre detalhes das alterações, Parente afirmou que não pode apresentá-los, pois o decreto ainda está em elaboração. “O que temos de orientação é que precisamos preservar o resultado econômico da empresa. Mas não temos condições de fazer uma comunicação final porque não temos os detalhes todos”, ressaltou. Parente explicou que o governo pretende fazer uma subvenção econômica de R\$ 0,30 por litro de diesel vendido e que isso é apenas para o ano de 2018. “Não é para prosseguir depois. Com relação aos demais derivados, não conhecemos qualquer demanda”, disse, ao ser indagado se a Petrobras atenderia pressões também sobre o preço da gasolina.

Pedro Medeiros, do Citibank, questionou se a companhia, que nunca utilizou uma fórmula para definir preços, terá de utilizar este expediente para fazer os cálculos de compensações conforme a periodicidade estabelecida com a crise. “Ainda não tenho esta informação, mas é possível que a gente tenha uma

fórmula. Não descartamos isso, desde que ela preserve nosso grau de liberdade para manter as margens. Mas isso é uma discussão em andamento”, reiterou Parente.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Anna Russi

Título: Distribuidoras compartilham bases

Com o objetivo de acelerar a normalização do abastecimento de combustíveis, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) autorizou as distribuidoras Petrobras, Ipiranga e Raízen a compartilhar as bases de distribuição em todo o país até que a escassez provocada pela greve dos caminhoneiros seja superada.

Alexandre Barreto, presidente do Cade, explicou que a medida vai permitir que o caminhão de uma distribuidora possa ser abastecido no centro de distribuição de outra empresa. “Percebemos, por parte das distribuidoras, boa fé em comunicar ao Conselho as medidas, que têm o objetivo de solucionar o mais rápido possível dos problemas enfrentados no país”, comentou. “Haverá o compartilhamento das bases, mas é importante lembrar que informações sensíveis não serão compartilhadas”, completou.

Segundo Barreto, em situações normais, o compartilhamento seria rejeitado, porque prejudicaria a concorrência. Ainda ontem, o Cade apresentou nove sugestões de longo prazo para aumentar a concorrência no setor de combustíveis e reduzir os preços ao consumidor (veja quadro).

*** Estagiária sob supervisão de Odail Figueiredo**

- **Concorrência**

Cade propõe medidas para ajudar a reduzir os preços do combustível ao consumidor

- 1 Permissão para que produtores de álcool vendam diretamente aos postos
- 2 Revisão na proibição de verticalização do setor do varejo de combustíveis

- 3 Extinção da proibição de importação de combustíveis pelas distribuidoras
- 4 Fornecimento de informações sobre revendedores, quantos postos possuem e a quais outras marcas estão associados
- 5 Aprimoramento da disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustível
- 6 Revisão da substituição tributária do ICMS
- 7 Revisão da forma de tributação do combustível
- 8 Permissão para postos autosserviços
- 9 Revisão das normas sobre o uso concorrencial do espaço urbano

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Lino Rodrigues

Título: José Velloso: A política de preços da Petrobras está equivocada

São Paulo — *Em seu nono dia de paralisação, o movimento dos caminhoneiros conseguiu afetar negativamente todos os setores da economia, que contabilizam bilhões em prejuízos. “Temos relatos de nossas associadas de que várias matérias-primas e componentes não estão chegando nas fábricas, além da dificuldade de obter combustíveis e lubrificantes por causa da paralisação dos caminhoneiros”, diz José Velloso, presidente-executivo da Abimaq, associação que reúne as fabricantes de máquinas e equipamentos do país. A entidade realizou uma pesquisa com mais de 250 empresas do setor para saber como elas estavam sendo afetadas pela greve dos caminhoneiros. O resultado é espantoso: 93% das empresas que foram consultadas responderam que estão com problemas de desabastecimento. “Isso é bastante sério. Esperamos que haja um acordo entre os envolvidos e a greve termine logo, para que a indústria volte a produzir como antes”, declarou Velloso. Segundo ele, o maior erro nessa história toda é da Petrobras, e da política de reajuste automático de preços do presidente da estatal, Pedro Parente. Segundo ele, Parente só olhou para os problemas da empresa e para a remuneração de seus acionistas, esquecendo-se de seu maior ativo — os consumidores. Velloso se declara um defensor da Petrobras e do reajuste de preços que remunere a petroleira, mas diz que é preciso trazer previsibilidade para seus clientes. Além disso, considera que variações diárias de preços estão fora da realidade das empresas que atuam em mercados extremamente concorridos. “No mundo real não funciona assim. Sabemos que a Petrobras precisa se recuperar, mas precisamos de previsibilidade para continuar trabalhando”.*

Qual foi o impacto das paralisações dos caminhoneiros na indústria de máquinas e equipamentos?

Fizemos uma pesquisa on-line com pouco mais de 250 empresas e descobrimos que 93% do setor foi afetado, com dificuldades no recebimento de insumos de toda a ordem, matérias-primas, componentes e até problemas na entrega de alimentos aos restaurantes que servem alimentação para os funcionários. Cada empresa tentou uma solução que ameniza os problemas à sua maneira.

Que soluções?

Algumas anteciparam o feriado de Corpus Christi, outras negociaram com os funcionários e os sindicatos a antecipação de férias e tem quem já está pensando em demissão. De uma forma geral, o setor está parando, porque não tem matéria-prima para tocar a produção. Outro problema são os artigos que estão prontos, mas a empresa não consegue despachar o produto da fábrica por falta de transporte. Isso começa a atrasar o faturamento.

Como a Abimaq avalia o movimento dos caminhoneiros e transportadores?

Nossa avaliação é que houve um erro da Petrobras. Têm vários setores, inclusive o nosso, que consomem commodities, e há variações de preços. Quando se fala em gasolina e diesel, está se falando de indústria e não de produção mineral. Petróleo é indústria mineral, mas na hora que a Petrobras está transformando em óleo, ela é uma indústria de transformação. O que acontece é que, de uma forma geral, as empresas-clientes não conseguem repassar os aumentos das commodities, porque estão em um mercado com vários concorrentes. Como a empresa vai ficar repassando preço todo dia? A indústria de transformação não tem condições de ficar reajustando preço diariamente, conforme a variação dos insumos, mesmo que seja uma commodity. No mundo real não funciona assim.

Mas a Petrobras alega que precisa desses ajustes para não ter perdas.

Sabemos que a Petrobras tem de se recuperar. Foi um desastre o que o governo e a diretoria anteriores fizeram com a empresa. Precisamos recuperar a Petrobras, porque ela é uma empresa monopolista. Mas sendo dona de um monopólio, ela usou essa musculatura para ficar repassando preços todo o dia. Só que empresas do mundo real não conseguem fazer o mesmo.

Mas essa é a nova política de preços adotada pelo presidente da Petrobras, Pedro Parente, como forma de recuperar a companhia e voltar a remunerar seus acionistas.

Mas é equivocada. Não estou criticando o fato do Pedro Parente estar trabalhando para recuperar a Petrobras, mas sim sua política de reajuste de preços. O problema é ele colocar os aumentos sem previsibilidade. Os clientes da Petrobras, não só os caminhoneiros, mas todos que consomem combustíveis, precisam ter previsibilidade. Discordo que a companhia repasse automaticamente o preço da commodity petróleo para a gasolina e o diesel, porque na planilha de custos da Petrobras tem salários que são em reais e não

variam como o petróleo. Além disso, existem os compostos e serviços, que são pagos em reais e que também não variam de acordo com a commodity.

Poucos empresários têm sido tão contundentes nas críticas ao repasse automático do reajuste do petróleo.

Não se justifica o repasse automático do reajuste do petróleo em dólar para os preços dos combustíveis. O Parente deveria repassar o percentual correspondente à commodity que influencia nos custos da Petrobras, e não tudo que está na planilha de custos dele. Essa questão de repassar integralmente os reajustes dos preços o tempo todo não está certa. Até porque deixa o mercado sem previsibilidade. Nenhuma empresa que está em um mercado concorrencial consegue repassar automaticamente aumentos de preços como Parente está fazendo.

Então, qual é a saída?

A Petrobras precisa ter uma política de preços mais adequada ao mercado e não pensar só no resultado da empresa e de seus acionistas. Tem de pensar no resultado da Petrobras, mas tem de pensar também nos seus clientes, que enfrentam dificuldades para se manter no mercado. Não é só a Petrobras que tem dificuldades. Não podemos resolver os problemas que a administração anterior causou à Petrobras, causando um dano maior para as empresas e para o país.

O senhor quer dizer que a política de preços da Petrobras só beneficia a ela mesma e seus acionistas, e não a sociedade brasileira?

Não estou criticando a Petrobras por recompor seus preços. Ela precisa reajustar seus preços. Ela tem de ter lucro, remunerar seu negócio e seus acionistas. A questão é a política de reajuste de preços, que tem de ser mais estável. Por exemplo, agora, em função das paralisações, o governo tomou a medida de reajustar o diesel dentro de 60 dias. É uma decisão que, apesar de atender os caminhoneiros, vai dar maior previsibilidade para o mercado. A palavra-chave é previsibilidade. A Petrobras é monopolista e deveria dar maior previsibilidade para o mercado e, também, rever a sua planilha de custos, porque não é só o petróleo que faz parte dos custos da Petrobras.

Congelar os reajustes do preço do diesel por 60 dias é a melhor solução para garantir a previsibilidade?

Para quem consome diesel, sim. Agricultura, caminhões, fornos industriais e todo mundo que consome óleo diesel, todos eles vão dispor de maior previsibilidade. Pelo menos, por enquanto. Mas continua o problema da variação de preços da gasolina. O que eu acho é que todos os derivados de petróleo da Petrobras teriam de ter uma previsibilidade de reajuste para os seus consumidores.

Parece que a proposta do governo para conter a greve dos caminhoneiros não foi suficiente, porque boa parte deles continua sem trabalhar.

Eu acho que o governo está fazendo tudo que os caminhoneiros pediram e eles deveriam ter voltado a rodar. Aí, entro naquela tese de que, talvez, não sejam só os caminhoneiros que estão por trás desse movimento, mas não tenho como provar isso. É tudo especulação. Mas voltando à pergunta: acho, sim, que é suficiente e os caminhoneiros têm de voltar a trabalhar. O governo tomou duas decisões que ele próprio não queria ter tomado: o tabelamento de frete e a questão do subsídio aos acionistas da Petrobras, que será pago pela sociedade.

O sr. considera que o governo fez a parte dele?

O governo já negociou, já fez a parte dele. Agora é uma questão de polícia, da área de inteligência, da Defesa e do Exército. Eles têm de botar ordem no país. Não acredito que o governo tenha mais espaço para negociar. Acho que ele já cedeu bastante.

As paralisações devem afetar o resultado do setor neste ano?

Nós estávamos com uma expectativa de crescer em torno de 8% este ano. No primeiro trimestre, crescemos quase nada. Com esse resultado, mais essas paralisações, vamos reduzir o crescimento para cerca de 5%. Com essa crise dos combustíveis, as fábricas estão há 10 dias sem faturar, ou seja, um terço de um mês sem entrar dinheiro no caixa. Apesar disso tudo, vamos manter uma previsão de crescimento, mas menor, de 5%, neste ano. Além das vendas não estarem acontecendo, ainda tem essa paralisação dos caminhoneiros, que vem somar negativamente.

Qual é a sua expectativa em relação ao novo governo que será eleito neste ano?

Esperamos que na hora do voto, o brasileiro ponha a mão na consciência e vote da melhor maneira possível.

Mas, objetivamente, o que o setor espera do novo governo?

Reformas, reformas, reformas. Qualquer que seja o vencedor, ou vencedora, não terá vida própria nos primeiros dois anos. Ele, ou ela, será empurrado para as reformas. Reformas da Previdência e Tributária são imperativas. O Brasil não sobrevive mais sem essas duas. Para fazer a reforma tributária, quem estiver na Presidência terá de discutir bastante a questão fiscal, a responsabilidade dos gastos. Passa também pelo pacto federativo.

O governo Temer vai deixar que legado para o setor produtivo?

A reforma trabalhista. Foi fantástica, o melhor legado deste governo. Ajudou muito nosso setor. Acho que foi bom para todo mundo, porque na hora que se faz uma reforma, com a expectativa de aumentar a possibilidade de gerar emprego, está se ajudando o trabalhador.

Mas a geração de emprego prometida ainda está muito abaixo do que se previa.

Muito por conta da crise, não por causa da reforma.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Amauri Segalla

Título: Greve derruba o ânimo dos empresários

Mercado S/A

A greve dos caminhoneiros não provocou estragos apenas no bolso dos empresários. Ela atingiu em cheio o ativo mais precioso para um empreendedor: o ânimo. Rodrigo Hecler tem uma tecelagem em São Paulo há mais de 30 anos. “Com a greve, tive que abrir mão de encomendas, dispensei funcionários, perdi bastante dinheiro”, diz. “Mas o que mais machuca é a falta de rumo do Brasil. Nós somos reféns da eterna instabilidade política do país.” Dono de lavouras de cana-de-açúcar na região de Ribeirão Preto, no interior paulista, o produtor Sebastião Farias é o retrato do abatimento. “Estou no início da safra, mas é impossível trabalhar”, afirma. “Não tenho óleo diesel para abastecer as máquinas. Dá vontade de largar tudo e ir embora. Em 40 anos nessa área, nunca passei por isso.” Farias vai mais longe. “Talvez os caminhoneiros não tenham percebido, mas essa greve pode se voltar contra eles. Se a minha safra for menor, vai faltar serviço para eles.”

Mais combustível para o Waze

O aplicativo de trânsito Waze, que possui mais de 9 milhões de usuários em sua base no Brasil, está criando uma divisão de negócios após a crise gerada pela greve dos caminhoneiros. A plataforma lançou um novo alerta para que motoristas consigam informar os postos de gasolina em que há combustível disponível. O aplicativo também dará espaço para que empresas anunciem, de forma paga, seus produtos e serviços disponíveis naquele momento.

A jogada do Cinemark na Copa

A maior rede de salas de cinema do Brasil aposta na Copa da Rússia para recuperar as vendas de bilheteria. Às vésperas da abertura do torneio, a empresa decidiu que irá transmitir os jogos da seleção brasileira em todos os 83 complexos do país. Em cinco anos, o número de frequentadores regulares de cinemas caiu 23%. Segundo a empresa, a transmissão será feita em parceria

com a TV Globo, detentora dos direitos do evento.

“O motivo pelo qual o Bitcoin é interessante é porque não é controlado, porque não pode ser censurado, porque é aberto. Se você tirar tudo isso, o que lhe resta — este blockchain — é um ambiente estéril, um brinquedo corporativo que foi higienizado”

Andreas Antonopoulos, empresário grego, autor de best-sellers sobre criptomoedas e um dos maiores especialistas do mundo no assunto

Proposta pelo fim da profissão de frentista pode gerar mais manifestações

A proposta do Cade de acabar com a profissão de frentista no Brasil, como forma de reduzir os custos dos postos e o preço dos combustíveis, poderá gerar uma nova onda de protestos no país. Um executivo da Federação dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo (Fepospetro) afirmou que a categoria irá se mobilizar se a ideia seguir adiante. “Em plena crise de emprego, isso seria uma facada nas costas dos frentistas”, diz ele.

103

bilionários moram em Nova York, mais do que em Hong Kong (93) e Vale do Silício (74). O ranking, elaborado pela Wealth-X, mostra os lugares do mundo que concentram o maior número de pessoas com pelo menos US\$ 1 bilhão. Segundo o estudo, existem 2.754 bilionários no planeta

Rapidinhas

» Um estudo desenvolvido pela consultoria GFK mostra que o segmento de viagens corporativas cresceu cerca de 10% no ano passado. O levantamento, ainda em fase de conclusão e realizado em parceria com o consultor Emboaba Moreira, atribui o resultado positivo à retomada gradual da economia.

» A rede hoteleira Tryp, bandeira de baixo custo do grupo americano Wyndham, tentará seduzir mais turistas brasileiros para suas unidades na Europa, já que a cotação do dólar e do euro não inspira ninguém a viajar. A partir desta semana, quem optar por uma reserva em algum destino do Velho Continente ganhará um segundo destino. Numa primeira etapa, o foco será Lisboa e Madri.

» Primeira mulher a comandar a Solvay (controladora da Rhodia na América Latina) no Brasil, Daniela Manique assume a partir de 1º de julho com uma

responsabilidade de peso.

A América Latina garante atualmente 10% do faturamento global da Solvay – e o percentual é crescente.

» A startup brasileira AutoAvaliar, maior plataforma de compra e venda de veículos usados do país, acaba de ser eleita, pela segunda vez consecutiva, como a melhor solução tecnológica para o mercado europeu de automóveis usados. A empresa ganhou o prêmio “Best Ideas”, concedido após uma votação com cerca de mil pessoas.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Paula Pacheco

Título: Baque no agronegócio

São Paulo — Apesar de ainda ser impossível uma conta final sobre os prejuízos causados pela paralisação dos caminhoneiros, o agronegócio é uma das pontas mais frágeis à ação que há 10 dias interrompe a distribuição de matérias-primas e produtos acabados no país.

Levantamento feito pela Agroconsult mapeou o grau de gravidade dos principais produtos da pauta brasileira do agronegócio. As atividades que mais vão sentir os impactos da greve são aquelas ligadas à produção de aves, suínos, boi e leite, além da cana-de-açúcar. Elas foram classificadas pela consultoria como graves.

A primeira safra do milho deverá ser a menos impactada pela greve. Já a segunda safra do milho, a soja, o algodão e a produção de fertilizantes deverão sofrer impacto moderado. Em uma situação um pouco menos delicada, classificadas como elevadas, estão as atividades do trigo, café e laranja.

