

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	1
Título: Braskem encerra extração de sal-gema em Alagoas, alvo de ações de R\$ 40 bi.....	1
Título: Preço ainda limita venda de carros elétricos.....	3
Título: Modernidade sim, oportunismo não.....	5
Título: Em 78 dias, óleo avança e desafia investigação	7
VEÍCULO: O Globo.....	9
Título: Rodrigo Maia confirma criação de CPI do Óleo na Câmara	9

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 16/11/2019

Seção: Economia

Autor: Cristiane Barbieri Wellington Bahenamnn

Título: Braskem encerra extração de sal-gema em Alagoas, alvo de ações de R\$ 40 bi

Briga judicial. Autoridades dizem que três bairros estão afundando por causa das operações da empresa; companhia ampliou seguro para arcar com

eventuais pagamentos e concordou em remover moradores, mas diz que medidas não são uma confissão de culpa

Alvo de ações judiciais que somam quase R\$ 40 bilhões por conta de supostos prejuízos causados por atividade de mineração em Maceió (AL), a petroquímica Braskem anunciou na noite de quinta-feira o fim das atividades de extração de sal-gema na cidade. O sal-gema é um insumo usado para a produção de PVC. Ruas e casas apresentam rachaduras e desníveis, e autoridades dizem que três bairros estão afundando por conta das operações da empresa.

Segundo comunicado ao mercado na véspera do feriado, a Braskem propôs à Agência Nacional de Mineração (ANM) a criação de uma área de resguardo no entorno de 15 dos 35 poços que compõem as operações da mina. Com isso, serão desocupados 400 imóveis e removidas 1,5 mil pessoas. A empresa propõe que os demais 20 poços sejam monitorados. A companhia, que tem Petrobrás e Odebrecht como sócias, é objeto de três ações judiciais do Ministério Público Estadual, do Ministério Público do Trabalho e do Ministério Público Federal em Alagoas com pedidos de indenização aos moradores e trabalhadores afetados, além de recursos para execução de programas socioambientais e medidas emergenciais.

A petroquímica diz não estar assumindo a culpa pelo afundamento dos bairros, mesmo propondo a remoção das famílias, o fechamento da mina e o monitoramento de áreas de resguardo. Para a empresa, não há relação entre o fenômeno geológico e a extração de sal-gema. A decisão foi tomada após dados de sonares e da situação dos poços indicarem que seria melhor fazer a ação preventiva, uma vez que a mina está em área urbana. A petroquímica não informou o custo estimado para a ação, que será realizada em coordenação com a Defesa Civil, nem o destino das famílias removidas. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, porém, a empresa pode ser obrigada a desembolsar até R\$ 400 milhões para a remoção dos moradores. Em toda a região, a estimativa é de que morem 40 mil pessoas.

Procurada, a Braskem diz não reconhecer o custo de R\$ 400 milhões. Até o momento, fruto de discussões judiciais, a empresa teve R\$ 100 milhões bloqueados e contratou R\$ 6,4 bilhões em seguro-garantia para cobrir perdas, caso seja considerada culpada nas ações. Além das medidas anunciadas na quinta-feira, a empresa vem executando uma série de ações na região, como obras de pavimentação e drenagem para recuperar mais de 20 mil m² de ruas e avenidas, doação de equipamentos para Defesa Civil de Maceió e revisão da estrutura das edificações.

O anúncio das medidas para o encerramento definitivo da extração de sal-gema em Maceió pode complicar a situação da Braskem nas discussões judiciais que a

empresa trava com os representantes dos Ministérios Público Estadual, do Trabalho e Federal, que somam R\$ 39,4 bilhões. Fontes dizem que a iniciativa pode ser vista como assunção de culpa. A empresa afirma que só após a conclusão de estudos geológicos, em elaboração pelo Instituto de Geomecânica de Leipzig (IFG), da Alemanha, no primeiro trimestre de 2020, será possível determinar responsabilidades.

O afundamento dos bairros em Maceió foi um dos motivos que levaram a petroquímica holandesa LyondellBasell a desistir de comprar a Braskem. A Braskem é a joia do grupo Odebrecht e a transação era vista como essencial para a sobrevivência do conglomerado que, pouco depois, entrou em recuperação judicial.

