

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque: (em negrito) Matérias que citam o Ministro Bento Albuquerque ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	2
Título: Em um dia, Vale e Petrobrás perdem R\$ 46 bi em valor	2
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	3
Título: Acordo para cortar produção fracassa, e petróleo cai 9%.....	3
Título: Navio desviou de canal e atingiu área rasa pouco antes de encalhar no MA	3
Título: Ala de caminhoneiros pede adesão ao dia 15 e intervenção militar.....	5
VEÍCULO: O Globo.....	7
Título: Bolsa tem fuga recorde de investidores estrangeiros	7

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 07/03/2020****Seção: Economia****Autor: MATHEUS PIOVESANA E MARCELA GUIMARÃES****Título: Em um dia, Vale e Petrobrás perdem R\$ 46 bi em valor**

Em um dia de pânico nas Bolsas de todo o mundo pelos efeitos do coronavírus na economia global, duas das maiores exportadoras brasileiras tiveram um pregão difícil. Com a queda nas cotações dos produtos que vendem (o minério de ferro caiu 2,5% só ontem, enquanto o petróleo recuou cerca de 10%), as ações de Vale e Petrobrás recuaram ontem, respectivamente, 4,78% e 9,73%. Em apenas um dia, as duas empresas perderam R\$ 46 bilhões em valor de mercado, com o valor da Vale caindo de R\$ 247 bilhões para R\$ 235 bilhões e o da Petrobrás de R\$ 341 bilhões para R\$ 306 bilhões.

No caso do petróleo, que derrubou as cotações da Petrobrás, o grande catalisador da queda de preços foi o fracasso da reunião da Opep, o cartel dos países exportadores do produto, e seus aliados. Nesse encontro, a Arábia Saudita defendia um corte de 1,5 milhão de barris diários na produção, como forma de reduzir a oferta e melhorar os preços. A Rússia, porém, não concordou com o corte. Com isso, a cotação do petróleo WTI fechou em queda de 10,06%, em US\$ 41,28 o barril, em Nova York. Já o petróleo Brent recuou 9,44%, fechando cotado a US\$ 45,27 o barril em Londres.

Em relatório enviado a clientes, o banco alemão Commerzbank disse que o corte na produção proposto pela Opep seria “o mais pronunciado desde o fim de 2008, quando a demanda caiu como resultado da crise financeira e econômica” e que seria uma boa estratégia para os preços da commodity. De acordo com a instituição, sem o corte extra na produção, “o mercado teria de ser reequilibrado por um declínio na produção de óleo de xisto dos EUA, o que exigiria preços mais baixos por um período prolongado”.

Commodities. Desde o início da crise provocada pelo coronavírus nos mercados financeiros globais, as exportadoras de commodities estão entre as empresas que mais têm sofrido. No caso brasileiro, a agravante é que a China é o maior mercado dessas empresas, e o país asiático, onde a epidemia teve início, é até agora o mais afetado. A corretora Nomura, por exemplo, informou ontem que sua projeção para o PIB chinês no primeiro trimestre é de queda de 4,4% em relação ao quarto trimestre de 2019.

Para Vale e Petrobrás, principalmente, uma economia chinesa consumindo menos é um problema grave. Os chineses compram hoje 64% de todo o minério

de ferro produzido no Brasil, segundo a consultoria BMJ. No caso do petróleo, a relação é parecida: 65% do que é produzido no País vai para a China.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 07/03/2020

Seção: Mercado

Autor:

Título: Acordo para cortar produção fracassa, e petróleo cai 9%

As negociações entre a Opep (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) e a Rússia sobre um possível corte de produção de petróleo em razão do coronavírus foram abandonadas sem acordo nesta sexta-feira (6), levando os preços do petróleo a uma queda de mais de 9%, para seu preço mais baixo em três anos.

