

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: Benefícios em escala no novo mercado do gás	2
Título: Após recuo, ministro entra na mira de empresários	5
Título: Temor de greve leva ANTT a suspender o tabelamento do frete.....	6
Título: GE fornece turbina para térmica da Eneva	8
Título: Itaipu e Aneel contestam auditoria feita pelo TCU.....	9
Título: Vale terá melhor resultado no 2º semestre	11
Título: Curtas	12
Título: Dona da Sigma prospecta projetos de níquel e cobalto	13
Título: BP e Bunge criam joint venture em bioenergia	15
Título: Quem pagará a conta do carro elétrico?	17
Título: EUA punem empresa chinesa por transportar petróleo iraniano	19
Título: Europa prepara força naval para proteger petroleiros.....	21
Título: Fracassa plano chileno para atrair fabricantes de baterias de lítio	21
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	23
Título: Governo suspende nova tabela de fretes	23
Título: Comitê vai monitorar mercado de gás.....	24
Título: Bunge e BP se unem e vão disputar a vice-liderança em açúcar e álcool no País	26
Título: Vale começa a ver melhora em resultados depois de desastre	28
Título: » Para cima.....	29
Autor: Aline Bronzati	30
Título: Em 200 dias de governo, bancos públicos já venderam R\$ 16 bilhões em ativos.....	30
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	32

Título: Ministro de Minas e Energia quer incentivar caminhão a gás natural	32
Título: Análise - Mudança é viável, mas exige renovação da frota brasileira	34
Título: Bunge se une no Brasil a gigante do petróleo para produzir etanol	37
VEÍCULO: O Globo	38
Título: Sob a pressão da estrada	38
Título: Barganha	41
Título: Ações para reduzir custo da categoria não deslancharam	41
Título: Problemas reais da economia	42
Título: 'Nós não somos Brizola'	44
Título: Os argumentos de cada lado	45
Título: Alerta americano	46
Título: Projeto de lei do governo regulamenta garimpo nas reservas indígenas	49
Título: Legalização embute riscos	51

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Opinião

Autor: João Carlos Mello

Título: Benefícios em escala no novo mercado do gás

O "choque de energia barata" prometido pelo governo tem dominado boa parte das discussões sobre o Novo Mercado de Gás, cujas diretrizes acabam de ser divulgadas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). O projeto atende às principais demandas do setor de energia e evidencia que existe uma rota - e vontade política para alcançá-la. Entre os pontos de maior destaque figuram a desverticalização do setor, uma harmonização tributária entre as esferas federal e estaduais e a promoção do livre acesso ao insumo e às vias de transporte e distribuição.

Há ainda muito a ser feito para a implantação do projeto, mas é consenso que o acesso ao gás natural a preços acessíveis terá impactos importantes na retomada do crescimento econômico, destravando investimentos e trazendo competitividade à indústria nacional. **O Ministério de Minas e Energia** estima que a instalação de infraestrutura para atender à demanda desse novo mercado movimentará R\$ 34 bilhões até 2032. Os grandes consumidores - entre eles, setores industriais pujantes, como o ceramista, o químico e setor de vidros - aguardam a possibilidade de adquirir o insumo diretamente do polo produtor, negociando preços e prazos em contratos de longo prazo. Mas eles não são os únicos que podem ganhar com a proposta de abertura do mercado.

Para o governo federal, as vantagens são evidentes: destravar a economia, estimular investimentos e, claro, dar um destino nobre ao gás natural proveniente da exploração do pré-sal. O Brasil produz cerca de 100 milhões de m³ de gás por dia. Quando tiver início a exploração da Bacia de Sergipe-Alagoas, estima-se um acréscimo de quase um terço nesse volume. Em 2018, o consumo médio no país foi de 64 milhões de m³ diário, segundo a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), mas tem potencial de crescer caso haja redução no preço. Hoje, a indústria brasileira paga em média US\$ 13 pelo metro cúbico. Na Europa, a média é próxima a US\$ 7, nos Estados Unidos, chega a US\$ 3. Em muitos casos, o gás natural substitui a queima de outros combustíveis fósseis com maior impacto ambiental, como carvão ou óleo diesel.

Os Estados, responsáveis pelos serviços de distribuição, exercem papel fundamental para a viabilidade de um mercado livre. As diretrizes preveem estímulos importantes para que os governos locais negociem suas participações em empresas de gás e promovam a criação da figura do consumidor livre. Muitos governos estaduais, no entanto, ainda hesitam em aderir à proposta. A dúvida pode se dissolver à medida que as lideranças políticas percebam os diversos benefícios que o mercado de gás pode gerar: parte das dívidas que os Estados detêm com a União poderão ser renegociadas, tendo como contrapartida investimentos em obras de gasodutos, terminais de gás natural liquefeito (GNL) e unidades de processamento de gás natural (UPGNs) capazes de dinamizar a economia, atrair empresas, gerar divisas e abrir vagas de emprego nas respectivas unidades federativas. Na prática, troca-se uma dívida pela possibilidade de estímulo à economia local.

Também para a Petrobras, esta é uma oportunidade de obter divisas e recuperar sua saúde financeira. A companhia vem reduzindo os índices de alavancagem, moderando as taxas de endividamento e se desfazendo de ativos que não fazem parte de seu principal negócio: a exploração e produção de petróleo e gás. Em 2015, a estatal acumulava US\$ 126,3 bilhões em dívidas; ao final de 2018, já havia conseguido reduzir o montante para US\$ 84,4 bilhões. A alavancagem atual é de 2,34 vezes, mas o governo já anunciou a meta de 1,5 vez, para evitar a exposição da empresa às flutuações do preço das commodities.

Parte das dívidas que os Estados detêm poderão ser renegociadas, tendo como contrapartida investimentos em obras

Hoje a Petrobras detém o controle de praticamente toda a malha de transportes e também possui participações em 19 das 27 empresas estaduais de distribuição de gás natural. O plano de desinvestimento da companhia nesse segmento já teve início com a venda da TAG (Transportadora Associada de Gás) e da NTS (Nova Transportadora Sudeste); a resolução do CNPE avança nesse sentido e prevê a alienação total das ações que a Petrobras detém, direta ou indiretamente, nas empresas de transporte e distribuição.

Com maior oferta e um mercado competitivo, a redução dos preços do insumo será consequência lógica. Mesmo que o índice de 40% de queda nos preços aventado pelo governo não seja atingido, podemos esperar um impacto bem relevante, para baixo, no custo do gás. E, com a integração dos mercados de gás natural e energia elétrica, a tal "energia barata" poderá finalmente atingir os consumidores residenciais de forma indireta. As usinas termelétricas serão protagonistas desse processo.

Diversos fatores climáticos e de infraestrutura têm exigido o despacho de usinas térmicas a óleo, que apresentam alto custo financeiro - o que gera impacto em todo o Sistema Interligado Nacional e também no bolso dos cidadãos brasileiros. A substituição dessas usinas por térmicas a gás natural resultará em economia e ainda em ganhos de eficiência energética.

A região Nordeste, nesse caso, merece atenção especial: servida historicamente pelas usinas hidrelétricas da bacia do rio São Francisco, ela vem enfrentando situação bastante adversa nos últimos anos. Estudos da Thymos Energia evidenciam que a implantação de uma térmica a gás natural nesse subsistema poderá evitar um custo de R\$ 8,5 bilhões por ano entre 2024 e 2030, além de

garantir segurança energética ao sistema e compensar a intermitência das fontes renováveis, abundantes no local. Cerca de 80% dos parques eólicos brasileiros estão no Nordeste, e o potencial para expansão da geração de energia solar fotovoltaica na região também é grande.

