

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: Valor Econômico.....	2
Título: ICMS sobre querosene de aviação traz guerra fiscal de volta a Estados.....	2
Título: China bate recorde de produção de aço e puxa preço do minério	4
Título: Curtas	6
Título: BB aceita valor menor em IPO da Neoenergia	6
Título: Base deprimida de gastos realça contingenciamento	7
Título: Explosão eleva clima de tensão entre EUA e Irã.....	9
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	11
Título: Vale monta muro para conter lama em Cocais	11
Título: » Lá vem... ..	12
Título: Chavismo põe militares para racionar gasolina	12
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	13
Título: Venezuela coloca Guarda Nacional para impor racionamento de gasolina	13
Título: Venezuelanos cruzam fronteira para encher tanques no Brasil.....	15
Título: Tabela do frete é fracasso, afirma agronegócio	16

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 20/05/2019****Seção: Brasil****Autor: Marta Watanabe | De São Paulo****Título: ICMS sobre querosene de aviação traz guerra fiscal de volta a Estados**

O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre querosene de aviação (QAV) está no centro do que Estados consideram uma nova guerra fiscal. A disputa por redução de alíquotas sobre querosene generalizou-se entre os entes e é a mais acirrada desde que houve a convalidação dos incentivos e foi, simultaneamente, vedada aos Estados a concessão de novos benefícios.

Atualmente um convênio do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) permite a redução de ICMS sobre QAV para 13 Estados: Alagoas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Sergipe. Alguns entes chegam a cobrar ICMS de 3% sobre QAV com base no convênio.

Em reunião do Confaz, na quinta-feira, um grupo de pelo menos seis Estados - Goiás, Rio Grande do Norte, Maranhão, Mato Grosso, Rio de Janeiro e São Paulo - solicitou a adesão ao convênio. O Distrito Federal propôs alíquota mínima de 7%. Sem consenso, todas as solicitações foram rejeitadas, afirma Rafael Fonteles, secretário da Fazenda do Piauí e coordenador dos Estados no Confaz.

Para Carlos Eduardo Xavier, secretário do Rio Grande do Norte, diz que a questão ficou muito longe do consenso. Ele classifica as rejeições como "absurdas" e diz que o tema criou uma "situação constrangedora". Segundo ele, desde o início do ano levou à pauta do Confaz o pedido de adesão do governo potiguar ao convênio do QAV. "Não conseguimos durante todo esse tempo evoluir nessa negociação. Os Estados que estão no convênio não querem a entrada dos demais."

Xavier argumenta que o convênio é importante para que o Rio Grande do Norte consiga selar um acordo com as companhias aéreas para atrair novos voos ao Estado. "Enquanto isso não for resolvido, vamos travar todas as discussões no Confaz, vou pedir vistas de tudo", diz ele, mencionando que a estratégia deve ser compartilhada por outros Estados que também querem aderir ao convênio. O Estado, segundo Xavier, cobra ICMS de 12% sobre QAV, na regra geral. Um decreto estadual, explica ele, chega a prever alíquota de 3%, mas ela não é aplicada porque exige como contrapartida requisitos que nenhuma companhia aérea cumpre no Estado no momento.

George Santoro, secretário da Fazenda de Alagoas, diz que a questão do QAV é complexa e resulta num redesenho da malha aérea do Brasil, com impactos no turismo e na economia dos Estados. "O assunto merece tratamento mais equilibrado e estudo mais acurado das repercussões. Mas houve tentativa de votar o assunto açodadamente. E, com o movimento de São Paulo querendo aderir, o que possibilitaria ao Estado reduzir em sete pontos percentuais a sua carga no QAV, fica difícil qualquer Estado se sentir tranquilo", diz ele. Santoro reconhece que a iniciativa de São Paulo não viola a legislação, mas, segundo ele, tem grande repercussão econômica sobre os demais locais.

O Estado de São Paulo anunciou em fevereiro a redução de 25% para 12% do ICMS sobre QAV. Paralelamente ao pedido de adesão ao convênio do Confaz, o governo paulista enviou à Assembleia Legislativa um projeto de lei propondo a alíquota menor a partir do próximo mês.

A Lei Complementar 160/2017 permitiu aos Estados a convalidação dos incentivos irregulares de ICMS existentes anteriormente e proibiu a oferta de novos incentivos. Mas a mesma lei deixou uma brecha ao permitir que os entes federados façam a chamada "cola", que é a possibilidade de reproduzir reduções do imposto oferecidas por Estados da mesma região.

Em nota, a Secretaria da Fazenda de São Paulo diz que a medida visa equalizar a alíquota do Estado com as já aplicadas por outros, como Rio Grande do Sul (7%), Minas Gerais (4%) e Paraná (12%). O objetivo, diz a Fazenda, é estimular investimentos e gerar empregos. A ação do governo paulista, salienta a nota, vai na contramão de qualquer guerra fiscal. "A iniciativa ajuda a recuperação da atividade econômica em todo o país", diz. São Paulo tem hoje a maior alíquota de ICMS sobre QAV, de 25%. Segundo ofício do projeto de lei enviado à Assembleia, das 27 unidades da federação, 18 praticam alíquotas de até 12%.

