

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: Melhor não depender do Oriente Médio	2
Título: Nova tabela irrita caminhoneiros e ministro busca conciliação	4
Título: Discussão no STF sobre frete deve ocorrer em clima menos tenso	6
Título: Privatização da Eletrobras não passará fácil, alertam líderes	8
Título: Celg busca parceiros para investir em novos projetos	10
Título: Geradora paulista Emae ficou fora do programa de desestatização.....	11
Título: Curta.....	13
Título: ArcelorMittal investe em inovação e reduz custos.....	14
Título: Apreensão de navio coloca em risco rota marítima do Golfo	15
Título: Crise faz parte da escalada nas tensões entre os EUA e o Irã	18
Título: Londres avalia resposta ao Irã	19
Título: Juro baixo impulsiona demanda por ouro	20
Título: Governo e estatais devem captar R\$ 33 bi com venda de ações	22
Título: A Agenda 2030 das Nações Unidas.....	24
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	27
Título: Estrada para o inferno	27
Título: Áudios atribuídos a ministro falam em suspensão da tabela do frete	29
Título: Estamos alinhados aos EUA, afirma Bolsonaro sobre navios iranianos	31
VEÍCULO: O Globo.....	32
Título: Impacto ambiental vai durar décadas, dizem especialistas.....	32
Título: Para evitar o caos no Rio.....	33
Título: Comitês da Vale ainda não apresentaram resultados	34

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 22/07/2019****Seção: Brasil****Autor: Rodrigo Carro****Título: Melhor não depender do Oriente Médio**

Depois de três anos consecutivos de retração, o Produto Interno Bruto (PIB) fluminense voltou a se expandir em 2018, mas a recuperação econômica do Rio de Janeiro no curto e no médio prazos vai depender muito mais da geopolítica no Oriente Médio e do câmbio do que gostaria o governador Wilson Witzel (PSC).

Se tudo correr conforme o previsto, o Estado do Rio de Janeiro receberá ao longo deste ano R\$ 14 bilhões em royalties e participações especiais do petróleo - o equivalente a 16,5% de toda a receita projetada para este ano. O percentual é o mais alto dos últimos dez anos, conforme indica a série histórica elaborada pela Secretaria de Estado de Fazenda do Rio de Janeiro.

Embora a exploração comercial da Bacia de Campos tenha começado em 1977, a consolidação da indústria de óleo e gás no Rio se deu nos anos 2000, acentuando a dependência da economia fluminense em relação ao setor. Estudo elaborado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) a pedido do **Valor** mostra que a indústria extrativa - da qual fazem parte as atividades de produção e exploração de petróleo - quase dobrou sua participação no PIB fluminense entre 2002 e 2008. Sua fatia passou de 9,8% para 18,9% no período.

Rio precisa aprender lição da dependência do preço do petróleo

Do início dos anos 2000 até a eclosão da crise financeira de 2008, a cotação internacional do barril do petróleo do tipo Brent quase quadruplicou. Paralelamente, o volume de produção no Estado do Rio teve um incremento de 53%.

Embalada por essa conjunção de fatores positivos, a indústria extrativa cresceu 15% no Estado do Rio no intervalo de 2002 a 2008, contra um incremento de apenas 4% do segmento de transformação. Royalties e participações especiais praticamente quintuplicaram no período, alcançando o total de R\$ 6,71 bilhões em 2008.

Apesar da maré favorável, uma breve comparação com o desempenho da economia brasileira mostra que àquela altura o Estado já pagava o preço pela sua dependência umbilical em relação ao petróleo. No Brasil, a indústria extrativa crescia a um ritmo bem mais acelerado. Expandiu-se em 27% entre 2002 e 2008, impulsionada pela demanda chinesa por commodities. Já o segmento de transformação - que engloba setores como o automotivo, o químico e o de metalurgia - acumulou aumento de 28%.

Em 2008, ano em que o barril do Brent alcançou o pico de US\$ 143,95, o Estado do Rio de Janeiro ostentava um resultado nominal (diferença entre receitas e despesas do governo, incluindo-se na conta os juros da dívida) positivo em R\$ 4,6 bilhões. Os restos a pagar (despesas assumidas, mas não quitadas até 31 de dezembro) terminaram aquele ano no patamar de R\$ 2,81 bilhões.

Mesmo elevado, o montante de dívidas do Estado com fornecedores ainda estava distante do catastrófico patamar atual de R\$ 15,7 bilhões. O trajeto que levou o Rio quase à bancarrota foi marcado - como não se cansam de lembrar integrantes de gestões anteriores - pela queda acentuada nos preços da commodity cotada em dólar. Entre 2015 e 2016 a cotação chegou a US\$ 34,7 por barril.

O recuo no preço, combinado à alta no endividamento da Petrobras e aos desdobramentos da Operação Lava-Jato na estatal, fulminou a indústria de transformação baseada no Rio. O PIB do segmento despencou 14% entre 2009 e 2016. Na contramão, o desempenho da indústria nacional de transformação foi positivo (28%), sustentado ainda pelos preços do minério de ferro.

Como era de se esperar, a participação da indústria de transformação na economia fluminense encolheu brutalmente. Escorregou de 15,2%, em 2014, para 2,8%, em 2016, de acordo com o levantamento da Firjan. O desaquecimento da indústria petrolífera - responsável por quase 100% do PIB do segmento de transformação no Rio - terminou por estrangular as receitas de royalties. Em 2016, foram recolhidos aos cofres do governo fluminense R\$ 3,49 bilhões. O total é um quarto daquele previsto para 2019.

"É impossível gerenciar uma variação dessas", afirma o titular da Fazenda fluminense, Luiz Cláudio Rodrigues de Carvalho, numa alusão à diferença de R\$ 10,5 bilhões que separa o resultado de 2016 da estimativa de 2019. Rodrigues e a Firjan coincidem na defesa de uma diversificação econômica capaz de blindar o Estado das variações no preço do petróleo.

O secretário ressalta que o quadro de "dependência absoluta" em relação à commodity só vai se alterar com medidas estruturantes de médio e longo prazo.

O Estado deve perseguir suas vocações naturais, argumenta ele, citando os setores de logística, turismo, produção audiovisual e tecnologia da informação.

Necessita, também, de apoio do governo federal ("como articulador, e não por meio de subsídios") para gerar receita a partir de ativos hoje pertencentes à União. Rodrigues menciona como exemplos o Porto do Rio, a rodovia BR-040 e a ferrovia EF-118 (Vitória-Rio).

Para aqueles que acreditam na "maldição do petróleo", invocada para justificar os infortúnios sofridos por cidades, Estados e países produtores, vale a pena analisar com lupa o PIB do Rio. Um dos segmentos mais resilientes no intervalo de 15 anos (2002-16) analisado pela Firjan foi o da administração pública. Nessa categoria estão Executivo, Legislativo e serviços públicos de saúde e educação, entre outros.

Em 2002, a participação da administração pública no PIB estadual era de 19,9%. A fatia recuou para 18% em 2008, mais devido à expansão de outros setores do que a cortes na máquina pública. Em 2016, quando a economia fluminense amargou queda de 3,8%, o segmento respondia por 21,9% do Produto Interno Bruto estadual. Naturalmente, o enxugamento (e a melhoria da eficiência) do quadro de servidores públicos esbarra em obstáculos nada triviais. O mais óbvio deles é a estabilidade. Mas, sem diversificação da economia e ajustes na máquina estadual, as contas públicas do Rio vão continuar à mercê de variáveis macroeconômicas sobre as quais o governo fluminense não tem qualquer ingerência.

Rodrigo Carro é repórter. Hoje, excepcionalmente, deixamos de publicar a coluna de Sergio Lamucci

E-mail: rodrigo.carro@valor.com.br

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Lu Aiko Otta | De Brasília

Título: Nova tabela irrita caminhoneiros e ministro busca conciliação

Diante da irritação dos caminhoneiros com a nova tabela do frete, que teria reduzido os preços mínimos em algo como 30% a 50%, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, deve receber líderes da categoria e representantes dos embarcadores depois de amanhã, em Brasília, para buscar uma conciliação.

Em uma conversa por WhatsApp compartilhada entre os motoristas, o ministro diz que compreende a aflição da categoria. "Vamos ver o que faremos", prometeu, depois de relatar que, na semana passada, chegou a passar a noite reunido com sua equipe técnica para discutir o tema.

A outros interlocutores Freitas teria reconhecido que os preços ficaram abaixo do esperado. Na visão do presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer, essa avaliação abre espaço para a revisão da tabela.

Em teoria, é possível alterar a tabela do frete, de acordo com informações da área técnica. Mas é uma medida controversa, pois a metodologia passou por audiência pública antes de ser oficializada.

E, da mesma forma como os novos preços desagradaram aos caminhoneiros, eles amenizaram o quadro para os embarcadores. Desde a greve de 2018, as empresas convivem com um aumento em sua composição de custo, com perda de competitividade. Cálculos da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), por exemplo, indicam que a nova tabela reduzirá em 50% o preço do frete dos grãos.

No fim da semana passada, os caminhoneiros estavam divididos entre fazer paralisação nesta segunda-feira ou aguardar a reunião. "Se não houver solução, estou com a categoria para o que der e vier", disse o líder caminhoneiro Wallace Landim, o Chorão.