Balanço. A Braskem teve prejuízo de R\$ 888 milhões no terceiro trimestre, revertendo lucro de R\$ 1,34 bilhão em igual período de 2018. Segundo a empresa, a perda foi provocada pela desvalorização do real frente ao dólar. Hoje, as exportações e as operações no México, Estados Unidos e Europa somam 55% da receita da empresa.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 16/11/2019

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva

Título: Preço ainda limita venda de carros elétricos

Para analista, fatia dos 'eletrificados' no País não deve passar de 10% até 2030

Nos últimos meses houve no Brasil uma sequência de lançamentos de veículos elétricos e híbridos e de instalação de postos de recarga de energia, movimento visto como aviso das fabricantes de que o País não ficará de fora da onda de eletrificação que ocorre mundo afora. Os preços dos modelos, porém, ainda limitam as vendas e a participação desse segmento no mercado deve seguir restrita por um bom tempo. Em setembro chegou às lojas o Corolla híbrido flex fabricado em Indaiatuba (SP) – primeiro modelo no mundo que pode usar etanol para gerar a energia da bateria elétrica – e a JAC Motors anunciou a importação de cinco veículos elétricos da China, dos quais apenas um já está à venda, o iEV 40, por R\$ 153,9 mil. Os demais chegarão a partir de janeiro.

No mês seguinte, a Volkswagen e a companhia de energia EDP anunciaram a instalação de 30 postos de recarga rápida que, somados a outros pontos já existentes, vão cobrir 2,5 mil quilômetros de rodovias que interligam as capitais São Paulo, Rio, Vitória, Curitiba e Florianópolis. A Honda, por sua vez, confirmou

que trará o Accord híbrido para o mercado brasileiro, provavelmente no próximo ano.

No início deste mês foi a vez de a General Motors iniciar a pré-venda do elétrico Bolt, importado dos EUA, a R\$ 175 mil, com entregas para o começo de 2020. Na sequência, a Volkswagen apresentou o Golf GTE híbrido plug in (que pode ser carregado na tomada), já à venda por R\$ 200 mil. Na última quarta-feira, a Volvo informou que, em parceria com várias empresas, vai instalar quase 300 pontos de recarga ao longo dos próximos anos. Eles se somarão aos 81 que a marca já espalhou por vários Estados desde o fim do ano passado. Calcula-se que atualmente existam cerca de 250 a 270 postos no País, e há outros anúncios de abertura de novas unidades.

Nicho. Apesar do esforço por parte das montadoras e das companhias energéticas, o presidente da Bright Consulting, Paulo Cardamone, ressalta que os preços dos modelos 100% elétricos à venda no País (entre R\$ 154 mil e R\$ 450 mil), correspondem a uma faixa de consumo de no máximo 10% do mercado total de veículos. “Não acredito que todos os compradores de diferentes tipos de veículos a combustão nessa faixa de preço irão migrar para elétricos e híbridos no curto prazo”, afirma Cardamone. Para ele, modelos com essa tecnologia continuarão sendo um nicho restrito de mercado e seguirão sendo importados, pois não há previsão de se chegar a uma escala de vendas que justifique a produção local.

Já os modelos híbridos, com um motor a combustão e outro elétrico, tendem a ter melhor performance no mercado brasileiro, principalmente aqueles que custam entre R\$ 125 mil e R\$ 180 mil. Entre eles, o Corolla nacional, que já tem fila de espera entre 30 e 90 dias, dependendo da versão. O preço parte de R\$ 125 mil. Pesquisa anual do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) identificou que, em 2018, havia 11 mil carros elétricos e híbridos rodando pelo País, o que representava apenas 0,025% do total da frota brasileira. Neste ano, até outubro, foram vendidos 7,43 mil modelos com essas tecnologias, ante 3,97 mil em todo o ano passado, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Pelos cálculos da Bright, em 2025 a participação dos modelos eletrificados no Brasil será de 4,4% e, em 2030, de 9,3%. Cardamone lembra que, em outros países, como EUA e Alemanha, incentivos para a compra de elétricos chegam a US\$ 7,5 mil (cerca de R\$ 31 mil). No Brasil, os benefícios são isenção de Imposto de Importação, redução de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e, em alguns municípios, como São Paulo, isenção de IPVA e de rodízio. O consultor também ressalta que “os benefícios em termos de emissão de gás carbônico de um veículo elétrico no Brasil, quando comparado a um híbrido a etanol, é muito

menor que nos mercados desenvolvidos”, quando se leva em conta as emissões geradas desde a produção da energia (muitas vezes de fontes não renováveis) até o que sai do escapamento do carro.