Para Cristiane Schmidt, secretária da Fazenda de Goiás, um dos Estados que querem entrar no convênio, a iniciativa paulista fez muita diferença no cenário. "Por causa de São Paulo, todos querem aderir para ter a possibilidade de entrar na guerra se precisarem. Isso é uma estratégia kamikaze", diz ela. "Todos juntos, de mãos dadas para o fundo do poço por causa da guerra iniciada por São Paulo, o Estado mais rico do país. Fazem isso dentro da total legalidade, mas, ao meu ver, com grande irresponsabilidade e pouquíssimo pensamento na federação e em suas desigualdades regionais."

Xavier, do Rio Grande do Norte, não vê muita relação entre a iniciativa de São Paulo e a dificuldade em resolver o assunto dentro do Confaz. Para ele, há uma resistência dos Estados que já aproveitam o convênio, o que, segundo ele, cria condições desiguais. "É uma guerra fiscal do QAV. A guerra está posta, mas nem todos podem guerrear."

Não é a primeira vez que o Estado de São Paulo, já sob gestão do governador João Doria, enfrenta reação negativa de outros Estados a um incentivo fiscal no Confaz. Em março, o secretário da Fazenda de Pernambuco, Décio Padilha, questionou, em reunião do conselho, regime especial pelo qual o governo paulista permitiu o diferimento do ICMS em operações de fornecimento de matérias-primas e insumos para estaleiros.

Segundo Padilha argumentou à época, o incentivo visava aumentar a competitividade de consórcio de São Paulo em licitação de US\$ 1,6 bilhão para a construção de quatro corvetas da Marinha. O incentivo, disse Padilha, criou "concorrência desleal", o que prejudicaria os demais consórcios, inclusive o liderado por estaleiro pernambucano. A licitação foi vencida por consórcio catarinense.

Na época, Milton Luiz de Melo Santos, secretário-adjunto da Fazenda e Planejamento de São Paulo, defendeu o incentivo, que, segundo ele, foi concedido porque poderia propiciar o início da atividade de construção de corvetas no Estado, gerando empregos e renda. Segundo ele, São Paulo replicou na época incentivo concedido pelo Rio de Janeiro, seguindo o que foi possibilitado pela Lei Complementar 160/17.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 20/05/2019

Seção: Empresas

Autor: Stella Fontes e Ivo Ribeiro | De São Paulo

Título: China bate recorde de produção de aço e puxa preço do minério

As siderúrgicas chinesas atingiram um novo recorde em abril, com a produção anualizada superando o 1 bilhão de toneladas de aço pela primeira vez. Neste ano, após produzirem 75 milhões de toneladas em janeiro, as siderúrgicas chinesas voltaram ao ritmo de 80 toneladas por mês em março. Em abril, a produção deve ter chegado a 85 milhões de toneladas, de acordo com informações preliminares. Mantido esse ritmo até dezembro, a China fecharia o ano com 990 milhões de toneladas de aço produzidas.

A demanda maior por minério de ferro, para sustentar essa produção siderúrgica recorde, em um momento de restrição de oferta, levou a cotação da tonelada da commodity a passar dos US\$ 100 na sexta-feira.

Segundo a publicação especializada "Fastmarkets MB", os estoques de minério nos portos chineses caíram 1,24 milhão de toneladas em uma semana, para

132,07 milhões de toneladas na sexta-feira, o menor nível de desde outubro de 2017. Já a cotação do minério com pureza média de 62%, entregue no porto de Qingdao, avançou 2,5%, ou US\$ 2,50, para US\$ 101,71 por tonelada, ainda segundo a Fastmarkets MB.

Essa é a maior cotação no mercado à vista desde 15 de maio de 2014, quando o preço chegou a US\$ 103,81 por tonelada. Com o desempenho, no mês, os ganhos acumulados pelo minério chegaram a 8%. Em 2019, a commodity tem alta de cerca de 40%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados para setembro encerraram a sessão com alta de 5,4%, enquanto os contratos com entrega em janeiro chegaram a bater o limite de alta de 6%.

A percepção entre analistas, que já esperavam que a marca dos US\$ 100 fosse alcançada, com a redução na oferta após a tragédia da Vale em Brumadinho (MG), é a de que o rali pode se sustentar no curto prazo. Para o banco suíço Julius Baer, a valorização recente pode se manter nas próximas semanas, embora o cenário de menor oferta já esteja refletido nas cotações atuais. "Embora o rali possa continuar no curto prazo, ainda vemos os preços se movendo para baixo no longo prazo, já que a oferta deve se normalizar e a demanda, desacelerar", escreveu o chefe de pesquisa de Next Generation do Julius Baer, Carsten Menke, em nota a clientes.