Grupos em todo o país falavam em paralisação. "Mas não acreditam que conseguirão uma nova paralisação como a do ano passado", disse o caminhoneiro Alexandre Fróes, que atua no transporte de contêineres em Santa Catarina. "Tem muita divisão, muito cacique para pouco índio, todo mundo querendo holofote."

Chorão disse que outras promessas feitas pelo governo, como o cartão caminhoneiro e os empréstimos de R\$ 30 mil do BNDES para manutenção dos veículos, não foram concretizadas. "Aquilo [o empréstimo] foi um passamoleque", afirmou. Ele, porém, poupou Freitas das críticas. "É um ministro formidável, é dez."

Repetindo um pleito comum a outras lideranças da categoria, Chorão cobrou punições mais efetivas para empresas de transporte que contratarem abaixo do piso mínimo. A proposta é uma multa de R\$ 5 mil.

Como a agência reguladora não tem pessoal para fazer fiscalização em estradas, a categoria quer que um documento chamado Código Identificador de Operação de Transporte (Ciot), sem o qual a carga não pode ser transportada,

só seja emitido se o preço do frete estiver de acordo com o mínimo. O pleito é que a agência trave o sistema para serviços fora da tabela. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) prepara uma resolução nesse sentido. No entanto, essa não é uma discussão concluída internamente no governo.

O travamento no Ciot conta com a oposição da Abiove. A entidade prefere outra forma de fiscalização eletrônica: o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), um instrumento que ainda está em fase-piloto. Vai permitir a fiscalização e autuação on-line, mas não impedirá o embarque da carga, como faria o Ciot.

O **Valor** apurou que Freitas prefere o DT-e. Esse instrumento, porém, ainda precisa ser autorizado em lei antes de ser instituído em todo o país. Ou seja, é uma medida que pode demorar a gerar efeitos práticos.

"Não há clima para paralisação", disse ao **Valor** um outro ministro que acompanha de perto o assunto, mas não está diretamente envolvido nas negociações. Segundo ele, no entanto, o cenário pode mudar se o Supremo Tribunal Federal (STF) considerar a tabela inconstitucional.

A melhor saída, ainda de acordo com esse ministro, seria que embarcadores sentassem à mesa e negociassem os valores da tabela, evitando assim maiores prejuízos ou até mesmo uma radicalização por parte dos caminhoneiros.

Ele afirmou ainda que a defesa do governo no caso, feita no STF pela Advocacia-Geral da União (AGU), está bem fundamentada e dá uma margem de segurança considerável ao Executivo. O julgamento está previsto para setembro e até lá o governo espera acomodar as outras demandas dos caminhoneiros para reduzir a insatisfação da categoria. **(Colaborou Fernando Exman)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Mariana Muniz | De Brasília

Título: Discussão no STF sobre frete deve ocorrer em clima menos tenso

Com julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) marcado para 4 de setembro, a discussão sobre a constitucionalidade da tabela do frete deve acontecer sob menor pressão para o Judiciário. Isto porque, segundo fontes que acompanham o processo na corte, cresceu a avaliação de que a solução para as demandas dos caminhoneiros vem sendo conduzida pelo Executivo.

Mesmo diante do descontentamento provocado nos caminhoneiros com o anúncio do novo cálculo da tabela do frete, interlocutores ouvidos pelo **Valor** entendem que, ao menos por ora, o clima no STF é favorável à manutenção da data do julgamento - considerada importante, mas não mais crucial, para a discussão.

Tudo vai depender, segundo esses mesmos interlocutores, dos desdobramentos das reuniões entre o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, com representantes dos caminhoneiros.

O que está em jogo na corte é a constitucionalidade da política de tabelamento dos preços estabelecida pelo governo em junho de 2018, como forma de controlar o movimento de greve dos caminhoneiros que causou desabastecimento em quase todo o país.

Ao todo, são três ações diretas de inconstitucionalidade, todas elas sob relatoria do ministro Luiz Fux, que foram propostas pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e pela Associação do Transporte Rodoviário do Brasil (ATR Brasil, representantes dos contratantes de frete).

Em fevereiro, Fux suspendeu a tramitação de todas as ações sobre o tema em todas as instâncias inferiores da Justiça até que haja decisão do Supremo. O tempo para analisar a Lei do Frete Mínimo fez parte da estratégia do Supremo, conduzida pelo relator e pelo próprio presidente da corte, ministro Dias Toffoli, de evitar interferir, o quanto pode, na questão - e deixar que o Planalto liderasse uma solução.

Com o lapso decorrido desde a proposição das ações até o julgamento, em setembro, a interpretação feita pelas fontes é a de que o governo ganhou tempo para melhorar o diálogo com os caminhoneiros e buscar atender às demandas da categoria. E, com isso, tirar a pressão sobre o julgamento no STF.

"A ampliação do diálogo com o governo possibilitou a busca de alternativas para essa problemática", disse ao **Valor** uma fonte ligada aos contratantes de frete. A articulação feita pelo ministro da Infraestrutura é citada como exemplo do que levou a esse ambiente mais favorável ao julgamento.

De acordo com o líder caminhoneiro Wallace Landim, o Chorão, a tabela, sozinha, não atende mais às necessidades da classe. "Estamos em situação

terminal e respirando com a ajuda de aparelhos. O que precisamos, agora, é de uma dose para sair dessa situação", disse ao **Valor**.

A categoria quer, por exemplo, que um documento chamado Código Identificador de Operação de Transporte (Ciot, sem o qual a carga não pode ser transportada) só seja emitido se o preço do frete estiver de acordo com o mínimo.

Outra queixa para a qual os caminhoneiros querem solução tem a ver com o empréstimo de R\$ 30 mil para profissionais autônomos anunciado em março pelo governo. De acordo com Chorão, a política não é suficiente para que os motoristas quitem suas dívidas e consigam sair da crise que dizem enfrentar.

O setor empresarial defende que qualquer fixação de preço viola a livre iniciativa e, por isso, questiona o tabelamento de preço. "Mas o que queremos, na verdade, é uma resposta do Supremo Tribunal Federal. Não dá para continuarmos com essa indefinição", afirmou um interlocutor da categoria ao **Valor**.

Os ministros da corte têm sido visitados por representantes de todos os lados interessados, que buscam munir os magistrados com números e um panorama da situação. Desde junho, está à disposição para análise dos julgadores o relatório elaborado por Fux, com manifestações da Advocacia-Geral da União, dos ministérios da Agricultura e da Economia e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Política

Autor: Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: Privatização da Eletrobras não passará fácil, alertam líderes

A privatização da Eletrobras, que o governo Jair Bolsonaro pretende reencaminhar para a Câmara dos Deputados como projeto de lei, não será facilmente aprovada e exigirá muita negociação por envolver interesses regionais e de corporações, tem alertado o presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e parlamentares favoráveis à proposta.

Embora o placar expressivo de apoio a reforma da Previdência possa animar a equipe econômica e o mercado sobre as perspectivas de aprovar as demais pautas do governo, a percepção na Câmara é que o texto enfrentará tantas

dificuldades quanto as mudanças previdenciárias por se tratar de uma proposta do governo que não tem tanto consenso.

Ex-ministro de Minas e Energia do governo Michel Temer, o deputado Fernando Filho (DEM-PE) diz que é a favor da desestatização nos moldes propostos anteriormente, mas que é um tema que exigirá muita habilidade política e base aliada no Congresso. "A privatização da Eletrobras é um tema que não tem o consenso sobre a necessidade como tinha a reforma da Previdência, onde todo mundo se unia em torno da pauta. Privatização no Congresso nunca é fácil", alertou o parlamentar.

Maia, que também é a favor da privatização da estatal, vem chamando a atenção do governo para as dificuldades ao dizer que é um tema "que não é de Estado [como a Previdência], mas de governo" e, portanto, exige uma atuação mais efetiva da articulação política do presidente Jair Bolsonaro para convencer os parlamentares, algo que ocorreu pouco na reforma da Previdência.

A ideia do governo, ainda não formalizada, é reduzir a participação da União no controle acionário da Eletrobras de 60% para menos de 50% e, com isso, repassar à iniciativa privada a gestão da empresa com o objetivo de melhorar a sua governança e ampliar os investimentos. A perda de controle ocorreria num processo de capitalização da estatal, onde o governo federal não compraria as ações lançadas na bolsa e deixaria que investidores privados assumissem mais de 50% do capital votante. No futuro, com a possível valorização da empresa, o governo poderia se desfazer das demais ações e lucrar mais.

Há dúvidas, no Congresso se o próprio presidente, sempre resistente a privatizações na área de energia, considerada "estratégica" pelos militares, dará aval e se empenhará de fato na aprovação do projeto. Bolsonaro manifestou-se contra a proposta do governo Temer, quando ela chegou a ser pautada no plenário da Câmara, mas não teve apoio suficiente para votação e acabou sendo trocada pela venda de distribuidoras de energia.

O quórum para a aprovação da desestatização da Eletrobras é bem mais baixo. Enquanto a reforma da Previdência é uma proposta de emenda à Constituição (PEC) e exige o apoio de 308 deputados, a privatização demanda projeto de lei ordinária, aprovado com o voto favorável de metade do plenário mais um, com quórum mínimo de 257 parlamentares. No limite, o texto ter apoio de apenas 129 deputados e ainda sim ser aprovado.