Os próximos passos do Novo Mercado de Gás devem ser dados em até sessenta dias - prazo estabelecido pelo governo para a definição da governança e das informações necessárias ao monitoramento do projeto. Estimativas do governo federal dão conta de que uma redução de 10% no preço do gás provocaria um crescimento de 2,1% no PIB industrial. Somando-se a isso os benefícios em escala que o Novo Mercado do Gás pode gerar, a expectativa é de que o projeto avance com celeridade e se torne a nova realidade do setor.

João Carlos Mello é presidente da consultoria Thymos Energia.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Cristiano Zaia | De Brasília

Título: Após recuo, ministro entra na mira de empresários

A suspensão da nova tabela de frete rodoviário publicada na semana passada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) gerou mal-estar entre empresários e executivos de companhias que contratam frete.

A decisão, confirmada pelo colegiado da agência reguladora ontem, causou irritação de empresas embarcadoras, que se queixaram diretamente do ministro Tarcísio de Freitas (Infraestrutura). Fontes do setor empresarial ouvidas pela reportagem avaliaram a suspensão como um recuo do ministro diante de renovadas ameaças de greves pelo movimento dos caminhoneiros.

Um executivo de uma empresa exportadora disse ao **Valor** que se surpreendeu com a declaração de Freitas, que pediu à ANTT para pautar a suspensão da tabela em reunião extraordinária que aconteceu ontem. A nova resolução da agência reguladora foi publicada na quinta-feira no "Diário Oficial da União" e trouxe novas regras para o tabelamento de fretes, que desagradou os transportadores autônomos. "Não foi coerente com o que o próprio Freitas vinha fazendo. Com certeza a decisão veio de cima, do Palácio do Planalto", disse a fonte.

Visto como habilidoso, o ministro da Infraestrutura vinha se conciliando tanto com embarcadores quanto com os caminhoneiros, mas na visão de alguns contratantes de frete, ao anunciar a tabela, Freitas "jogou fora" todo o processo

de consulta pública da nova tabela, que contou com ampla discussão por meio de audiências públicas realizadas em diversas cidades espalhadas pelo país.

O novo tabelamento partiu de um estudo encomendado pelo governo à Esalq/USP, que usou mais critérios para estruturar uma nova metodologia de cálculo dos custos envolvidos no preço do frete. E vinha sendo elogiado tanto por caminhoneiros quanto pelas empresas, com exceção de detalhes técnicos levantados pelos autônomos. A nova tabela era vista como mais equilibrada, mas o fato de trazer reduções no preço de frete mínimo de até 50% como no caso de cargas a granel, desagradou lideranças de caminhoneiros.

A nova resolução da ANTT, suspensa ontem, previa que 11 categorias de cargas seriam usadas no cálculo do frete mínimo e ampliava os itens considerados no cálculo. Além da distância percorrida, o cálculo do frete mínimo considerou o tempo de carga e descarga do caminhão, custo com depreciação do veículo, remuneração do caminhoneiro e impostos.

Para a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), a decisão da ANTT reforça mais ainda a urgência da votação das ações diretas de inconstitucionalidade contra o tabelamento pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

Há mais de um ano, a entidade moveu uma das três ADI contra a tabela que tramitam no Supremo e desde então tem cobrado uma resposta do tribunal por diversas vezes. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Associação do Transporte Rodoviário do Brasil (ATR Brasil) são responsáveis pelas outras ações.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Rafael Bitencourt, Lu Aiko e Carla Araújo | De Brasília

Título: Temor de greve leva ANTT a suspender o tabelamento do frete

Três dias após começar a valer, a nova tabela de frete rodoviário foi suspensa para evitar o retorno das paralisações nas estradas de caminhoneiros insatisfeitos com o custo mínimo do transporte de cargas proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na semana passada. Em resposta à solicitação formal do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a diretoria da agência convocou reunião extraordinária para tornar sem efeito os novos valores de referência do custo mínimo do frete.

"Vamos continuar trabalhando. Quando tivermos um bom produto, soltamos a nova. Há de haver convergência", afirmou Freitas ao **Valor**. Com a decisão,

voltou a valer a tabela de preço do frete publicada em maio de 2018. O ministro receberá os representantes dos caminhoneiros amanhã.

A decisão da agência reguladora lança novamente a expectativas para um desfecho do caso em julgamento do Supremo Tribunal Federal (STF), marcado para setembro. Na ocasião, a corte deverá se posicionar sobre três ações diretas de constitucionalidades contra a tabela de frete que voltou a valer.

Ontem o relator do caso na ANTT, diretor Davi Barreto, disse que a suspensão valerá em caráter temporário para evitar "notórios danos econômicos e sociais" em eventual retomada da greve. Na reunião da diretoria, Barreto acatou o apelo feito pelo ministro, para que a norma da agência, com os novos valores de custo mínimo do frete, deixasse de valer "até que seja resolvido impasse", em especial com caminhoneiros autônomos.

"O ministério identificou clamor social que pode vir a gerar danos graves à população brasileira. A suspensão temporária, até que se tomem as decisões necessárias, pode ser considerada um ato de cautela para que os agentes públicos possam avaliar a amplitude da paralisação anunciada pela imprensa, além de realizar melhorias na redação da norma", afirmou Barreto.

O relator reconheceu os riscos de uma nova paralisação para o país, tomando como referência o que ocorreu em maio do ano passado. "A greve dos caminhoneiros, como ficou notoriamente conhecida, ocasionou uma série de problemas graves para a economia do país, como o aumento da inflação, redução da produção industrial e comercial, bem como queda das exportações", afirmou.

Ao suspender a nova tabela, a diretoria da ANTT reconheceu que a norma aprovada gerava dúvida sobre o repasse do custo com pedágio e a garantia de algum lucro aos transportadores. Sobre o custo do pedágio, Barreto disse que a resolução excluiu este item do custo mínimo do frete. Porém, a lei que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos, do ano passado, prioriza a cobertura de custos com pedágio e óleo diesel.

"A leitura conjunta dos dispositivos pode sim gerar uma interpretação equivocada sobre a não obrigatoriedade do pagamento do pedágio", afirmou o diretor, durante a reunião da diretoria da ANTT.

Sobre o lucro do transportador, Barreto mencionou que a nova norma estabeleceu que tal aspecto não integra o cálculo do piso mínimo, o que deve ser resultado da livre negociação entre as partes.

"Por mais que a conceituação do custo operacional não abarque o lucro, entendo relevante avaliar se a prática de pisos mínimos, sem incorporar a

margem de lucro dos transportadores, principalmente dos autônomos, é capaz de proporcionar a adequada retribuição ao serviço", disse o diretor.

O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, disse que a nova ameaça de greve foi uma "reação espontânea" dos caminhoneiros contra variáveis de custos que foram desprezadas. Ele afirma que não há discordância sobre a nova metodologia. "Isso foi reconhecido pelo próprio ministro", disse ao **Valor**.