Segundo o relatório, o principal efeito da ação dos caminhoneiros na soja é a impossibilidade de entregar a produção nos portos. Como a colheita foi concluída no início de maio, a falta de diesel não impactou na safra. As exportações foram garantidas temporariamente graças à carga que já estava estocada nos portos. Mas a situação pode piorar. Isso porque, segundo a Agroconsult, cerca de 400 mil toneladas terão dificuldades de ser levadas aos navios a cada dia que a greve se prorrogar. Antes da greve, a projeção era de que os embarques em junho e julho ficassem muito próximos do recorde para o período. “Se parte das exportações tiver de ser postergada, aumentará a competição com o milho nos canais logísticos de agosto em diante”, aponta o levantamento.

No caso da primeira safra do milho, como 95% da colheita foi feita e está armazenada, o impacto mais significativo pode ser sentido na Bahia e no Maranhão, onde cerca de 50% da área ainda não foi colhida. Já o plantio da safra 2018/19 no Sul do Brasil começa apenas em agosto, o que reduz bastante o risco de impacto da greve dos últimos dias. Para o milho da segunda safra, ou safrinha, no entanto, se a paralisação durar mais tempo e comprometer tanto a colheita quanto o escoamento, o impacto pode ser mais relevante. Por outro lado, deve haver uma queda na demanda doméstica do grão por conta da morte de aves e suínos, vítimas da falta de alimento.

O algodão deverá começar a ser colhido em junho em Mato Grosso e na Bahia. Caso o abastecimento de diesel continue comprometido, esse início poderá sofrer problemas. Protelar a colheita não chega a ser um problema em termos agrônômicos, mas pode atrapalhar a vida do produtor que tem de cumprir contratos com as trading e as indústrias.

A cana-de-açúcar pode sentir fortemente os efeitos da greve. Isso porque o Centro-Sul está no começo da colheita. Até agora, as usinas moeram de 10% a 15% da cana esperada para a safra. Metade do setor parou as atividades por conta da falta de diesel. Além disso, há problemas para escoar o etanol. Sem poder vender para o mercado interno ou exportar, as usinas poderão ter problemas de caixa. Existe ainda o risco de medidas anunciadas pelo governo para o diesel, com o controle de preços e a redução de tributos, atingir também a gasolina nas refinarias, o que ameaçaria a competitividade do etanol.

O trigo também pode sofrer alto impacto com os protestos. As lavouras estão em fase de plantio. Sem diesel, a área plantada pode ser reduzida. Da mesma forma, o café está sob risco elevado, que pode chegar ao nível grave. A colheita deve começar em breve em Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Espírito Santo. Os cafezais estão carregados, e a colheita é feita quase toda de forma manual. Mas sem diesel, o transporte tanto da mão de obra quanto da produção fica comprometido.

Problema semelhante enfrenta a laranja, tanto no transporte mão-de-obra até os pomares quanto para levar a produção até as indústrias. As exportações de suco de laranja já sofrem queda.

Para a Agroconsult, toda a cadeia de proteína animal deve enfrentar dificuldades. O número de animais sacrificados é grande, o que levou à paralisação de 167 unidades de abate e de processamento de carnes. Um dado alarmante é que a recuperação do ciclo de produção pode levar até seis meses para os suínos e quase dois meses para as aves.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Opinião**Autor:****Título:** O caos não interessa o país

Visão do Correio

Há quem aposte no quanto pior, melhor. Por má-fé, sonho ou desconexão com a realidade, investe, por palavras ou obras, no cenário do caos. Considera desejável o contexto que afasta o país cada vez mais dos trilhos do desenvolvimento. Postos sem combustíveis, mercados sem produtos, farmácias sem remédios, escolas sem estudantes, hospitais sem insumos, população sem transporte formam quadro que contraria os desejos da nação.

O conjunto que se descortina com a greve dos caminhoneiros longe está de corresponder aos anseios dos cidadãos. Ele desvirtua a pauta nacional, cujo foco não pode ser outro senão a criação de postos de trabalho. Nada menos de 28 milhões de brasileiros se encontram numa destas categorias: ou amargam o desemprego, ou se submetem à sub ocupação. Num caso e noutro, estão privados das conquistas da civilização.

A continuidade do movimento paredista tem o dom de engordar as estatísticas dos desamparados. É hora de dar vez ao bom senso. O governo atendeu às reivindicações dos grevistas. Foi decisão difícil, que exigirá sacrifício de toda a sociedade. Aos contribuintes caberá pagar a conta, já salgada com a extorsiva carga tributária. Mas, esgotadas as possibilidades de manobra, foi a alternativa. Ganhou a classe dos caminhoneiros, ganharam os empresários do setor.

Trata-se do preço do retorno à normalidade. A ninguém interessa outra Venezuela, decorrente do empobrecimento gradativo, da naturalização das perdas e do retrocesso progressivo das instituições. O momento é grave. Pede a participação de todos os segmentos políticos, econômicos e sociais. Não é hora de cobrar preços abusivos. Nem de estocar alimentos. Nem de espalhar terrorismo pelas mídias sociais.

Não é hora de o Congresso manter-se teimosamente omissos, surdos às urgências por que clama o país. Boa parcela da crise de hoje se deve à indiferença de ontem. Até as pedras reconhecem que a reforma da Previdência era medida inadiável para sustentar a tímida recuperação da economia nacional. Foi um tal de vai e vem que o projeto acabou adiado para, talvez, 2019.

Outra iniciativa, a desoneração da folha de pagamentos, parecia morta em

razão do desinteresse de levá-la adiante. Foi ressuscitada pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia, mas com um jabuti que descaracteriza a proposta inicial. Agora, a reforma Tributária bate à porta. O momento é oportuno. Com a paralisação dos caminhheiros, ficou patente a disfunção da cobrança de impostos no país. Espera-se que deputados e senadores caiam na real e se conscientizem de que não é hora de procrastinação. A hora é agora.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: Rodrigo Craveiro

Título: A culpa é nossa

ARTIGO

Na última semana, o Brasil viveu dias de sombra. Postos de gasolina lotados, alguns deles se transformaram em arenas de luta. De galões vazios nas mãos, muitos perderam a paciência e a civilidade. Mercados e feiras de prateleiras vazias, com os poucos produtos vendidos a preços com inflação astronômica. Pacientes em UTIs dependendo de um estoque de oxigênio no fim, uma quase sentença de morte. Vivemos a nossa própria Venezuela, ao enfrentarmos o desabastecimento e as penúrias aos quais nossos vizinhos foram condenados. No Planalto, um governo perdido em sua falta de legitimidade adotou posições controversas. No ímpeto de demonstrar autoridade, o presidente Michel Temer convocou as Forças Armadas para atuar contra os trabalhadores. Locaute ou não, as reivindicações dos caminhoneiros são justas. Ao perceber que a ameaça de violência não se sobreporia ao diálogo e somente aumentaria a sua impopularidade unânime, um acuado Temer anunciou medidas pactuadas nas demandas dos grevistas.

Se o Brasil enfrenta tempos de trevas, a culpa é toda nossa. Somos analfabetos eleitorais. Escolhemos seres que se dizem políticos, mas não passam de aproveitadores aferrados ao poder. Nossos engravatados gastaram tempo demais pensando nos próprios bolsos e se esqueceram de diversificar a infraestrutura de transportes. Um país de dimensões continentais como o Brasil jamais poderia ser dependente da malha rodoviária. No interior, candidatos se aproveitam do sofrimento da população e impõem o voto de cabresto. O Congresso Nacional se tornou um curral de vaidades, onde o bem-estar da população vale menos do que as negociatas e os interesses pessoais. Até a Petrobras, estatal que já foi motivo de orgulho mundial, acabou surrupiada e dilapidada pelos poderosos. O povo, hoje, é quem paga o preço, com os reajustes quase semanais no preço dos combustíveis. E a autossuficiência no petróleo, como fica? O que fizeram do Pré-Sal?

A greve dos caminhoneiros traz lições para nós. Um movimento articulado é capaz de exercer tamanha pressão no governo e provocar mudanças, sem a necessidade de um levante popular ou de derramamento de sangue. Se direcionássemos tempo e energia para exigir a moralização do poder e ampla reforma política, talvez conseguíssemos resultados históricos. A começar por um sistema que impeça a corruptos se perpetuarem no governo, não permitindo que a política seja sequestrada pelo coronelismo. Os políticos precisam entender que somos os patrões. Fomos nós que delegamos a eles os direitos de usufruírem das benesses do cargo, na ânsia de que atendessem às nossas expectativas. Assim como os “contratamos”, temos a prerrogativa de afastá-los do cargo definitivamente. O poder emana do povo. Talvez alguns dos nossos representantes ainda não se tenham dado conta desse fato. Estamos a pouco mais de quatro meses das eleições. Uma oportunidade para sonhar com o Brasil que desejamos, uma nação nos rumos de se tornar uma potência mundial.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: Desabafo

Que tiro foi esse disparado pelos caminhoneiros contra a inércia do governo Temer? Surtiu efeito. Eleitores já pensam em elegê-los para comandar o país.
Josuelina Carneiro — Asa Sul

O caminhoneiro, sem caminho, abre o próprio caminho, sem caminhar, ao decidir parar.

Luiz Valério Rodrigues Dias — Sudoeste

Entristece-me a política brasileira. Alegria-me a revolta.

Eduardo Pereira — Jardim Botânico

O mundo gira e a lusitana não roda.

Francisco Diniz — Asa Norte

Filas para abastecer, prateleiras vazias nos mercados, falta de verde nas feiras é cenário que lembra a Venezuela. Que tal se mudar pra lá?

Tereza Silva — Lago Sul

Puxa! Com tanta gente passando fome, dói ver o leite jogado fora e frangos morrendo por falta de ração.

Lair Souza — Brazilândia

>> Erramos

» “Em sete dias de greve dos caminhoneiros, ações da estatal desidratam”, escrevemos na pág. 11. Cadê o pronome? A gente desidrata alguma coisa. A coisa se desidrata: A greve desidrata as ações da estatal. As ações da estatal se desidratam. Melhor: Em sete dias de greve dos caminhoneiros, ações da estatal se desidratam. (*Dad Squarisi*)

>> Sr. Redator

Brasil e Venezuela

O Brasil está igual à Venezuela. Vive uma crise econômica e uma crise de poder. Só que lá temos um governo ditador de esquerda e aqui falta moral e pulso a um governo de direita. Quem acaba mandando é o Judiciário.

» *Washington Luiz Souza Costa,*
Samambaia

A vez dos trens

Uma nota pequena mas valiosa da coluna Mercado S/A de 29 de maio (“A vez do transporte ferroviário”) mostra a necessidade de a sociedade se mobilizar para que não fiquemos novamente reféns das empresas de transporte rodoviário (foram elas) que infelizmente é o modal predominante na ineficiente logística brasileira de locomoção de cargas. É bom que fiquemos atentos, pois os empresários inescrupulosos “aprenderam o caminho” para chantagear o governo (não só o que aqui está) e, com isso, obter benesses e lucros maiores. Temos de exigir que os candidatos a presidente se comprometam com implementação imediata de uma malha ferroviária moderna que abranja todo o território nacional, em um primeiro momento para cargas e depois para passageiros, como se vê nos países desenvolvidos, e até nem tanto, do mundo.

» *José Salles Neto*
Lago Norte

Atraso

O ano de 1968, que impactou o mundo, chegou ao Brasil 50 depois. Oxalá esse movimento dos caminhoneiros produza efeitos parecidos com o movimento dos estudantes parisienses de meio século atrás. O que ficou patente até agora é a nossa total dependência do transporte rodoviário para todos os fins, num país que tem todas as condições para construir extensas ferrovias. Façamos votos de que nossas autoridades tirem algum aprendizado desse protesto que causou

tantos estragos à nossa economia.

» *Paulo Molina Prates,*

Asa Norte

Caesb

Carta publicada na segunda-feira nessa coluna merece resposta esclarecedora. Em primeiro lugar, o fim do racionamento não é promessa. É decisão já tomada e começa a partir de 15 de junho. A data foi escolhida pelos técnicos em função de cálculos que levam em consideração não apenas o nível do reservatório, mas também o aumento de produção de água nova no sistema, o consumo da população e as melhorias realizadas pela Caesb e pelo Governo de Brasília. Os hidrômetros novos têm um grau maior de precisão na medição e, portanto, são mais justos. Os hidrômetros, com o passar do tempo, vão perdendo a capacidade de medição, por isso devem e são autorizados pela legislação a serem substituídos. Além disso, o laboratório de aferição de hidrômetros da Caesb é considerado de excelência pelo Inmetro. Diferentemente do que diz o leitor, os investimentos foram realizados em grande quantidade neste governo, ao contrário do que ocorreu em gestões passadas. E a imprensa divulgou isso amplamente.

» *José Carlos Camapum Barroso,*

Assessor de Comunicação da Caesb

E a gasolina?

Chegamos ao 9º dia da greve dos caminhoneiros. Eu acho que o movimento vai aumentar porque, embora o governo esteja negociando muito, não está resolvendo o problema. Os caminhoneiros conseguiram a redução do preço do diesel. E nós? A população quer que o governo baixe o preço da gasolina. Sem cortar o mal pela raiz, vamos ficar cada vez mais prejudicados. A situação está longe de ser normalizada.

» *Welton Barboza Pires,*

Samambaia-Sul

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: Amando Castelar

Título: Lições da crise dos caminhões

No início dos anos 1990, visitei o equivalente chileno do nosso Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Naquela época, o Chile tinha uma tarifa externa uniforme, de 7%. Me intrigou como eles lidavam com a demanda de maior proteção pelos grupos de produtores nacionais e a resposta não poderia ser mais direta: “Simples, eu explico que a tarifa é a mesma para todos os

produtos e que por isso não é possível abrir exceções”.

Nada mais diferente disso que o Brasil. Por aqui, cada produto tem uma tarifa de importação diferente, além de regras diferenciadas de proteção não tarifárias, conteúdo local, alíquotas variadas de tributos, subsídios creditícios etc. Não por outra razão, nosso código tributário é tão complexo. E as regras variam no tempo, dependendo do tamanho da pressão que cada grupo faz sobre o governo e o Congresso.

Assim, a demanda dos transportadores rodoviários de carga por regras favoráveis ao setor não é novidade, mas a regra no meio empresarial brasileiro. O que há de diferente é o tamanho da pressão e quão aberta ela tem sido. Em geral, outros segmentos empresariais ameaçam demitir ou deixar o país caso as autoridades recusem os favores que demandam.

Também não surpreende que o governo tenha repetido, nesse caso, os mesmos erros que em geral incorre ao dar concessões aos grupos que o pressionam. Chamo a atenção para três deles.

O primeiro é errar o diagnóstico e, portanto, a terapêutica. A alta do diesel, por conta do aumento simultâneo do preço do petróleo e da taxa de câmbio, certamente pressionou os custos e dificultou a vida dos transportadores rodoviários. Porém, a raiz do problema é a demanda por seus serviços estar muito abaixo da sua capacidade de oferta devido à recessão de 2014-16. Os transportadores gostariam de transportar mais carga e a um frete mais alto. Mas, com a economia operando bem abaixo do seu potencial, isso não é possível. É o mesmo problema dos 27,7 milhões de trabalhadores brasileiros que estão desocupados ou subocupados.

Baixar o preço do diesel vai resolver o problema dos transportadores? Não acredito. Com a demanda reprimida e a multiplicidade de transportadores, a tendência é que a competição derrube o frete até refletir o desconto. Os caminhoneiros autônomos, em especial, terão dificuldade de resistir a esse processo, haja ou não piso legal para o frete.

O segundo problema é a ineficiência da política adotada. O governo não baixou o preço do diesel só para os caminhoneiros, mas para todo mundo, aí incluídas as empresas de transporte, as empresas industriais com frota própria, as máquinas agrícolas, o transporte de passageiros, lanchas de corrida, carros de luxo etc. Ou seja, vai gastar muito mais do que o necessário para fazer a política que quer fazer.

O terceiro é desconsiderar outras consequências das políticas adotadas. A queda do preço do diesel vai aumentar a poluição. O desenrolar da crise vai

estimular outros grupos a também reivindicar benefícios, tumultuando adicionalmente a economia. A interferência na Petrobras elevou o risco de empreender no Brasil, desvalorizando empresas e dificultando a gestão da política econômica. Outros impostos terão de ser elevados, para compensar as isenções do diesel, reduzindo a eficiência da economia. No todo, teremos uma economia crescendo menos do que se esperava há um par de semanas. E, ironicamente, gerando uma recuperação ainda mais lenta da demanda por frete rodoviário.

Os mesmos erros se repetem em outras políticas de apoio a setores empresariais. Elas são justificadas por as empresas não serem competitivas, por motivos próprios ou ligados ao ambiente de negócios, mas as políticas não focam em elevar a produtividade, mas em permitir que as empresas sobrevivam sem serem produtivas. Além disso, custam muito mais do que seria necessário, por falta de focalização. Por fim, geram inúmeras distorções em outros setores, como elevar o custo de insumos básicos e bens de investimento, que comprometem ainda mais a produtividade da economia.

Basta ver que no Brasil o governo gasta 4,5% do PIB com políticas de apoio às empresas, sem nenhum impacto sobre a produtividade. Isso ajuda a explicar por que o brasileiro paga tanto tributo, mas recebe serviços públicos ruins: pois o dinheiro é gasto mal, sendo utilizado em políticas erradas e sem foco. Infelizmente, a crise dos caminhões mostra que ainda não aprendemos as lições que contam.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Cidades

Autor: Augusto Fernandes/Sarah Peres/Luiz Calgno

Título: Acaba o gás em condomínios e casas

A greve dos caminhoneiros perdeu força, os bloqueios nas estradas diminuíram, mas os danos são muitos, graves e estão longe de serem resolvidos. As filas e os preços altos continuam nos postos do Distrito Federal. Ainda escasso, o gás de cozinha é o mais disputado e, conseqüentemente, o mais caro dos combustíveis. Prédios residenciais adotaram medidas de racionamento.