"Reconhecemos o aperto no mercado de minério de ferro, em particular no contexto de demanda mais forte do que o esperado das siderúrgicas chinesas, mas acreditamos que isso está mais do que refletido nos preços de hoje [sexta-feira]", ponderou o chefe de pesquisa do Julius Baer. De acordo com Menke, num primeiro momento, os dados econômicos da China confirmam a fraqueza da indústria de transformação em geral e, particularmente, das montadoras. Mas os investimentos em imóveis e infraestrutura, que são grandes consumidores de aço, seguem fortalecidos.

Com isso, na China, os preços do aço acumulam ligeira alta neste ano, enquanto há queda na Europa, diante do enfraquecimento da demanda, e nos Estados Unidos, na esteira da maior oferta do insumo. No ano passado, o país asiático respondeu por 51,3% da produção mundial de aço, com 928,3 milhões de toneladas e alta de 6,6% ante 2017. O volume produzido saiu do patamar de 70 milhões de toneladas e chegou a 80 milhões de toneladas.

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 20/05/2019****Seção: Empresas****Autor:****Título: Curtas**

Nova regra da ANP

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou uma resolução que altera os procedimentos para venda de campos de petróleo e gás natural. A medida vai tratar de metodologias para dar garantias sobre direitos emergentes nesses contratos. Ela também vai permitir a alteração do controle societário de concessionárias. O contrato de exploração e produção deverá tratar de mecanismos de contratação pela União de pessoas jurídicas para execução de atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos. "As partes poderão requerer, fundamentadamente, a aprovação conjunta e simultânea de dois ou mais pedidos de autorização de cessão", determinou o diretor-geral da ANP, Décio Oddone da Costa. Segundo ele, no caso de cessão de contrato de E&P envolvendo campos maduros, um novo Plano de Desenvolvimento poderá ser apresentado. A ANP vai se manifestar sobre a aprovação ou a denegação desses contratos.

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 20/05/2019****Seção: Finanças****Autor: Flávia Furlan e Maria Luíza Filgueiras | De São Paulo****Título: BB aceita valor menor em IPO da Neoenergia**

Bancos que assessoram a oferta pública inicial de ações (IPO) da Neoenergia começaram as conversas com os investidores com um valor patrimonial para a companhia estimado em R\$ 18,4 bilhões, apurou o **Valor**. O Banco do Brasil (BB), um dos acionistas vendedores, queria testar um patamar maior, mas acabou concordando com os assessores em reduzir a estimativa diante do ambiente de maior competição de ofertas.

O valor está mais próximo das expectativas dos investidores e daquele que havia sido estipulado na primeira tentativa de IPO da empresa, em 2017, de R\$ 18 bilhões. Segundo uma fonte, daqui a duas semanas será feito o lançamento da oferta. Participam da operação como coordenadores Banco do Brasil, Bank of America, Citi, J.P. Morgan, Credit Suisse e HSBC.

Os vendedores na oferta secundária serão o Banco do Brasil, a Previ, fundo de pensão dos funcionários do banco, e a Iberdrola. O BB tem uma fatia de 9,34%, a Previ tem 38,21% e a Iberdrola detém 52,45%. Os acionistas querem levantar entre R\$ 3 bilhões e R\$ 3,5 bilhões. O BB informa em seu balanço um valor patrimonial de R\$ 19,4 bilhões para a Neoenergia, mas, segundo o **Valor** havia apurado, estava mais propenso a negociações de preço na nova tentativa de IPO.

A operação da Neoenergia compete com a oferta subsequente de ações ("follow-on") da CPFL, que será precificada na primeira semana de junho. Segundo uma fonte, entre as duas empresas de energia, os investidores enxergam menos risco na CPFL, que tem planos de investimento de R\$ 12 bilhões nos próximos cinco anos e um endividamento correspondente a 2,4 vezes a geração de caixa.

No caso da Neoenergia, os investimentos previstos para os próximos cinco anos somam R\$ 25 bilhões e a alavancagem está próxima de 3 vezes. Diante dessa necessidade de investimentos, e como todos os recursos do IPO vão para os acionistas controladores, a Neoenergia também realiza em paralelo à oferta de ações uma emissão de debêntures, no valor de R\$ 1,25 bilhão, para reforçar o caixa.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 20/05/2019

Seção: Opinião

Autor:

Título: Base deprimida de gastos realça contingenciamento

Para escapar da discussão relevante sobre em que áreas deveria fazer seus ajustes orçamentários e como resolver o equilíbrio fiscal de longo prazo, o governo tem partido para uma inócua discussão semântica sobre se o que foi feito foi contingenciamento, corte ou bloqueio. Usualmente, todos os governos têm usado os três termos para dizer a mesma coisa: redução de limites orçamentárias dos ministérios por falta de receitas ou porque a despesa está acima do teto.