O advogado Frederico Favacho, sócio do Mattos Engelberg Advogados, lamentou a suspensão da nova tabela. "Os estudos mostraram que a tabela em vigor impõe artificialmente o preço do frete", disse. Ele afirmou que o escritório usará os estudos da nova tabela para invalidar as multas de clientes que a descumpriram.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Empresas

Autor: Camila Maia | De São Paulo

Título: GE fornece turbina para térmica da Eneva

A GE Power, braço de equipamentos e serviços da GE para área de geração de energia, assinou um contrato de US\$ 100 milhões com a ítalo-argentina Techint para fornecer equipamentos que vão garantir a expansão da termelétrica Parnaíba, da Eneva, no Maranhão, em 385 megawatts (MW), chegando ao total de 1,4 GW de capacidade instalada.

Não haverá consumo adicional de gás para o aumento de capacidade do complexo termelétrico.

Com a nova turbina, será feito o "fechamento de ciclo" da usina Parnaíba I, a primeira unidade geradora do complexo, que foi inaugurada em abril de 2013. A geração adicional de energia será possível pois a usina vai deixar de ser uma planta de ciclo-simples (na qual a energia é gerada por meio da queima de combustível em caldeiras ou turbinas simples, com eficiência menor) para uma de ciclo-combinado (além da queima de combustível, o vapor gerado vai para outra caldeira, que aciona uma nova turbina e sobe a eficiência média do empreendimento).

Na prática, trata-se de um aumento de eficiência do empreendimento. Os novos equipamentos vão compor a usina Parnaíba V, que foi contratada no leilão A-6 realizado em agosto do ano passado, com início de operação previsto para janeiro de 2024. Segundo Daniel Meniuk, líder da GE Power para a América

Latina, quando a Eneva colocou a expansão da usina no leilão, já tinha estruturado o contrato com a Techint e também com a GE.

"Apesar de estarmos falando em fechamento de ciclo, é um projeto grande e importante, e um contrato significativo em termos de valor", disse Meniuk.

A GE vai fornecer uma turbina a valor, quatro caldeiras de recuperação de calor, um condensador e válvulas. A turbina e os principais componentes serão fabricados na Europa, e as caldeiras serão feitas na Ásia, disse Meniuk. A entrega dos equipamentos está prevista para o primeiro trimestre de 2021, sendo que a instalação será finalizada em setembro de 2022. "É um prazo bem agressivo. A Eneva teria mais tempo para concluir a obra de acordo com o contrato", afirmou o executivo da GE.

A americana também forneceu as turbinas das usinas em operação no complexo de Parnaíba, e tem contratos de longo prazo com a Eneva para fazer a manutenção dos empreendimentos. No caso de Parnaíba V, o contrato só prevê o fornecimento de equipamentos, mas a GE espera seguir o mesmo caminho e também assegurar a manutenção no longo prazo.

O acordo com a Techint é importante também por inaugurar a parceria da GE com a companhia no Brasil. "Isso para nós é importante. A Techint é nossa parceira e cliente em outras partes do mundo, como México e Argentina", afirmou Meniuk.

A GE aposta na expansão do setor de geração termelétrica no Brasil. "É óbvio que a expansão da geração sempre depende de demanda, mas agora a abertura do mercado de gás traz uma perspectiva de novos negócios no setor. Os astros estão se alinhando de forma positiva e temos certeza de que teremos novos projetos", disse o diretor.

A companhia também conta com a retomada do crescimento econômico no Brasil, o que contribuirá para o desenvolvimento do setor de gás, já que será necessária a expansão da oferta de energia. "A área de gás terá novas oportunidades de projetos importantes com grandes investimentos", disse Meniuk.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Empresas

Autor: Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Itaipu e Aneel contestam auditoria feita pelo TCU

A Itaipu Binacional e a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) contestaram ontem o resultado de uma auditoria feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e que indicou possibilidade de cobrança indevida pela energia produzida pela usina ao consumidor.

Na auditoria, cujo resultado foi divulgado semana passada, o TCU constatou falta de controle e fiscalização por parte da Aneel ao homologar a tarifa de repasse de Itaipu. O tribunal também identificou ausência de transparência dos dados sobre a dívida da usina, com implicação no valor da conta de energia paga pelos consumidores.

O TCU destacou ainda que informações incompletas prestadas pela Eletrobras, responsável pela comercialização da energia de Itaipu, impossibilitaram o órgão de atestar a "fidedignidade" dos cálculos que resultaram no repasse de US\$ 2,85 bilhões às tarifas dos consumidores entre 2007 e 2017.

"Isso também implica que as contas de energia no Brasil podem estar sendo indevidamente majoradas, com cálculos e destinação desconhecida de recursos", acrescentou o TCU, em nota.

Ao **Valor**, Itaipu informou que não há erro na cobrança da tarifa da usina e acrescentou que a tarifa cobrada da Eletrobras está congelada desde 2009.

"Pela legislação brasileira, a Eletrobras é o agente comercializador da energia de Itaipu. A tarifa paga pelas distribuidoras à Eletrobras, segundo essa mesma legislação, inclui a tarifa de Itaipu, cobrada da Eletrobras, e uma série de custos associados ao mercado de energia brasileiro. Todo esse processo é fiscalizado e homologado pela Aneel. A Itaipu esclarece, ainda, que encaminha todas as informações necessárias à Eletrobras", afirmou a empresa.

A Aneel, explicou, em nota, que o repasse dos custos mencionado no relatório do TCU foi negociado e acordado entre os governos brasileiro e paraguaio em 2007. "Na época, ficou estabelecida a retirada do fator de ajuste da inflação estadunidense de contratos de financiamento celebrados por Itaipu, que originalmente era repassado aos dois países. Assim, a partir de 2007, o ajuste de inflação estadunidense desses contratos passou a compor integralmente o custo da tarifa de repasse do Brasil".

A agência acrescentou que não tem competência fiscalizatória sobre Itaipu, mas, caso seja do interesse da sociedade que passe a ter essa competência, deverá ser feito aprimoramento na legislação.

Procurada, a Eletrobras não se manifestou sobre o assunto.

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 23/07/2019****Seção: Empresas****Autor: Francisco Góes e Alessandra Saraiva | Do Rio****Título: Vale terá melhor resultado no 2º semestre**

Depois de uma forte queda na produção de minério como consequência da tragédia de Brumadinho (MG), em janeiro, a Vale dá sinais de recuperação para a segunda metade do ano. Ontem a empresa divulgou dados operacionais do segundo trimestre, quando produziu 64 milhões de toneladas de minério de ferro, queda de quase 34% em relação ao mesmo período de 2018. Na comparação com o primeiro trimestre de 2019, a queda foi menor, mas mesmo assim relevante: 12,1%. Apesar disso, a mineradora vendeu 61,9 milhões de toneladas da commodity de abril a junho, alta de 11,8% sobre o período janeiro março.

Somando minérios finos - o principal produto da empresa - mais pelotas, as vendas atingiram 70,8 milhões de toneladas no segundo trimestre, alta de 4,5% sobre o primeiro trimestre do ano.

As vendas maiores, apesar da produção menor, são explicadas pela redução de estoques ao longo da cadeia de suprimento da empresa no exterior. Além de Brumadinho, a produção do segundo trimestre foi afetada negativamente por condições climáticas adversas, em abril e maio, no norte do país, onde está Carajás (PA), principal reserva mineral da Vale.

Em relatório, o Santander considerou que o "piso" na produção de minério de ferro da companhia foi atingido, e reconheceu que as vendas totais do produto "bateram" as estimativas do banco em 12% justamente como resultado do consumo de estoques. O Santander considerou que as vendas, combinadas com os altos preços do minério de ferro (média de US\$ 100 por tonelada no segundo trimestre), devem mais do que compensar os altos custos de produção da empresa no período.