Até o fim da tarde de ontem, seis condomínios estavam sem gás no Distrito Federal, de acordo com o Sindicato dos Condomínios Residenciais e Comerciais (SindCondomínio-DF). Um deles era o Edifício Reserva, em Taguatinga, com 1.396 apartamentos sem gás na cozinha desde sexta-feira. Segundo o síndico, Bruno Silveira Costa, 32, a empresa responsável pelo abastecimento, a Ultragás, não fez a entrega marcada para 15 de maio, antes do início da greve dos caminhoneiros. “Eles alegaram que tiveram um problema e, depois, com todo o

caos, informaram que não podiam realizar porque o material está preso nas rodovias. Erraram e nós estamos sofrendo as consequências”, reclamou.

Desde então, os moradores estão comendo em restaurantes ou usando panelas elétricas e microondas. “Isso faz com que tenhamos gastos altos e acarreta em uma indignação generalizada”, comentou Bruno. Por meio da central de atendimento, a empresa Ultragás informou que o protocolo de reabastecimento do condomínio foi aberto e repassado para a central de logística, que avaliará a situação da distribuição do produto na região para fornecer o serviço.

O presidente do SindCondomínio, José Geraldo Pimentel, se queixa de uma suposta falta de responsabilidade das empresas fornecedoras de gás. “O problema começou com a falta de compromisso das empresas, que não forneceram o abastecimento antes da greve”, afirmou. Pimentel faz um alerta: “A capacidade dos demais condomínios, em média, está em 40% que deve durar até sábado. Caso não ocorra um novo reabastecimento, poderemos entrar em colapso.”

Fila nas revendas

Filas se formam em frente aos pontos de revenda de gás de cozinha, à espera de um botijão. Ontem e na segunda-feira, alguns estabelecimentos receberam o produto, mas ele acabou rapidamente. Para evitar brigas, Áurea Alves, administradora de uma revenda no Pistão Sul, distribuiu senhas para os consumidores. “Tivemos de limitar a venda de um botijão por pessoa, porque o povo queria levar a mais para poder estocar, o que não seria justo com quem estava na fila”, contou.

O aposentado José Nilton Costa, 64 anos, saiu cedo de casa, no Areal, para comprar o produto na loja de Áurea, por R\$ 80. “Estou há quatro dias sem gás em casa, por isso, tenho que comprar comida no Restaurante Comunitário de Samambaia. Assim não gasto tanto, porque não tenho dinheiro para ficar comprando comida em qualquer lugar. Está tudo muito difícil”, lamentou. Ele ficou três horas na fila.

O presidente do Sindicato das Empresas Transportadoras e Revendedoras de Gás LP do DF (Sindvargas), Sérgio Costa, culpa os bloqueios nas estradas pela escassez. “Apesar do comboio fornecido pela Polícia Rodoviária Federal e pelo Exército, os motoristas ainda temem pela integridade física deles e do produto, que é um material perigoso”, afirmou.

O governador do Distrito Federal, Rodrigo Rollemberg (PSB), disse, ontem, que o Instituto de Defesa do Consumidor (Procon-DF) fez uma blitz em pontos de vendas de botijões e autuou quatro estabelecimentos por causa de preços abusivos. De acordo com o Sindvargas, os valores médios de compra são de R\$ 65 a R\$ 95 para o botijão e, no caso de um vasilhame novo com o gás, de R\$ 200 a R\$ 220.

Falta soro

A prioridade zero do gabinete de crise do Governo do Distrito Federal ontem era o estoque de soro fisiológico nas unidades públicas de saúde. De acordo com o secretário de Saúde, Humberto Fonseca, a capital consome, com internações e cirurgias diversas, 2,5 mil frascos de 500ml do medicamento por dia. Ontem, unidades com uma quantidade maior repassaram parte do insumo aos que haviam consumido tudo. A secretaria não informou os hospitais desabastecidos.

Homens do Exército buscaram o estoque de soro em uma fábrica em São Paulo (SP), transportado para Brasília por meio de um avião Hércules da Força Aérea Brasileira. “Deveria ter havido uma entrega esta manhã (ontem), mas a empresa informou que não conseguiu sair de São Paulo por dificuldades de transporte e de contratação de seguro da carga. Estamos abastecidos de todos os produtos necessários, mas a preocupação é que, na continuação da crise, ocorram novos desabastecimentos. Ainda temos uma pequena dificuldade com óleo de caldeira. Temos oxigênio até o fim de semana, mas esperamos conseguir mais para internações e centros cirúrgicos”, explicou Humberto Fonseca.

No primeiro dia após a Secretaria de Saúde (SES/DF) restabelecer o atendimento nas farmácias de alto custo, quem foi atrás de medicamento precisou de paciência para conseguir os remédios. E muita gente voltou para casa sem. Na 102 Sul, faltavam 42 dos 216 medicamentos entregues pela unidade. No local, os usuários começaram a ser atendidos às 8h.

A empregada doméstica Maria da Paixão Marques, 53 anos, chegou às 8h30. Ela saiu de casa, em Planaltina de Goiás, às 5h. Com artrose, a cada dois meses ela precisa buscar medicamentos na farmácia. “Um dos remédios que preciso é intravenoso e, se eu fosse comprar em uma farmácia, gastaria ao menos R\$ 3 mil”, disse. Maria conseguiu os insumos após esperar mais de duas horas. “Depois da greve dos caminhoneiros, fiquei preocupada. Pensei que chegaria aqui e não encontraria os remédios. Para quem depende do serviço público, é muito triste essa situação”, desabafou.

A também doméstica Edinalda da Silva, 54, não teve a mesma sorte. Ela saiu do Guará I às 7h e, após esperar quase 30 minutos na fila da senha, recebeu a informação de que sua medicação estava sem estoque. “Disseram que não tem previsão de quando vai chegar. Não sei o que vou fazer, porque não tenho condições de comprar o remédio”, lamentou. Edinalda tem asma e disse que sem o medicamento é difícil controlar crises.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Beth Koike, Marli Olmos e Stella Fontes | De São Paulo

Título: Empresas criam comitês para enfrentar problemas

A dificuldade de entender o que aconteceu com o protesto dos caminhoneiros e a necessidade de buscar alternativas levou grandes empresas a criar comitês de crise. Por meio deles, buscam pistas para descobrir onde foi parar sua carga, quais os pontos de concentração de piquetes e até discutem sobre possibilidades de disputas políticas terem dado sobrevida a um movimento que parecia ter terminado.

Fabricantes de papel e celulose representam um dos setores com comitês de crise mais organizados. "As pessoas não se deram conta ainda da dimensão do que está ocorrendo; o sistema como um todo parou", diz Walter Schalka, presidente da Suzano Papel e Celulose, que montou um grupo para tentar dimensionar o tamanho do estrago provocado pela greve.

Schalka prevê que os estoques serão gradualmente repostos, mas não há transporte suficiente para atender à demanda num primeiro momento. "Minha estimativa é que perdemos um ponto percentual de PIB", destaca o executivo. A francesa Sanofi, que até aqui não paralisou as atividades, informou também ter montado sua equipe de crise.

Na área de saúde, a greve fez surgir um movimento solidário entre hospitais. Representantes das 106 empresas ligadas à Associação Nacional dos Hospitais privados (Anahp) montaram um grupo no WhatsApp para troca de materiais e equipamentos. A entidade também criou seu comitê de crise para buscar soluções conjuntas.

"Com planos de contingência para transporte de funcionários e médicos temos como trabalhar até sexta-feira", diz Sidney Klajner, presidente do Hospital Albert Einstein, que mantém um grupo de crise desde a semana passada.

"Além da falta de combustível, há o problema dos bloqueios nas estradas", afirma Claudia Cohn, presidente do conselho administrativo da Associação Brasileira de Medicina Diagnóstica (Abramed), entidade que reúne 20 redes de medicina diagnóstica.

Há comitês de crise também na indústria automobilística, segundo fontes. Nesse setor, praticamente todas as áreas tentam mapear um fluxo de produção que, em vez de estar em suas linhas de montagem dispersa-se pelas estradas do país. Departamentos de compras e de logística estão de prontidão para detectar quaisquer sinais de movimentação de carga das peças e insumos. Mas o quadro, ontem, era o mesmo em todo o setor: não havia informações sobre a intenção de os caminhoneiros que abastecem as linhas de montagem retomar o trabalho.

"Acho que o fim da greve foi 'fake' news", disse uma fonte do setor. Os chamados cegonheiros (motoristas que transportam veículos) também estão parados. "Acho que só vamos conseguir voltar a trabalhar na segunda-feira", disse outra fonte.

Nos comitês discute-se sobre tudo, inclusive eventuais envolvimento de questões políticas na paralisação. Em uma dessas conversas numa grande montadora, ontem, alguns cogitaram que a falta de reforço policial para garantir a circulação dos veículos estaria concentrada, sobretudo, em Estados governados por adversários do presidente Michel Temer.

A Volvo, fabricante de caminhões e ônibus, informou que monitora ativamente a situação. "No entanto, até o momento não é possível fazer previsão para o reinício das atividades", destacou a empresa por meio de nota. Segundo a montadora, com a interrupção dos fluxos logísticos, há prejuízo também na exportação de componentes para outras fábricas da companhia no exterior.

Mas, em geral, as montadoras têm dado informações sucintas ou vagas sobre os efeitos do movimento que ontem entrou no nono dia. Para evitar exposição isolada de suas marcas num contexto de problema coletivo essas multinacionais não tem divulgado balanços de prejuízos.

Para funcionar plenamente, a produção de veículos depende da retomada do "just in time", sistema de produção por meio do qual a entrega de componentes é feita quase que simultaneamente à produção dos veículos. Alguns dias serão necessários, afirmam técnicos da indústria, para que esse sistema volte a funcionar plenamente.

Com várias fábricas no país, a Bosch informou que nesta semana algumas linhas funcionaram e outras ficaram paradas. Mas a maioria das autopeças está parada, segundo o Sindipeças, entidade que representa o setor.

Além dos prejuízos, a greve dos caminhoneiros mudou a rotina de empresas e seus profissionais. No desespero, vale até ir pessoalmente buscar o material que não chegou. O superintendente do Hospital Santa Cruz, em São Paulo, Leonel Fernandes, tem ido retirar medicamentos. Ontem, ele estava num depósito de material cirúrgico para oftalmologia quando conversou com o **Valor**. "Temos que enfrentar a crise e se for necessário buscar o que precisamos faremos isso".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Renato Rostás, Stella Fontes e Chiara Quintão | De São Paulo

Título: Sem insumos, siderúrgicas cortam atividade em altos-fornos

A greve de caminhoneiros impediu o abastecimento de insumos da siderurgia e já causa o abafamento de pelo menos 11 altos-fornos pelo país, informa o Instituto Aço Brasil. A parada também atingiu 10 aciarias e 15 laminações, segundo o presidente da entidade, Marco Polo de Mello Lopes.

Ao **Valor**, Lopes contou que o fornecimento especialmente de carvão vegetal, sucata e calcário ficou comprometido. Por isso, os fornos que funcionam com esse combustível foram os mais afetados. Além disso, o grande problema está concentrado em Minas Gerais, onde há maior foco de rodovias obstruídas.

Segundo uma fonte próxima à Usiminas, a falta de cal em Ipatinga (MG) é crítica. A empresa não comenta a greve. Outra fonte informou que a Vallourec Soluções Tubulares do Brasil teve de abafar um alto-forno em Jeceaba (MG).

O levantamento do Aço Brasil ainda não está concluído. Ou seja, o número de operações comprometidas pode ser ainda maior. "O número é extremamente representativo do setor no Brasil e mostra que o impacto da greve é enorme", disse Lopes. "Essa parada vem em um momento no qual, depois de se recuperarem no primeiro trimestre, as vendas de aço já deram uma arrefecida em abril, e ainda há o fechamento do mercado americano por Donald Trump."

A greve de caminhoneiros no país já gerou perdas de faturamento estimadas em pelo menos US\$ 1,2 bilhão ao segmento de produtos químicos de uso industrial, que fatura cerca de US\$ 4,8 bilhões por mês, segundo a Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim). Esse valor, calculado até ontem à noite, não leva em conta a elevação dos custos decorrentes de horas extras, que já é de 5% em algumas empresas.

Conforme a entidade, se o impacto for extrapolado para toda a indústria química, incluindo portanto os segmentos de uso final (tintas, cosméticos, farmacêuticos, fertilizantes, fibras sintéticas, sabões e detergentes), o prejuízo sobe a US\$ 2,5 bilhões em uma semana.

A Braskem reduziu a carga em suas unidades industriais em todo o país. "A empresa avalia diariamente a situação e tomará as medidas necessárias para garantir a segurança das unidades e da cadeia produtiva", disse a empresa, em nota.

Segundo a Abiquim, nas centrais petroquímicas, as matérias-primas que chegam por dutos não estão sofrendo impacto da greve e as unidades de primeira geração poderiam operar normalmente, em tese.

O escoamento da produção e a limitação física para estoques também afetam as operações. O segmento deverá perder algo em torno de 25% do faturamento líquido mensal de maio, calcula a Abiquim.

A Cecrisa - terceira maior fabricante de revestimentos cerâmicos do país - avalia que, se o seu abastecimento de insumos não for normalizado até o dia 31, será necessário interromper a totalidade de sua produção. A empresa já vem reduzindo sua produção.

Segundo o vice-presidente comercial, Paulo Benetton, o total de caminhões que circulam nas unidades da Cecrisa é de 170 - 60 levam matérias-primas à empresa, 90 saem com produtos acabados e 20 fazem o transporte interno. Ontem os caminhões não estavam circulando.

As construtoras começam a sentir redução do desabastecimento ocorrido nos últimos dias, em decorrência da greve dos caminhoneiros. Até ontem, boa parte das obras estavam suspensas pela falta, principalmente, de concreto, mas houve quem informasse também dificuldades para receber aço longo, areia e blocos.

A incorporadora Cury espera que o fornecimento das obras volte ao normal hoje no Rio. A Tecnisa continua suas duas obras paradas em São Paulo devido ao desabastecimento de insumos. A MRV Engenharia - maior incorporadora do país até ontem não havia sentido diferença do abastecimento das obras hoje em relação a segunda-feira.

A greve gerou perda de faturamento de R\$ 1,6 bilhão à indústria farmacêutica, estima o Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos no Estado de São Paulo (Sindusfarma). Houve interrupções em linhas de produção por falta de material de embalagem e de uniformes esterilizados e áreas de armazenagem ficaram lotadas, sem espaço para abrigar novos lotes de produção.

As empresas de papel e celulose acreditam que as atividades serão retomadas com a volta do transporte de insumos por caminhões.

Para o Conselho de Turismo da FecomercioSP, caso o abastecimento de combustível não volte ao normal até amanhã, feriado de Corpus Christi, o segmento de turismo da cidade de São Paulo pode perder até R\$ 104 milhões em faturamento. A perda envolve os setores de hotelaria; agências de turismo; excursões; planejamento e organização de feiras, festas e congressos; entre outras.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por De Brasília, São Paulo e Belo Horizonte

Título: Agronegócio dá sinais de retomada, mas o risco de faltar alimentos permanece

Apesar do desbloqueio de algumas estradas e da gradual retomada da distribuição de combustíveis, que permitiram um tímido reaquecimento das atividades em alguns segmentos, o agronegócio ainda sofre com a greve dos caminhoneiros, e o abastecimento de alimentos básicos segue comprometido. As áreas mais prejudicadas são as de carnes de frango e suína, lácteos e hortifrúti, mas todas as cadeias produtivas ontem calculavam perdas e informavam que a recuperação não se dará de uma hora para outra. E a mais nova ameaça, se a situação não se normalizar rapidamente, é faltar arroz e feijão no prato dos brasileiros.

Nos três segmentos nos quais a situação é mais crítica, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) estimou que os prejuízos alcançaram R\$ 6,6 bilhões até segunda-feira, o oitavo dia de greves. É difícil diferenciar prejuízo de vendas adiadas, mas o fato é que o cenário ontem permanecia crítico e o escoamento de produtos no mercado doméstico ou em direção aos portos caminhava a passos de tartaruga.

Conforme empacotadoras de arroz e feijão, não havia mais matéria-prima à disposição para beneficiamento e a oferta interna já estava limitada aos estoques do varejo. Mesmo que a paralisação dos caminhoneiros acabe de vez nesta quarta-feira, são necessários ao menos 12 dias para tratar e beneficiar os grãos, como lembrou Lázaro Moreto, CEO da Broto Legal.

Segundo ele, no nono dia de greve cerca de 300 carretas com arroz e feijão entregues por produtores ficaram paradas nas estradas do país e não conseguiram chegar às unidades de produção da empresa. Outros 50 caminhões com 6 mil toneladas de arroz e 1,5 mil toneladas de feijão já ensacados saíram na segunda-feira passada (dia 21) e não chegaram aos centros de distribuição e aos varejistas. As vendas da companhia caíram quase 50% neste mês.

Também houve mais notícias de falta de carne bovina em açougues e supermercados do país. Na área, os abates diminuíram consideravelmente nos últimos dias, e a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo) calculou que o segmento deixou de movimentar R\$ 4,5 bilhões desde a semana passada, incluindo vendas no país e exportações.

A despeito dos problemas, a situação dos frigoríficos de carne bovina é menos grave que a das indústrias de carnes de frango e suína. O boi pode esperar mais tempo no pasto. Aves e suínos, porém, dependem da ração. Além disso, as atividades dos frigoríficos de carne bovina não foram paralisadas totalmente, disse uma fonte, já que o transporte de cargas foi mantido em algumas regiões desde o início das manifestações, embora em ritmo mais lento.

De acordo com a Associação Brasileira dos Produtores de Pintos de Corte (Apinco), por causa da crise a oferta doméstica de carne de frango ficará comprometida em julho. A entidade informou que cerca de 25 milhões de ovos são incubados por mês para que sejam produzidos 1 milhão de toneladas de carne de frango. A interrupção do fluxo nas rodovias, porém, impediu a chegada da maior parte dos ovos férteis.