Por óbvio, os novos limites são estabelecidos apenas nas despesas discricionárias, já que gastos obrigatórios como previdência e pessoal não podem ser interrompidos.

No caso atual, a frustração de arrecadação, que coloca em risco o cumprimento da meta de resultado primário, é o motivo para os bloqueios realizados. Se o governo eventualmente conseguir mais receitas do que o previsto, pode reverter os cortes - ou contingenciamento, ou bloqueio.

O problema todo é que a falta de tração no PIB tem, na realidade, feito o governo perder receitas. Para piorar, eventos que poderiam reforçar bastante o caixa federal, como o leilão das áreas excedentes da cessão onerosa e a privatização da Eletrobras, ainda não cumpriram trâmites burocráticos suficientes para que os técnicos do governo possam incluí-los nas projeções de receitas. Somente esses dois eventos resolveriam todo o déficit fiscal mapeado para este ano.

O presidente Jair Bolsonaro e seu ministro da Educação, Abraham Weintraub, conduziram muito mal a discussão sobre o corte nessa área. Ao partir inicialmente para a bravata de dizer que os cortes seriam feitos em universidades onde havia "balbúrdia", citando especificamente três delas, o comandante do MEC provocou não só professores e estudantes, mas também tirou o aspecto técnico da discussão. Ao tentar recuperá-lo, o processo já tinha perdido o controle e o governo passou para a ofensiva linguística, tão inútil quanto, e passaram a lembrar o óbvio: todos os governos fizeram cortes orçamentários, inclusive na área da educação.

Nos últimos anos, os gastos obrigatórios (principalmente Previdência e pessoal) só subiram e ocuparam espaço daqueles de livre direcionamento (as despesas "discricionárias"), limite que ficou mais evidente após a emenda do teto de gastos, que impede o governo de ampliar suas despesas acima da inflação.

O Orçamento aprovado pelo Congresso havia colocado R\$ 129,4 bilhões para as discricionárias, valor que os próprios técnicos reconhecem que já era complicado administrar. O contingenciamento anunciado em março empurrou esse limite para pouco menos de R\$ 100 bilhões.

Algumas áreas já flertam com a possibilidade de parar seus serviços no segundo semestre. É ilustrativo lembrar da crise dos passaportes em 2017, quando o corte de gastos e os erros de coordenação entre a equipe econômica e o Ministério da Justiça culminaram na paralisação temporária do serviço, que depois foi revertida com remanejamento de verbas de outros setores.

A diferença que torna a situação mais difícil para o atual governo é que o bloqueio orçamentário em vigor se dá em uma base muito mais deprimida de

despesas. Assim, é natural que hoje qualquer redução de limite orçamentário e financeiro seja mais notada do que há alguns anos, quando alguma gordura na estrutura de gastos ainda era evidente.

Além da penúria nas universidades, outros indicadores evidenciam a gravidade do quadro atual. Como mostrou o repórter Fábio Pupo na última sexta-feira, os investimentos da União no primeiro trimestre representaram apenas 0,35%, de longe o pior resultado da série histórica iniciada em 2007 e um mau sinal para as perspectivas econômicas do país.

Um novo contingenciamento está por vir ainda neste mês, conforme já indicaram autoridades, inclusive o ministro Paulo Guedes. Os números da área técnica apontam para um corte adicional de no mínimo R\$ 5 bilhões aos R\$ 29,8 bilhões anunciados em março.

Em que áreas esses limites serão reduzidos é mais um problema que o governo terá que administrar. Se a lição foi aprendida, deve-se evitar os erros na condução do processo e, com serenidade e equilíbrio, tratar o assunto de forma realista, mostrando que a grande questão, hoje, é resolver a equação fiscal a partir da reforma da Previdência e retomar o crescimento do país em bases mais elevadas.

Sem isso, não haverá alternativa que não seja cortar ainda mais. E, seja na Educação ou qualquer outra pasta, as reclamações virão e serão cada vez mais duras.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 20/05/2019

Seção: Internacional

Autor: Agências internacionais

Título: Explosão eleva clima de tensão entre EUA e Irã

Um foguete foi lançado, ontem em Bagdá, numa área onde fica a embaixada dos Estados Unidos. A explosão não deixou vítimas, mas elevou as preocupações em torno do clima de tensão entre EUA e Irã. Orientados pela Casa Branca, diplomatas norte-americanos deixaram o Iraque na semana passada.

A explosão foi ouvida no centro de Bagdá. Em um comunicado, militares iraquianos disseram que o foguete Katyusha é um explosivo que consegue alcançar alvos de forma rápida, mas é impreciso. Não foi revelado quem teria lançado o explosivo.