Há, contudo, grande resistência nas bancadas do Rio de Janeiro, onde está a sede da Eletrobras, de Minas Gerais e do Nordeste por causa das subsidiárias da empresa que atuam em cada um desses Estados - empregando centenas de funcionários - e tem papel importante, por exemplo, na gestão do rio São

Francisco, que atravessa os Estados nordestinos. Para convencer os parlamentares dos Estados citados, o governo Temer prometeu polpudos repasses de verbas para obras, mas mesmo assim não conseguiu viabilizar a operação política.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Empresas

Autor: Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Celg busca parceiros para investir em novos projetos

A Celg Geração e Transmissão (Celg GT) lançou este mês chamada pública para formar parcerias para desenvolver novos projetos ou adquirir ativos já existentes no setor elétrico. O objetivo da companhia, que está sendo preparada para a privatização, é criar valor e aumentar a rentabilidade, tornando-se mais atrativa para o investidor privado.

"A definição do representante do acionista [o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, do DEM] pela privatização não é de parar a empresa, mas sim criar valor. O nosso objetivo é alavancar novos negócios e trazer maior rentabilidade para a companhia, disse ao **Valor** o presidente da Celg GT, Lener Silva Jayme, que assumiu o cargo em abril deste ano.

As privatizações da Celg e da Saneamento de Goiás (Saneago) são condições precedentes para a adesão do Estado ao plano de socorro financeiro do governo federal, conhecido como "Plano Mansueto". O plano prevê o apoio da União ao Estado, em troca de medidas de ajuste fiscal.

Segundo Jayme, a CELG GT fechou 2018 com patrimônio líquido superior a R\$ 900 milhões e deverá atrair vários investidores. "No momento apropriado deverá ser feita a estruturação para a alienação, identificando a modelagem mais atrativa para o negócio".

Com apenas 33,77 megawatt (MW) de capacidade instalada de geração, atualmente a Celg GT tem atuação mais forte no segmento de transmissão, em que possui 755,5 km de linhas em 230 quiloVolts (kV) e 12 subestações.

Separada da distribuidora (Celg D), em 2006, a Celg GT é controlada pela Celgpar, braço do governo goiano. A empresa hoje não tem novos projetos e vive da remuneração de suas usinas e linhas de transmissão.

Em 2018, a empresa atingiu receita líquida de R\$ 202,6 milhões, lucro líquido de R\$ 58,5 milhões e Ebitda (sigla em inglês para lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) de R\$ 67,7 milhões, com uma dívida bruta de R\$

76,5 milhões. Segundo Jayme, a elétrica tem capacidade de investimento, pois está praticamente desalavancada e com recursos disponíveis para fazer novos negócios.

De acordo com a demonstração financeira da empresa, estão previstos investimentos de R\$ 113 milhões em 2019, sendo R\$ 105 milhões no sistema de transmissão e R\$ 8 milhões em geração.

A chamada pública busca justamente encontrar parceiros para empreendimentos de concessão de geração e transmissão, seja por meio dos novos leilões da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) ou por aquisição de participações originadas por leilões anteriores. "O interesse é, a curto prazo, dar início à análise de investimentos que permitam aplicar recursos próprios disponíveis em caixa. A médio e longo prazo, [o objetivo] é ampliar e fortalecer as atividades fim de geração e transmissão, incrementando os bons resultados já obtidos e agregando mais valor à companhia", completou Jayme.

O executivo contou que a empresa está se preparando para o leilão de linhas de transmissão da Aneel previsto para ocorrer no fim do ano. "Após a conclusão dos estudos necessários, definiremos quais os lotes serão de nosso interesse. Isto é, aqueles cujas características e localização trarão melhores resultados para a Celg GT".

Na área de geração, as fontes de interesse da empresa são hidrelétrica e solar fotovoltaica.

Engenheiro eletricista, Jayme tem experiência nos setores de telecomunicações e energia. Entre abril de 2017 e janeiro deste ano, foi presidente da Companhia Energética de Brasília (CEB), cuja privatização foi aprovada este ano pela assembleia de acionistas.

No fim de 2016, o governo de Goiás privatizou a Celg D, empresa da qual possuía 50% de participação, em parceria com a Eletrobras (50%). Na ocasião, a italiana Enel venceu o leilão de aquisição da empresa, com uma proposta de R\$ 2,2 bilhões pelo negócio.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Empresas

Autor: Ivan Ryngelblum | De São Paulo

Título: Geradora paulista Emae ficou fora do programa de desestatização

Em meio às declarações do governador de São Paulo, João Doria, de que uma série de estatais serão colocadas à venda, o presidente da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), Ronaldo Camargo, disse ao **Valor** que não há qualquer plano de privatização ou capitalização da empresa. O governo do Estado é o maior acionista da Emae, com 97,6% das ações ordinárias.

Segundo o executivo, o governador pediu para manter "o nível de rentabilidade da Emae". No primeiro trimestre, a companhia registrou um lucro líquido de R\$ 20,8 milhões, um aumento de 30% em relação ao resultado obtido no mesmo período de 2018. A receita líquida no período foi de R\$ 106,7 milhões, maior 91,3%.

Apesar de a privatização não estar na pauta, a Emae foi orientada pelo governo do Estado a buscar parcerias para realizar novos projetos. O governador informou em junho, quando anunciou o projeto de despoluição do rio Pinheiros, que espaços do prédio da Usina da Traição, localizado no rio e que abriga máquinas usadas para controle de enchentes, serão concedidos para a iniciativa privada para a criação de espaço de lazer.

A empresa tem planos de expandir concessões e parcerias em novos projetos. "Em alguns empreendimentos poderemos ter a participação da iniciativa privada, com investimento da Emae e a sócia, dependendo da estruturação, ficando com 49% ou 51% de participação", disse Camargo.

Com a maioria dos ativos ligados à área de energia, em que possui capacidade de geração de 960,8 megawatts (MW) por meio de três Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH) e da Usina Hidroelétrica Henry Borden, a Emae não possui novos projetos para o setor elétrico. O mais recente negócio foi a assinatura, em março de 2018, de um contrato de consórcio com a Gasen Energia, em parceria com o grupo alemão Siemens, para a instalação de uma usina termelétrica a gás natural na capital paulista, com potência de até 2 mil MW.

No momento, a companhia paulista está concentrada nos trabalhos de despoluição do rio Pinheiros, com a responsabilidade de coordenar os trabalhos de desassoreamento e desaterro, que devem retirar 1,2 milhão metros cúbicos de sedimentos no período de um ano.

A intenção divulgada por Doria, de entregar o rio limpo até dezembro de 2022, parece ousada, considerando que as tentativas anteriores para despoluir os rios da capital paulista tiveram poucos resultados. Segundo Camargo, a diferença é que desta vez há um esforço concentrado para atingir a meta.

Ele cita a reorganização feita na administração estatal no começo do ano - que colocou a Emae, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), o Departamento de Águas e Energia Elétrica (DAEE) e a Sabesp, a empresa de saneamento, sob a alçada única da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente. Isso foi uma medida que ajudou a direcionar e definir melhor os trabalhos. "A atual estrutura do governo, com a vontade política do governador, nos faz crer que é possível", disse.

A Emae receberá R\$ 70 milhões do governo para realizar os serviços. O presidente afirma que o montante virá por meio de convênio, indo direto para o caixa da companhia. "Não é injeção de recursos", diz Camargo.

Os trabalhos de desassoreamento do rio Pinheiros terão efeitos positivos também para a atividade de controle de cheias que a companhia realiza, diz Camargo, ao melhorar a capacidade de escoamento de vazão do rio, facilitando o trabalho da Usina de Traição.

A empresa já trabalha na retirada de lixo e sedimentos do rio. De janeiro a maio, a Emae investiu cerca de R\$ 3 milhões na limpeza do Pinheiros, tendo retirado quase 2 mil toneladas de lixo.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Empresas

Autor:

Título: Curta

Pampo e Enchova

A Petrobras informou na sexta-feira que a empresa Trident Energy apresentou a melhor oferta final para a compra dos polos Pampo e Enchova, na Bacia de Campos. Em comunicado, a empresa informou que o preço ofertado foi de cerca de US\$ 1 bilhão, considerando pagamentos firmes e contingentes. A transação ainda está em processo de aprovação, em etapas finais, pelos órgãos competentes da Petrobras. "Essa operação está alinhada à otimização do portfólio e à melhoria de alocação do capital da companhia, visando à geração de valor para os nossos acionistas", comunicou a estatal petroleira. A Petrobras já havia informado que realizaria uma nova rodada de ofertas finais pelos polos, com o objetivo de "esclarecer algumas regras do processo, assegurando a isonomia, transparência e competitividade do processo de desinvestimento".

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 22/07/2019****Seção: Empresas****Autor: Ana Paula Machado | De São Paulo****Título: ArcelorMittal investe em inovação e reduz custos**

Para melhorar os processos e estruturar a mudança no negócio de aços longos no Brasil, a ArcelorMittal apostou em projetos inovadores. A companhia lançou o Açolab, um hub de inovação de aço que já conta com 500 startups pelo Brasil. Um dos projetos que o laboratório está tocando é para a redução das perdas de carvão vegetal durante o processo siderúrgico.

Paula Harraca, diretora responsável pela área de inovação da ArcelorMittal, explicou que um dos grandes desafios da indústria é, justamente, desenvolver soluções para reduzir as perdas de carvão vegetal no processo produtivo. Segundo ela, os finos de carvão, que são um coproduto gerado na produção do aço, é originado da degradação do carvão vegetal ao longo do processo até o abastecimento dos altos-fornos.