Como consequência de Brumadinho, houve escassez de produto a ser embarcado pelos sistemas sul e sudeste (Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo), com navios sendo redirecionados para o terminal de Ponta da Madeira, da Vale, no Maranhão. Mas por força das chuvas a fila de navios nesse terminal aumentou, acarretando maiores custos de "demurrage" (sobrestadia do navio).

Para o BTG Pactual, a recuperação nos embarques de minério de ferro no segundo trimestre "frustrou" expectativas. O banco entende que a administração da companhia está claramente apontando que o custo de produção de minério de ferro no porto, o chamado custo caixa C1, no segundo trimestre será pressionado pelos custos de "demurrage".

O BTG Pactual estimou ainda que o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) da Vale, no segundo trimestre, deve ficar entre US\$ 4,8 bilhões e US\$ 4,9 bilhões (no mesmo período de 2018, o Ebitda da mineradora foi de US\$ 3,9 bilhões). O banco previu que o segundo semestre do ano sugere que o Ebitda da Vale ultrapasse os US\$ 6 bilhões por trimestre, considerando os preços atuais do minério de ferro. Na sexta-feira, o minério com 62% de teor de ferro era cotado a US\$ 121 por tonelada no mercado à vista no porto de Qingdao, na China. Até sexta, a alta acumulada da commodity no ano era superior a 67%.

O Itaú BBA também disse estar "confortável" com um Ebitda na faixa de US\$ 4,7 bilhões para a Vale no segundo trimestre de 2019. Os resultados financeiros da mineradora serão conhecidos no dia 31 de julho e existe expectativa de que a empresa faça uma provisão adicional em seu balanço contábil entre US\$ 1 bilhão e US\$ 1,5 bilhão relacionada às consequências do rompimento da barragem de Córrego de Feijão, em 25 de janeiro. No primeiro trimestre deste ano, a Vale reconheceu um impacto financeiro de US\$ 4,9 bilhões decorrente da ruptura de Brumadinho no Ebitda da companhia. Esse impacto incluiu provisões e despesas.

Ontem, a Vale reafirmou também meta de vender entre 307 milhões e 332 milhões de toneladas de minério fino e pelotas no ano.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Empresas

Autor:

Título: Curtas

Minério recua a US\$ 118

Os preços do minério de ferro iniciaram a semana em queda no mercado transoceânico, diante de da imposição de novas restrições à operação de siderúrgicas no Norte da China. Após voltar a superar os US\$ 120, a tonelada do

minério com pureza média de 62% entregue no porto de Qingdao caiu 2,84%, ou US\$ 3,46, para US\$ 118,33, de acordo com a publicação especializada "Fastmarkets MB". Com esse desempenho, a commodity anulou os ganhos registrados em julho até sexta-feira e, agora, exibe baixa de 0,12%. No ano, contudo, a valorização é de 62,7%. Segundo a Fastmarkets, participantes do mercado reagiram com cautela às medidas iniciadas na China, concentradas principalmente na sinterização de minério de ferro, com vistas a conter a poluição.

Cemig fará leilão

A estatal mineira Cemig vai realizar, em 13 de setembro, um leilão para comprar energia das fontes eólica e solar no mercado livre, em contratos de até 19 anos de duração, vigentes entre janeiro de 2023 e dezembro de 2041. A energia será adquirida pela Cemig Geração e Transmissão, da qual faz parte a comercializadora do grupo. Os vendedores terão que comprovar que têm autorização para vender energia incentivada com 50% de desconto nas tarifas de transmissão e distribuição. Consumidores livres especiais, com demanda de 0,5 megawatt (MW) a 2,5 MW, só podem comprar esse tipo de energia, classificada como incentivada. A entrega da energia deverá ser feita no submercado em que o empreendimento estiver localizado, exceto no Norte.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Empresas

Autor: Ana Paula Machado | De São Paulo

Título: Dona da Sigma prospecta projetos de níquel e cobalto

A boutique de investimentos A10, que tem como investidores os fundos BlackRock, Citrino e Waratah, prepara nova investida no Brasil na área de mineração. O A10, que já tem na sua carteira a Sigma Mineração que acabou de conseguir a licença de operação para explorar e produzir lítio grau bateria em Minas Gerais, está em busca de projetos maduros na área de níquel e cobalto.

Ana Cabral, co-fundadora do A10, disse ao **Valor** que a ideia é replicar o mesmo modelo de negócio da Sigma nessa nova empreitada. "Queremos produzir no Brasil minérios de grau bateria, que são produtos de maior valor agregado.

Fizemos isso com o lítio e estamos em busca de projetos na área de níquel e cobalto. O país tem um potencial enorme nesses minerais", disse Cabral.

A Sigma produz concentrado de lítio grau bateria e consegue aumentar em 11 vezes o valor do mineral que é extraído na lavra de Itinga, no Vale do Jequitinhonha (MG). "O projeto do lítio desenvolvemos durante sete anos. Para conseguirmos a certificação de concentrado de lítio grau bateria demorou um ano."

Segundo ela, com a expertise adquirida com a Sigma, tanto na produção quanto na área comercial, o projeto de níquel e cobalto deve demorar menos tempo para entrar em operação. "Temos um cheque em branco dos investidores. Não há limites. Agora vamos avaliar projetos já existentes que tenham um teor bom, sejam ambientalmente amigáveis e regras de compliance já implantadas."

Segundo ela, esses são tópicos que são avaliados pela indústria de baterias para carros elétricos. "Não entra nesse mercado se não tiver tudo isso bem definido dentro da empresa. É uma indústria verde. É uma mineração verde."

Na Sigma, a A10 e os investidores devem aplicar R\$ 500 milhões este ano e em 2020 e mais R\$ 240 milhões em 2021. Cabral ressaltou que a capacidade de produção da usina será de 220 mil toneladas de concentrado de lítio por ano. Já prevê beneficiar 110 mil toneladas em 2020 e, em 2021, chegar à capacidade máxima.

Atualmente, a produção mundial de LCE - concentrado de lítio com beneficiamento químico - é de 300 mil toneladas ao ano. Em 2024, segundo estimativas, deve saltar para 1 milhão de toneladas. "Queremos montar na A10 uma área de concentrados de minérios para bateria, no nível pré-beneficiamento químico, que é a atividade mais rentável. Fazer baterias não é um negócio com uma margem boa. Não vamos entrar nisso", disse Cabral.

Para dar início ao projeto, a A10 trouxe há dois meses o executivo da montadora americana Tesla que foi responsável pelo relacionamento com fornecedores. Vivas Kumar terá a função dentro da companhia de correr o Brasil e identificar os projetos que podem entrar para a carteira de investimentos da boutique.

Segundo a executiva, o que viabilizou o início do projeto foi justamente as novas regras que entraram em vigor com o novo Código da Mineração no país. Cabral

ressaltou que a regulamentação deu ao Brasil a segurança jurídica que não existia no mercado brasileiro.

"Foi realmente um marco para o setor mineral. E todos os investidores estão olhando o Brasil de uma nova maneira. É a chance do país se destacar no cenário mundial de produção de minerais para a produção de baterias para carros elétricos."