Ontem, por meio do Twitter, o presidente dos EUA, Donald Trump, alertou o Irã para não voltar a ameaçar os americanos. E fez sua própria ameaça: "Se o Irã quer brigar, esse será o fim oficial do Irã. Não ameace os Estados Unidos de novo", publicou. Trump se pronunciou horas depois que o comandante-chefe da guarda da revolução islâmica, o major Hossein Salaim, afirmou que o Irã não teme uma guerra, ao contrário dos EUA. "Não buscamos guerra, mas também não a tememos. Esta é a diferença em relação a eles (americanos)", disse.

Em maio de 2018, Trump retirou os EUA de um acordo multinacional com o Irã, negociado pelo governo Obama, que reduziu as sanções econômicas a Teerã em troca de reduzir seu programa nuclear. Trump considerou o acordo fraco e disse que negociaria um mais forte.

Embora os governos dos dois países digam que não querem a guerra, a relação entre Washington e Teerã tornou-se mais tensa nas últimas semanas, levantando preocupações sobre potencial conflito.

Durante a campanha presidencial de 2016, Trump prometeu ficar de fora dos conflitos internacionais, lembrando que as guerras no Afeganistão e no Iraque eram muito caras.

Mas o temor de um conflito armado aumentou depois que a Casa Branca enviou embarcações militares à região neste mês para combater uma suposta ameaça não especificada do Irã.

A deputada Tulsi Gabbard, uma dos 24 democratas que disputam a Casa Branca, disse, em entrevista, no programa "This Week with George Stephanopoulos", do canal de TV ABC, que Trump está "nos guiando pelo perigoso caminho rumo a uma guerra com o Irã".

Em meio ao ambiente de tensão, ontem, o ministro da Energia da Arábia Saudita, Khalid al-Falih disse que recomendou a diminuição dos estoques de petróleo com o objetivo de abaixar a oferta. Ao entrar para uma reunião com os principais produtores da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), o ministro disse que os estoques de petróleo são "abundantes".

"O mercado está em uma situação delicada", disse Falih. "Por um lado, há muita preocupação, e nós reconhecemos, em relação a interrupções e sanções. Mas, por outro lado, vemos os estoques aumentando e os suprimentos são abundantes", disse.

Amanhã o ex-diretor da CIA, John Brennan, um crítico de Trump, pretende reunir-se com deputados democratas falar sobre a situação no Irã.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 20/05/2019****Seção: Metrópole****Autor: Leonardo Augusto ESPECIAL PARA O ESTADO BELO HORIZONTE****Título: Vale monta muro para conter lama em Cocais**

Obras ocorrem a 6 km da cidade, que deve ser atingida se a barragem romper

A Vale iniciou obras para erguer um muro e tentar conter a lama da barragem da mineradora em Barão de Cocais caso a estrutura se rompa. A empresa afirma que começou na quinta-feira a terraplenagem para "construção da contenção em concreto". As obras estão sendo feitas a seis quilômetros da barragem, entre a estrutura e o município de Barão de Cocais. A barragem da Vale no município, a Superior Sul, teve declarado nível de segurança 3 em 22 de março, depois que auditores se negaram a emitir laudo de estabilidade para a estrutura. O status significa que a represa pode ruir a qualquer momento.

Menos de dois meses depois, no último dia 13, a mineradora informou às autoridades que o talude da mina de Gongo Soco, que fica a 1,5 quilômetro da barragem, corre risco de sofrer deslizamento. Caso isso ocorra, há a possibilidade de que a queda do material provoque abalo sísmico com intensidade suficiente para provocar o rompimento da estrutura. "Além dessa estrutura que, após concluída, fará a retenção de grande parte do volume de rejeitos da barragem Sul Superior em caso de rompimento, a Vale está realizando intervenções de terraplenagem, contenções com telas metálicas e posicionamento de blocos de granito.

Essa obra atuará como barreira física no sentido de reduzir a velocidade de avanço de uma possível mancha, contendo o espalhamento do material a uma área mais restrita", diz a empresa. O texto afirma ainda que "o objetivo é reduzir os possíveis impactos às pessoas e ao meio ambiente no cenário extremo de um rompimento da estrutura". Segundo a Vale, haverá aumento na circulação de caminhões e equipamentos até a mina de Gongo Soco, "o que poderá causar eventuais transtornos ao trânsito" da região. A construção do muro foi admitida pela Defesa Civil de Minas Gerais durante reunião preparatória para o primeiro simulado de rompimento de barragem, ocorrido em Barão de Cocais em 25 de março.

À época, porém, a empresa não confirmou que realizaria a obra. Conforme informações obtidas pelo Ministério Público junto à Vale, o talude da mina de Gongo Soco pode sofrer deslizamento a partir de ontem até o dia 25. Medo. Na expectativa do iminente rompimento, moradores de Barão de Cocais vivem uma rotina de medo. De acordo com o padre José Antonio de Oliveira, do Santuário

de São João Batista, as crianças e os idosos são os mais afetados. Um grupo de moradores já foi retirado de suas casas, deixando para trás seus pertences, animais e histórias. Na sexta, a Justiça deu prazo de 72 horas para a Vale apresentar estudo sobre o impacto do possível rompimento da barragem e estabeleceu multa de R\$ 300 milhões caso a determinação não seja cumprida.