"A oferta de carne de frango cairá drasticamente", alertou a Apinco. Na avaliação do vice-presidente de mercados da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Ricardo Santin, o preço da carne de frango poderá aumentar de 30% a 45% no país devido à redução da oferta. Mais de 70 milhões de aves já morreram.

Nessa frente, porém, também houve um alento: a catarinense Aurora, primeira agroindústria de carnes a paralisar totalmente seus frigoríficos por causa da greve, informou que retomará gradualmente suas operações - a central de cooperativas é o terceiro maior "player" de carnes de frango e suína do país.

Embora algumas estradas tenham sido desbloqueadas em Estados produtores de leite, as dificuldades dos laticínios para captar a matéria-prima persistiam, segundo Laércio Barbosa, presidente da Associação Brasileira da Indústria de Lácteos Longa Vida (ABLV). Ele estimou que deverá demorar de 30 a 60 dias para que a cadeia produtiva de lácteos volte ao normal. Além da falta de insumos para a indústria, a própria oferta de leite será afetada, uma vez que a produção de leite "tende a cair um pouco", segundo Valter Galan, analista da MilkPoint. Isso porque os produtores tiveram que reduzir a alimentação das vacas.

Maior na captação de leite no Brasil, a Nestlé informou que retomou a coleta de matéria-prima em algumas regiões, entre elas as de Minas Gerais. Apesar disso, afirmou, por meio de nota, que "ainda enfrenta dificuldades" na operação. A empresa teve de paralisar algumas fábricas no país por causa da greve dos caminhoneiros.

Nas grandes centrais de abastecimento de hortifrútis do país, o cenário permanecia difícil. O entreposto da estatal Ceagesp em São Paulo, o maior do país, voltou a registrar apenas 10% de seu movimento normal e diversos itens continuavam em falta, como alface, mamão, melão e batata. Os preços em geral continuaram subindo.

João Dornellas, presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação (Abia), disse que a estimativa é de que serão necessárias pelo menos três semanas para normalizar toda a cadeia de abastecimento de alimentos no país.

Segundo a Aprosoja Brasil, entidade que representa produtores do grão, 400 mil toneladas por dia não estavam sendo exportadas até ontem por causa da greve. Em Mato Grosso, caminhoneiros ainda bloqueiam o escoamento em 21 municípios, segundo tradings. Conforme essas empresas, na tarde de ontem nenhuma carreta conseguia sair do Centro-Oeste para os terminais fluviais de transbordo de Miritituba, no Pará, com destino ao exterior.

Apesar do desbloqueio de estradas na região da Cooxupé, no sul de Minas Gerais, a cooperativa também continuava sem conseguir transportar café aos portos para exportação ontem. Segundo Carlos Alberto Paulino, presidente da cooperativa, ainda havia temor por parte dos transportadores de não conseguir chegar até os portos. O dirigente estima que a Cooxupé deixou de embarcar ao exterior entre 100 mil e 150 mil sacas de café nesses dias de greve. Nesta época do ano (entressafra do café), a Cooxupé costuma embarcar cerca de 400 mil sacas mensais.

Para evitar multas por não conseguir realizar os embarques, a Cooxupé comunicou os importadores que o atraso foi provocado por motivo de força maior, possibilidade prevista em contratos de exportação. **(Cristiano Zaia, Fernanda Pressinott, Bettina Barros, Luiz Henrique Mendes, Fernando Lopes, Alda do Amaral Rocha, Alexandre Melo e Marcos de Moura e Souza)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Marcelo Ribeiro, Rafael Bitencourt e Leila Souza Lima | De Brasília e São Paulo

Título: Greve dá alguns sinais de arrefecimento, mas efeitos persistem

O movimento dos caminhoneiros entrou em seu décimo dia com sinais de arrefecimento, mas mesmo que isso prossiga, a normalização completa do abastecimento ainda demora a ocorrer. Os sinais de normalização no abastecimento e nas estradas ainda eram mistos ontem. Apesar de as lideranças sindicais recomendarem a desmobilização nas estradas, um grande número de caminhoneiros continuava paralisada, ontem, em diversos pontos do país, alguns nos acostamentos ou mesmo em casa.

Embora o governo tenha buscado passar mensagem de otimismo com o resultado do trabalho das forças federais de segurança para desbloquear rodovias interditadas pelos protestos e garantir o abastecimento de produtos essenciais, os números divulgados pelo Ministério da Defesa e pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) indicaram que a paralisação deve se estender por um período maior. O corregedor-geral da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Célio

Constantino, informou ontem que as forças federais fizeram 751 desinterdições nas rodovias, com protestos em mais de 20 Estados, além do Distrito Federal.

Apesar de demonstrarem convicção de que a situação se normalizará nos próximos dias, os membros do comitê anticrise insistiram na tese de que há a intenção dos caminhoneiros em desmobilizar e atribuíram as dificuldades para que isso ocorra à ação de infiltrados nas manifestações. Os pontos de concentração nas rodovias aumentaram de 594 para 616 nos últimos dois dias, sem envolver bloqueio de estradas.

"O relato de hoje é muito melhor do que o de ontem", disse o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, após reunião da manhã do comitê da crise. Ele admitiu, no entanto, que a mobilização que persiste "extravasa" o propósito original do movimento caminhoneiros, pautada na redução do diesel e outras reivindicações em prol da categoria. Segundo ele, as manifestações contam com a participação e o apoio de "populares" com interesse político difuso.

"As concentrações têm envolvido populares, pessoas que não são caminhoneiros. Temos manifestações, especialmente nos centros urbanos, em que predominam populares. Mas há manifestações de caminhoneiros ainda. Muitos querem voltar, mas são constrangidos a permanecer no movimento", reconheceu Padilha.

Líderes locais sustentavam que não havia bloqueios. "Grande parte dos caminhoneiros segue parada, mas não há obstruções. O porto está liberado para quem quiser passar", disse Cícero Rodrigues, diretor do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos da Baixada Santista e Vale do Ribeira.

Muitos caminhoneiros estão parados com medo de ameaças, informou o diretor do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí (Sinditac-Ijuí), Carlos Alberto Litti Dahmer. Segundo ele, a ausência de soluções definitivas mergulhou o país num ambiente de insegurança e descrédito. "Os trabalhadores estão mais protegidos parados, não falta nada a eles. Têm onde tomar banho, o que comer, onde dormir. Só falta estrada. O que pode acontecer se voltarem a rodar? Ninguém sabe. Há muitas pautas na rua agora", argumentou Litti.

Marun voltou a levantar a suspeita de infiltração nas mobilizações dos caminhoneiros. "Pode existir um movimento 'Volta Lula'. Pode existir um movimento 'Fora Temer'. Pode existir um movimento 'Intervenção Já'. Isso é democracia. O que não pode é que esses movimentos tranquem estradas e impeçam a retomada das atividades dos caminhoneiros. Quem está agindo fora da lei, tem que sofrer as consequências disso", disse.

Pela manhã, o presidente Michel Temer esteve ontem em evento organizado pelo governo, em São Paulo, onde não fez menção à crise. Citou avanços na economia que, segundo ele, crescerá "entre 2% e 2,5%" este ano e lembrou que o teto de gastos foi aprovado com poder do diálogo, mas que alguns "confundem diálogo com fraqueza".

Mais tarde, ele concedeu entrevista à TV Brasil para falar finalmente da crise. Para o presidente Michel Temer, não há espaço para novas concessões do governo para que os caminhoneiros desmobilizem e encerrem a greve da categoria iniciada na semana passada.

"Neste momento, fizemos o que foi possível. Esprememos todos os recursos governamentais para atender os caminhoneiros e não prejudicar a Petrobras ", destacou o presidente, lembrando que a estatal se recuperou ao longo desses dois anos após enfrentar uma "situação desastrosa". Após a entrevista, instalou-se no entanto uma polêmica sobre a fala do presidente em relação à política de preços da companhia e fontes do Planalto davam conta de que esta poderia ser alterada (*ver página A5*).

O chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, almirante Ademir Sobrinho, informou que as forças federais definiram três "corredores" de segurança em rodovias consideradas estratégicas para a garantia do abastecimento do país. Por esses trajetos passarão comboios de caminhões escoltados por tropas do Exército e da Polícia Rodoviária Federal, apoiadas pelas polícias estaduais. Os corredores rodoviários ligam as cidades: Betim (MG) a Brasília; Vilhena (GO) a Rio Branco (AC); e Caracaraí (RR) a Boa Vista (RR).

"Tivemos a informação de que encerrou a greve de caminhoneiros no Acre, mas chegamos a ter um confronto ontem por lá", disse o almirante em entrevista no Ministério da Defesa. Ele se referia a um dos quatro confrontos diretos com manifestantes, na região do corredor Vilhena-Rio Branco. No Maranhão, sete manifestantes foram presos em função de bloqueios e ações criminosas contra o comboio, mas, segundo o governo, não os detidos não eram caminhoneiros.

Segundo o chefe das Forças Armadas, vários corredores serão ativados, mas, para ele, a tendência é que os caminhões deixem de seguir o trajeto acompanhados por tropas das forças federais e passem a contar apenas com os "pontos de apoio" ao longo das rodovias que mobilizarão um número menor de oficiais nas operações de segurança. **(Colaboraram Estevão Taiar, Fernando Taquari e André Guilherme Vieira)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Stella Fontes | De São Paulo

Título: Celulose vê início gradual de melhora

A greve dos caminhoneiros começou a arrefecer e caminhões carregados com insumos necessários à produção de papel e celulose começaram a voltar a rodar pelas estradas, em direção às unidades fabris, de acordo com fontes do setor. Havia a expectativa de que, mantido o fluxo, fábricas cujas operações foram afetadas pela greve dos caminhoneiros pudessem começar a voltar à atividade normal ainda na noite de ontem. Espera-se que, em dois ou três dias, caso não haja nenhuma nova ocorrência, a paralisação esteja encerrada.

"Desde a manhã de hoje [ontem], a paralisação começou a arrefecer e alguns pontos de gargalo foram dissolvidos. Mas a situação ainda está muito longe de estar plena", disse um interlocutor.

Conforme relatos do setor, há insegurança no trânsito de cargas sem escolta em determinadas regiões. O receio é maior principalmente nos Estados em que não houve acordo com os caminhoneiros.

Apesar da percepção de que se caminha lentamente para a normalização, representantes da indústria de celulose e papel ressaltam que os estoques ao longo da cadeia foram zerados e levará tempo até que sejam recompostos.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Raymundo Costa | De Brasília****Título: Planalto evitou força por medo de criar mártires**

Não foi por falta de apelo, mas é uma decisão política do governo não prender nem arrebentar. Entre o diálogo e a saída autoritária, preferiu manter a tropa aquartelada, usada apenas para a escoltar caminhões tanques e aqueles que transportavam produtos essenciais. Gato escaldado tem medo de água fria. A história recente mostra que a repressão pode ter efeitos contrários ao desejado, e não passa pela cabeça do Planalto criar um mártir que possa levar o país a uma situação de comoção social.

O presidente Michel Temer parte do princípio que a greve hoje tem um pouco menos de apoio popular, mas que ele também não está bem na fotografia. Essa é uma discussão perdida para o governo, que aumenta os preços, provoca uma greve que atrapalha a vida dos cidadãos e no fim ainda manda prender quem

cruzou os braços. Já não há dúvida de que há infiltrados no movimento incitando os caminhoneiros a manter a paralisação com objetivos políticos. Mas quando os militares entram e começam a atirar, a primeira bala - de borracha ou não - atinge quem está na linha de frente, em geral um trabalhador. Ninguém esquece da tomada militar de Volta Redonda no governo de José Sarney.

Pode parecer uma solução muito inteligente, mas em geral piora a situação. Entram estudantes, taxistas, motoqueiros, petroleiros e até pessoas comuns se dispõem a engrossar as manifestações. Ainda está vívida na memória também a lembrança das famosas jornadas de junho, que incendiaram o país depois que a Polícia Militar de São Paulo entrou rachando na manifestação dos estudantes do Movimento Passe Livre. Mas há outros casos que as forças de segurança não esquecem.

Um deles é o caso do cabo Benevenuto Daciolo, preso no final dos anos 90 no Rio, acusado de incitar greves no Corpo Municipal de Bombeiros do Rio de Janeiro. Na eleição de 2014 foi eleito deputado federal pelo PSOL. Mais tarde pediu o fechamento do Congresso, mostrou trejeitos bolsonaristas e acabou no Patriota com a intenção de concorrer a presidente. É a mesma situação de seu predecessor mineiro, ainda mais famoso, o cabo Júlio César Gomes dos Santos, também bombeiro.

Em 1977 o hoje Cabo Júlio, seu nome parlamentar, liderou uma greve da Polícia Militar de Minas Gerais que teve repercussão em todo o país. Acabou preso e expulso da corporação junto com uma centena de oficiais, mas virou uma celebridade que não teve maiores dificuldades para se eleger deputado em 1988 e se reeleger em 2002. Na eleição seguinte ainda teve 60 mil votos mas não conseguiu se reeleger. Depois foi apanhado num escândalo político, ainda conseguiu um mandato de vereador, mas caiu no ostracismo.

O governo tem evitado fazer uso da força até nas situações em que detectou que a Polícia Militar está fazendo corpo mole, casos sobretudo de Estados governados pela oposição, como Minas Gerais (PT) e o Maranhão (PCdoB), onde ontem foram presas sete pessoas acusadas de incitar caminhoneiros a manter o movimento paredista.

Para atender a maioria, o governo precisa agir com cautela, negociar e resolver o conflito. O risco de contágio é real, fato que causaria mais transtorno para a população e a democracia conquistada e mantida a duras penas nos últimos 30 anos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho | Do Rio

Título: Aos poucos, situação dos postos de combustíveis se normaliza pelo país

Aos poucos, o abastecimento de combustível começou a ser normalizado em algumas cidades do país como São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba e capitais nordestinas. Em vários Estados, houve escolta de caminhões-tanque já que grupos seguiram pressionando para que caminhões parassem nas estradas, contra a vontade de motoristas. Mas a volta ao normal deve demorar. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) estima um prazo de cinco a sete dias para que o abastecimento de combustíveis seja normalizado no país, disse o diretor-geral do órgão regulador, Décio Oddone.

Na Grande São Paulo, que chegou a ter praticamente todos os postos sem gasolina, etanol e diesel, o abastecimento foi retomado ontem. José Alberto Gouveia, presidente do Sincopetro, afirmou a normalização do sistema deve levar tempo. Segundo ele, cerca 80% do abastecimento é feito por caminhoneiros autônomos, que ainda estão parados nas rodovias. No total, 300 dos 2 mil postos de gasolina da capital foram reabastecidos, segundo a entidade. A expectativa é de que mais postos tenham combustível nesta quarta-feira.

Ontem, o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), firmou acordo com um grupo de 13 caminhoneiros identificados como lideranças dos protestos da categoria. A promessa é de que as manifestações cheguem ao fim no Estado. Segundo França os caminhões que transportam combustível voltaram à estrada e o abastecimento deve voltar ao normal nos próximos dias.

"Já estamos com as refinarias abertas", disse. São cinco as refinarias em atividade. "Vamos com isso garantir a retomada dos postos de gasolina do Estado de São Paulo pelo menos". Já quanto ao abastecimento no setor de alimentos, o governador estimou que deve demorar um pouco mais e não deu previsão para a volta à normalidade. Houve queda de 80% no abastecimento de produtos perecíveis em supermercados, segundo a Apas, que reúne o setor no Estado.

Caminhoneiros reunidos na Régis Bittencourt receberam com ceticismo a notícia sobre o acordo. Os manifestantes dizem que não vão encerrar a paralisação até que o governo federal publique no Diário Oficial congelamento de seis meses do preço do diesel a R\$ 2,98 em São Paulo, que seria o preço praticado há dois meses, segundo os caminhoneiros.

No Rio de Janeiro, o Sindicomb informou que 15% dos 850 postos foram abastecidos na cidade. Segundo a entidade, a expectativa é que em quatro ou cinco dias o fornecimento esteja normalizado.

Em Minas Gerais, havia pouca informação sobre a situação dos 4.300 postos de combustíveis do Estado. Desde segunda-feira (28), a Polícia Militar realiza operações de escolta na região metropolitana de Belo Horizonte para abastecer postos, mas não havia uma estatística sobre a quantidade de postos abastecidos. Em Salvador, cerca de 80% dos 150 postos da cidade estavam abastecidos, segundo Sindicombustíveis. "O abastecimento evoluiu muito. Estamos quase voltando a normalidade", afirmou Walter Tannus, presidente do sindicato. Em outras capitais nordestinas, como Recife, Maceió e João Pessoa a situação estava se normalizando ao longo do dia.

Em Curitiba (PR), pelo menos 129 postos, de um total de 340, foram abastecidos ontem. Diversas localidades do Estado têm recebido combustíveis. Já na capital de Santa Catarina, Florianópolis, em véspera de feriado, não havia previsão para o reabastecimento dos postos. Mesmo após decisão judicial que determinou o desbloqueio da Transpetro, empresa subsidiária da Petrobras, no município de Biguaçu, os postos seguiam secos.

Quanto aos aeroportos, caiu para sete o número de terminais sem querosene de aviação, segundo a Infraero. No ápice, o número chegou a 13. Ontem, faltava combustível em São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Campina Grande (PB), Juazeiro do Norte (CE), Palmas (TO), Imperatriz (MA) e Londrina (PR). **(Com Folhapress)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho e Juliana Schincariol | Do Rio

Título: Temer fala em reexaminar política de preços

No epicentro da campanha dos caminhoneiros contra a alta dos preços dos combustíveis, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, afirmou ontem que, por ser uma empresa de capital misto, a empresa não está livre das influências do calendário eleitoral. Em meio a desvalorização das ações da empresa na bolsa desde a semana passada, o executivo, no entanto, tentou acalmar os ânimos do mercado e garantiu que as mudanças propostas pelo governo não afetarão a essência da política de preços do diesel. Mas uma declaração do presidente Michel Temer pode mudar esse quadro.