A Rússia, que desde 2016 era aliada da Arábia Saudita e da Opep, afim de ajudar afirmar o mercado de petróleo, rejeitou apelos por um corte de quase 4% na produção mundial de petróleo, o que exigiria novas reduções em sua produção, já que a queda acentuada na demanda por parte do setor de aviação e transportes resultou em baixa de mais de um terço nos preços da matéria-prima, de janeiro para cá.

“A Opep e a Rússia estão contemplando o abismo”, disse Helima Croft, da RBC Capital Markets. “Pode ser o fim da aliança entre sauditas e russos, mas não está claro o que Moscou teria a ganhar se decidir atear fogo à casa.”

O Brent, referência internacional, teve a maior queda percentual diária desde dezembro de 2008, de 9,4%, para US\$ 45,56.

O WTI, negociado nos EUA, recuou 10,1%, para US\$ 41,28, maior tombo em um dia desde novembro de 2014.

Tradução de Paulo Migliacci

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 07/03/2020

Seção: Especial

Autor: Ana Carolina Amaral

Título: Navio desviou de canal e atingiu área rasa pouco antes de encalhar no MA

Rastreamento mostra mudança de rota do Stellar Banner; atalho por área de 20m de profundidade pode ter causado avaria no casco

O navio com carga da Vale que encalhou no dia 24 de fevereiro no Maranhão, próximo ao terminal da Ponta da Madeira, havia desviado da rota do canal de navegação e chegou a atravessar área com profundidade menor que seu calado (parte submersa), cerca de 20 minutos antes de encalhar.

O trajeto é registrado por sinal de satélite emitido pelo navio e disponibilizado Online por empresas de monitoramento do tráfego marítimo.

O registro do site Marine Traffic mostra o navio deixando o porto e navegando entre as boias vermelha e verde, que indicam os limites laterais do canal. Aos 42 segundos do vídeo, a embarcação passa a seguir para leste — enquanto as boias continuam ao norte.

O navio passa por trechos de menor profundidade, indicada pelos números espalhados em toda a tela e, logo depois, aos 48 segundos do vídeo, chega a atravessar um trecho de apenas 20 metros de profundidade — menor que seu calado, de 21,5 metros.

Essa passagem acontece por volta de 0h30 do dia 25. Apenas 20 minutos depois, às 0h53, o navio já estava praticamente parado.

Para especialistas ouvidos pela Folha, a travessia pelo trecho raso pode explicar a avaria no casco, enquanto o desvio do canal sugere que o acidente possa ter sido causado por uma falha humana.

“Não dá para saber se o encalhe foi mesmo para salvar o navio ou para gerar uma narrativa que pudesse atenuar a questão da negligência”, diz a engenheira naval Gabriela Joelsas Timerman, diretora da consultoria de navegação marítima Iskra.

“As duas hipóteses principais para esse tipo de acidente são falta de perícia, quando o comandante sai para aquela direção sem a informação sobre a variação de profundidade, ou falha mecânica, como um travamento de leme”, diz o engenheiro naval Felipe Ruggeri, diretor da empresa Argonáutica.

“Como o navio é novo e o comandante não relatou nenhuma falha, o motivo mais provável é que ele tenha mesmo traçado uma rota que não era recomendada”, ele completa.

“Tipicamente, na indústria de petróleo e gás, navega-se com folga de 50% na diferença entre a altura do calado e a profundidade da área. E nunca uma diferença menor que 30%”, diz Ruggeri.

Ele também explica que a recomendação para navios de grande porte é navegar pelo canal sempre que ele estiver disponível, já que ali há mais informação e dados atualizados constantemente.

Apesar disso, o desvio feito pelo Stellar Banner é um atalho comum na região. No mapa de calor gerado pelo site Marine Traffic, a posição em que o navio está encalhado é mostrada nas cores amarelo e verde, indicando uma frequência média no uso do caminho por embarcações. A gradação de cores do mapa parte do vermelho, para as rotas mais usadas, e vai até o azul.