A produção de carvão vegetal pela ArcelorMittal no Brasil alcançou 272,7 mil toneladas em 2018. A perda, em média, por finos de carvão foi de cerca de 30%, o que resulta em 70 mil toneladas. Hoje, os finos são revendidos como um resíduo de menor valor agregado. "Lançamos esse desafio e oito startups estão trabalhando em soluções para reduzir essas perdas. Já estamos em fase de testes e em agosto devemos implantar os projetos que podem nos dar ganhos de produtividade e nos custos. Um dos projetos prevê o uso desse carvão fino em outros produtos."

Outro projeto que deve ser lançado em agosto, e já foi apresentado ao conselho de administração da companhia, é o que cria um novo modelo de venda digital dos produtos da ArcelorMittal. "Estamos em fase final de teste e é uma solução totalmente revolucionária. Tivemos inspiração em empresas como a Rappi, para se ter uma ideia", diz Paula.

Ela acrescenta que o Açolab tem mais de 30 projetos em execução que contempla também inovações em produtos. "O DNA de inovação antecede o lançamento do Açolab. Fomos a primeira empresa a adotar o processo de corte e dobra na construção civil, que elimina etapas no canteiro de obra, reduz desperdício e gastos com logística e mão de obra", afirmou a executiva.

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 22/07/2019****Seção: Internacional****Autor: Anjli Raval | Financial Times, de Londres****Título: Apreensão de navio coloca em risco rota marítima do Golfo**

O setor de transporte marítimo mundial está discutindo qual a melhor opção para garantir a segurança no Estreito de Ormuz, em meio à ameaça de novos bloqueios aos navios que passam por uma das vias de exportação de petróleo mais importantes do mundo.

As preocupações das operadoras marítimas aumentaram depois que o Irã apreendeu um petroleiro de bandeira britânica na região na sexta-feira. Um terço do petróleo transoceânico do mundo - quase 17 milhões de barris por dia - passa pelo estreito, que tem uma largura de apenas 21 quilômetros, o que o torna um ponto estratégico no Golfo.

A apreensão do Stena Impero, com destino à Arábia Saudita, destacou a vulnerabilidade dos navios que passam pela região e como o setor de transporte de petróleo e gás está sendo arrastado para o impasse entre o Ocidente e o Irã.

O Departamento de Energia dos EUA estima que três quartos do petróleo e do condensado que atravessaram o estreito em 2018 tiveram como destino a Ásia, principalmente China, Índia, Japão, Coreia do Sul e Cingapura.

Um executivo do setor de transporte marítimo disse que os petroleiros se tornaram "peões" numa disputa diplomática em meio à escalada nas tensões.

Forças iranianas tentaram impedir a passagem de outro petroleiro britânico, o British Heritage, na semana anterior, e os EUA e o Reino Unido culpam Teerã por ataques a seis navios na costa dos Emirados Árabes Unidos (EAU) ocorridos em maio e junho.

A apreensão do Stena Impero foi em retaliação à decisão do Reino Unido de deter um petroleiro iraniano na costa de Gibraltar por supostamente contrabandear petróleo para a Síria, em violação às sanções da União Europeia (UE). Mas Teerã tem repetidamente ameaçado bloquear o fluxo de petróleo no Golfo desde que os EUA se retiraram do acordo nuclear de 2015 - assinado pelo Irã com as potências mundiais. Além disso, Washington impôs sanções que têm impedido a República Islâmica de exportar seu petróleo.

Embora o Stena Impero tenha bandeira britânica, seu proprietário é sueco, sua tripulação é multinacional e seus negócios são internacionais, disse Bob Sanguinetti, executivo-chefe da Câmara de Navegação do Reino Unido. "Esta não é uma questão específica do Reino Unido."

Alguns no setor naval estão pedindo intervenção militar para proteger os navios mercantes, enquanto outros temem que a medida possa piorar o já difícil relacionamento do Irã com o Ocidente.

As visões divergentes indicam o desafio que os governos enfrentam para proteger os navios mercantes sem que sua ação seja vista como uma provocação.

Embora encontrar uma solução diplomática seja prioridade, também é necessário aumentar a segurança no Golfo, disse Sanguinetti. Ele defende uma coalizão militar internacional para permitir a passagem segura de embarcações comerciais. "Se o mandato [da coalizão militar] for proporcionar segurança e estabilidade, seria uma coisa boa", disse Sanguinetti.

Basil Karatzas, da consultoria Karatzas Marine Advisors, disse que os proprietários de embarcações ou afretadores que contratam guardas armados não podem, por si só, proteger os navios de atores que são Estados.

"Precisamos de uma Interpol para os mares", disse Karatzas. "Há uma necessidade urgente de segurança, em escala internacional, para o Estreito de Ormuz e outros pontos estratégicos de navegação em todo o mundo. Como você protege navios mercantes de um Estado soberano?"

"Temos esperança que a lógica prevaleça, mas não é inconcebível a possibilidade de escalada desta situação", acrescentou.

Na sexta-feira, o petróleo Brent, referência internacional, chegou a subir 2,1%, para US\$ 63,23 o barril, após a apreensão do Stena Impero. Mas depois devolveu boa parte dessa alta e fechou a US\$ 62,47.

Segundo um operador em Londres, os preços globais do petróleo se mantêm relativamente estáveis porque os mercados não acreditam que o Irã e o Ocidente estejam caminhando para uma guerra.

"Quanto à oferta física, até agora foram afetados níveis extremamente pequenos nesses petroleiros", disse esse operador. "Mas todo mundo está acompanhando de perto. Neste momento, as sanções contra o setor de petróleo do Irã estão afetando mais a oferta do que essas ameaças aos navios."

Horas depois da apreensão da embarcação na sexta-feira, os EUA anunciaram a formação da "Operação Sentinela", um esforço marítimo multinacional "para aumentar a vigilância e a segurança nas principais vias navegáveis do Oriente Médio para garantir a liberdade de navegação".

O Comando Central dos EUA, responsável pelas ações militares no Oriente Médio, disse que pretende garantir a passagem segura e reduzir as tensões no Golfo, no Estreito de Ormuz, no Golfo de Omã e no Estreito de Bab el-Mandeb, na costa do Iêmen. Em maio, Washington enviou um grupo de porta-aviões para a região e a Quinta Frota da Marinha americana está baseada no Bahrein.

O Reino Unido tem poucos recursos navais para proteger seus interesses de navegação. O HMS Montrose, uma fragata que interveio quando as forças iranianas tentaram bloquear a passagem do petroleiro British Heritage, é o único grande navio de guerra do Reino Unido no Golfo. A Marinha Real também tem quatro navios detectores de minas submarinas na área. Um segundo navio de guerra britânico, o destróier HMS Duncan, está a caminho da região.

O governo do Reino Unido aconselhou os navios de bandeira britânica a evitar o Estreito de Ormuz "por um tempo".

Richard Meade, do jornal de navegação Lloyd's List, disse que, embora a indústria naval queira a promessa de segurança do governo britânico, o Estreito de Ormuz "não é o trecho de água mais fácil para se policiar".

"Você não pode simplesmente fechar o estreito", acrescentou. "Já é uma hidrovia concentrada e as escoltas militares só iriam piorar a situação."

Amrita Sen, da consultoria Energy Aspects, acredita que as escoltas navais podem se tornar a norma. "Os custos de transporte e seguro já aumentaram e o último evento só contribuirá para isso", disse. "As refinarias asiáticas, em particular, estarão ainda mais dispostas a procurar por fontes alternativas de petróleo e os armadores procurarão rotas alternativas sempre que possível, aumentando ainda mais os custos."

Os prêmios de seguro subiram oito a dez vezes nas últimas oito semanas, de acordo com Jonathan Moss, diretor de transporte e marinha da DWF. Segundo ele, a cobertura de risco de guerra continuará a subir nas próximas semanas, com o "coquetel de instabilidade".

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 22/07/2019****Seção: Internacional****Autor: Financial Times****Título: Crise faz parte da escalada nas tensões entre os EUA e o Irã**

A captura pelo Irã de um petroleiro de bandeira britânica no Estreito de Ormuz tem implicações globais. Se houver uma escalada, isso poderá levar a confrontos militares que afetam não apenas o Irã e o Reino Unido - mas também os EUA e os rivais regionais de Teerã. Qualquer conflito nessa região poderá desestabilizar a economia global, já que um terço do petróleo transoceânico do mundo passa pelo Estreito de Ormuz.

Na busca por um caminho para sair dessa crise, o Reino Unido e seus aliados precisam considerar vários pontos. O primeiro é a importância de defender o direito internacional e o princípio da liberdade de navegação. O segundo é a necessidade prática de manter aberto o Estreito de Ormuz. O terceiro é uma forte preferência por uma solução diplomática em detrimento de uma solução militar. Finalmente, a crise deve ser tratada como parte da escalada das tensões entre Irã e EUA.

Sobre a questão da lei, o Irã argumenta que o Reino Unido foi o primeiro a violar as regras ao confiscar um petroleiro iraniano, suspeito de violar as sanções da UE contra a Síria, perto de Gibraltar. Mas há uma clara diferença entre os esforços do Reino Unido para impor sanções contra o regime desonesto da Síria, e a ação de retaliação do Irã contra um petroleiro que conduz operações comerciais legais.