Ofensiva. “Estamos começando a introduzir modelos eletrificados no Brasil com o Golf GTE, mas temos uma ofensiva grande para os próximos anos”, diz Antonio Megale, diretor de assuntos governamentais da Volkswagen do Brasil. Nos próximos cinco anos chegarão ao País seis modelos 100% elétricos. Empresas do grupo alemão, a Porsche trará ao País seu primeiro elétrico, o Taycan 4S no próximo ano, e a Audi trará o e-tron até maio. Com oferta de veículos híbridos desde 2014, a BMW vendeu no mercado brasileiro 300 modelos com essa tecnologia até 2018 e, neste ano, vai ultrapassar esse volume acumulado. “A tendência para 2020 é crescer ainda mais”, diz Gleide Souza, diretora da empresa no País.

A montadora alemã já instalou 150 pontos de abastecimento em parceria com a EDP e outras empresas, incluindo os seis nos dois lados da Via Dutra, que liga São Paulo ao Rio. Gleide reconhece que o Brasil não tem condições de oferecer incentivos financeiros para a compra desses modelos. Acredita, contudo, que o consumidor precisa de mais motivação para migrar para as novas tecnologias e sugere, por exemplo, a isenção de pedágios. Os modelos híbridos do grupo à venda atualmente – i3, i8, Série 5, Série 7 e Countryman custam entre R\$ 206 mil (i3 BEV) e R\$ 711 mil (i8 Roadster).

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 16/11/2019

Seção: Opinião

Autor: Adriano Pires

Título: Modernidade sim, oportunismo não

O mundo tem assistido a uma série de convulsões sociais. Na França, na Espanha, no Equador e, mais recentemente, no Chile e na Bolívia. As três razões principais que parecem explicar essas manifestações são as oportunidades limitadas de emprego para quem chega ao mercado, as desigualdades crescentes com grandes concentrações de renda e os chamados serviços públicos caros e de baixa qualidade. O interessante é que o estopim das convulsões sociais na França, no Equador, no Chile e mesmo no Brasil em 2013 foram tarifas e preços de produtos essenciais para a população. Na França, o preço do diesel; no Equador, da gasolina; no Chile, as tarifas do metrô; e no Brasil foram as passagens de ônibus.

No caso das tarifas públicas e dos preços dos combustíveis no Brasil, temos de discutir com urgência e coragem as verdadeiras causas de a sociedade pagar tão

caro. Não podemos nem devemos aceitar que a sociedade seja guiada por oportunistas e irresponsáveis que, com habitual populismo, enganam a população com soluções ditas modernas e que beneficiariam o consumidor, quando, na verdade, só desorganizam o mercado, instaurando uma anarquia e uma falsa concorrência. Temos de entender as funções do mercado e o papel do Estado de forma clara e transparente.

O mercado deve ter liberdade de estabelecer os preços por meio da concorrência sem qualquer tipo de intervenção do governo. O governo deve regular, fiscalizar e tributar de acordo com as características de cada mercado. Os combustíveis participam de um mercado de plena concorrência e os chamados monopólios naturais, como distribuição de energia elétrica e gás natural, precisam da atuação de agências reguladoras fixando as tarifas.

O que a regulação e a política pública precisam ter é muita atenção e cuidado com subsídios e tributos. Estes, sim, podem provocar distorções de mercado, penalizando consumidores e muitas vezes criando uma casta de consumidores privilegiados. Não são as empresas as principais responsáveis pelos preços e tarifas altos, e sim os governos federal e estaduais, com os subsídios e tributos. No Brasil, a lógica da política tributária aplicada à energia elétrica e aos combustíveis é a mesma de produtos como bebidas e cigarros.

Vamos combinar que energia elétrica e combustíveis são produtos essenciais, ao contrário de bebidas e cigarros. Chega a ser um acinte que os consumidores paguem 50% de impostos em suas contas de energia elétrica e para colocar um litro de gasolina no carro. Mas, ao invés de travarmos uma discussão séria sobre o papel dos subsídios, dos impostos e mesmo sobre a sonegação, vemos campanhas contra as distribuidoras de energia elétrica, de gás natural, GLP e combustíveis, acusadas de atravessadoras e culpadas pelos preços e tarifas elevados.