Depois das declarações de Parente, por volta de 19h, no entanto, Temer afirmou, em entrevista à TV Brasil, que o governo pode "reexaminar" política de preços de combustíveis da Petrobras. Na entrevista, Temer disse: "A Petrobras se recuperou ao longo desses dois anos. Estava em uma situação

economicamente desastrosa há muito tempo, mas nós não queremos alterar a política da Petrobras. Nós podemos reexaminá-la, mas com muito cuidado."

O problema é que, supostamente por problemas no som, a fala de Temer chegou a ser veiculada como "não podemos reexaminá-la". A assessoria de imprensa do Palácio do Planalto, porém, esclareceu as declarações, após pedidos para evitar interpretações dúbias da frase, o secretário de Imprensa do Planalto, informou que o presidente queria dizer: "Não queremos alterar a política da Petrobras. Nós podemos reexaminá-la, mas com muito cuidado".

Mais cedo, Parente destacou que a paralisação dos caminhoneiros colocou a política de preços da Petrobras nos "holofotes", no meio de uma "discussão pública muito intensa" personificada em sua figura. Ele afirmou, no entanto, que os resultados econômicos da petroleira serão mantidos mesmo com o fim dos reajustes diários. O governo propôs que os preços do combustível sejam reajustados mensalmente.

"Pode ser que haja uma mudança em alguns aspectos na política de preços, mas certamente nosso objetivo não é produzir redução no resultado econômico dessa política, isso está alinhado com o governo", disse o executivo, em teleconferência com analistas, em meio à recuperação das ações na bolsa.

Ontem, as ações ordinárias da empresa subiram 12,78% (R\$ 22,32), enquanto as preferenciais avançaram 14,84%, cotadas a R\$ 19,42.

Parente disse que a estatal ainda aguarda a redação de Medida Provisória e decreto presidencial que trarão os detalhes de como se dará o reembolso à companhia pela subvenção de R\$ 0,30 no preço do litro do diesel. Ele não descarta a possibilidade de que o governo defina uma fórmula para os reajustes da petroleira, mas afirmou que, qualquer que seja a metodologia aplicada, "os preceitos da política de preços seriam respeitados".

Em conversa com os investidores, Parente reconheceu que a credibilidade da Petrobras foi afetada na semana passada, quando a empresa anunciou uma redução de 10% nos preços do diesel, na tentativa de desmobilizar a paralisação dos caminhoneiros. "Mas precisávamos fazer um movimento para abrir o diálogo entre o governo e os caminhoneiros. Tivemos coragem e responsabilidade", justificou o executivo da Petrobras.

Ele também defendeu que os sinais de avanço na gestão são nítidos e que a empresa mantém a confiança no cumprimento dos compromissos assumidos com o mercado no plano de negócios da petroleira - que prevê desinvestimentos de US\$ 21 bilhões entre 2017/2018 e uma redução da

alavancagem, medida pela relação dívida líquida/Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) das atuais 3,5 vezes para 2,5 vezes.

Parente saiu em defesa da criação de uma tarifa de importação sobre o diesel, para preservar a participação de mercado da petroleira nos momentos em que os preços praticados pela companhia estejam abaixo da paridade internacional. "[A tarifa de importação do diesel] É importante para preservarmos nossa condição de ter escolhas entre margem e market share", afirmou.

Ele defendeu também que, nas regras de subvenção dos preços do diesel, o acerto de contas com a Petrobras aconteça "no menor espaço de tempo possível". Para Parente, o ideal é que o reembolso seja feito mensalmente, "ainda dentro do próprio mês" de referência.

Ao comentar sobre os impactos das recentes medidas do governo sobre a imagem e credibilidade da companhia, Parente defendeu que a empresa atuou nos últimos anos para se blindar de eventuais interferências externas, ao incluir no seu estatuto social a obrigação de compensação financeira à petroleira, em casos de práticas de subsídios.

"Tentamos mostrar a maneira de gerir a Petrobras e criar condições para proteger a empresa. Nenhum dos nossos artigos legais estão sendo arranhados", afirmou Parente.

O executivo também descartou que o debate em torno das mudanças na política de preços traga consequências sobre o programa de desinvestimentos no refino e sobre os demais eventos da empresa, como, por exemplo, a renegociação do contrato da cessão onerosa. "Nosso sistema de gestão está completamente operante", disse.

Segundo ele, no entanto, as dificuldades enfrentadas na negociação da cessão onerosa continuam e ainda há uma questão jurídica que precisa ser esclarecida para a conclusão das negociações com a União.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cláudia Schüffner e André Ramalho | Do Rio

Título: Vai ter uma nova crise porque as finanças públicas não vão segurar, diz ex-presidente

Ex-presidente da Petrobras, o economista José Sergio Gabrielli, prevê que o país terá uma nova crise se os preços do petróleo chegarem a US\$ 90-100 o barril

até o fim do ano. Segundo ele, ao decidir segurar os reajustes do diesel, o governo tem uma "bomba" de efeito retardado. "Vamos ter uma nova crise por que as finanças públicas não vão segurar essa transferência de recursos para os acionistas da Petrobras", disse Gabrielli, hoje professor aposentado da Universidade Federal da Bahia e que presidiu a companhia de 2005 a 2012, durante os dois governos de Lula e parte do primeiro governo de Dilma Rousseff.

Segundo ele, ao anunciar que vai compensar a Petrobras pelo congelamento dos preços por um a dois meses, o governo terá que aumentar o subsídio para o diesel se o petróleo aumentar. "Ele vai pagar para a Petrobras a diferença de custo. Então, se o preço sobe, essa parcela que o governo vai pagar de diferença de custo para a Petrobras aumenta. A menos que acredite que o preço vai cair. Como eu não acredito que haja algum sinal de que o preço vá cair internacionalmente nós vamos ter problemas", disse o economista ao **Valor**.

Crítico da atual política de preços da estatal que dirigiu por sete anos e quando os reajustes foram represados, Gabrielli afirma que é difícil ter uma periodicidade pré-determinada. "Depende do comportamento dos preços, da taxa de câmbio e do mercado. Você tem que manter um monitoramento permanente", diz.

Segundo ele, ao estabelecer os preços é preciso levar em conta a diferença entre o custo de oportunidade e o efeito disso sobre o lucro. E diz que no caso da Petrobras, uma empresa integrada, é preciso considerar os custos e não apenas o preço de venda.

"O lucro corporativo é calculado pela diferença entre o preço de venda e os custos que a empresa tem. Se ela é integrada, os custos de produção de petróleo. Há um custo de oportunidade de vender o petróleo. Esse é o efeito sobre o lucro. E essa é a beleza da empresa integrada. Porque se você tem uma empresa só de E&P, ou uma empresa só de refino, tudo se dá a nível de mercado. Mas a empresa integrada se dá pelo custo. Se você é eficiente você ganha mais", afirma.

Sobre o nível de preços ideal, Gabrielli, afirma que o preço "justo" é o que não inviabilize a economia crescer e que não crie uma distorção grande nos setores. "Interessa a uma empresa monopolista de fato, ou a um grande monopólio em qualquer segmento a estabilidade do mercado. Não interessa volatilidade no mercado. Volatilidade é boa para investidor de curto prazo e financeiro", afirma.

Ele frisa que esse raciocínio é feito do ponto de vista de uma empresa estratégica para a economia brasileira. "Não estou falando do ponto de vista do

governo, mas de uma empresa grande. Pode ser a Vale, a Ford, qualquer uma. Interessa a estabilidade de preços se ela é uma grande empresa".

Questionado sobre os prejuízos de US\$ 40 bilhões que teriam sido provocados pela política de subsídios de combustíveis nos governos do PT, Gabrielli observa que houve aumento das importações a partir de 2012 por causa da manutenção dos preços abaixo do mercado internacional. E admite que isso reduziu os lucros da área de abastecimento. "Está registrado nos balanços da Petrobras, teve efeito sobre o caixa da Petrobras, é verdade. Mas não foi a política de longo prazo. Em 2010, 2011 e 2012 nós tivemos os maiores lucros da história da Petrobras. E hoje a solução é de curto prazo, paliativa, que não resolve o problema".

Na percepção de Gabrielli, nos últimos três anos a Petrobras reduziu a carga das refinarias que estão funcionando hoje em torno de 70%, para abrir espaço para importações, citando 200 autorizações da Agência Nacional de Petróleo (ANP) para importações. Até março de 2018, havia 769 autorizações para importadores de combustíveis. "Ela faz isso para tentar garantir que haja um ajuste permanente e contínuo dos preços dos derivados no Brasil. Com as flutuações internacionais, o objetivo é atrair potenciais investidores no refino".

Ele cita a intenção já anunciada de vender o controle das refinarias Rlam (BA), Rnest (PE), Repar (PR) e Refap (RS) e vê o que considera um desmonte da verticalização da Petrobras uma abertura para surgimento de grandes oligopólios privados. Já o presidente do Clube de Engenharia, Pedro Celestino, também acha que a redução das atividades das refinarias da estatal, que operam abaixo de suas capacidades devido ao aumento das importações, contraria a operação verticalizada da Petrobras. Segundo ele, atual política de preços dos combustíveis contraria os interesses nacionais, na medida em que estimula o aumento das importações e do déficit estrutural da balança comercial e deveria passar por uma discussão mais ampla sobre o papel da estatal.

"A Petrobras não é uma empresa privada comum. Ela é uma empresa de capital misto, não foi criada para atender somente o interesse dos acionistas".

Para Celestino, uma solução para a política de preços da companhia estaria num meio termo entre os atuais reajustes diários e o congelamento de preços. "O ideal seria voltarmos a trabalhar com tendências. Por exemplo, se ao longo de seis meses a tendência foi de alta, elevam-se os preços. Não estamos defendendo que a Petrobras deva absorver os custos, mas o mercado e as pessoas precisam de estabilidade", defende.

Segundo Celestino, ao trabalhar sempre com a paridade internacional, a Petrobras perde o caráter de proteção dos preços dos derivados. "Numa empresa integrada de energia, quando o preço do barril do petróleo cai, a petroleira consegue se proteger com as margens no refino, por exemplo. Mas se a companhia trabalha apenas como repassadora dos preços internacionais, perde esse mecanismo".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Hugo Passarelli | De São Paulo

Título: Para analistas, estatal está certa e frete devia ser revisto

O excesso de crédito subsidiado para compra de caminhões e o descompasso entre o valor dos fretes e os preços internacionais do petróleo explicam mais a paralisação de caminhoneiros do que a política de reajuste da Petrobras, avaliam especialistas ouvidos pelo **Valor**. Desde a eclosão do movimento, a revisão diária adotada pela estatal tem sido atacada pelo movimento, que alega pressão de custos cada vez maior por conta da elevação do diesel.

Para especialistas, porém, como a cadeia global de petróleo é internacionalizada e possui custos em dólar, é imprescindível acompanhar as variações do barril para manter a saúde financeira da Petrobras. Só neste ano, por exemplo, o contrato do Brent, referência global para a cotação da commodity, subiu 15,5% e, em 12 meses, 41,1%.

O Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M) mostrou que o diesel subiu 13% em maio e representou, junto com o minério de ferro, a maior pressão para aceleração dos preços do atacado. O IGP-M cheio passou de 0,57% para 1,38% entre abril e maio, e deve seguir pressionado em junho.

"A gente aprendeu que não dá para segurar reajuste, se o governo quer subsidiar, alguém vai pagar essa conta", afirma Denis José Schiozer, diretor do Centro de Pesquisas de Petróleo (Cepetro) da Unicamp. Para ele, o grande problema é que a Petrobras mudou a política de preços, mas outros serviços associados ao preço do combustível não foram alterados.

Para Schiozer, agora que a inflação está mais controlada e a situação financeira da Petrobras, mais equilibrada, seria até possível admitir que os reajustes ocorressem em prazo maior, como quinzenalmente. "Mas a sociedade tem de entender que o preço [da commodity] pode subir em um dia e cair no outro", afirmou.

A forte retração econômica também afetou os ganhos dos caminhoneiros. "Houve uma grande expansão de crédito do BNDES entre 2009 e 2014 para compra de caminhões e, em seguida, uma grave crise que provocou uma retração da demanda por frete, levando uma situação de excesso de oferta", afirma Roberto Castello Branco, diretor da FGV Crescimento e Desenvolvimento.

Para Castello Branco, o ideal para contornar a crise de combustíveis seria adotar um modelo mais flexível nos contratos dos fretes, que acomodasse a variação do diesel e remunerasse melhor os caminhoneiros. "Os mecanismos de mercado existem para resolver essas questões, sejam as partes envolvidas grandes ou pequenas".

"A pior solução é o subsídio, que gera incentivos para consumir mais, o que é inclusive incompatível com os compromissos de redução de emissões que o Brasil assumiu no Acordo de Paris", observa Castello Branco.

O diretor da FGV ainda defende que, mais do que realizar um congelamento do diesel ou redução de impostos para encerrar a paralisação, o ideal é rever a carga tributária do petróleo para promover uma queda estrutural no preço dos combustíveis.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Luísa Martins e André Ramalho | De Brasília e do Rio

Título: AGU consegue decisão do TST contra greve de petroleiro

A ministra Maria de Assis Calsing, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), atendeu ontem a pedido do governo federal e proibiu a greve dos petroleiros, prevista para começar hoje. Ela estipulou multa de R\$ 500 mil por dia em caso de descumprimento.

"Trata-se, a toda evidência, de greve de caráter político", escreveu a ministra, relatora do caso. Na decisão liminar, ela ainda afirma que a greve "beira o oportunismo" e cita que as reivindicações dos petroleiros não têm caráter trabalhista, uma vez que o acordo coletivo firmado entre a Petrobras e seus funcionários vale até 2019. "A greve anunciada revela uma categoria forte e combatente, mas, no momento, despojada de toda e qualquer sensibilidade. É potencialmente grave o dano que eventual greve da categoria dos petroleiros irá causar à população brasileira, por resultar na continuidade dos efeitos danosos causados com a paralisação dos caminhoneiros."

Em petição protocolada na corte, a estatal e a Advocacia-Geral da União (AGU) afirmaram que a greve da categoria, que se soma à dos caminhoneiros, "pode prejudicar ainda mais a sociedade, que nos últimos dias já enfrenta um quadro de desabastecimento" de diversos insumos, principalmente combustíveis e alimentos.

A AGU classificou a greve petroleira como "oportunista" e defendeu que as reivindicações dos petroleiros são de "natureza política-ideológica", e não trabalhista. Os petroleiros pedem a redução dos preços dos combustíveis, incluindo o do botijão de gás. Entre outros pontos, a categoria também defende a interrupção dos desinvestimentos da empresa e a saída imediata do presidente da petroleira, Pedro Parente.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP), que reúne 13 sindicatos e deflagrou uma greve de advertência por 72 horas, informou, que não há riscos de desabastecimento ao país. A paralisação está prevista para acontecer nas refinarias, bases e terminais da Petrobras pelo país.

Ao pedir o reconhecimento da abusividade e a nulidade da greve, a AGU solicitou que o tribunal determinasse que 100% dos trabalhadores da Petrobras mantivessem as atividades e estabelecesse multa de R\$ 10 milhões por dia aos sindicatos em caso de descumprimento. Outro pedido é para que as entidades sejam proibidas de impedir a livre circulação de bens e de pessoas.

A estatal também alega que uma eventual ocupação de unidades produtivas pelos sindicalistas acarretaria em risco de acidentes e custaria R\$ 349 milhões por dia à companhia - entre perdas de faturamento, mais gastos com equipes de contingência.

A greve dos petroleiros contará com o apoio de uma série de outras categorias ligadas às frentes Brasil Popular, Povo Sem Medo e às Centrais Sindicais - dentre as quais a Central Única dos Trabalhadores (CUT), Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) e União Nacional dos Estudantes (UNE).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cristiano Zaia e Fernando Lopes | De Brasília e São Paulo

Título: Usinas do NE querem vender etanol a postos

Em meio ao caos em que se transformou a distribuição de combustíveis no país diante da greve dos caminhoneiros, plantadores de cana e usineiros do Nordeste ampliaram a pressão para que a indústria sucroalcooleira possa voltar

a vender etanol diretamente aos postos do país. Três projetos de lei nesse sentido já foram apresentados na Câmara, dois deles no início da semana.

As usinas nordestinas defendem o comércio do biocombustível sem atravessadores. "Não queremos o mercado das distribuidoras. Queremos ter a chance de levar uma alternativa ao consumidor", afirmou Renato Cunha, presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar no Estado de Pernambuco (Sindaçúcar-PE).

Outras cinco filiais do Sindaçúcar - Alagoas, Rio Grande do Norte, Piauí, Bahia e Sergipe -, além da Federação dos Plantadores de Cana do Brasil (Feplana), protocolaram ontem na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) uma carta pedindo a revogação da resolução da agência de 2009 que impede as vendas diretas e obriga que o etanol seja entregue nas distribuidoras para que só então seja comercializado.

"Isso encarece o produto e enfraquece a cadeia produtiva", disse a Feplana. Já há dois projetos de Decreto Legislativo na Câmara que permitem que as vendas diretas aos postos sejam retomadas desde que caia a resolução da ANP.

Alexandre Andrade Lima, presidente da Feplana destacou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) já divulgou um estudo com nove propostas para aumentar a concorrência no setor de combustíveis e que uma delas é permitir que produtores de etanol possam vender seu produto diretamente aos postos. A entidade informou que quatro usinas do grupo Nova Aralco na região de Araçatuba (SP) obtiveram liminar para isso. A empresa entrou com ação contra a ANP e a 1ª Vara Cível Federal de São Paulo acatou.