Segundo o MP, o documento apresentado pela mineradora mostra o impacto de 35% dos rejeitos da barragem – e não de 100%.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 20/05/2019

Seção: Colunas

Autor: Alberto Bombig

Título: » Lá vem...

Coluna do estado

A CGU abriu processo para apurar contratos de mais de US\$ 1 bilhão entre a Petrobrás e a empresa sul-coreana Samsung Heavy Industries, umas das líderes mundiais em engenharia naval.

» ... mais. O processo da CGU pode culminar em multa de até 20% do faturamento e na proibição de contratar com o poder público. Costuma ser também a porta de entrada para acordos de leniência.

» Com a palavra. A Samsung Heavy Industries não retornou os contatos.

JULIANA BRAGA E MARIANNA HOLANDA. COLABOROU NAIRA TRINDADE

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 20/05/2019

Seção: Internacional

Autor: REUTERS CARACAS

Título: Chavismo põe militares para racionar gasolina

Soldados controlam postos de gasolina em diversas cidades do interior do país após falha em refinaria, mas Caracas é preservada

O Exército venezuelano supervisiona desde ontem o racionamento de gasolina em diversos Estados do país, que embora tenha as maiores reservas de petróleo do mundo obriga motoristas a esperar por horas para abastecer seus veículos. O governo admitiu a falta de gasolina, mas a atribuiu às sanções impostas pelos Estados Unidos. "Eles tomaram controle das bombas", disse Rocío Huerta,

gerente de um posto de gasolina em Maracaibo. "A cada cinco horas uma divisão de inteligência do Exército vem medir quanto combustível ainda temos."

O país, afetado por uma grave crise econômica, viu a distribuição de gasolina piorar depois de a segunda maior refinaria parar de funcionar e de as sanções americanas contra o petróleo venezuelano começarem a atingir a produção local. Em San Cristóbal, no Estado de Táchira, soldados da Guarda Nacional Bolivariana (GNB) limitavam a 40 litros por veículo o limite de gasolina. Revoltados, moradores tomaram as ruas da cidade com barras de metal, troncos e lixo queimado. "Como um país pode funcionar assim?", questionou Antonio Tamariz, de 58 anos, que espera há dias para abastecer o carro. "Ninguém explica por que há tantas filas. Estão perdendo o controle da situação."

Em 1989, o aumento no preço do combustível levou à revolta conhecida como "Caracaço", com pelo menos 300 mortes. Desde então, o governo privilegia a capital para o fornecimento de gasolina e energia elétrica. Ainda assim, já há relatos de falta de combustível em Caracas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 20/05/2019

Seção: Mundo

Autor:

Título: Venezuela coloca Guarda Nacional para impor racionamento de gasolina

Motoristas de várias cidades dizem ficar dias para abastecer e protestam; Caracas é menos afetada

CARACAS, MARACAIBO, SAN CRISTÓBAL E PUNTO FIJO | AFP E REUTERS - A ditadura de Nicolás Maduro colocou soldados para impor o racionamento de gasolina em postos de combustíveis em várias partes da Venezuela neste domingo (19). O aumento da escassez fez com que motoristas tivessem de esperar dias em filas para abastecer, gerando protestos em várias cidades.

A escassez piorou depois que os EUA aumentaram as sanções contra a estatal petrolífera venezuelana, a PDVSA, em janeiro, reduzindo a exportação de petróleo e a importação de combustíveis.

Na cidade de San Cristóbal, próxima à fronteira com a Colômbia, soldados da Guarda Nacional Bolivariana com equipamentos antimotim limitaram as vendas de gasolina a 40 litros por veículo —o equivalente a um tanque cheio de um carro popular.

Em protesto, motoristas bloquearam as ruas com barreiras de metal, lixo e galhos de árvores em partes da cidade. Em alguns postos, motoristas disseram que estavam esperando na fila havia dias.

"Como pode um país funcionar assim?", perguntou Antonio Tamariz, 58, que esperava para abastecer o caminhão. "Ninguém explicou por que há tantas filas. Acho que o governo está perdendo o controle."

"Estou fazendo fila desde ontem [sexta]; tenho companheiros que estão há dois dias", afirmou o professor Edwin Contreras, 36.

O ministro do Petróleo, Manuel Quevedo, disse que a indústria petrolífera está sob cerco americano, provocando problemas de fornecimento.

Em Puerto Ordáz, um polo industrial, e Punto Fijo, próxima à principal refinaria do país, soldados tiveram ordem para liberar 40 litros e 30 litros de combustível, respectivamente. Em Maracaibo, onde os cortes de energia e a falta de combustível têm sido severos nos últimos meses, os soldados liberaram apenas 20 litros para cada veículo.