“Não é um lugar trivial para se navegar”, avalia Timerman sobre os desafios geográficos da região, como grandes variações de profundidade e de marés, corrente muito alta e mistura de solos de diferentes rios que desembocam ali.

Apesar disso, a praticagem é facultativa no terminal de Ponta da Madeira, que é o maior do país em volume de carga transportada —sendo responsável por 17% da movimentação de carga no país em 2019, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

A recomendação dos especialistas para evitar acidentes como esse é a criação de uma sala de controle, semelhante às torres de comando dos aeroportos, que monitore a movimentação em tempo real e faça a comunicação com os comandantes, alertando, por exemplo, sobre um desvio do canal de navegação.

A Folha tentou entrar em contato com a dona do navio Stellar Banner, a Polaris Shipping, mas não conseguiu falar com a empresa.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 07/03/2020

Seção: Poder

Autor: Danielle Brant e Filipe Oliveira

Título: Ala de caminhoneiros pede adesão ao dia 15 e intervenção militar

Brasília e São Paulo Líderes de caminhoneiros descartam, por enquanto, aderir aos atos marcados para o próximo dia 15 de março em apoio ao governo Bolsonaro, mas uma ala tenta convencer a categoria a engrossar as manifestações. Esse grupo defende também uma intervenção militar no país.

Quase um mês após o fracasso de uma paralisação que reivindicava o piso mínimo para o frete, os principais líderes de caminhoneiros se mostram reticentes em politizar as reivindicações da categoria.

Para eles, aderir à manifestação do dia 15 seria adotar uma pauta que não pertence ao grupo —críticas ao Congresso e ao STF (Supremo Tribunal Federal).

Chorão, um dos líderes da greve de 2018, é um dos que discordam publicamente da presença da categoria no ato. “Afrente da Abrava [Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores] não participa em pauta que não é da categoria”, afirmou.

É a mesma posição de Marcelo da Paz, líder dos caminhoneiros no Porto de Santos (SP). “Não usamos nossa categoria para politicagem, seja ela oposição, centrão, seja da base do governo”, disse.

“Nossa luta é independente de quem está no poder. Não defendemos bandeira alguma política, quem está lá na frente vai ser cobrado.”

Líder dos caminhoneiros autônomos, Marconi França também nega envolvimento nos protestos. “Se tiver alguns caminhoneiros em pontos isolados junto desse movimento do dia 15, são apoiadores ou puxa-saco de governo”, disse.

Carlos Alberto Litti Dahmer, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí (RS), criticou a adesão aos atos. “Eu sou pela democracia, pelo Estado democrático de Direito.”

Uma ala da categoria, no entanto, defende a adesão aos atos. A convocação começou a ser feita na noite de domingo (1º) no WhatsApp.

Em um dos grupos, um caminhoneiro que se identifica como José Carlos e diz ser dono de transportadora afirmou, em áudio, que a participação é importante para tirar “toda essa bandidagem lá de cima”. Ele diz que Legislativo e Judiciário não trabalham pela população, e o ato é importante para “trancar e pedir abaixo” o STF e o Congresso.

“Pedir uma intervenção militar. Que o governo coloque o AI-5 [ato institucional que fechou o Congresso] em vigor”, disse. A adesão dos caminhoneiros, disse José Carlos, ajudaria a “mostrar para o governo, para o petralha, para o Congresso, Alcolumbre, Rodrigo Maia [os presidentes do Senado e da Câmara], Supremo Tribunal Federal, que quem manda é o povo”.

Na mesma conversa, um líder que se identifica como Ratão afirmou que os caminhoneiros deveriam travar tudo no dia 15 para “ver o caos que causa ao país”.

“Eu acho que o dia 15 seria a data exata, e pedir uma intervenção militar já. Acho que o povo tem de pensar bem e ir para esse ponto aí”, continuou Ratão, que participou das manifestações de 2018 contra o reajuste do óleo diesel.