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Agronegócios

Autor: Camila Souza Ramos e Fernanda Pressinott | De São Paulo

Título: BP e Bunge criam joint venture em bioenergia

A americana Bunge e a britânica BP encontraram uma na outra a solução que procuravam para seus negócios de bioenergia e uma oportunidade de crescimento. Há anos buscando, se não a saída imediata, ao menos sócios para reduzir dívidas, a Bunge recebeu no fim do ano passado um convite da petrolífera britânica, que agora vem ampliando suas apostas no setor de energias renováveis, para unir suas operações e disputar a segunda posição no ranking de produção de açúcar e etanol do Brasil.

Ontem, as duas companhias anunciaram a fusão dos negócios brasileiros de bioenergia, criando a joint venture BP Bunge Biocombustíveis - cada uma terá 50% de participação. Os negócios de cana têm peso ínfimo na receita global de cada uma. Da receita da britânica em 2018, de US\$ 303 bilhões, nem 1% saiu das usinas no Brasil. Do faturamento de US\$ 45 bilhões da Bunge, as usinas não representaram mais de 2%. Ainda assim, o negócio é relevante em um setor que há tempos não vê transações deste porte.

A nova empresa contratará um empréstimo de US\$ 700 milhões com bancos estrangeiros e nacionais, assumindo a dívida que a Bunge Açúcar e Bioenergia tem com sua controladora nos EUA. Essa transferência da dívida dá um alívio imediato ao balanço da múlti americana, dado que 17% de sua dívida de longo prazo (de US\$ 4,2 bilhões no fim de 2018) está atrelada ao seu negócio de bioenergia no Brasil.

A BP, por entrar no novo negócio com menos ativos (três usinas frente oito da Bunge), ainda pagará US\$ 75 milhões diretamente à nova sócia. Com esse passo, ampliará sua presença em bioenergia em 50%. Até então, a britânica tinha capacidade para moer 10 milhões de toneladas de cana por safra no país.

Para a Bunge, a operação é o primeiro marco da gestão de Gregory Heckman como CEO. O executivo assumiu em abril, após pressão dos acionistas Continental Grain e do fundo de hedge DE Shaw, com o objetivo de destravar negociações.

Em comunicado, Heckman admitiu que o negócio pode ser o primeiro passo para uma saída definitiva da Bunge da área de açúcar e etanol. "Temos na BP um parceiro forte e comprometido, assim com flexibilidade no médio e longo prazos para monetização futura, com potencial de saída total via oferta pública inicial ou outra rota estratégica", disse.

A união dos negócios criará uma empresa capaz de moer até 32 milhões de toneladas de cana por safra - atrás da Raízen (73 milhões de toneladas), da Atvos (37 milhões de toneladas), e da Biosev (33 milhões de toneladas). As empresas esperam que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprove a operação até o fim do ano.

Por enquanto, as usinas estão usando 90% dessa capacidade, moendo cerca de 29 milhões de toneladas. Se a joint venture já existisse, teria receita de R\$ 4,8 bilhões, estimou a RPA Consultoria com base no desempenho médio do setor esperado nesta safra.

Nesse nível, a BP Bunge Bioenergia estaria próxima do faturamento que a vice-líder no segmento, a Biosev, teve na safra passada (2018/19), com vendas de açúcar, etanol e energia de R\$ 4,9 bilhões (excluídas as receitas com bagaço e outras commodities), e já superaria a receita da Atvos, que ficou em R\$ 4,2 bilhões.

Segundo Mario Lindenhayan, chefe de toda a BP para o Brasil e que acumulará a função de presidente do conselho da BP Bunge Bioenergia, a sociedade surfará no crescimento que o setor de etanol deve ter nos próximos anos, impulsionado pelo RenovaBio, que deve ampliar a demanda por biocombustíveis em 70% até 2030.

"Queremos participar como player ativo nessa transição", disse Lindenhayan, ao **Valor**. Segundo o executivo, as duas empresas "buscam na união não uma solução, mas uma oportunidade de criar uma plataforma de crescimento".

O primeiro passo é acabar com a ociosidade atual das 11 usinas que o novo grupo terá. Para isso, a empresa terá que garantir oferta adicional de 3 milhões de toneladas de cana. A RPA Consultoria estima que o investimento necessário ficaria em torno de R\$ 320 milhões.

Geovane Consul, atual vice-presidente da Bunge Açúcar & Bioenergia e futuro presidente da nova companhia, afirmou que os investimentos nas lavouras serão feitos de forma escalonada para não "estressar" o caixa e para garantir que os canaviais não envelheçam todos juntos. A alavancagem da companhia, no entanto, oferece um conforto para que a joint venture realize investimentos, garantiu Consul.

As usinas que farão parte da joint venture produziram na safra passada 1,5 bilhão de litros de etanol, o que a colocaria como uma das três maiores produtoras do país. As três plantas da BP conseguem hoje voltar até 72% de sua cana à produção de biocombustível, e as da Bunge, 65%. Segundo os executivos, características como localização e tecnologias usadas devem facilitar a integração.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Brasil

Autor: Marli Olmos

Título: Quem pagará a conta do carro elétrico?

Os fabricantes de veículos decidiram não esperar pela infraestrutura pública de carregamento de baterias para lançar carros elétricos no Brasil. A aposta do setor é que o consumidor com alto poder aquisitivo se interessará pela novidade e se dará por satisfeito com os kits oferecidos pelas montadoras para carregar as baterias em casa. Dispensará, assim, a necessidade de postos de carregamento semelhantes aos que existem na Europa.

Para a pessoa que usa o carro em centros urbanos, basicamente para ir e voltar do trabalho e outros trajetos curtos, uma única carga, calculam os fabricantes, será suficiente para toda a semana. Em geral, a autonomia de uma bateria completa permite rodar entre 240 e 300 quilômetros. Assim, quem não percorre mais do que 50 quilômetros por dia não teria com o que se preocupar.

Se pensarmos na transformação pela qual o automóvel vai passar nos próximos anos, a eletrificação é um caminho sem volta. Trata-se do primeiro passo para uma série de avanços tecnológicos que estão a caminho, como veículos que se moverão sem motorista. Muitas certezas, mas também muitas dúvidas envolvem o carro elétrico. Depende de que país estamos falando.

O brasileiro, em geral, entusiasma-se com o tema. À pesquisa que a Nissan apresentou na semana passada durante o lançamento do Leaf, seu modelo 100% elétrico, 56% dos entrevistados responderam achar que veículos movidos a eletricidade serão uma realidade no Brasil num prazo de dez anos. Entre os que disseram que gostariam de ter um carro assim, mais de 70% apontaram a preocupação com a questão ambiental como motivo.

À primeira vista, o apelo do elétrico é, de fato, fascinante. Um vídeo exibido pela Nissan na apresentação do Leaf simula um elétrico circulando na avenida de uma grande cidade do Japão. Como esse tipo de veículo não faz nenhum ruído, outros sons começam a ser notados pelas pessoas, como pássaros cantando. Quem não gostaria de viver numa cidade assim?

O carro elétrico, no entanto, ainda provoca grandes discussões em todo o mundo. O preço, ainda elevado na comparação com outros veículos, é um dos maiores empecilhos à produção em massa. Governos de vários países da Europa e os Estados Unidos oferecem bônus ao consumidor que trocar seu carro convencional por um eletrificado. Na França, o incentivo com dinheiro público é de € 6 mil, o que equivale, mais ou menos, a 20% do valor do carro. Os valores são semelhantes na China e nos EUA.

É por causa de incentivos que na Noruega quase a metade dos carros vendidos hoje são movidos a eletricidade. Além dos descontos, o país provavelmente é o que oferece melhor infraestrutura para carregar baterias em pontos públicos.