Questões já estão sendo levantadas no Reino Unido sobre se sua resposta naval foi insuficiente, e se isso está relacionado aos cortes no orçamento de defesa. No devido tempo, a base legal e política para a apreensão do navio iraniano pode ser contestada em fóruns internacionais. Mas esse exercício legítimo não deve ser usado como desculpa para legitimar o sequestro do petroleiro pelo Irã - sem falar nas ameaças mais gerais de Teerã para interromper o transporte marítimo, em resposta às intensas sanções econômicas dos EUA.

No curto prazo, só a diplomacia pode não ser suficiente para garantir a liberdade de navegação através do Estreito de Ormuz. Portanto, é bem-vindo que o governo Donald Trump esteja procurando coordenar uma missão naval internacional, denominada "Operação Sentinela", para proteger o transporte marítimo na região. Isso é ainda mais importante, dado que Trump, no passado, levantou dúvidas sobre se os EUA deveriam continuar a desempenhar o papel de patrulheiro naval no Golfo. O presidente dos EUA está certo quando diz que

a maior parte do petróleo que passa pelo estreito tem como destino a Ásia, não os EUA. Mas uma interrupção no fornecimento global de energia afetará todo o mundo, inclusive os EUA.

O papel dos EUA na proteção da liberdade de navegação, porém, põe em evidência as controversas políticas que Trump tem adotado contra o Irã. Sua decisão de retirar os EUA o acordo nuclear com o Irã, negociado por seu antecessor, nunca foi aceita pelas principais potências da União Europeia (UE) - incluindo Alemanha, França e Reino Unido, que têm lutado para manter o Irã dentro do acordo.

O Reino Unido enfrenta a difícil tarefa de dar uma firme resposta bilateral ao Irã sobre o petróleo - o que provavelmente incluirá a intensificação das sanções econômicas - sem comprometer as iniciativas diplomáticas mais amplas. Para complicar ainda mais o desafio de lidar com esse conjunto complexo de questões, o Reino Unido terá esta semana um novo governo, provavelmente liderado por Boris Johnson, que está empenhado em cultivar uma relação mais próxima com Trump.

Mas os temores de que Johnson atuará como o "poodle" dos EUA não levam em conta que o governo Trump está dividido sobre o Irã - com a ala linha-dura pressionando por conflito, enquanto o presidente anseia um diálogo direto com a liderança iraniana.

O Reino Unido e a UE devem investir nos esforços para buscar uma solução diplomática. O objetivo deve ser resolver a questão dos petroleiros em uma redefinição mais ampla das relações entre o Irã e o Ocidente.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Internacional

Autor:

Título: Londres avalia resposta ao Irã

O governo da premiê Theresa May avalia hoje qual resposta dará à apreensão do petroleiro de bandeira britânica pelo Irã. May comanda pela manhã uma reunião de emergência do Gabinete. À tarde, seu chanceler Jeremy Hunt dará uma declaração. Londres exige a imediata liberação do navio e, no fim de semana, convocou o encarregado de negócios do Irã no país. Embora tenha ameaçado Teerã com "sérias consequências" e alertado as companhias a evitar o Estreito de Ormuz, ontem ministros britânicos buscaram reduzir a tensão. "Precisamos tentar e reverter a escalada [na tensão]", disse o ministro de

Defesa britânico, Tobias Ellwood. Na foto, um barco da Guarda Revolucionária iraniana patrulha a área em torno do Stena Impero.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Finanças

Autor: Henry Sanderson | Financial Times

Título: Juro baixo impulsiona demanda por ouro

Jim Luke costumava ser perguntado por colegas por que ele tinha tanta fé no ouro, um metal que apenas fica parado nas carteiras de investimento, sem oferecer rendimento algum. "As pessoas ligadas ao ouro frequentemente são acusadas de serem fanáticas por ouro, mal-humoradas ou excêntricas", pondera o gestor de fundos da Schroders, que trabalha em Londres. "Pessoas já me perguntaram 'não é estranho ter tanta fé no ouro, um metal inerte que não te dá rendimento e tem pouco valor funcional?'".

Bem, ultimamente, esse não tem sido o caso. Nos últimos dias, a conversa vem mudando de teor, uma vez que os receios quanto aos destinos da economia mundial só aumentam e o rendimento dos bônus continua em queda. Pelas últimas contas, o total de títulos que dão rendimento negativo chegou a quase US\$ 13 trilhões, em comparação aos US\$ 6 trilhões, em outubro, segundo dados do Barclays. A correlação entre o crescente volume de bônus de rendimento negativo e o aumento do valor do ouro é gritante. Em tempos normais, ao comprar ouro os investidores perdem a oportunidade de ganhar juros em outros ativos, como os títulos ou ações, o chamado "custo de oportunidade", o rendimento ao qual se renuncia quando se compra o metal precioso. "Ter ouro em volume significativo dentro dos portfólios pode ser um exercício custoso", disse Matthew Yeates, gestor de fundos da Seven Investment Management.

O declínio nos rendimentos, porém, apagou esse problema, pelo menos por enquanto.

O ouro é cada vez mais visto pelos investidores como uma das poucas formas concretas de proteger-se contra a possibilidade de uma desaceleração dos Estados Unidos, dizem analistas, especialmente em meio às crescentes expectativas de que os novos cortes de juros dos bancos centrais não venham a ser suficientes para impulsionar o crescimento mundial.

"O ouro como ativo de rendimento zero vai parecer cada vez mais atraente em comparação a ativos que certamente vão perder dinheiro", disse Paul Wong, ex-gestor sênior de carteiras de investimento na Sprott Asset Management.

Os investidores têm se voltado ao ouro no lugar de títulos para proteger-se contra uma eventual virada de tendência no mercado acionário dos EUA, que ainda continua batendo recordes de alta, de acordo com George Milling-Stanley, chefe de estratégia para investimentos em ouro na State Street Global Advisors.

"A melhor notícia nos mercados financeiros é o extraordinário desempenho do mercado de renda variável dos EUA, mas também é isso que me faz acordar suando às três da madrugada", disse.

"O mercado de bônus não está atuando como uma proteção confiável contra fragilidades na renda variável da maneira que todos esperavam que estivesse e não opera desse jeito desde 2008. O ouro vem proporcionando uma proteção melhor do que os bônus contra a fragilidade potencial da renda variável neste momento."

O bilionário Ray Dalio, fundador de um fundo hedge, disse em publicação no LinkedIn na semana passada que, em cenários de rendimentos negativos, "cogitar adicionar o ouro ao portfólio próprio seria tanto um fator de redução de risco quanto de melhora nos retornos".

Depois de ficar na faixa entre US\$ 1.050 e US\$ 1.375 por onça troy nos últimos cinco anos, o ouro rompeu essa barreira no fim de junho e chegou a US\$ 1,4 mil, maior patamar em seis anos.

A ascensão foi sustentada por fluxos entrando em ETFs (fundos negociados em bolsa como ações) lastreados em ouro, que na semana passada detinham 74 milhões de onças troy, no valor de US\$ 105 bilhões, maior patamar em cinco anos. O volume é 17,7 milhões de onças troy menor do que o recorde histórico de 92 milhões de onças troy em mãos dos ETFs, registrado em 2011, no auge da crise da dívida da região do euro.

"Os corretores, que há três meses tinham dificuldade em que alguém os atendesse pelo telefone quando o assunto era ouro, agora estão enchendo salas com participantes interessados", disse Luke.

Um novo corte de juros do Federal Reserve (Fed, banco central dos EUA), como é previsto para este mês, poderia reforçar o ouro, ao reduzir ainda mais o rendimento dos bônus e enfraquecer o dólar, segundo o OCBC Bank, de Cingapura. Um dólar forte normalmente é ruim para a cotação do dólar porque o torna mais caro para compradores em outras moedas.

O ouro poderia subir para US\$ 1,5 mil por onça troy até o fim de 2019, segundo projeção do banco divulgada nesta semana.

Os investidores em ouro, entretanto, precisam pagar uma taxa de administração para comprar ETFs lastreados em ouro ou os custos de armazenamento em casas-fortes para guardar as barras de ouro.

Robert-Jan van der Mark, cogestor do Kames Global Diversified Growth Fund, disse preferir títulos do Tesouro dos EUA como porto seguro por terem menor volatilidade de preço e não ser preciso pagar custos de armazenamento.

"Gostaríamos de ser recompensados pelo maior nível de risco e pelo custo de armazenamento [do ouro]", disse. "Por agora, mantemos a preferência em títulos do Tesouro dos EUA, como o porto seguro e diversificado em nosso portfólio [...] pelo menos até que as taxas reais se tornem negativas por uma margem significativa", completou.

Esse ponto de vista, no entanto, não tem muita ressonância entre os gestores de fundos de ouro.

"No longo prazo, investir em ouro não se trata tanto da questão de ter fé no ouro por si só", disse Luke, da Schrodgers, que coadministra o Global Gold Fund, que acumula valorização de 31% no ano. "[Trata-se] mais da falta de fé em outros fatores, mais obviamente fé na sustentabilidade dos valores no mercado de ações e, mais importante, fé na capacidade dos bancos centrais de manter a ordem monetária."

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Finanças

Autor: Fernando Torres | De São Paulo

Título: Governo e estatais devem captar R\$ 33 bi com venda de ações

A oferta de ações da BR Distribuidora pela Petrobras, que deve ter o preço fechado amanhã, pode elevar o volume de venda de ações na bolsa por parte do setor público para mais de R\$ 33 bilhões desde outubro, conforme cálculos do **Valor Investe**.