O deputado federal JHC (PSB-AL) cobrou ontem na tribuna do plenário da Câmara que o presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), coloque em votação a urgência de seu projeto de Decreto legislativo, o primeiro da leva de propostas para liberar as vendas diretas de etanol aos postos, apresentado há dois meses.

O deputado federal Mendonça Filho (DEM-PE), que até o início de abril era ministro da Saúde, também apresentou há dois dias um projeto de lei na Câmara que tem o mesmo objetivo. O parlamentar calcula que a mudança poderá reduzir em 10% os preços do etanol nos postos.

A União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica), que representa as usinas do Centro-Sul, é radicalmente contra os projetos de lei. "Os projetos colocam em risco o RenovaBio, que tende a estimular [por questões ambientais] as vendas de etanol pelas distribuidoras", disse o diretor executivo da Unica, Eduardo Leão.

Grandes usinas com operações em São Paulo defendem, porém, que as entregas às distribuidoras possam ser descentralizadas. Hoje, o polo de Paulínia concentra o recebimento do combustível, o que, teoricamente, facilita os bloqueios.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Lucas Marchesini e Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: MP do frete será alvo de estudos, afirma Cade

A medida provisória que estabelece valor mínimo para o frete não agradou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que prepara um estudo técnico sobre ela. A afirmação é do presidente da autoridade antitruste, Alexandre Barreto, que participou ontem de debate no plenário da Câmara dos Deputados sobre o alto preço dos combustíveis. A própria greve dos caminhoneiros é alvo de investigação pelo Cade, que também realizou uma sessão extraordinária e autorizou a Petrobras, Ipiranga e Raízen a compartilharem suas infraestruturas logísticas para regularizar a venda de combustível o mais rápido possível.

"Todo e qualquer tentativa de controle de preços é vista com muita restrição pelo Cade. Muito embora possam produzir resultado benéfico a curto prazo, a longo prazo tem resultados funestos", disse ele logo após o evento. A MP com o preço mínimo do frete é uma das demandas dos caminhoneiros em greve e foi acatada pelo presidente Michel Temer.

Apesar da discordância, a autarquia é citada pelo governo quando questionado sobre como garantir o repasse do subsídio ao diesel até o preço cobrado ao consumidor final. Questionado sobre isso, Barreto respondeu que não é competência do Cade monitorar o preço do combustível, mas que a autarquia está estudando uma maneira de identificar paralelismo de preços e possíveis coordenações a partir de dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e da Receita Federal.

A própria greve dos caminhoneiros é alvo de investigação pelo Cade, que instaurou dois procedimentos preparatórios para averiguar a existência de um possível locaute no movimento. Barreto informou o processo ainda está em fase inicial.

"Não há prazo, mas procuramos fazer no menor tempo possível", avaliou. Segundo ele, o procedimento ainda está na fase de notificar os suspeitos, que têm 15 dias para apresentarem sua defesa. Ao todo, 14 entidades e empresas estão sob investigação, além de uma dezena de pessoas físicas. Entre os citados

estão a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam).

Caso o Cade verifique que há provas suficientes de um movimento organizado, será aberto um inquérito, que pode levar a multas sobre o faturamento, proibição de contratar com o poder público e até na dissolução da empresa. As consequências da greve no abastecimento de combustível pelo país também passaram pela autoridade antitruste, que convocou uma sessão extraordinária para discutir a questão.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Francisco Góes | Do Rio

Título: Greve leva Estaleiro Atlântico Sul a conceder férias

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS), de Ipojuca (PE), controlado por Camargo Corrêa e Queiroz Galvão, negocia férias coletivas para os 3,6 mil empregados da empresa. A licença, prevista para se estender até 11 de junho, é resultado da falta de insumos para produção no estaleiro provocada pela greve dos caminhoneiros. A paralisação das atividades do EAS, que já não operou ontem, deve ter impactos no cronograma de produção dos navios da Transpetro, a subsidiária de logística da Petrobras. O EAS tem em carteira a construção de cinco navios petroleiros para entrega à Transpetro até meados de 2019.

O **Valor** apurou que as férias coletivas do EAS vão incluir os 3,6 mil trabalhadores do estaleiro, dos quais 2,8 mil são contratados diretos. O EAS mantém negociações sobre as férias coletivas com o Ministério do Trabalho e com o Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado de Pernambuco (Sindimetal-PE). A reportagem tentou, mas não conseguiu contato com o presidente do Sindimetal-PE, Henrique Gomes.

De acordo com fontes, as férias coletivas no EAS, estão sendo motivadas por desabastecimento de matérias-primas como resultado da greve dos caminhoneiros. Desde ontem, o EAS enfrenta falta de diversos insumos, entre os quais itens de alimentação - são servidas quatro mil refeições diárias no estaleiro -, combustível, gases industriais, e insumos de solda e tintas. O estaleiro operou normalmente, na semana passada, mas não repôs estoques.

O Complexo Industrial de Suape (PE), onde está situado o EAS, sofreu bloqueios nos acessos durante a greve dos caminhoneiros, e ainda ontem havia relatos de dificuldade de acesso ao local. Nesse cenário, o EAS montou uma "sala de guerra" para continuar a operar, e passou a monitorar a posição de caminhões

com insumos necessários à produção do estaleiro. Ontem havia informações de caminhões parados com matérias-primas na Bahia e em Minas Gerais.

Sem perspectiva de receber os materiais para continuar trabalhando, o EAS abriu a negociação sobre férias coletivas. Há estimativas de que a paralisação tenha um impacto de cerca de R\$ 2 milhões por dia útil para o estaleiro. O EAS tem um custo de cerca de R\$ 40 milhões por mês, sendo metade de dívida com bancos e metade de custo fixo ligado à operação do estaleiro. Agora há perspectiva de que a paralisação tenha efeitos negativos no cronograma de entrega dos navios em construção no estaleiro para a Transpetro. Segundo fontes, a parada do EAS pode ter reflexos negativos nos prazos de construção dos navios, embora o estaleiro venha se antecipando em relação ao cronograma original.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Daniel Rittner, Fabio Murakawa e Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: Governo reduzirá incentivos em vez de elevar imposto, diz Guardia

O governo optará por redução de incentivos fiscais e não por aumento de impostos para compensar os novos subsídios dados ao óleo diesel, segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Ele preferiu não especular quais setores da economia são candidatos à perda de benefícios e se comprometeu a anunciar a lista completa de reduções "tão logo" fosse aprovado o projeto de reoneração da folha pelo Senado, o que ocorreu ontem à noite, mas ressaltou que a medida é insuficiente para pagar essa conta.

Dizendo ter sido mal compreendido por declarações feitas na véspera, o ministro descartou ontem a criação de novos impostos ou a alta das alíquotas de tributos existentes. "Não vamos comprometer a situação fiscal do governo. A solução tem que caber no orçamento", afirmou Guardia, em depoimento de três horas e meia à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

As novas afirmações do ministro foram interpretadas como um recuo após críticas do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que o chamou de "irresponsável" pela defesa do aumento dos impostos como compensação. "Não tem a menor chance", retrucou Maia.

Dos R\$ 0,46 por litro de queda no preço do óleo diesel, conforme explicou aos senadores, apenas R\$ 0,16 são provenientes da eliminação de PIS/Cofins e da Cide sobre o combustível. Os outros R\$ 0,30 por litro são uma "subvenção econômica" que precisará ser assumida pelo Tesouro Nacional. A Lei de Responsabilidade Fiscal, segundo ele, exige compensação equivalente por meio

de três possibilidades: novos impostos, aumento de alíquotas e redução de incentivos.

"Não faremos aumento de impostos. Vamos optar por redução dos incentivos fiscais", ressaltou Guardia, que foi cobrado por senadores da oposição e até da base aliada. Parlamentares do PT e do PCdoB sugeriram, como alternativa, elevação da cobrança de Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) para os bancos e o fim do Repetro. Também defenderam, com o apoio de governistas, a absorção pela Petrobras de parte da baixa no valor do diesel.

O ministro da Fazenda defendeu a autonomia da Petrobras na política de preços dos combustíveis e descartou estender os subsídios para a gasolina ou para o gás de cozinha. "Não temos espaço fiscal para isso", disse. Ele tratou de minimizar ainda o impacto da greve dos caminhoneiros no PIB e na inflação deste ano. Se o movimento estiver arrefecendo, como disse que parece ser o caso, os reflexos serão pequenos.

Na Câmara, várias autoridades foram à comissão geral convocada pelos deputados para debater a alta dos combustíveis. O diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Décio Oddone, afirmou que a realidade tarifária é importante para a competitividade, mas que isso não significa repassar automaticamente as oscilações para os consumidores.

"Realidade tarifária não significa transferência automática de volatilidade de preços para o consumidor. Pode ser usado o sistema tributário para fazer os ajustes necessários", afirmou Oddone. "Além disso, o sistema tributário pode ser ajustado, especialmente o ICMS, com objetivo até de diminuir a evasão fiscal."

O secretário de petróleo e gás do Ministério de Minas e Energia, João Vicente Vieira, disse que a política de preços livres resultou no êxito dos leilões do petróleo e numa série de investimentos no setor. Para ele, o controle de preços representaria um desastre.

"Você vê o que está acontecendo com a ação da Petrobras, em meros dois dias, pelo simples fato de o governo colocar controle no preço na bomba, atendendo às reivindicações [dos caminhoneiros], teve queda da ação de mais de 30%", afirmou João Vicente. Para ele, houve uma soma de circunstâncias negativas, com aumento das cotações do petróleo e desvalorização do real, que podem ser revertidas mais adiante. "Essa tempestade perfeita que a gente viveu não necessariamente vai se perpetuar ou vai continuar a existir", completou.

Assessor especial da Fazenda, o economista Marcos Mendes argumentou que o valor da gasolina e do diesel no país está abaixo do padrão internacional, que a

tributação também é inferior à de outras economias e que o protesto dos caminhoneiros ocorre porque eles não conseguem repassar seus custos para o frete, devido ao excesso de oferta de veículos de carga.

"Não cabe dizer que o diesel é excessivamente caro no Brasil, não cabe dizer que houve política tresloucada de reajuste. Também não é adequado dizer que a tributação é alta. Uma pesquisa da OCDE com 36 países mostrou que o Brasil é o 32º colocado na lista de quem mais tributa combustíveis", disse Mendes na Câmara. Para ele o excesso de oferta provém de uma política adotada entre 2009 e 2015, quando houve aumento de 700% no volume financiado pelo BNDES para a compra de caminhões. A frota cresceu 217% entre 2005 e 2011.

O representante da Fazenda destacou, porém, que a medida de alívio nos preços do diesel precisa ser temporária para não prejudicar a economia no longo prazo. Para atender à demanda dos caminhoneiros, o governo gastará o equivalente a um terço do Bolsa Família e mais que o orçamento anual do Ministério da Ciência e Tecnologia. "Nosso apelo é para que tenhamos políticas temporárias", concluiu Mendes.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Graner e Raymundo Costa | De Brasília

Título: Confaz rejeita alteração de regra de preço para ICMS

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) rejeitou a proposta de antecipar a revisão da tabela de preços para efeito de cálculo do ICMS, que permitiria uma redução adicional e mais rápida nos preços dos combustíveis após as medidas adotadas pelo governo federal, apurou o **Valor**. A reunião do conselho ontem foi virtual.

As regras do Confaz - composto por secretários e pelo Ministério da Fazenda - determinam que, para a decisão ser aprovada seria necessário unanimidade, embora na semana passada o ministro Eduardo Guardia tenha falado em quórum majoritário, o que não ocorreu.

No total, 13 Estados votaram contra a proposta que previa também que, a partir da revisão antecipada, a tabela seria atualizada mensalmente, e não em bases quinquenais. Foram eles: Acre, Amazonas, Bahia, Ceará, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Rondônia e Sergipe.

A proposta foi apresentada ainda quando estava na mesa o primeiro acordo com os caminhoneiros. Com a continuidade do movimento, o acerto foi ampliado no último domingo, com a promessa de redução de R\$ 0,46 no preço

do litro do diesel. No fim de semana, governadores do Nordeste, junto com o de Minas Gerais, divulgaram carta aberta na qual já demonstravam indisposição com a ideia, que, na prática, implicaria redução de receitas para eles.

"Consideramos absolutamente inaceitável a tentativa do governo federal de transferir para os Estados a responsabilidade pela solução de uma crise que foi provocada pela União", dizia o texto, que fez também duros ataques à política de preços da Petrobras.

Na visão da Fazenda e de outras alas do governo federal, os Estados se beneficiaram com a alta do petróleo e do dólar, que elevaram os preços dos combustíveis. Diferentemente dos tributos federais, o ICMS sobre combustíveis é cobrado por meio de uma alíquota "ad valorem", ou seja, definida em porcentagem do preço. Se o valor na bomba aumenta, a arrecadação sobe e acentua a alta dos preços. O entendimento no governo federal era que os Estados poderiam ceder um pouco para acelerar a chegada e ampliar a queda de preços do diesel na bomba.

Segundo avaliação feita em reunião do ex-governador Geraldo Alckmin com a bancada do PSDB no Senado, os Estados estão entre os que mais ganharam com o aumento dos preços nos últimos dias, algo em torno de R\$ 1,4 bilhão.

A equipe econômica ainda considera propor uma rediscussão da forma de cobrança do ICMS, saindo da alíquota percentual para uma tarifa nominal ("ad rem"), como são a Cide e o PIS/Cofins. A zeragem da Cide, aliás, irritou os governadores, que recebiam parte de seus recursos.

A reunião de Alckmin com os senadores teve a participação de Adriano Pires, especialista em energia. Pires defendeu o regime de flexibilização dos preços dos combustíveis, tese com a qual concordaram os presentes em geral. Os candidatos a governador como Antônio Anastasia (MG) mostraram preocupação com a questão da mudança de impostos. O ICMS é o tributo de maior incidência sobre os combustíveis, ao qual todos recorrem em crises, como recentemente fez o Rio. Não por acaso se diz no Planalto que o "silêncio dos governadores, na crise dos caminhoneiros, é ensurdecedor".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Murakawa | De Brasília

Título: Senado aprova reoneração da folha para 28 setores

O Senado aprovou na noite de ontem o projeto de lei que reonera a folha de pagamento para 28 setores de um total de 58 beneficiados pela política de desoneração instituída no governo Dilma Rousseff. A reoneração é vista pelo Palácio do Planalto como parte da solução encontrada para permitir uma baixa de R\$ 0,46 no litro do diesel, prometida aos caminhoneiros em greve.

A votação, em regime de urgência, ocorreu depois de um acordo entre o presidente Michel Temer e o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE).

Para que o texto fosse aprovado sem mudanças em relação ao que veio da Câmara, Temer se comprometeu a vetar a emenda, incluída no texto dos deputados, que zera a cobrança do PIS/Cofins sobre o diesel - o que, segundo o governo, geraria um impacto de R\$ 13,5 bilhões ao Tesouro. Caso os senadores modificassem o projeto, ele teria que retornar à Câmara, atrasando a solução para a crise.

O governo também já sinalizou aos senadores que não pretende manter a desoneração para todos os setores que foram preservados. Quantos e quais setores serão reonerados é algo que ainda está sob análise no Palácio do Planalto.

A ideia inicial da Receita Federal era manter apenas seis setores: transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e metroferroviário; construção civil e de obras de infraestrutura; e empresa jornalística e de radiofusão.

Antes da votação, Eunício disse que seu objetivo ao facilitar a aprovação do projeto era "acalmar o Brasil". Eunício afirmou que a única pré-condição para que o Senado votasse o PLC 52/2018, da desoneração, foi que Temer mantivesse o acordo firmado com os caminhoneiros de baixar o preço do combustível na bomba em R\$ 0,46.

Líder do MDB no Senado, Simone Tebet (MS) manifestou apoio ao projeto, desde que houvesse o veto prometido por Temer. "Precisamos desarmar essa bomba na certeza de que o governo vai vetar [a isenção do PIS/Cofins] e achar uma nova fonte de receita", disse ela.

O líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR), reiterou que o presidente Temer vetará a isenção de PIS/Cofins sobre o diesel. Ele disse que a emenda é "toda errada" e "inconstitucional".

E, diante de pronunciamentos de opositores como Lindbergh Farias (PT-RJ), que punham em dúvida a palavra do presidente sobre vetos, lembrou que a emenda foi apresentada pelo deputado Orlando Silva (PCdoB-SP).

"A emenda é inconstitucional. Ela tira dinheiro do PIS/Cofins, não foi colocado impacto [da isenção no Orçamento], não é o melhor caminho para se buscar [uma solução para a crise]", afirmou. "Existem desonerações e outros caminhos que farão com que o prejuízo não seja tão grande quanto tirar recursos da saúde e da Previdência [uma das aplicações do PIS/Cofins]. O governo vai procurar outros caminhos."

Segundo Jucá, esses "outros caminhos" que permitirão uma redução no preço do diesel serão explicitados em um decreto presidencial, a ser firmado após a votação no Senado. Ele não soube dizer se o governo baixará, em vez de isentar, a incidência do PIS/Cofins sobre o diesel, como vem sendo cogitado.

Pela proposta aprovada, a política de desoneração da folha instituída pelo governo Dilma, que permite às empresas pagarem as contribuições previdenciárias com base em um percentual do faturamento, será reduzida à metade dos setores hoje beneficiados, de 58 para 28, e acabará a partir de janeiro de 2021. O texto não mexeu nas alíquotas atuais.