Indústria receia que automóvel se torne 'mobilidade elitista'

Mas é interessante notar como em outras nações que também oferecem incentivos a participação do elétrico nas vendas ainda é pequena: 2,1% na França e nos Estados Unidos. Na China, onde o governo determinou a eletricidade como matriz energética veicular, modelos elétricos representam 4,4% do mercado.

No caso da Europa, o incentivo atende à ambiciosa meta de redução de quase 40% no nível de emissões de dióxido de carbono, por veículos, entre 2020 e 2030. Mas isso tem provocado discussões na indústria.

Numa recente visita ao Brasil, Carlos Tavares, presidente mundial da PSA Peugeot Citröen, queixou-se do "excesso de ingerência dos governos" na

decisão sobre matrizes energéticas. Segundo ele, o elétrico não pode ser visto como solução única. Além disso, as exigências governamentais impõem aumentos de custos que podem "transformar o automóvel em uma mobilidade elitista".

No Brasil, o elétrico mais barato, o modelo Renault Zoe, custa R\$ 150 mil. O Leaf sai por R\$ 195 mil. Em maio, o primeiro modelo Jaguar elétrico começou a ser vendido no país por R\$ 437 mil. Em geral, a indústria tem colocado vários itens de tecnologia para fazer dos elétricos um desejo de consumo que vá além de ser carregado numa tomada. O presidente da Nissan do Brasil, Marcos Silva, reconhece que a indústria está longe de desenvolver um popular elétrico. Mas, diz, vai chegar lá.

Ninguém no Brasil consegue imaginar que um governo que luta para sair do déficit fiscal poderia oferecer descontos para carro elétrico. Além disso, parte das montadoras e outros entusiastas do etanol argumentam que um país que encontrou na cana-de-açúcar uma opção de energia alternativa não precisa perder tempo num projeto elétrico.

Mas essa não é a única questão. Apesar de fascinado pela novidade, o consumidor tem várias dúvidas. Quem vai pagar a conta de energia na garagem de um edifício residencial? E se esse prédio for muito antigo? E se dezenas de donos de carros elétricos decidirem carregar as baterias na garagem do escritório? A indústria automobilística nunca foi tão questionada.

Marli Olmos é repórter especial do Valor

E-mail: marli.olmos@valor.com.br

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Internacional

Autor: Aime Williams e David Sheppard | Financial Times, de Washington e Londres

Título: EUA punem empresa chinesa por transportar petróleo iraniano

Os EUA anunciaram sanções contra uma das maiores empresas estatais de petróleo da China por transportar petróleo iraniano, com Washington aumentando a pressão sobre Teerã.

A empresa chinesa Zhuhai Zhenrong e seu executivo chefe, Youmin Li, serão proibidos de realizar transações com moeda estrangeira, bancárias e imobiliárias sob a jurisdição americana.

Os EUA buscam reduzir as exportações de petróleo iranianas a zero, como parte de sua campanha de "pressão máxima" para infligir prejuízos econômicos ao regime de Teerã, na sequência da saída americana, no ano passado, do tratado nuclear negociado no governo Barack Obama.

Em maio, o governo Donald Trump informou que não renovaria as isenções emitidas para vários países, incluindo a China, que lhes permitiam contornar as sanções americanas e continuar a importar petróleo iraniano.

A China, cujas empresas de petróleo estão entre as maiores clientes do Irã, rapidamente se tornou a principal opositora dessa medida - embora inicialmente tenha reduzido suas compras de petróleo iraniano quando Washington suspendeu as isenções.

Mas a China continuou a importar petróleo iraniano discretamente. No mês passado, o país recebeu a primeira remessa do Irã desde o fim das isenções americanas.

A Zhuhai Zhenrong tem uma forte ligação com o Irã desde que se estabeleceu, há 25 anos, como a única - na época - importadora chinesa de petróleo iraniano.

Ao contrário de outras estatais de petróleo chinesas, a Zhuhai Zhenrong tem pouca exposição no exterior, o que provavelmente a isola dos efeitos mais prejudiciais das sanções dos EUA. A empresa já sofreu sanções americanas por fornecer gasolina para o Irã em 2012.

Não está claro o quanto os EUA estão dispostos a punir empresas chinesas pelo descumprimento das sanções ao petróleo iraniano, principalmente num momento em que Washington e Pequim continuam enredados em negociações para um acordo comercial.

Brian Hook, o enviado americano ao Irã, disse em abril que os EUA "sancionariam qualquer comportamento sancionável". Mas, quando perguntado se isso incluía empresas chinesas, respondeu: "Eu não disse isso."

As tensões entre Teerã e Washington se acirraram nas últimas semanas. Na semana passada, Trump disse que os EUA tinham abatido a tiros um drone iraniano no Estreito de Ormuz após o dispositivo ter ameaçado um navio de guerra americano. Autoridades iranianas disseram não terem registrado perda de nenhum drone.

Quase 24 horas depois, a Guarda Revolucionária iraniana apreendeu um navio-tanque ligado ao Reino Unido no estreito.

As tensões com o Irã sustentaram os preços do petróleo nos últimos meses. A cotação do tipo Brent, referência internacional, subiu 1,3% ontem, para US\$ 63,26 o barril, após a apreensão do petroleiro de bandeira britânica. Mas o mercado de petróleo como um todo continua relativamente abastecido, ao ponto de alguns operadores considerarem que os preços poderão cair significativamente se a China intensificar as compras de petróleo iraniano.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Internacional

Autor: Agências internacionais

Título: Europa prepara força naval para proteger petroleiros

O Reino Unido e seus aliados europeus estão reunindo uma força naval para garantir a segurança dos navios mercantes que usam o Estreito de Ormuz, dias depois do Irã ter apreendido um petroleiro britânico, o que Londres descreveu como sendo um ato de um "Estado pirata".

O ministro das Relações Exteriores britânico, Jeremy Hunt, fez o anúncio da "missão europeia de proteção marítima para garantir a passagem segura da tripulação e da carga", num pronunciamento feito ao Parlamento britânico.

O Reino Unido também exigiu a imediata liberação do petroleiro Stena Impero, apreendido pelas forças iranianas na sexta-feira.

"Sejamos claros, sob a lei internacional o Irã não tem direito de obstruir a passagem do navio, muito menos abordá-lo", disse Hunt, que mais cedo participou de uma reunião de emergência com a premiê Theresa May.

Hunt disse que o Reino Unido não quer escalar a tensão com o Irã e que o país não compartilha da política de "pressão máxima" dos EUA contra o Irã, uma vez que Londres continua comprometido com o acordo nuclear de 2015.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 23/07/2019

Seção: Internacional

Autor: Dave Sherwood | Reuters, de Santiago

Título: Fracassa plano chileno para atrair fabricantes de baterias de lítio

Em março de 2018, o governo chileno anunciou uma grande notícia: grandes investidores, entre eles a gigante sul-coreana de produtos eletrônicos Samsung,

iriam construir três fábricas no Chile para produzir peças de baterias para veículos elétricos.

O Chile, segundo maior minerador de lítio do mundo, havia atraído as companhias com uma proposta sedutora. Em troca da ajuda para dar início à sua própria indústria de baterias de carros elétricos, as empresas receberiam a garantia de suprimento do metal a preços atraentes por quase três décadas, em meio a uma corrida global para assegurar a matéria-prima.