Aí aparecem os oportunistas e irresponsáveis, utilizando um discurso de que estariam trazendo modernidade, melhoria do meio ambiente, eficiência e, com isso, estimulando a concorrência, colocando-se ao lado do consumidor. O discurso usado para promover todos esses benefícios é de propor alterações regulatórias que promovam o chamado bypass, um termo em inglês que significa contornar, desviar ou dar a volta em torno de algo. No caso da distribuidora de energia elétrica, esse bypass ocorre com a geração distribuída que usa a rede elétrica, e não paga. No caso da distribuidora de gás, este mecanismo de bypass permitiria que os grandes consumidores dessem uma volta nas distribuidoras, não pagando margem. O bypass nas distribuidoras de GLP é a venda fracionada.

Nos combustíveis, são regulações que promovem a venda direta de etanol pela usina e mesmo práticas como a tentativa de venda delivery de gasolina, contornando as distribuidoras. Tudo isso, em vez de promover a redução de preços, cria a chamada política Robin Hood às avessas: os consumidores de menor renda subsidiarão os de renda mais alta e de maior poder político. Sem falar que, no caso dos combustíveis, existem questões de segurança, de desabastecimento e de sonegação. É essa a modernidade que queremos e de que precisamos?

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 16/11/2019

Seção: Metrópole

Autor: Priscila Mengue

Título: Em 78 dias, óleo avança e desafia investigação

Origem do poluente ainda é mistério, em um dos piores desastres ambientais do País

Há 78 dias, o petróleo cru encontrado na costa brasileira ainda era chamado de “substância escura e oleosa”. O que poderia parecer inicialmente um caso isolado se mostrou, contudo, uma das maiores tragédias ambientais do País, atingindo desde então quase 600 localidades do Nordeste e do Espírito Santo. O óleo chegou a praias, ilhas, manguezais, rios e Áreas de Proteção Permanentes (APPs) em grandes manchas ou fragmentos. Em alguns lugares, foi encontrado mais de uma vez, inclusive em pontos que estavam praticamente limpos, como a Praia de Itapuama, uma das mais afetadas em Pernambuco.

Os casos mais recentes são de vestígios, menores ou do tamanho da palma da mão, mas também impactantes para as comunidades locais, como a capixaba Praia de Regência, atingida há quatro anos pela lama da barragem de Mariana. O encontro do óleo e da lama também se repetiu em Abrolhos, na Bahia, que reúne a maior biodiversidade marinha do Atlântico Sul. A retirada começa de forma improvisada, pela população local e até por turistas, e depois conta com diferentes esferas governamentais. Com o avanço do óleo por destinos turísticos do Nordeste, a gestão Jair Bolsonaro foi pressionada a intensificar a resposta. O ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, negou demora na reação ao desastre e o governo enviou militares às praias para ajudar na limpeza.

Em vários pontos, a maior parte da força-tarefa é de voluntários, muitas vezes sem equipamento adequado para evitar o contato direto com a substância. “Não era para voluntários terem contato com o resíduo nas praias. É só pegar o exemplo de outros países. Mas imagina o pescador, que tem no mar a fonte de

renda, vendo que está chegando o piche”, afirma Sidney Marcelino Leite, coordenador do movimento Salve Maracáipe.

Com a menor concentração de óleo em alguns Estados e o relato de contaminação ao contato com óleo, ONGs têm visto menos voluntários e até tentam emplacar convocações como “o óleo não acabou” e “cadê vocês?”. “O grosso (do óleo) parou de chegar, as pessoas acham que está tudo bem e cai o número de voluntários. Ainda vem bastante gente no fim de semana. Agora, o processo é mais minucioso, como o de tirar das pedras”, diz Leite.

Investigação. Até agora, a Polícia Federal não tem uma explicação definitiva sobre a origem e a causa do derramamento. Bolsonaro afirmou que o óleo tem “DNA da Venezuela”, mas não há provas de que o país vizinho tenha relação direta com o vazamento, que teria começado em meados de julho até atingir, em agosto, o litoral do País.