Os setores que permanecerão na política de desoneração até 31 de dezembro de 2021 são: empresas de transporte rodoviário, ferroviário e metroviário de passageiros (todas na alíquota de 2%), de construção civil e de obras de infraestrutura (ambas na alíquota de 4,5%), jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens (1,5%), tecnologia da informação e comunicação (4,5%), "call center" (3%), projeto de circuitos integrados (4,5%), couro (2,5%), calçado (1,5%), confecção/vestuário (2,5%), Empresas Estratégicas de Defesa (EED) (2,5%), fabricante de ônibus e de carroceria de ônibus (1,5% para ônibus e de 2,5% para carroceria), máquinas e equipamentos industriais (2,5%), móveis (2,5%), transporte rodoviário de cargas (1,5%), indústria ferroviária (2,5%), fabricantes de equipamentos médicos e odontológicos (2,5%), fabricantes de compressores (2,5%), transporte aéreo de carga e de passageiros regular (1,5%), serviços auxiliares ao transporte aéreo de carga e de passageiros regular (1,5%), proteína animal (1%), têxtil (2,5%), empresas editoriais (1,5%), de manutenção de aeronaves (2,5%), de construção e reparação naval (2,5%) e comércio varejista de calçados e artigos de viagem, enquadrado na Classe CNAE 4782-2 (2,5%). **(Colaborou Raphael Di Cunto)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Sergio Lamucci e Bruno Villas-Bôas | De São Paulo e do Rio

Título: Impacto negativo da greve no PIB é de R\$ 30,5 bi, diz 4E

A greve dos caminhoneiros terá um impacto negativo de 0,45 ponto percentual sobre o PIB, ou cerca de R\$ 30,5 bilhões, nas estimativas da 4E Consultoria. Os

cálculos levam em conta dez dias de paralisação, supondo que a partir de quinta-feira desta semana o quadro começará a se normalizar, diz o economista Juan Jensen, sócio da 4E.

Considerado isoladamente, o efeito é suficiente para a consultoria reduzir a projeção de crescimento deste ano de 1,9% para 1,45%. Mas Jensen explica que a 4E vai esperar o resultado do PIB do primeiro trimestre, a ser divulgado hoje, para fazer a revisão do número para 2018. Para ele, a economia cresceu nos primeiros três meses do ano 0,4% em relação aos três anteriores, feito o ajuste sazonal.

"A paralisação dos caminhoneiros torna a recuperação ainda mais tênue, com impactos não somente no segundo trimestre, mas também no ano, dado que parte da produção e dos serviços não produzidos e não comercializados durante esses dias serão perdidos", diz Jensen.

A estimativa foi feita pela análise dos diversos setores do PIB, avaliando o impacto não recuperável em cada um dos segmentos. "Em alguns setores, as perdas são proporcionalmente maiores, sobretudo em parte da cadeia alimentar e de serviços. Em outros, como bens duráveis, apesar da redução de produção nestes dias, o impacto no ano será bem menor, dada a recuperação da produção nas semanas a frente", afirma o economista da 4E.

Com base em diferentes premissas de perda de produção para os diversos setores da economia, a 4E chegou a um impacto de 0,45 ponto percentual sobre o PIB, equivalente a aproximadamente R\$ 30,5 bilhões. "Se as manifestações seguirem para além de quarta-feira desta semana, o impacto vai subir", observa Jensen. "A cada dia o impacto econômico não recuperável é estimado em torno de R\$ 3 bilhões."

A projeção atual da consultoria para o segundo trimestre é de uma expansão de 0,9% em relação ao primeiro, na série livre de influências sazonais. Dado o efeito da paralisação dos caminhoneiros neste mês, o número sofrerá uma redução significativa, segundo Jensen. "A 4E, que já estava na ponta mais pessimista do mercado em relação ao ritmo de recuperação, projetando 1,9% de expansão para o PIB de 2018 desde meados do ano passado, terá que reduzir a projeção deste ano, pois o resultado final será certamente ainda mais fraco."

O Santander, por sua vez, já revisou a sua projeção para o crescimento no segundo trimestre e para o ano. O banco reduziu a estimativa para o período de abril a junho de 0,8% para 0,2% em relação aos três meses anteriores. Segundo Rodolfo Margato, economista do Santander, a mudança refletiu basicamente os efeitos diretos e indiretos da greve dos caminhoneiros. Ele diz que a estimativa considera o impacto dos oito dias de paralisações, mas que a extensão da greve

pode colocar um viés de baixa na previsão. "Nossa projeção considera uma perda ainda muito concentrada no setor agropecuário, mas com impacto negativo nas cadeias industriais. Foi um esforço de estimar as perdas."

O Santander também revisou sua projeção para o PIB deste ano. Neste caso, além dos impactos da greve, a revisão considera indicadores decepcionantes da atividade neste início de ano. Margato diz que a intenção era rever o cenário do PIB de alta de 3,2% para avanço de 2,7%. Com o impacto adicional da greve dos caminhoneiros, a projeção foi para 2%.

"Fizemos um esforço para avaliar os impactos da greve na atividade, nas contas fiscais, no cenário de inflação. No caso da atividade, o impacto será também na confiança dos agentes, dos empresários, dos consumidores", afirma ele.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor:

Título: Cenário desfavorece uma retomada vigorosa do crédito

O Banco Central (BC) tem reiterado sua confiança em relação ao desempenho do crédito. Na segunda-feira o presidente do BC, Ilan Goldfajn, em evento com empresários, disse que o mercado "apresenta melhoras". As taxas de juros medidas pelo Indicador de Custo de Crédito (ICC) seguem em queda, assim como o spread, contrapondo, porém, que deseja que a redução seja mais rápida.

Também na segunda-feira o BC divulgou dados que mostram que a taxa média de juros para os empréstimos contratados em abril ficou em 25,9% ao ano, com redução de 4,2 pontos percentuais em 12 meses - uma melhora considerada tímida diante do vigoroso corte de quase 5 pontos nos juros básicos no período. A taxa das pessoas jurídicas caiu de 16,6% em março para 16% em abril; e para pessoas físicas, de 33% para 32,8%.

O que avança mais lentamente ainda, no entanto, é a oferta de recursos. O saldo das operações de crédito subiu 0,3% em abril, para R\$ 3,09 trilhões, mas estacionou no ano e acumula expansão de 0,6% em 12 meses, em termos nominais, o que significa um decréscimo em termos reais na comparação com a inflação do período. Mas o BC comemorou que o saldo total, que vinha em queda desde agosto de 2016, teve variação positiva nos últimos dois meses na comparação anual. O que permanece segurando os números é o crédito direcionado para empresas, em função das operações do BNDES. O saldo do crédito direcionado encolheu 0,1% de março para abril, e 5,5% em 12 meses,

totalizando R\$ 1,48 trilhão. O saldo das operações com pessoas físicas cresceu 0,6% no mês e 6,4% em 12 meses.

O desempenho parece mais promissor quando se examinam as concessões. Embora tenham diminuído 0,4% em abril, totalizando R\$ 300 bilhões, permanecem em trajetória de expansão quando se consideram prazos mais longos, como aumento de 12,9% no ano e de 7,7% em doze meses. Nesse tipo de avaliação, os bancos parecem mesmo mais dispostos a oferecer recursos para as pessoas físicas, cujas concessões cresceram 12,4% no ano e 10,7% em 12 meses, do que para empresas, que viram aumento de 13,4% no ano, mas de apenas 4% em 12 meses.

Em debate com empresários, Goldfajn voltou a desfiar o extenso leque de providências que vem tomando para incentivar e, principalmente, baratear o crédito no âmbito da Agenda BC+, com foco no ataque aos principais pontos que, na sua avaliação, pressionam os juros no país, entre os quais relacionou os custos operacional e regulatório, a falta de boas garantias, a necessidade de mais informação, os subsídios cruzados, os altos compulsórios, e as distorções na estrutura de concorrência.

Entre os mecanismos para reforçar as garantias mencionou a Letra Imobiliária Garantida (LIG), já regulamentada, e a revisão das regras do cadastro positivo para facilitar o acesso à informação por parte dos bancos pequenos e médios, estimulando a competição do mercado de crédito. Com esse mesmo objetivo, o BC vem incentivando as fintechs. A competição também vem sendo promovida nos meios de pagamento e na portabilidade dos produtos e serviços financeiros. Para racionalizar as regras dos bancos promoveu a redução dos depósitos compulsórios.

Com impacto direto nos juros, o BC promoveu mudanças nas regras do cartão de crédito e do cheque especial, campeões de juros no Brasil e no mundo. Entre as medidas tomadas está a limitação do período do uso do crédito rotativo do cartão, o que abriu espaço para a queda das taxas e reduziu a inadimplência. A taxa dessa operação, que era de 431% ao ano em março de 2017, antes das mudanças, caiu para 243,5% em março passado e para 288,75 em abril. O BC acredita que a taxa pode recuar mais com a redução dos subsídios cruzados.

O BC prevê que o crédito vai fechar o ano com crescimento de 3,5%. Se a previsão se confirmar, será o primeiro ano de expansão desde 2015. Para isso, o saldo deveria crescer 0,3% ao mês, como em abril. Mas, até agora no ano, apresentou variação zero. E o cenário macroeconômico está cada vez mais desfavorável. A paralisação dos caminhoneiros promete trazer ainda mais complicação, esfriando o impulso de recuperação da economia.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor:****Título: Destaques**

Petróleo perde força

O contrato futuro do petróleo tipo Brent, referência mundial, ficou praticamente estável ontem, enquanto o WTI caiu, segundo a Bloomberg. O barril do Brent para entrega em julho subiu 9 centavos de dólar, cotado a US\$ 75,39 em Londres. Em Nova York, o barril do tipo WTI caiu US\$ 1,15, para fechar o dia a US\$ 66,73. Foi o quinto pregão consecutivo de queda da referência americana.

Futuro da Cesp

A Aneel discutirá hoje a minuta do contrato de concessão da usina hidrelétrica Porto Primavera, da Cesp. A renovação do contrato da usina é um dos pontos para que o governo de São Paulo destrave a privatização da estatal de energia. O processo será conduzido hoje pelo diretor-relator André Pepitone e tem como objetivo colher subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da minuta do contrato de concessão. Na quinta-feira passada, o Ibama concedeu a licença de operação para a usina, com validade de dez anos.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Renato Rostás | De São Paulo****Título: Exigência por qualidade do minério cria piso de US\$ 60, avalia Schvartsman**

Em queda constante neste mês e próximo do menor nível no ano, o minério de ferro tem como piso um patamar de US\$ 60 por tonelada, enxerga Fabio Schvartsman, presidente da Vale, a maior produtora da commodity no mundo. Esse é o custo de entrega da matéria-prima na China pelos produtores marginais, os que garantem a oferta residual.

Muitas mineradoras saem do mercado com uma cotação abaixo desse nível, acrescenta o executivo, o que diminuiria o fornecimento no mercado transoceânico e voltaria a corrigir os preços para cima. Se a cotação subir demais, mais companhias se animam a produzir e desequilibram demais a relação entre oferta e demanda.

O minério com teor de 62% de ferro está cotado atualmente perto dos US\$ 63 por tonelada. O menor valor de 2018, de US\$ 62,12, foi registrado no fim de março. Até agora, a desvalorização acumulada da commodity é de 12%.

Em evento realizado pela Apex, governo federal e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) - o Fórum de Investimentos Brasil 2018 -, Schvartsman disse que mesmo em relação ao índice de referência, de 62% de teor, a Vale está bem posicionada.

O executivo citou os esforços de "blend" do minério da companhia, ou seja, a mistura com outros materiais, que devolveu à Vale a liderança mundial de qualidade do produto, considerando a referência internacional de pureza. Ao mesmo tempo, as minas da Austrália e China entram em processo mais rápido de exaustão, o que paulatinamente reduz sua pureza.

"Ultimamente, até por um processo ambiental e aumento de produtividade das siderúrgicas, o mercado pede cada vez mais um minério de maior qualidade. Minério que praticamente só a Vale tem no mundo", disse. "Essa exigência criou um piso nos preços, perto de US\$ 60 por tonelada, que é o custo do produtor marginal desse tipo de minério para entrega na China."

Schvartsman disse que tem conseguido manter uma constância na composição química do minério que entrega aos clientes internacionais, algo cada vez mais exigido no mercado transoceânico, por meio da estratégia de "blendagem". "Claro que as produtoras australianas vão investir para recuperar capacidade perdida com exaustão e, conseqüentemente, 'market share'", disse. "Mas nossa prioridade não é ter participação de mercado simplesmente, é criar valor, e estamos nesse caminho."

Sobre a greve de caminhoneiros que parou estradas em todo o país, o presidente da mineradora disse que o efeito em suas operações ainda é reduzido. Mas se a paralisação continuar por mais dias, é possível que a produção seja limitada, principalmente pela falta de suprimentos.

Entretanto, ele diz que a empresa é grande o suficiente para conseguir trazer parte dos insumos necessários para a operação de trem e mudar a lógica de fornecimento conforme identifica escassez. Além disso, hoje a Vale opera abaixo de sua capacidade produtiva, o que abre espaço para uma recuperação, se necessário.

"Todas nossas minas são servidas por rodovia e ferrovia, então todas sentiram impacto da greve. Mas por enquanto estamos conseguindo lidar com os gargalos", disse o executivo. "Se o efeito for maior, podemos rapidamente recuperar a produção porque operamos abaixo de nossa capacidade."

Schvartsman ressaltou que, apesar dos "testes" às instituições democráticas nos últimos tempos, o país tem sido resistente. Ele afirmou ainda que trabalha para a renovação de concessões ferroviárias que divide com outras empresas, como na VLI. Isso fará com que a mineradora invista para aumentar a malha desse tipo de modal.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Graziella Valenti | De São Paulo

Título: Futuro da Eletropaulo será decidido hoje

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) decidiu manter o leilão da oferta de aquisição de ações da Eletropaulo para a próxima segunda-feira. Mas o prazo limite para entrega das propostas finais pelas rivais Enel e Neoenergia, que disputam o controle da distribuidora paulista, passou para as 19 horas de hoje, conforme determinação da xerife do mercado.

Portanto, se não houver nenhuma surpresa da Justiça comum, será conhecido nesta noite o futuro novo dono da distribuidora paulista de energia. Vencerá a maior oferta. A informação foi antecipada no início da tarde de ontem pelo **Valor PRO**, serviço de informação em tempo real do **Valor**.

A Neoenergia havia obtido na Justiça, em caráter liminar, a suspensão da entrega das ofertas - antes previstas para quinta-feira da semana passada - e a alteração dos procedimentos do leilão. O Tribunal de Justiça de São Paulo derrubou essa decisão.

Mas, em razão do atraso nos prazos antes previstos, havia expectativa no mercado que a CVM pudesse adiar o leilão.

Neste momento, a maior oferta pela Eletropaulo é da Enel, de R\$ 32,20 por ação. A da Neoenergia está pouco abaixo, em R\$ 32,10 por papel. Nesse patamar, a Eletropaulo está avaliada em R\$ 5,4 bilhões.

No mercado, prevalece a percepção de que as concorrentes vão elevar os valores oferecidos. A ação de Eletropaulo fechou o pregão de ontem 5,6% acima da maior proposta, em R\$ 34. Essa diferença representa quase R\$ 300 milhões a mais de investimento, considerando 100% do capital.

A CVM manteve o impedimento de que Enel e Neoenergia concorram entre elas, lance a lance, durante o leilão. A liminar obtida pela Neoenergia permitia a competição.

A decisão da Justiça estava em desacordo com a Lei das Sociedades por Ações e a Instrução 361, da CVM, que regula as ofertas de aquisição de ações (OPA).

A instrução determina que aumentos de preço pelas ofertantes, durante o certame, só pode acontecer se houver participação de um interferente - um novo interessado com lance surpresa. Entretanto, no caso de Eletropaulo, ninguém novo se habilitou para atuar no dia.

A legislação especifica que uma oferta de aquisição de ações que vise controle não pode ter validade inferior a 20 dias. Alterações de condições, incluindo preço, devem ser feitas até 10 dias antes do término do prazo da oferta. A definição do colegiado da CVM, na prática, também terminou por adotar prazos diversos ao previsto na lei e detalhados na regulação.

A decisão do colegiado não foi unânime e divergiu da definição o presidente da autarquia, Marcelo Barbosa. A área técnica da CVM e seu presidente entendiam que o leilão deveria ser remarcado para dia 11, para que os prazos legais pudessem ser cumpridos.

Mas prevaleceu a visão da maioria de que a legislação prevê que "procedimentos diferenciados" podem ser adotados. O atraso do leilão teria como efeito prático a revogação de ambas as ofertas - de Enel e Neoenergia - "com consequências imprevisíveis, o que não atenderia ao melhor interesse do mercado", diz a ata do colegiado. Além disso, o objetivo foi "alterar na menor intensidade possível" o que já estava estabelecido.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Curta

Petróleo no Amazonas

O Ibama rejeitou o estudo elaborado pelas empresas Total, BP e Queiroz Galvão sobre os impactos da exploração de petróleo e gás na Foz do Amazonas. Segundo o Ibama, o estudo apresenta "lacunas e incongruências que inviabilizam a sua aprovação" e são necessárias informações e esclarecimentos sobre os meios físico e biótico. Em outro parecer, o Ibama, concluiu que pendências e incertezas identificadas no licenciamento ambiental para exploração de petróleo e gás na Foz do Amazonas impedem o prosseguimento do processo da Total. "A dificuldade da empresa em apresentar um Plano de Emergência Individual (PEI) satisfatório é apontada como um dos impeditivos", diz a nota divulgada pelo Ibama.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Finanças****Autor: Por Adriana Cotias | De São Paulo****Título: Maio traz perdas generalizadas e recomendação é privilegiar caixa**

Maio foi um desastre para a maioria das aplicações financeiras. De investimentos de maior risco à renda fixa, o revés não poupou ninguém. À surpresa com a manutenção do juro pelo Banco Central (BC) seguiu-se a greve dos caminhoneiros, um baque para as ações da Petrobras e para os ativos brasileiros em geral, num momento em que a cena externa já se mostrava menos favorável para os emergentes. O aumento da percepção de risco levou os estrategistas de investimentos e gestores a adotar uma postura mais pé atrás nas suas recomendações de alocação. Posições em caixa rodando aos magros 6,5% da Selic se tornaram mais recorrentes, e com peso relevante na carteira.