Até agora, o governo federal e suas estatais se desfizeram de cerca de R\$ 22,9 bilhões em participações acionárias bolsa, seja diretamente no mercado ou em ofertas organizadas - como a saída da Caixa do capital votante da Petrobras, a listagem da Neoenergia e mais recentemente a venda de ações do IRB. Se o novo presidente do BNDES, Gustavo Montezano, cumprir a missão que lhe foi

delegada, há pelo mais outros R\$ 100 bilhões em participações a serem vendidas, o que já deixa alguns investidores preocupados.

Não que a redução do peso estatal no mercado acionário seja vista com maus olhos por agentes privados do mercado de capitais. Pelo contrário. A questão tem a ver com a capacidade de absorção de um volume muito grande de vendas em um período relativamente curto.

Mesmo antes de Paulo Guedes assumir o comando da Economia - mas já depois da eleição de Jair Bolsonaro -, tanto a Caixa Econômica Federal quando a BNDESPar iniciaram a venda de ações preferenciais da Petrobras no último trimestre de 2018, movimentando cerca de R\$ 870 milhões. Após a virada do ano, as vendas se intensificaram e a BNDESPar, sozinha, se desfez de mais R\$ 3,7 bilhões da estatal de petróleo no primeiro trimestre, conforme dados de balanço. No mês de maio, foi a vez de a Caixa vender R\$ 7,3 bilhões em ações ordinárias da Petrobras em oferta pública.

Depois disso, houve a abertura de capital da Neoenergia, em que o Banco do Brasil entrou como um dos vendedores e levantou quase R\$ 1,8 bilhão. Na semana passada, o BB se desfez de mais R\$ 4,2 bilhões em papéis do IRB, e a própria União deixou o capital da resseguradora, vendendo R\$ 3,2 bilhões.

Em recente evento da XP Investimentos, o sócio-fundador da JGP André Jakurski mencionou o risco de oferta excessiva por parte do governo em um curto período ao comentar que, quando a Caixa vendeu ações da Petrobras, "já teve uma cambaleada" nos preços. "Se vier o BNDES com outros R\$ 55 bilhões [se referindo ao valor da fatia direta e indireta do banco na companhia], talvez seja o caso de esperar para comprar de volta depois."

Em sua posse, na semana passada, o novo presidente do BNDES colocou a aceleração da venda de participações como sua segunda meta, logo atrás do objetivo de explicar a suposta "caixa-preta" que diz existir na instituição. Aos jornalistas, contudo, fez algumas ponderações. "Nenhum desinvestimento é independente do valor do ativo", disse, conforme reportagem do **Valor**.

A ideia, disse ele, é vender as ações em momentos de preços mais altos. No entanto, o próprio executivo ponderou que o direcionamento desses recursos para áreas com alto retorno social, como saneamento, pode em alguns casos trazer mais benefícios para a sociedade do que o lucro que o BNDES teria com a venda de ações em um momento mais favorável.

Em relação à oferta da BR Distribuidora, a principal dúvida que paira sobre os investidores é sobre como será a gestão da companhia, uma vez que ela deixará de ser formalmente uma estatal, mas seguirá tendo a Petrobras como sua

acionista mais relevante, com sua fatia no capital diminuindo de 71,25% para 45,25% ou até 38%, a depender da venda de lotes extras na operação. A depender desse volume, a transação deve gerar de R\$ 7,7 bilhões a R\$ 10,4 bilhões para a Petrobras.

Para as pessoas físicas, é bom lembrar, o período de reserva para comprar papéis da BR termina hoje e a aplicação mínima é de R\$ 1 mil. Já os investidores institucionais têm até terça para manifestar o desejo de comprar os papéis. Como a companhia já tem ações listadas, sempre existe a opção de compra na bolsa (e não na oferta organizada).

Blogueiro do **Valor Investe**, o analista de ações André Rocha pondera que as concorrentes da BR na bolsa - Ultrapar, dona da rede Ipiranga, e Cosan, que tem uma joint-venture com a Shell na distribuição de combustíveis no país - têm se mostrado mais eficientes no segmento.

Em tese, portanto, se a BR Distribuidora, uma vez sendo privada, conseguir alcançar as margens operacionais das rivais, isso poderia beneficiar suas ações, que hoje são negociadas com desconto ante às das concorrentes.

Porém, existem dúvidas sobre essa mudança na gestão. A casa de análise Eleven Financial, por exemplo, pontua que não se sabe como ficará a governança da empresa após oferta e, em relação ao próprio negócio de distribuição de combustíveis, cita que os volumes de vendas dependem do ritmo de atividade econômica (que não anda bem), e aponta como ponto de atenção a dependência da política de preços da Petrobras, além da suscetibilidade à concorrência com o combustível importado pelos postos de combustíveis de bandeira branca.

valorinveste.com

Leia mais sobre finanças pessoais no www.valorinveste.com

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 22/07/2019

Seção: Opinião

Autor: José de Moraes

Título: A Agenda 2030 das Nações Unidas

Durante a Cúpula de Desenvolvimento Sustentável da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 2015, foi aprovada, por 193 Estados-membros, a Agenda

2030, que definiu os objetivos para o mundo erradicar a pobreza, respeitando o meio ambiente. O plano de ação da Agenda 2030 é formado por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas, que indicam as trajetórias e as políticas a serem seguidas para o cumprimento dos objetivos. No contexto da Agenda, da qual o Brasil participa, o Ipea publicou o relatório "ODS 7 - Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos", um dos 17 objetivos. O relatório apresenta um diagnóstico inicial da posição do Brasil na utilização de fontes de energia limpas, avalia as atuais políticas públicas de estímulo ao uso mais intensivo de energias renováveis e analisa as tarifas de energia elétrica pagas pelos consumidores.

Os dados e informações levantados no relatório confirmam que avanços importantes vêm sendo obtidos pelo país no aumento da utilização das fontes renováveis (eólica, biomassa, solar, hidráulicas) na geração de energia elétrica. A participação das renováveis aumentou de um patamar já elevado, de 78,7%, no final de 2013, para 83,0%, em dezembro de 2018. Quando se compara com a situação mundial, a posição do Brasil como país modelo em energias limpas é realçada: a capacidade instalada das energias renováveis no mundo permite produzir apenas 26,5% da energia elétrica consumida, segundo dados da International Renewable Energy Agency - Irena, não obstante o substancial aumento dos investimentos em energias eólica e solar nos anos recentes. Assim, 73,5% da energia elétrica mundial ainda dependem de fontes não renováveis, como o petróleo, o carvão e as usinas nucleares.

Dentre as fontes renováveis, a presença maior no Brasil é das usinas hidrelétricas (63,8% da capacidade total de geração - e no mundo, 16,4%), mas as usinas eólicas, que utilizam a força dos ventos, são as que têm apresentado maior crescimento: sua capacidade de geração passou de menos de 2% do total, em 2013, para 8,8%, em dezembro de 2018 e para 9,1%, em abril de 2019. O Brasil ocupou o quinto lugar no ranking de capacidade eólica nova instalada no mundo, em 2018, depois da China, Estados Unidos, Alemanha e Índia. Mais de 80% das usinas de produção de energia eólica estão localizadas em estados do Nordeste. Em energia solar, a expansão foi lenta até 2016, mas acelerou-se em 2017/2019, tanto na Geração Distribuída (GD), isto é, a produção de energia pelo próprio consumidor, em painéis solares instalados em telhados de prédios residenciais, industriais ou comerciais, quanto nas usinas solares centralizadas de maior porte. A Geração Distribuída aumentou de 7,4 mil locais com instalações, em dezembro de 2016, para 71,4 mil, em abril de 2019, indicando crescimento acumulado de 865% em pouco mais de dois anos.

Por outro lado, dados recentes do **Ministério de Minas e Energia** mostram que, como resultado da menor elevação da capacidade instalada das usinas térmicas que utilizam como combustíveis o carvão e os derivados de petróleo, sua participação relativa na geração elétrica do país reduziu-se de 19,8%, em dezembro de 2013, para 15,5%, em abril de 2019. As usinas térmicas que utilizam matérias primas renováveis (biomassas) diminuíram levemente sua participação relativa na capacidade instalada de geração, de 9,1% para 8,9 %, apesar do aumento no número de usinas em operação no mesmo período.

As políticas já adotadas permitem supor que o país continuará na trajetória de aumento das fontes de energia limpa, com aproveitamento crescente das potencialidades regionais, contribuindo para minimizar as mudanças climáticas e seus impactos

Ao lado da constante redução nos custos de geração de energia das fontes renováveis e do aumento da conscientização dos empresários e dos consumidores sobre a necessidade de se ampliar o uso de energias limpas, o Brasil adotou, ao longo dos anos, um conjunto de ações em políticas públicas que incentivam os investimentos em energias renováveis e em biocombustíveis. A política mais duradoura é a obrigatoriedade da mistura de etanol à gasolina, adotada em 1975, no Proálcool, cuja proporção atual é de 27%. Nessa mesma linha, o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) contribui para a redução da poluição emitida pelos veículos a diesel ao aproveitar diferentes fontes de plantas oleaginosas para a produção do biodiesel e sua mistura ao diesel fóssil. O Brasil é o segundo mercado mundial no consumo do biodiesel, depois dos Estados Unidos. A mistura obrigatória atual de 10% será aumentada em 1% a cada ano, até atingir 15%, em 2023.