Entre as hipóteses estão o derramamento por um navio que teria passado pela área ou, até mesmo, afundado. Segundo a PF, o navio grego Bouboulina é o principal suspeito, mas a empresa proprietária nega e especialistas têm questionado os indícios do governo. Outras questões seguem sem resposta, como o impacto no pescado. Embora o governo federal considere seguro o consumo, a pesquisa usada como base era inicial e teve anúncio contestado até por um dos cientistas responsáveis (por envolver produto da pesca industrial, minoria na região).

A maior parte dos esforços científicos vem de universidades federais, organizadas individualmente ou em rede do Norte ao Sul do Brasil. “O trabalho de pesquisadores e voluntários é desenvolvido em rede com outros Estados. Umas são formais, como as dos institutos, e outras informais”, conta Jailson Bittencourt de Andrade, do Centro Interdisciplinar de Energia da Federal da Bahia (UFBA) e vice-presidente regional da Associação Brasileira de Ciências.

As pesquisas buscam soluções para questões emergenciais, mas devem se prolongar. “Os efeitos não vão cessar de imediato. É preciso alguns anos para investigar as consequências no ambiente e nos organismos”, diz Emerson Soares, coordenador da força-tarefa da Federal de Alagoas (Ufal), que reúne 22 professores e cerca de 80 alunos de graduação e pós. Pesquisadores estimam que serão precisos de 10 a 20 anos para acabar com os efeitos nocivos do óleo.

Também são desconhecidos os efeitos no turismo. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis potiguar, não houve cancelamentos expressivos de reservas e o impacto deverá ser conhecido no início de dezembro, quando dados da ocupação hoteleira do último trimestre são tabulados.

Destino. No Sudeste, Estados e Prefeituras têm feito treinamentos diante da possível chegada do óleo. Segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), correntes marinhas podem levar o material até o norte fluminense, mas uma proteção natural dificulta a passagem ao sul de Cabo Frio. /

COLABORARAM ANDRÉ MARINHO, LUIZ CARLOS PAVÃO E RICARDO ARAÚJO, ESPECIAIS PARA O ESTADO

VEÍCULO: O Globo

Data: 16/11/2019

Seção: Sociedade

Autor: AMANDA ALMEIDA

Título: Rodrigo Maia confirma criação de CPI do Óleo na Câmara

Manchas já atingiram mais de 500 praias e localidades desde o fim de agosto

BRASÍLIA- O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), vai autorizar a criação da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Óleo na próxima semana. A intenção é investigar a origem das manchas que se espalham pelo litoral da Região Nordeste.

A instauração da comissão deve ser lida por Maia em plenário e publicada no Diário da Câmara dos Deputados na próxima semana. Na sequência, os partidos devem indicar os integrantes para, então, a CPI iniciar os trabalhos.

Apresentada pelo deputado João Henrique Campos (PSB-PE) no fim de outubro, a comissão teve o apoio de 267 parlamentares, 96 a mais do que o número mínimo de assinaturas exigido pelo regimento da Câmara (171) para a instalação de CPIs.

Polícia Federal e Marinha apontam a embarcação da empresa grega Delta Tankers como a principal suspeita do desastre. No entanto, consultorias e estudiosos contestam a informação.

‘CRIME AMBIENTAL’

O colegiado deve funcionar por 120 dias. No requerimento para a criação, Campos alega que essa contaminação do oceano “já é considerado o maior crime ambiental em extensão da História do Brasil”

De acordo com o deputado, é preciso “sistematizar” as reações ao derramamento: “A única certeza é que ela vem se distribuindo de forma irregular, à mercê das correntes marinhas e dos ventos, podendo alcançar novos pontos e outros estados do país, além de voltar a poluir as praias e rios já

atingidos, como vem ocorrendo neste momento de maneira mais acentuada em Alagoas e Pernambuco”, alega o deputado, no pedido para instalação da CPI.

“Enfim, uma situação drástica como essa requer ação rápida, eficaz, eficiente e efetiva por parte do Estado”, continua no documento.

O óleo começou a aparecer nas praias nordestinas em 30 de agosto, na Paraíba, e chegou ao Espírito Santo, no Sudeste, em 8 de novembro. Há registros de petróleo em 114 municípios dos dez estados atingidos.

Segundo o último balanço divulgado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), anteontem, 578 praias, rios, ilhas e mangues já foram atingidos. O ponto mais ao Sul afetado até agora é a Praia Formosa, em Aracruz (ES).

MME / ASCOM .