Agora, esse acerto está ruindo. O governo do Chile não conseguiu entregar o abundante lítio a preços baixos que prometeu, num mercado que vem mudando rapidamente. É o que constatou uma análise feita pela "Reuters" sobre os registros regulatórios e documentos internos de uma agência estatal de desenvolvimento.

A companhia química chilena Molymet, que planejava erguer uma das fábricas de peças para baterias, anunciou na semana passada que está desistindo desse esforço. Ela não quis dizer o motivo. Isso acontece depois da desistência da sul-coreana Posco. A siderúrgica disse em junho que estava saindo de uma joint venture para a construção de uma fábrica no Chile com a unidade de baterias da Samsung, alegando preocupação com o fornecimento de lítio. A Samsung disse à "Reuters" que agora está revendo o projeto.

A Sichuan Fulin Transportation Group da China também não tirou do papel sua planejada fábrica chilena. A companhia não respondeu a pedidos para comentários.

Os negócios dependiam da maior produtora de lítio do mundo - a Albemarle Corp - aumentar a produção de suas operações no Chile para suprir as fábricas planejadas. Mas a expansão da Albemarle foi atrasada por problemas tecnológicos e reguladores. A mineradora sediada nos EUA se desentendeu com o governo chileno por causa do preço que as fabricantes de baterias iriam pagar pelo lítio. E ela não produz hidróxido de lítio no Chile, a matéria-prima exigida pela Posco-Samsung.

Embora o Chile possua as maiores reservas mundiais do "ouro branco", ele não tira proveito total dessas riquezas. Assim como a Albemarle, a SQM, a outra grande mineradora de lítio do país, enfrenta dificuldades em aumentar a produção em meio à forte demanda global, que deverá triplicar até 2025. E o governo tem sido lento em permitir a entrada de novos concorrentes no mercado.

O mais recente fracasso no esforço do Chile para atrair fabricantes de baterias mostra que tirar essa indústria da Ásia não será fácil, segundo Emily Hersh, da consultoria DCDB Group de Washington.

"É um grande choque de realidade", diz Hersh. "O Chile é uma potência na produção de produtos químicos para baterias. Se eles não conseguem fazer isso, todo mundo precisa prestar atenção e descobrir por que."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 23/07/2019

Seção: Economia

Autor: Anne Warth Felipe Frazão / BRASÍLIA

Título: Governo suspende nova tabela de fretes

Publicada na semana passada, tabela foi criticada pelos caminhoneiros, que ameaçaram iniciar uma greve; mecanismo será julgado pelo STF

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) suspendeu ontem a tabela de preços mínimos de fretes rodoviários até que seja resolvido o "impasse com o setor". A decisão foi aprovada por unanimidade na tarde de ontem, após o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, informar, pela manhã, que ela seria revogada. Com a decisão, a tabela anterior, referente ao ano passado, volta a vigorar. Uma nova reunião com os caminhoneiros está prevista para amanhã.

Publicada na semana passada, a nova tabela para cálculo do frete mínimo foi criticada pelos caminhoneiros, que ameaçaram iniciar uma greve. Ontem, pela manhã, houve um protesto de caminhoneiros em Ipatinga (MG).

A resolução revogada ontem entrou em vigor no sábado. Ela foi criada em conjunto com o grupo de pesquisa e extensão em logística agroindustrial da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo, e estabeleceu regras gerais, metodologia e coeficientes dos pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado, por eixo carregado.

"Evitar dano". A suspensão da nova tabela, segundo a diretoria da ANTT, considerou "notícias iminentes de greve de caminhoneiros" e a "insatisfação de parcela significativa" da categoria. O órgão regulador levou em conta a necessidade de "evitar dano irreparável ou de difícil reparação", como "prejuízos econômicos em paralisações" e "reduzir a instabilidade no setor de cargas".

"A agência reitera o compromisso com todos os envolvidos de manter um diálogo constante, a fim de buscar um consenso no setor de transporte rodoviário de cargas e pretende ampliar o debate sobre a matéria", informou a ANTT.

A tabela que voltou a vigor foi editada em 31 de maio de 2018, quando se encerrou a greve dos caminhoneiros que paralisou o País por quase duas semanas. Na ocasião, para pôr fim ao movimento que bloqueou estradas e comprometeu o abastecimento de combustível, de medicamentos e de alimentos em todo o Brasil, o governo Michel Temer negociou com os representantes da categoria uma tabela com valores mínimos para os serviços de transporte rodoviário. O Supremo Tribunal Federal (STF) vai julgar a constitucionalidade da tabela no dia 4 de setembro.

Áudio. Em áudio, o ministro de Infraestrutura já tinha prometido revogar a nova tabela. Ele afirmou que o governo também erra e disse que a suspensão da tabela ocorreria a partir desta segunda-feira. "A ideia é reavaliar a tabela. Mas nós somos humanos, temos nossos limites, a gente erra também", disse Tarcísio a um caminhoneiro. "A ideia é entre segunda e terça fazer isso, ganhar tempo para voltar a conversar numa situação de tranquilidade e tentar construir, acertar os pontos que acabaram incomodando a categoria. Nós queremos acertar, pode ter certeza disso."

O presidente Jair Bolsonaro disse ontem que há "informes de que estaria resolvido o caso" de uma possível greve dos caminhoneiros pela insatisfação com a tabela. Bolsonaro falou à imprensa após almoço com os oficiais gerais da Aeronáutica realizado no Ministério da Defesa.

Bolsonaro afirmou que o ministro Tarcísio é o "homem da negociação". E destacou que o governo tem monitorado a situação para se antecipar a problemas e tomar "decisões adequadas para o futuro do Brasil".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 23/07/2019

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes Anne Warth / BRASÍLIA

Título: Comitê vai monitorar mercado de gás

Criado por decreto, grupo quer garantir que a energia seja mais barata e estimule a atividade

Para garantir que o "choque da energia barata" chegue efetivamente à indústria, o governo vai passar a monitorar de perto a adoção das medidas do programa. Hoje, em cerimônia no Palácio do Planalto, o presidente Jair

Bolsonaro vai lançar oficialmente o programa, que é uma das grandes apostas para retomar o crescimento. Uma das medidas a serem anunciadas é a criação, por decreto, do comitê de monitoramento da abertura do mercado de gás.

Farão parte representantes dos **Ministérios de Minas e Energia**, Economia e Casa Civil, além da Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). O grupo deverá elaborar relatórios trimestrais sobre o andamento do programa. Caberá ao comitê assegurar a efetividade das medidas e dos prazos pela Petrobrás e pelas agências estaduais. Também será tarefa do colegiado propor ações adicionais e complementares – caso os resultados estejam aquém do esperado pelo governo.

De acordo com o secretário de Planejamento, Energia e Loteria do Ministério da Economia, Alexandre Manoel, o comitê vai avaliar se as medidas levaram ao aumento da concorrência no setor e da oferta de gás a preços mais baixos. "O comitê vai monitorar de perto se as medidas estão sendo implementadas, se está tendo mais concorrência, se há mais empresas comercializando gás e se o preço está diminuindo", afirmou ao Estadão/Broadcast.

Na avaliação dele, a presença do Cade no comitê é fundamental, pois foi o órgão que assinou os acordos com a Petrobrás para que a empresa saia dos setores de transporte e distribuição. Para o secretário, uma das vantagens é que a companhia já havia demonstrado interesse estratégico em focar na exploração e produção em águas profundas – algo que converge com a visão do governo para o setor.