Outros mecanismos essenciais são os programas de financiamento do BNDES para parques eólicos e energia solar, e os leilões de contratação de energia da Agência Nacional de Energia Elétrica - Aneel, que estimulam os investimentos em fontes de energia limpas, proporcionam maior diversificação na oferta de energia e ampliam as oportunidades de emprego mais qualificados. Dados do BNDES mostram que o valor dos financiamentos para a implantação de parques de geração eólica somou R\$ 40,4 bilhões nos últimos quatorze anos, em valores nominais. Desse valor, 85% foram concedidos para a implantação de usinas eólicas em sete estados do Nordeste, e 12,3% no Rio Grande do Sul.

Não obstante os avanços comentados, persiste ainda no Brasil a aplicação de tarifas altas nas contas de energia, que se elevaram, de 2014 a 2018, em valores

reais, em 12,8% para o setor residencial, 19,1% para comércio e serviços e 25,7% para o setor industrial. As causas são conhecidas: i) correções nas tarifas das empresas concessionárias de energia, resultantes das rebaixas tarifárias aplicadas pelo governo federal, em 2013, consideradas insuficientes para cobrir os custos de geração elétrica; ii) necessidade de acionamento das usinas térmicas, de custos mais elevados, para suprir a diminuição temporária de energia das usinas hidroelétricas nos meses com menores índices de chuva; iii) os subsídios pagos pelos consumidores a diversos tipos de usuários dos serviços de energia; iv) os diversos encargos e tributos incidentes sobre as contas de luz.

A alta presença das fontes renováveis na geração de eletricidade, com base nos aproveitamentos dos mananciais dos rios brasileiros, tornou o Brasil referência mundial em energias limpas, com baixa emissão relativa de gases poluentes na atmosfera. Essa vocação vem sendo reforçada pelo interesse crescente pelas fontes eólica e solar. Apesar de persistirem ainda no país algumas vozes contrárias à tese do aquecimento global, as políticas já adotadas permitem supor que o país continuará na trajetória de aumento das fontes de energia limpa, com aproveitamento crescente das potencialidades regionais, contribuindo para minimizar as mudanças climáticas e seus impactos no meio ambiente e para o aumento da renda e do emprego.

José Mauro de Moraes é especialista em energia no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e autor de "Petróleo em águas profundas".

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 22/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Joana Cunha

Título: Estrada para o inferno

PAINELS.A.

Grupos de Whatsapp formados por caminhoneiros na sexta-feira (19) para discutir sobre uma possível paralisação nesta segunda (22) começaram a circular, já no domingo (21), imagens de pontos que dizem pretender bloquear nas estradas. Mesmo sem consenso na categoria, alguns motoristas se esforçaram ao longo do fim de semana para demonstrar disposição de seguir com o protesto em retaliação à tabela do frete divulgada na quinta (18) pela ANTT (agência de transportes).

Pare agora

Uma aglomeração de motoristas, que se diziam reunidos em Jaboatão dos Guararapes (PE), enviou aos grupos de Whatsapp um vídeo com caminhões estacionados. Em Horizonte (CE), outro caminhoneiro se filmou marcando o protesto perto de posto da polícia rodoviária.

MOSTRA O CALENDÁRIO

Dentro dos próprios grupos, alguns participantes questionavam a veracidade das informações e pediam que, ao gravar os vídeos, os caminhoneiros mobilizados informassem data e local da parada.

Ordem na casa

Com mais de 2 mil celulares reunidos em cerca de 20 grupos, foi preciso organizar. Administradores tentaram excluir quem falasse sobre intervenção militar e pediram placa dos caminhões dos novos integrantes.

Beijo no asfalto

A categoria está dividida. Uma parte quer aguardar a reunião com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, na esperança de que serão todos agraciados com medidas mais brandas. Motoristas petistas e bolsonaristas duelavam em mensagens de voz.

Tira o pé

Lideranças do movimento de 2018 perderam parte do destaque. No caos do Whatsapp, o caminhoneiro Marconi despontou entre os que resistem a negociar.

Improvável encontro

Na semana passada, o empresário Flávio Rocha (Riachuelo), que abraçou uma proposta própria de reforma tributária, foi encontrar os cérebros dos projetos concorrentes que se chocam com sua iniciativa.

AGENDA BLOQUEADA

Rocha esteve com o ex-deputado federal Luiz Carlos Hauly, cujo texto de 2004 sustenta uma proposta gestada no Senado. E esteve também com o economista Bernard Appy, a cabeça do projeto avançado na Câmara pelas mãos do deputado Baleia Rossi (MDB-SP).

Flashback

A reforma que Rocha quer ver emplacar no Congresso é a de um imposto único sobre movimentação financeira, que tem sido tratada como uma nova CPMF.

com Igor Utsumi e Paula Soprana; colaborou Filipe Oliveira

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 22/07/2019

Seção: Mercado

Autor: Filipe Oliveira

Título: Áudios atribuídos a ministro falam em suspensão da tabela do frete

Caminhoneiros, pelo Whatsapp, ameaçam parar; ministério da Infraestrutura não comentou mensagens

São Paulo- Circulam em grupos de Whatsapp de caminhoneiros áudios atribuídos do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, dizendo que vai tentar suspender a tabela do frete.

A tabela foi divulgada na quinta (18) pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e efetivamente entra em vigor nesta segunda-feira (22).

Desde sexta-feira (19), numa reação à tabela, quase 2 mil caminhoneiros se reuniram em ao menos 15 grupos de Whatsapp para discutir a possibilidade de uma nova paralisação das estradas nesta segunda.

A resolução da ANTT estipulou anova tabela de preços mínimos do frete rodoviário com valores abaixo do esperado pela categoria.

Em um dos áudios atribuídos ao ministro Tarcísio de Freitas, o interlocutor diz a uma das lideranças dos caminhoneiros que vai "resolver a situação" porque houve erro.

"Oi, Cesar, boa noite, obrigado pelas palavras. A gente está querendo resolver a situação. Saiu a tabela e ela desagradou a categoria. A gente tem o nosso limite. A gente erra também. Nós somos humanos. Agente está admitindo isso com muita humildade e estamos dispostos aí a conversar com a categoria.

Então a gente vai tentar tirar aí, suspender a vigência dessa tabela por enquanto, até que a gente possa construir com a categoria soluções, procurar construir o consenso, o diálogo. Então nós vamos voltar a dialogar. E eu devo... Então, vou tentar tirar essa tabela do ar aí entre segunda e terça-feira para que a gente converse num ambiente de mais tranquilidade", diz a voz no áudio.

Pelo conteúdo, não é possível garantir quem é o interlocutor, mas a mensagem circula pelo Whatsapp como sendo do ministro, que tem nego ciado com a categoria.

Em uma outra gravação, dirigida a Dodô, apelido de Salvador Edmilson Carneiro, liderança de caminhoneiros na Bahia, a voz atribuída ao ministro diz que se reunirá com a ANTT para tratar do tema.

"Agente, com muita humildade, está reconhecendo que pode ter havido problema e está tentando corrigir", diz.

Procurada, a assessoria de imprensa do ministério da Infraestrutura disse que não podia negar ou atestar a veracidade dos áudios porque não conseguia localizar o ministro Tarcísio de Freitas.

Um dos líderes da categoria, Wanderlei Alvez, o Dedeco, que ganhou notoriedade na grande paralisação de 2018, disse à Folha que falou com o ministro por telefone e que recebeu dele uma confirmação de que a tabela seria suspensa devido à reação da categoria. Dedeco afirma que não faz parte dos grupos de Whatsapp que estão ameaçando parar.

Dedeco disse que ouviu do ministro a promessa de que a suspensão da resolução sairá no Diário Oficial de terça-feira (23). "Vai ser suspensão essa resolução até que seja corrigido o erro", diz.

Uma reunião entre o governo e líderes dos caminhoneiros está agendada para a próxima quarta-feira (24).

Um caminhoneiro que incentiva articulações em grupos de WhatsApp disse que mesmo a promessa do ministro, se confirmada, não garante a suspensão dos protestos.

Segundo ele, os caminhoneiros perderam a confiança no presidente Jair Bolsonaro (PSL) e no ministro da Infraestrutura. Ele diz que parte dos motoristas quer paralisar as atividades na segunda e outro grupo defende que ela aconteça na terça.

Por ser uma categoria grande e com liderança dispersa, não é possível saber se haverá paralisação. No WhatsApp também não há clareza sobre quem está no comando.

Ao mesmo tempo em que, quando questionados, os administradores dos novos grupos negam ser articuladores do movimento, as lideranças que tomaram a dianteira durante a paralisação de 2018 não participam deles.

Nos grupos já circulam convocações para greve e vídeos de paralisações. Incomodados por não terem como saber se as imagens são atuais, participantes pedem que quem envia áudio ou vídeo fale a data e o local no início da gravação.

A nova tabela de fretes foi elaborada pela Esalq Log, da USP. A organização disse ter considerado custos fixos e variáveis, incluindo remuneração dos profissionais, e que ela é resultado de amplo debate com os envolvidos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 22/07/2019

Seção: Mundo

Autor: Gustavo Uribe

Título: Estamos alinhados aos EUA, afirma Bolsonaro sobre navios iranianos

Petrobras não abastece embarcações em Paranaguá (PR) em cumprimento a política americana de sanções

BRASÍLIA E SÃO PAULO- O presidente Jair Bolsonaro disse neste domingo (21) que o Brasil está alinhado à política dos EUA de sanção econômica contra o Irã, ao comentar o caso de navios iranianos atracados no porto de Paranaguá (PR) por falta de combustível para seguir viagem.