Enquanto não há uma decisão do grosso da categoria, a atenção se volta à audiência que o STF vai realizar no dia 10 (próxima terça) sobre o tabelamento do frete rodoviário.

A reunião, que deveria ter ocorrido no mês passado, foi adiada pelo ministro Luiz Fux, relator de três ações que questionam a constitucionalidade da tabela do frete.

Os caminhoneiros chegaram a ameaçar nova greve no dia 19 de fevereiro. Divergências diminuíram a adesão.

A tabela do frete foi criada em 2018, no governo Temer, como resposta a um pleito dos caminhoneiros em greve.

As ADIs (ações diretas de inconstitucionalidade) contrárias à tabela foram ajuizadas pela CNI (Confederação Nacional da Indústria), pela ATR Brasil (Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil) e pela CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil).

Em 2018, quando ainda era pré-candidato à Presidência, no período em que as estradas foram bloqueadas, Jair Bolsonaro deu apoio aos caminhoneiros. O hoje presidente prometeu revogar eventuais multas se fosse eleito. Depois, passou a criticar os bloqueios quando o efeito do desabastecimento em centros urbanos recrudescu.

A paralisação dos caminhoneiros de 2018 causou desabastecimento e tirou de entre 0,1 a 0,3 ponto percentual do crescimento do Brasil em 2018, quando a economia se expandiu 1,3%.

VEÍCULO: O Globo

Data: 07/03/2020

Seção: Economia

Autor:

Título: Bolsa tem fuga recorde de investidores estrangeiros

TURBULÊNCIA NOS MERCADOS

FUGA DE CAPITAIS

Estrangeiros retiram R\$ 44,8 bi do Brasil em 3 meses, valor recorde

JOÃO SORIMA NETO

A Bolsa brasileira caiu 4,14% ontem, fechando abaixo dos 100 mil pontos pela primeira vez desde outubro, em pregão de tombos generalizados nos mercados globais com o crescente temor de desaceleração mundial por causa do coronavírus. No Brasil, o nervosismo foi agravado pela crise de confiança gerada por dados econômicos frustrantes e pela incerteza no cenário político, resultando na maior fuga de investidores estrangeiros já registrada na História — e isso em menos de um trimestre. Eles retiraram R\$ 44,8 bilhões do mercado até 4 de março, mais que em todo 2019.

No mercado de câmbio, nova intervenção do Banco Central conseguiu evitar a 13a. alta seguida do dólar. Depois de o BC ter vendido US\$ 2 bilhões no mercado futuro, a moeda americana caiu 0,36%, a R\$ 4,634. Ainda assim, ela encerrou a semana com alta acumulada de 3,43%. No ano, o ganho é de 15,58%.

Na noite de ontem, o BC anuncia que vai leiloar mais US\$ 1 bilhão no mercado à vista na segunda-feira para conter a alta da moeda.

Com a escalada do dólar e a queda da Bolsa, o risco-país fechou ontem em 142 pontos, uma alta de 10,7%. Na véspera, o indicador já havia saltado 14,4%, maior elevação desde a divulgação dos áudios entre Joesley Batista e o então presidente Michel Temer, em 2017.

— A grande dificuldade neste momento é prever até onde vão as perdas. O fato é que o coronavírus atinge a todos os segmentos da economia e ninguém sabe estimar os impactos até agora — afirmou Maurício Pedrosa, diretor da Afira Investimentos. — O preço das commodities despenca, e afeta papéis como Petrobras e Vale. Serviços e consumo desaceleram, o que traz impacto às ações das varejistas — acrescentou o analista.