Na dianteira, mais uma vez, ficou o dólar, com valorização de 6,7% no mês até o dia 29, com 12,8% acumulados no ano, e o ouro, com 5,8% no mês e 15,3% desde janeiro. O Ibovespa teve seus ganhos de 2018 praticamente anulados pela má performance de maio, com desvalorização de 11,7%.

No Tesouro Direto, os títulos indexados à inflação com vencimento em 2045 perdiam 11,6% no mês, enquanto os papéis prefixados com resgate em 2025 caíam 7,4% até o dia 29. Um tombo e tanto para ativos que costumam ser o porto seguro do aplicador. Vale lembrar que esses são efeitos da atualização dos papéis a preços de mercado, mas quem leva esses títulos até o vencimento tem assegurada a taxa contratada na data da compra.

No Santander, metade do patrimônio dos investidores do private banking com perfil balanceado está em papéis pós-fixados, diz Gustavo Schwartzmann, superintendente executivo da área. "Melhor caixa a 6,5% do que perder dinheiro. Por causa do juro tão baixo, às vezes [o dinheiro] queima a mão das pessoas", diz. De acordo com o executivo, o mercado havia montado uma posição grande a favor de uma queda da Selic, e agora o que se vê é o desmonte generalizado. "Isso dá oportunidades para alocar e é o que a gente vem fazendo, mas lentamente."

Conforme cita, a instituição segue com uma exposição leve no risco bolsa, mas já começa a fazer algum posicionamento em Notas do Tesouro Nacional série B (NTN-B) após as taxas voltarem a bater os 5,5%. No mercado de ações, a instituição já tinha reduzido a exposição desde que o Ibovespa bateu os 86 mil pontos em fevereiro, e a indicação para compor a carteira com uma parcela de dólar, feita em março - quando a moeda estava na casa dos R\$ 3,25 -, já foi revertida, a fim de embolsar os ganhos, após a escalada até os R\$ 3,70.

"A deterioração veio muito mais rápida do que a gente imaginava e obviamente o 'trigger' do câmbio era o cenário externo, a alta de juros lá fora, mas o movimento se acentuou com a diferenciação maior da economia dos Estados Unidos em relação a outras, atingindo muito emergente com fundamento mais fraco, principalmente Argentina e Turquia."

Para o especialista, a corrida pelo dólar no Brasil acabou se acelerando após o BC sinalizar queda do juro e na reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) adotar a postura mais conservadora de manter a taxa. A crise do desabastecimento provocada pela greve dos caminhoneiros e a discussão sobre os preços de combustíveis que colocou a Petrobras no olho do furacão arremataram a piora na percepção geral de risco.

Com o jogo político incerto, sem que um candidato de centro tenha decolado após a prisão do ex-presidente Lula, a Tag Investimentos reduziu as posições em opções de maior risco entre março e abril. E foi mais longe: criou um fundo anticrise para acomodar uma pequena parcela do patrimônio de seus investidores, conta o gestor de portfólio Marco Bismarchi.

"A gente estava num nível 'muito otimista' e deslocou para 'otimista', com a visão de que seria um cenário mais difícil por causa das eleições, com mais preocupação em relação à volatilidade, daí o fundo de proteção", diz. Com a carteira composta de opções de dólar e uma parcela vendida (apostando na baixa) em Ibovespa, a estratégia, com valorização de 20% em dois meses, se provou acertada, cita.

Na área de grandes fortunas do Itaú, a única posição com um peso maior hoje é em bolsa americana, com indicação neutra para todos os outros ativos que compõem a parcela em risco Brasil, diz Nicholas McCarthy, chefe global de investimentos do Itaú Private Bank.

Desde o começo do ano, a instituição já vinha reduzindo as posições locais para se proteger dos efeitos da normalização monetária nos EUA num primeiro momento, com Japão e Europa na sequência - correções que atrapalham o crescimento no mundo. No Brasil, a projeção de expansão que chegou a ser de 3% caiu para 2,7% e depois foi revisada para 2% no banco, o que afeta o desempenho das empresas e as estimativas para o PIB em 2019. "A gente optou por reduzir a recomendação de alocação em bolsa e hoje, olhando para frente, continua neutro em tudo."

McCarthy acrescenta que a greve dos caminhoneiros atrapalha a visão de atividade de curto prazo ao mesmo tempo que traz mais inflação por conta do desabastecimento e falta de insumos para a produção. Mas se a crise não se prolongar, os preços tendem a voltar a ceder e as companhias retomam algum

ritmo. "Ainda estamos construtivos num horizonte de 12 a 18 meses, o Brasil pode ter uma recuperação, mas talvez menor do que achávamos."

Hoje, entre 20% e 25% do patrimônio dos investidores alocado em Brasil está em juros nominais mais curtos e juros reais com vencimentos intermediários. Há uma parcela de cerca de 35% em multimercados, que podem capturar mais rapidamente mudanças de cenário ao longo do tempo. Na carteira local não há recomendação para dólar, com tal exposição restrita a ativos mantidos no exterior.

"Num horizonte maior de tempo, a tendência é o real se apreciar. Talvez nos próximos cinco meses seja difícil porque esse é um movimento de apreciação do dólar mundialmente e no Brasil ainda tem eleições."

No nível da taxa de câmbio atual, Schwartzmann, do Santander, entende que a assimetria piorou, com as chances de acomodação ou valorização parecidas. Ele cita que a baixa recente do real colocou a moeda brasileira no mesmo nível do fim de 2015 em relação a uma cesta de divisas emergentes, quando se exclui Argentina e Turquia.

Dos fatores que fariam o executivo recomendar bolsa ainda estão a Selic baixa, mas a atividade econômica vem surpreendendo negativamente, o que recomenda uma posição mais cautelosa. "O mercado foi por muito tempo resiliente, suportado pela depreciação do câmbio e por movimento global de commodities, que seguraram Petrobras e Vale. Mas nos últimos dias o câmbio se tornou mais errático, agravado pela deterioração rápida de Petrobras. Não há pressa para aumentar a alocação, porque os próximos meses serão muito voláteis."

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por Victor Aguiar, Juliana Machado, Lucinda Pinto e Angela Bittencourt | De São Paulo

Título: Estrangeiro deixa bolsa em maio

A postura mais cautelosa dos estrangeiros em relação aos mercados emergentes desencadeou, desde meados de abril, uma saída de recursos da bolsa brasileira. Tal movimento, no entanto, foi compensado pela atuação na ponta compradora de investidores institucionais, que intensificaram a presença no mercado acionário.

De acordo com dados da B3 até o último dia 25, somente em maio, os estrangeiros retiraram R\$ 5,67 bilhões da bolsa. Com esse volume, o saldo de

investimento externo na bolsa neste ano passou a ficar negativo em R\$ 1,25 bilhão. Na outra ponta, os investidores institucionais colocaram R\$ 3,07 bilhões no mês, elevando para R\$ 6,82 bilhões o saldo positivo acumulado desde o início do ano.

Acompanhamento feito pela corretora CM Capital Markets, a partir de dados da Companhia Brasileira de Liquidação de Custódia (CBLC), mostra que o fluxo estrangeiro na bolsa encerrou a semana passada negativo em R\$ 5,6 bilhões. Coincidência ou não, em apenas cinco dias (ou desde o início da greve dos caminhoneiros), as retiradas somaram R\$ 3,41 bilhões. Em janeiro deste ano, os estrangeiros haviam injetado R\$ 10,55 bilhões na bolsa brasileira.

Em maio, até dia 25, a exposição líquida do estrangeiro na B3, incluindo no cálculo as operações com Ibovespa futuro, é de R\$ 3,74 bilhões - resultado de R\$ 3,76 bilhões de "compras" no mercado futuro e R\$ 20 milhões de compras no mercado à vista. Desde 26 de abril - portanto, há 22 sessões consecutivas -, os estrangeiros sustentam posição comprada no futuro.

A maior retirada diária de recursos de estrangeiros na B3 ocorreu na quinta-feira passada (de R\$ 1,57 bilhão), isto é, no pregão seguinte ao anúncio, pelo presidente da Petrobras, Pedro Parente, da redução do preço do diesel em 10% e congelamento por 15 dias. A leitura imediata no mercado financeiro foi de que a Petrobras havia sucumbido às pressões do governo. Naquele momento, surgiram os primeiros questionamentos sobre o compromisso do governo com o ajuste das contas públicas.

Para Alexandre Póvoa, presidente e sócio da Canepa Asset Management, os grupos possuem motivações diferentes por trás de suas estratégias de investimento, o que ajuda a explicar os comportamentos opostos na bolsa brasileira. Ele analisa que a maior exposição dos investidores institucionais ocorreu num contexto de taxa de juros no Brasil nas mínimas históricas. "A meta atuarial normalmente equivale à inflação acrescida de 5% a 5,5%", diz. "Títulos do governo mal cobrem isso, então os fundos são obrigados a buscar ativos de maior risco, como ações na bolsa."

Petrobras foi o grande destaque de maio, concentrando as trocas de posições entre investidores estrangeiros e locais. Isso explica o crescimento do giro diário de maio do Ibovespa, que já é de R\$ 11 bilhões, contra R\$ 9 bilhões de média diária no ano. Só ontem, o índice movimentou R\$ 13,3 bilhões, em alta de 0,95%, aos 76.072 pontos. Só ontem, o Ibovespa movimentou R\$ 13,3 bilhões, em alta de 0,95%, aos 76.072 pontos. As ações da Petrobras corresponderam a 30% do total movimentado.

Na segunda-feira - dia de feriado nos Estados Unidos -, a forte queda da bolsa, puxada por Petrobras, demonstra que o investidor local foi o maior responsável pelo movimento de venda. Ontem, Parente foi ao mercado tentar acalmar os ânimos. Em teleconferência, reforçou o foco na gestão da dívida da empresa e a autonomia da política de preços.

Profissionais de mercado ouvidos pelo **Valor** dizem, no entanto, que há muitas dúvidas sobre o futuro da política de preços persiste. Para especialistas, não está claro como a companhia irá fazer a aplicação dos reajustes, mas a sensação é que a política que vigorava até aqui "é do passado". "Qualquer esperança de que a Petrobras pudesse manter a autonomia nos reajustes foi jogada pela janela", diz Muhammed Ghulam, da área de pesquisa do banco Raymond James.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por Juliana Machado | De São Paulo

Título: Petrobras sobe em dia de trégua

Depois de terem fechado em forte queda, as ações da Petrobras tiveram ontem um dia de recuperação. A ação ordinária (ON) subiu 12,38% e a preferencial (PN), 14,13%. O movimento foi uma resposta a um ajuste esperado - e de curto prazo - nas ações, além da melhora marginal da percepção de risco, depois que o presidente da companhia, Pedro Parente, voltou ao mercado para defender sua gestão e aplacar especulações de que poderia sair do comando.

Os papéis da Petrobras passaram por dois momentos opostos ao longo deste mês. Em linhas gerais, a primeira metade de maio foi marcada por grande otimismo em relação às perspectivas da empresa depois do balanço. A segunda metade, no entanto, viu os papéis despencarem por causa da crise dos combustíveis e da percepção de intervenção do governo nas atividades da estatal. Mesmo com a recuperação, desde o começo da crise, no dia 21, a queda da ON é de 26%, enquanto a PN recua 24,6%.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por Maria Luíza Filgueiras | De São Paulo

Título: Oferta da Braskem deve ter atraso

Os bancos contratados pela Petrobras para fazer a venda de participação da estatal na petroquímica Braskem já consideram difícil cumprir a meta inicial de concretizar a operação até julho, segundo duas fontes. "Somos céticos com esse prazo hoje", diz um executivo próximo ao consórcio.

Ainda não houve consenso sobre o acordo de fornecimento de nafta da Petrobras para a Braskem e o processo de transição da petroquímica para o Novo Mercado da B3 não foi iniciado. A Petrobras divide o controle da Braskem com a Odebrecht. A empreiteira chegou a um acordo com os credores na renegociação de dívida, mas deu ações da Braskem em garantias - o que torna a migração para uma classe única de ação um pouco mais complicada ou, pelo menos, mais morosa, conforme um executivo.

As duas fontes ponderam que a operação de follow-on não depende tanto da chamada "janela de mercado", como acontece para as ofertas iniciais de ações (IPOs). "E se interessados nas participações avançarem na negociação com os acionistas, vira uma operação de aquisição e não de mercado de capitais", diz a fonte. Como o **Valor** antecipou, a petroquímica holandesa LyondellBasell fez uma proposta de aquisição da Braskem - o que a empresa nega oficialmente. A Petrobras já afirmou que gostaria de concluir o desinvestimento na Braskem neste ano.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por André Rocha

Título: Greve dos caminhoneiros: uma aula de economia brasileira

O Brasil adota um modelo econômico que agoniza. País de industrialização tardia, criou estatais para resolver o problema. Políticas públicas tentam consertar a histórica desigualdade social: saúde universal, programas de renda mínima, educação gratuita, aposentadoria para a população de baixa renda, seguro desemprego. Bancos públicos subsidiam juros para o setor produtivo.

A ideia do Estado provedor é forte no inconsciente coletivo. Mas o Estado não produz, apenas distribui o que coleta. Essa estrutura custa caro. As alternativas do governo para cobrir seus gastos são cada vez mais limitadas.

A greve dos caminhoneiros mostra que o modelo está no limite. Muitos ainda querem continuar no mesmo caminho. "É você que ama o passado e que não vê que o novo sempre vem", canta Belquior. Definitivamente não é mais possível vivermos "Como nossos pais".

A equação da restrição orçamentária do governo indica as opções para o financiamento dos gastos públicos. Embora pareça complicada, a equação é intuitiva: $g = t + b' - (r + n)b + (i + n)m + m'$, onde:

g = gastos do governo; t = arrecadação tributária; b' = emissão líquida de títulos públicos; r = taxa de juros reais (juros nominais menos inflação); n = taxa de

crescimento real do PIB; b = estoque de títulos públicos; i = inflação; m = estoque de moeda na economia; e m' = emissão de moeda.

O financiamento (lado direito da equação) dos gastos pode ser feito de três formas: inflação (i), endividamento (b') e tributos (t). Entre a década de 60 e início dos anos 90, o governo financiou a expansão primordialmente com inflação. Enquanto as despesas públicas eram corroídas com a perda do valor da moeda, as receitas com tributos sofriam menos com a inflação. A espiral inflacionária corroía o poder de compra da população, especialmente a de baixa renda, e desestruturava o sistema produtivo. Como debelar a inflação foi o principal tema da eleição de 1989. A sociedade mostrava estar cansada com a inflação. O Plano Real foi eficaz em reduzi-la, mas criou um problema: como continuar financiando o incremento dos gastos públicos impostos pela Constituição de 88?

A solução foi elevar os tributos (t). Essa estratégia começou com o governo FHC e continuou no governo Lula. Mas a sociedade mais uma vez mostrou-se desconfortável. Em 2007, o Senado derrubou a CPMF, tributo calculado sobre as transações bancárias. Outra forma de financiamento atingia seu limite.

A busca por popularidade fez com que os gastos continuassem crescendo, só restando ao governo Dilma utilizar a última alternativa "fácil" para se financiar: elevar o endividamento.

O aumento da dívida ocorria com a transferência de recursos do Tesouro para os bancos públicos a fim de financiar projetos subsidiados como o "Minha Casa Minha Vida" e o PSI (Programa de Sustentação de Investimentos). O endividamento atingiu níveis elevados para um país emergente, superior a 70% do PIB. A inflação começou novamente a se manifestar e o governo, a fim de manter o preço dos combustíveis estável, fez com que a Petrobras arcasse com a diferença entre o preço do produto importado e o vendido internamente.

A dívida da Petrobras elevou-se de forma perigosa. O valor da empresa em bolsa despencou. O atual governo, com o fim de estancar a sangria na petrolífera, adotou a política atual de reajuste automático do preço dos derivados. O preço do combustível não seria mais bancado pela estatal, mas pelo consumidor do produto.

Após esse passeio na história, chegamos, enfim, à greve dos caminhoneiros. O aumento do preço dos derivados no mercado internacional os atingiu em cheio. O combustível, componente importante do preço do frete, sofre reajustes em periodicidade inferior ao do contrato do transportador com seu cliente. O ganho dos caminhoneiros minguou. Mais uma vez se recorreu ao Estado. A fim de tornar o preço dos combustíveis mais estável, uma das sugestões foi de a

Petrobras arcar com o custo, esquecendo-se que essa mesma política pôs a estatal de joelhos recentemente.

Essa hipótese foi deixada de lado. Então, o governo federal abriu mãos de seus tributos sobre o combustível (PIS, Cofins e Cide) e ficou de bancar a diferença entre o preço do importado e o preço interno. Mas o déficit projetado da União para 2018 é de R\$ 159 bilhões (sem contar os gastos com juros). Como o governo pode abrir mão de receitas e ainda propor subsidiar o preço do combustível nesse cenário?

Após décadas de elevação dos gastos, a realidade bate à porta. As três opções de financiamento adotadas até agora se exauriram. Os gastos do governo precisam se reduzir. Por isso, a reforma da Previdência e a eliminação dos gastos supérfluos são tão urgentes. O crescimento econômico, que contribuiria para financiar os gastos, não ocorrerá com as finanças públicas em frangalhos e com elevada dívida.

O Estado forte do imaginário popular é apenas gordo e sedentário. Belquior diria: "Minha dor é perceber / Que apesar de termos / Feito tudo o que fizemos / Ainda somos os mesmos e vivemos/ Como nossos pais".

André Rocha é analista certificado pela Apimec e atua há 20 anos como especialista na avaliação de companhias listadas na bolsa.

As opiniões contidas neste espaço refletem a visão do analista sobre as companhias, e não a do Valor Econômico. O Valor e o autor não se responsabilizam por prejuízos decorrentes do uso dessas informações (Veja os termos de uso completos em www.valor.com.br/valor-investe/o-estrategista)

MME / ASCOM .