"Sabe que nós estamos alinhados à política deles. Então, fazemos o que tem de fazer", disse o presidente — que afirmou, no entanto, não ter conversado com os EUA sobre sanções impostas ao Irã.

"Existe esse problema, os EUA, de forma unilateral, têm embargos levantados contra o Irã. As empresas brasileiras foram avisadas por nós desse problema e estão correndo risco nesse sentido", havia dito Bolsonaro na sexta. "Eu, particularmente, estou me aproximando cada vez mais do [presidente dos EUA, Donald] Trump."

Os EUA ampliaram suas sanções contra o Irã neste ano, visando atingir o setor petrolífero do país. Na sexta (19), a Petrobras confirmou que não forneceu combustível para navios iranianos carregados com milho no porto, por temer represálias ao violar as regras americanas.

A procuradora-geral da República, Raquel Dodge, opinou pela suspensão da decisão liminar que obrigaria a Petrobras a fornecer combustível a outro navio, com carregamento de ureia, conforme manifestação enviada ao Supremo Tribunal Federal (STF), instância na qual o caso deve ser decidido.

Para a PGR, a Eleva Química, responsável pelas cargas, "não provou ter direito subjetivo de comprar o combustível da Petrobras", destacando a existência de alternativas para adquirir o produto de outros fornecedores.

No domingo, a Eleva reafirmou em nota que os navios "têm carga exclusivamente de milho e, como prevê apropriada legislação norte-americana, alimentos e remédios não podem sofrer sanções, pois são "exceção humanitária".

"Além disso, o fornecimento de combustível seria para uma empresa brasileira de exportação que não está sujeita a qualquer sanção dos EUA." Os iranianos são os maiores importadores de milho do Brasil e também estão entre os principais compradores de soja e carne bovina.

Embora alimentos não sejam o foco das sanções dos EUA, o caso levanta preocupações sobre as exportações do agronegócio ao país persa.

O navio Bavand já carregou cerca de 50 mil toneladas de milho, em maio, no porto de Imbituba (SC), enquanto o Termeh deveria chegar em meados de julho ao local para carregar 66 mil toneladas do cereal, segundo informações de agentes do setor portuário.

Um outro navio iraniano, o Daryabar, carregou milho em Imbituba em junho e partiu, segundo documento de agência marítima que aponta também que outra embarcação do Irã sancionada, a Ganj, deve carregar o produto em agosto.

VEÍCULO: O Globo

Data: 22/07/2019

Seção: O País

Autor: ANA LUCIA AZEVEDO

Título: Impacto ambiental vai durar décadas, dizem especialistas

Elementos químicos presentes na água do Paraopeba mudaram após tragédia. Rio abastece mais de 34 municípios

Passados quase seis meses do rompimento da barragem da Vale em Córrego do Feijão, o rejeito de minério brilha forte sob o sol nas margens do Rio Paraopeba, em Brumadinho. O dano ambiental será sentido por décadas, diz o biólogo e ecólogo Ricardo Pinto Coelho, que há 40 anos estuda o Paraopeba.

Ele explica que a assinatura biogeoquímica do Paraopeba, que abastece mais de 34 municípios mudou após o desastre ambiental. A assinatura de um rio é constituída dos elementos químicos presentes na água. Ela influencia toda a

vida sustentada pelo rio, e a mudança trazida pelo desastre pode ter consequências perceptíveis só depois de alguns anos, diz.

—E inegável que a água do Paraopeba está contaminada e que só parece melhor agora porque estamos na estação seca. A lama volta a escorrer com a chuva e essa contaminação perdurará por décadas — afirma ele, que participa do Grupo de Trabalho do Conselho Federal de Biologia sobre o desastre de Brumadinho.

A mesma convicção tem Julio Grillo, ex-superintendente do Ibama em Minas Gerais, mas que estava à frente do instituto em janeiro, quando ocorreu o desastre de Brumadinho. Grillo, que foi exonerado em fevereiro, afirma que os rios Paraopeba e São Francisco deveriam ser monitorados com um nível de detalhamento muito maior do que atual.

A Vale foi encarregada pelo governo de Minas Gerais a fazer estudos sobre os danos ambientais e os dados são repassados ao Instituto Mineiro de Gestão de Águas (Igam). A mineradora afirma que a água do Paraopeba está dentro da normalidade e que "a pluma de sedimentos não atingiu o rio São Francisco".

VEÍCULO: O Globo

Data: 22/07/2019

Seção: Artigos

Autor: Mauro Osório e Maria Helena Versiani

Título: Para evitar o caos no Rio

O Estado do Rio de Janeiro passa por um processo de decadência socioeconômica de longo curso. Entre 1970 e 2016, foi a unidade da Federação que mais perdeu participação no PIB nacional (IBGE). Entre 1985 e 2017, a que menos gerou emprego formal. Nesse período, o crescimento do emprego formal foi de apenas 51%, contra um crescimento de 96% no Sudeste e de 126% na média brasileira (Ministério da Fazenda).

Entre 2008 e 2014 (até o início da crise política e econômica nacional), o estado apresentou uma dinamização, tendo em vista novos investimentos privados e as obras para os megaeventos e as do PAC. Nesse período, o crescimento do emprego formal no Rio foi de 25%, contra 22% no Sudeste e 26% no total do país. No entanto, isso não significou o boom econômico então anunciado, e o estado, a partir de 2015, passou a viver uma "tempestade perfeita". Entre janeiro de 2015 e abril de 2019, o Rio volta a sofrer a maior queda de empregos com carteira assinada entre todas as unidades federativas — de 15,2%, quase o triplo da queda no Brasil, de 6%.

Por essa trajetória de decadência, o Rio entra na crise nacional de forma mais frágil, além de sofrer com a crise da Petrobras e das empreiteiras com presença no estado envolvidas na Operação Lava-Jato. Junto, os megaeventos deixaram dívidas e um legado menor que o esperado.

Para completar, existe uma situação tributária perversa com o Rio. Os dados disponíveis do governo federal mostram que, em 2018, a União arrecadou no estado R\$ 170 bilhões e devolveu apenas R\$ 33,2 bilhões. Situação distinta, por exemplo, do verificado em Minas Gerais, onde a União recolheu R\$ 49,5 bilhões, retornando R\$ 30,4 bilhões. Já a cidade do Rio recebeu, em 2017, a menor transferência per capita da União entre todas as capitais brasileiras, de R\$ 613,22 — contra uma média no total das capitais de quase o dobro desse valor.

Quanto à contribuição do setor de petróleo para o dinamismo do Rio, ela é menor do que se imagina. Cerca de 80% dos fornecedores da Petrobras estão fora do estado. A Lei Kandir — que dá isenção de ICMS às exportações de petróleo, prevendo compensação pelo governo federal às unidades da Federação — nunca foi cumprida, gerando uma dívida com o Rio de quase R\$ 40 bilhões.

Além disso, quando o petróleo é vendido para outras unidades da Federação, o ICMS é cobrado no estado consumidor. E mais: o Repetro determina que os estados só podem cobrar 3% sobre os produtos e serviços destinados a operar na extração de petróleo.

Ou seja, sobram apenas os royalties, que estão sob risco. O Congresso votou uma lei que retira praticamente todos os recursos de royalties do Rio de Janeiro. Essa decisão está em suspenso por uma liminar que questiona a sua constitucionalidade. Contudo, o presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro Dias Toffoli, agora pautou a sua votação para novembro. Sem exagero, caso aprovada a constitucionalidade da lei, o Estado do Rio quebra de vez, entrando em situação de caos social.

Mauro Osório é professor da UFRJ, Maria Helena Versiani é historiadora

VEÍCULO: O Globo

Data: 22/07/2019

Seção: O País

Autor: BRUNO ROSA

Título: Comitês da Vale ainda não apresentaram resultados

As iniciativas de investigação interna tomadas pela Vale após o desastre em Brumadinho não tiveram conclusão conhecida até agora. O Comitê Independente de Assessoramento Extraordinário de Apuração (CIEAEA) criado

em 27 de janeiro, dois dias após a tragédia, não apresentou resultados sobre as falhas de gestão na segurança de barragens pela empresa e se tornou alvo de queixas de falta de transparência por parte de representantes das famílias de vítimas. A Vale também é questionada por investidores, que entraram com ações nos EUA e no Brasil contra a empresa por causa do impacto financeiro do desastre.

O comitê, coordenado pela ex-ministra do Supremo Tribunal Federal (STF), Elle Gracie, e voltado para as causas do rompimento da barragem, é um dos quatro criados pela Vale. Cada um tem uma função, como acompanhar as providências relacionadas à assistência aos atingidos e à recuperação do meio ambiente.

Familiares de vítimas dizem não terem tido contato com nenhum representante desses grupos. Alguns chegaram a comprar ações da Vale para ter o direito de participar da assembleia de acionistas realizada em maio e cobrar providências. Carolina de Moura, do grupo Articulação dos Atingidos e Atingidas pela Vale, lembra que, na ocasião, representantes desses comitês a procuraram para iniciar uma conversa. Feita a troca de cartões, nenhum contato evoluiu.

— Depois disso, ninguém nos procurou. Isso mostra como a companhia negligencia as vozes dissidentes — diz.

A Vale informou que o CIEAEA vem "realizando diversas atividades de investigação" e que "tem interagido com as autoridades responsáveis por outras investigações".

MME / ASCOM .