"Eles [soldados] tomaram controle das bombas", afirmou Rocio Huerta, gerente de um posto. "A cada cinco horas há inspeções da Divisão da Inteligência Militar para medir quanto resta de gasolina."

O taxista Victor Chourio, 58, disse que chegou ao ponto na manhã de sábado (18) e saiu 12 horas depois, sem combustível. "Às 14h um soldado disse que haveria só 20 litros por veículo, mas às 19h a gasolina acabou", disse.

Em Caracas há menos sinais de falta de gasolina, já que o governo decidiu priorizar os postos da capital.

Na última quarta, a refinaria de Cardón suspendeu as atividades devido a danos em suas estruturas, afirmaram funcionários. Isso deixou apenas duas refinarias funcionando no país.

Em nota, a PDVSA disse que tem o suficiente para garantir o suprimento de gasolina e denunciou boatos "com o objetivo de prejudicar a distribuição de gasolina e provocar pânico".

Com uma crise que levou o PIB a sofrer contração de 50% desde 2014, a produção petrolífera, fonte de 96% da renda do país, tem diminuído significativamente, afirmou o economista Jesús Casique.

Há uma década, a produção chegava a 3,2 milhões de barris por dia. Em abril, foi de 1,04 milhão, segundo a Opep.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data: 20/05/2019****Seção: Mundo****Autor: João Paulo Pires****Título: Venezuelanos cruzam fronteira para encher tanques no Brasil**

São Paulo - A reabertura da fronteira da Venezuela com o Brasil na última semana intensificou o fluxo de venezuelanos que vêm fazer compras e abastecer em Pacaraima (RR).

As vendas de itens de cesta básica e materiais de construção foram aquecidas com a presença dos venezuelanos, segundo o representante da associação comercial e empresarial de Pacaraima, João Kléber Soares.

"Já nos primeiros 15 dias de fronteira fechada o comércio aqui despencou. Houve demissões, e alguns comércios fecharam as portas, tiraram férias", afirmou ele.

Segundo Soares, a média de compradores em Pacaraima antes do fechamento da fronteira flutuava de 800 a 1.200 diariamente —a cidade tem 15 mil habitantes. Nos meses de bloqueio, o número caiu para entre 400 e 650 pessoas.

"Como temos muitos atacadistas, e agora eles [venezuelanos] podem vir de carro, essa quantidade está voltando a ser como era", disse.

O soldador Elwin Delgado, 32, viaja semanalmente a Pacaraima para fazer compras. Além de arroz, feijão, leite, farinha, óleo e itens de limpeza, ele e o irmão mais novo, Erismar, 28, aproveitam para levar medicamentos básicos como aspirina e ibuprofeno, que dividem com a mãe doente e outros cinco irmãos.

Parte do que ele compra na fronteira é revendida para comércios, vizinhos e amigos em San Félix de Guayana, no estado de Bolívar, onde mora. Ele começou a trabalhar como atravessador de mercadorias em 2017, quando perdeu o emprego em uma siderúrgica.

"Lá [na Venezuela] você não encontra nada. Não tem comida nem remédio, todos estão doentes e passando fome. A solução é vir comprar aqui no Brasil e levar, mesmo pagando mais caro", afirmou.

Desde o dia 10, venezuelanos vêm cruzando a fronteira para abastecer no único posto de combustíveis de Pacaraima, aberto há dois meses.

O frentista João Paulo Queiroz disse que, desde a reabertura, 8 em cada 10 clientes são do país vizinho, dispostos a pagar R\$ 4,95 pelo litro de gasolina e R\$ 4,25 pelo diesel.

"Eles vêm, enchem o tanque e levam para o outro lado. A maioria vem de Santa Elena, mas tenho atendido muito garimpeiro de lá que leva uns dois galões a mais", disse.

Antes, o fluxo acontecia no sentido contrário: brasileiros formavam filas quilométricas para abastecer os veículos em um posto gerenciado pelo governo venezuelano localizado próximo à linha de fronteira, a um preço mais barato que o vendido em Roraima.

A professora venezuelana Yuribeth González, 43, é uma das clientes do posto brasileiro. Moradora de Santa Elena, ela relatou que há pelo menos cinco dias não há combustível em todo o estado de Bolívar, que faz fronteira com o Brasil.

"Ninguém sabe o que houve, mas está faltando combustível em várias partes do país há quase uma semana. Só dizem que não tem estoque. Aqui na fronteira estamos numa situação relativamente confortável porque podemos vir para o Brasil e comprar, mas quem está mais para dentro do país está vivendo um caos", afirmou.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 20/05/2019

Seção: Fovest

Autor: Laísa Dall'Agnol

Título: Tabela do frete é fracasso, afirma agronegócio

Já para entidades da indústria, dispositivo prejudica não só os produtores como também os próprios caminhoneiros

UM ANO APOS CAMINHONAÇO

São Paulo - Herança da paralisação dos caminhoneiros, em maio de 2018, a tabela do frete de cargas é alvo de discórdia entre os dois extremos que brigam pela sua regulação.