O mau humor dos mercados se manifestou com intensidade ainda maior no petróleo, que teve ontem a maior desvalorização desde a crise de 2008. O recuo de 9,4% no barril do tipo Brent (US\$ 45,27) foi provocado pela decepção dos investidores com a falta de um acordo para reduzir a produção da commodity entre a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e seus aliados, que se reuniram ontem em Viena. A redução seria uma tentativa de conter a queda do preço mesmo com a demanda menor por causa do coronavírus.

QUEDA DE 18% DESDE JANEIRO

Com a queda do petróleo, as ações ordinárias (ON, com voto) da Petrobras despencaram 10,2% (R\$ 24,06). Desde o começo do ano, a epidemia com o coronavírus causou uma desvalorização de R\$ 153,3 bilhões no valor de mercado das oito principais produtoras de commodities da B3.

Com a aversão a risco dos investidores, o volume de recursos retirados pelos estrangeiros da Bolsa brasileira no ano (até 4 de março) superou em R\$300 milhões todo o saque de 2019. Superou ainda o recorde de R\$ 44,6 bilhões estabelecido em 2008, ano da grande crise global.

Com a ressalva de que, hoje, o mercado brasileiro é maior que no passado e os juros estão na mínima histórica, o que reduz a atratividade de recursos especulativos vindos do exterior.

Mas para o presidente do Banco do Brasil (BB), Rubem Novaes, o nervoso do mercado com a epidemia é exagerado:

— Está havendo excesso de pânico. Óbvio que é uma epidemia forte, já afetou China e agora está afetando Europa e EUA. Na economia, o reflexo acontece por meio de um choque de oferta, que paralisa algumas atividades, gerando problemas mais sérios para alguns setores da economia. Mas é um fator temporário, vai durar três ou quatro meses. Depois voltará a normalidade — afirmou, em evento na Associação Comercial do Rio (ACRJ).

Ontem, a Bolsa fechou aos 97.996 pontos. Desde que atingiu seu recorde histórico de 119.527 pontos, em 23 de janeiro, o índice de referência Ibovespa teve desvalorização acumulada de 18,01%. Só na primeira semana de março, com o avanço do coronavírus no país, a queda foi de 5,92%. No ano, o tombo é de 15,26%.

VAREJISTAS SOFREM

As perdas no Brasil ontem foram maiores que na maioria das Bolsas no exterior. Em Nova York, o índice Dow Jones perdeu 0,98% (apesar de acumular queda de 11,96% no mês). Na Europa, porém, as quedas se aproximaram da brasileira: Londres perdeu 3,9%, e Paris, 4,1%.

No Ibovespa, praticamente todas as ações fecharam em queda. Os papéis ordinários (ON, com voto) da Vale perderam 4,80%, em mais um dia de baixa no preço do minério de ferro. As ações de varejistas como B2W e Lojas Americanas apresentaram forte queda diante da perspectiva de retração no consumo com o crescimento de casos de coronavírus no país.

Os papéis ON da B2W recuaram 10,02%, mas chegaram a perder mais que isso no início dos negócios. O mesmo aconteceu com as ações PN da Lojas Americanas, que encerraram o dia com perdas de 7,71%.

Segundo o analista Ilan Arbetman, da Ativa Investimentos, o avanço do coronavírus no Brasil leva a uma expectativa de piora no consumo do país, afetando diretamente as ações de varejistas.

Entre as poucas altas, o destaque foi a CVC, que subiu 14,4% depois da mudança no comando da empresa. A empresa vinha sendo duramente afetada pelo coronavírus, pela alta do dólar e por problemas em seu balanço financeiro. Também subiram as ações do IRB (2,5%). Os papéis haviam perdido mais de 60% do valor desde fevereiro por causa de uma crise de confiança que levou à renúncia dos seus dois principais executivos.

Com a desvalorização da Bolsa, corretoras já revisam suas estimativas para o mercado brasileiro. A XP esperava que o Ibovespa encerrasse o ano com 140 mil pontos. Agora, prevê que o índice estará em 132 mil. (Colaborou Gabriel Martins)

MME / ASCOM .