Caminhoneiros autônomos, de um lado, se queixam do cálculo atual e da falta de fiscalização do seu cumprimento.

De outro, representantes do agronegócio e da indústria argumentam que a tentativa de controlar preços é impraticável e prejudicial à atividade econômica do país.

De acordo com a CNI (Confederação Nacional da Indústria), o tabelamento provocou redução de R\$ 7,2 bilhões no PIB (Produto Interno Bruto), queda de 0,11%.

A proposta de nova metodologia para cálculos dos fretes mínimos desenvolvida pela Esalq-Log, da USP (Universidade de São Paulo), ainda está em fase de audiências públicas e o objetivo de se atender às demandas dos dois grupos parece longe de acontecer.

A princípio, a nova tabela entra em vigor em 20 de julho.

Para Pablo Cesário, da CNI, o tabelamento é uma política pública fadada ao fracasso. "Desde a implementação, os autônomos tiveram redução de 20% na receita, enquanto as empresas de transporte tiveram aumento de 28%", diz.

De maio de 2018 até hoje, foram seis reajustes na tabela.

Para a CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), que ajuizou uma ação direta de inconstitucionalidade contra o dispositivo, esses ajustes criam imprevisibilidade para o produtor.

"No total, os preços do frete foram reajustados 6,12%. O IPCA entre maio de 2018 e março de 2019 foi de 3,93%, ou seja, o reajuste foi maior do que a inflação", diz Elisangela Pereira, assessora técnica da entidade.

Para ela, a instabilidade nos valores do frete tem impactado sobretudo para os produtores que trabalham com venda futura. "Há um receio muito grande de comprar antecipadamente, porque não tem como prever os valores futuros do frete", explica Pereira.

Leonardo Gadotti, presidente-executivo da Plural (associação das distribuidoras de combustíveis), diz que o setor perdeu 1% de volume de mercado no ano passado e critica a falta de resolução de um impasse que se arrasta.

"O problema do caminhoneiro nunca foi o preço efetivo do diesel, do pedágio ou do frete: o problema é que, por causa da desaceleração econômica, não tem carga para ser transportada no Brasil. Como resolver um assunto quando o problema é que o país precisa crescer?"

Em relação a fevereiro, o IBC-Br (índice de Atividade Econômica do Banco Central) de março recuou 0,28% e emendou o terceiro resultado mensal negativo. Na comparação com o mesmo mês de 2018, o indicador caiu 2,52%.

Edeon Vaz Ferreira, diretor do movimento Pró-Logística, que une produtores de soja e milho, diz que a rentabilidade do setor está comprometida.

"Por causa do frete, estamos tendo aumento de custo entre 30% e 45% para a soja. Não conseguimos transferir nem parte dessa alta para o produto final, porque somos o único elo da cadeia que não põe preço no produto, o valor é definido pelas cotações internacionais", diz.

"É incondizente com a lei de mercado você ter uma tabela obrigatória. A decisão foi tomada em um momento emergencial, de paralisação, mas ficou comprovado que não funcionou. Uma tabela de referência é aceitável, mas de forma obrigatória, não", afirma Ferreira.

"Quando fizeram a tabela, mais do que dobraram o custo do frete, que chegou a ser de duas sacas de milho para embarcar uma", diz Alysson Paolinelli, presidente da Abramilho.

Para ele, os caminhoneiros "deram tiro no pé", porque agora os produtores estão buscando alternativas como a aquisição de frota própria, o que apenas aumenta a oferta já inflada de frete.

O setor de produção de cimento, um dos mais impactados pela paralisação, segundo a CNI, diz enfrentar sucessivas baixas, puxadas não só pelo frete, mas pela crise da construção civil.

"Para a nossa indústria, o custo de transporte antes do tabelamento era de 28% do faturamento líquido. Hoje, já passa dos 50%", diz Paulo Camillo, presidente da ABCP (associação do setor).

Para Marco Polo Lopes, presidente do Instituto Aço Brasil, é preciso pensar em sugestões a curto e a médio prazo.

"O governo não pode ficar refém dessa ameaça constante de greve. Outros meios complementares, como a cabotagem, têm se mostrado positivos. Mudar a forma de alimentação dos caminhões, investindo em frotas movidas a GNV [gás natural veicular] também é primordial", diz.

"Fortalecer aplicativos de intermediação de carga e permitir que caminhoneiros se tornem MEI [micro empreendedores individuais] seria algo palpável para amenizar essa crise", diz Cesário, da CNI.

O impacto da tabela é sentido até em inovação. "Por causa do incremento no preço do fertilizante, menos produtores estão investindo em tecnologias no campo. Não está sobrando dinheiro", afirma Pereira, da CNA.

MME / ASCOM .