Para o presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores (Abrace), Paulo Pedrosa, a criação do comitê demonstra o comprometimento do governo com o programa. "Isso sinaliza que as escolhas em nossa economia serão feitas com racionalidade e promoção da competição", disse.

Contratos. Alexandre Manoel garantiu que o programa não prevê a quebra contratos firmados entre Estados e distribuidoras e não tem nada a ver com a Medida Provisória 579/2012, que reduziu o preço da energia em 20% no governo da ex-presidente Dilma Rousseff. "A MP 579 foi uma agressão às regras contratuais estabelecidas junto ao setor privado. Foi uma infeliz intervenção estatal, cujos custos são pagos até hoje pela sociedade brasileira", disse.

Também segundo ele, o programa respeita a autonomia dos Estados e os incentiva a modernizar sua regulação para atrair mais investimentos e gerar emprego, renda e arrecadação. As práticas propostas visam incentivar a eficiência no investimento e na operação e manutenção da malha.

Quanto mais práticas forem adotadas, maior será a contrapartida do governo federal – como empréstimos com garantia do Tesouro e acesso a recursos do Fundo Social do Pré-Sal. Os recursos poderão ser usados para indenizar as distribuidoras na renegociação dos contratos.

"Não há nenhuma proposta de revisão unilateral ou arbitrária dos contratos ou regras regulatórias. Os incentivos provisionados pelo governo federal respeitam a competência que a Constituição delegou aos Estados de regulamentar a prestação de serviço de distribuição do gás", disse. "Mas a decisão final é dos governos estaduais e distrital."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 23/07/2019

Seção: Economia

Autor: Mônica Scaramuzzo Augusto Decker

Título: Bunge e BP se unem e vão disputar a vice-liderança em açúcar e álcool no País

Consolidação. Com 11 usinas em 5 Estados, BP Bunge Bioenergia brigará pelo segundo lugar com a Biosev e a Atvos, da Odebrecht; múltis entraram no setor no início dos anos 2000 e, após tentativas de vendas por causa da crise do etanol, resolveram juntar operações

A gigante do agronegócio Bunge e a petroleira BP anunciaram ontem a criação de uma nova empresa na qual atuarão juntas na produção de açúcar e etanol no Brasil. Foi a saída que as duas companhias encontraram para ganhar competitividade no setor, que está em crise há quase dez anos. Na BP Bunge Bioenergia, ambas dividirão o controle, com 50% de participação cada. A nova companhia terá 11 usinas (8 da Bunge e 3 da BP) em cinco Estados e vai disputar palmo a palmo a vice-liderança neste setor. A maior empresa da área é a Raízen (joint venture entre os grupos Cosan e Shell), com capacidade de moagem de cana-de-açúcar superior a 60 milhões de toneladas anuais.

A nova empresa terá capacidade para 32 milhões de toneladas, alcançando a Biosev, da rival Louis Dreyfus, e a Atvos, do grupo Odebrecht. A produção anual de etanol pode chegar a 1,5 bilhão de litros e a de açúcar, a 1,1 milhão de toneladas.

Em comunicado, os dois grupos informaram que a sede da nova companhia deve ficar em São Paulo. O presidente será Geovane Consul, da Bunge, e Mario Lindenhayn, da BP, ficará no comando do conselho de administração da empresa. Ambas as companhias terão representação igual no conselho de administração.

Acordo. Com a joint venture, a Bunge receberá US\$ 775 milhões pela operação, dos quais US\$ 700 milhões são "relativos à dívida sem recurso da Bunge a ser assumida pela união das empresas no fechamento da operação" e US\$ 75 milhões da BP. Além disso, a Bunge não vai mais consolidar suas operações de açúcar e bioenergia no Brasil em demonstrações financeiras consolidadas.

Uma das maiores empresas globais do agronegócio, a Bunge estava tentando há pelo menos cinco anos se desfazer de suas unidades de açúcar e etanol, segundo fontes a par do assunto. A companhia faz parte do grupo de tradings chamado ABCD, ao lado das gigantes ADM, Cargill e Louis Dreyfus. Todas entraram no setor sucroalcooleiro no País, mas foram reduzindo sua exposição ao segmento. A Bunge fez sua estreia no setor em 2006 e, quatro anos mais tarde, adquiriu o grupo Moema, ficando entre as cinco maiores do País.

A British Petroleum também entrou no setor com a compra da usina Tropical Energia, em parceria com o produtor de grãos Jorge Maeda (que vendeu posteriormente sua fatia). A companhia adquiriu outras duas usinas.

Competitividade. Para Plínio Nastari, presidente da Datagro, uma das principais consultorias de açúcar e etanol do Brasil, a união entre Bunge e BP trará ganhos para as duas companhias. Além da redução de custos, a nova empresa deverá se beneficiar da distribuição do biocombustível a partir do terminal da BP em Paulínia (SP).

Entre 2003 e 2010, o setor sucroalcooleiro passou por um forte movimento de consolidação, impulsionado pela alta no preço do petróleo e o maior consumo de álcool. O etanol voltou a ganhar relevância no início dos anos 2000, com o avanço dos carros flex (gasolina e etanol). Foi nesse período que grupos estrangeiros entraram no setor com mais peso – além da Bunge, rivais como Cargill e Dreyfus (dona da Biosev) e conglomerados nacionais, como Odebrecht, fizeram sua estreia no setor. Com investimentos bilionários, inflacionaram os preços dos ativos àquela época, mas muitos foram ficando pelo caminho, por conta das pesadas dívidas.

Agravamento da crise. No governo de Dilma Rousseff, as usinas passaram a enfrentar sua maior turbulência, com o controle dos preços dos combustíveis, afirma Plínio Nastari. Mas não foi somente o controle de preço dos combustíveis que abateu os principais grupos.

A Atvos (do grupo Odebrecht), por exemplo, também foi contaminada pelas dificuldades financeiras de seus controladores, que tiveram envolvimento da Lava Jato. Em seu período de auge, o setor chegou a quase 450 usinas, mas mais de cem foram fechadas.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 23/07/2019****Seção: Economia****Autor: Mariana Durão / RIO****Título: Vale começa a ver melhora em resultados depois de desastre**

Apesar de produção ter recuado quase 30% no comparativo anual, mineradora já teve alta nas vendas no trimestre

A Vale registrou queda de 33,8% na produção de minério de ferro do segundo trimestre, ante o mesmo período de 2018, para 64,1 milhões de toneladas, ainda sob o impacto da tragédia de Brumadinho (MG) e de chuvas atípicas no seu Sistema Norte (PA), onde estão Carajás e o projeto S11D. A produção de pelotas – pequenas bolinhas de minério usadas na fabricação do aço – também recuou 29,3% na mesma comparação.

Em termos anuais, as vendas de minério e pelotas caíram 18,2%. A mineradora, no entanto, vendeu 4,5% a mais em relação ao primeiro trimestre, o que atribui à estratégia de reduzir estoques no exterior. A Vale afirma que a retomada das atividades na mina de Brucutu, em Minas Gerais, combinada ao aumento dos embarques no Norte, devem surtir efeito na produção do segundo semestre.

Gradual. Seis meses após o rompimento da barragem de rejeitos da mina Córrego do Feijão, em Brumadinho, deixar 248 mortos e 22 desaparecidos, a Vale segue com operações interrompidas em unidades como as usinas de pelotas Fábrica e Vargem Grande (MG). Com Brucutu funcionando, a mineradora recupera um terço das 93 milhões de toneladas perdidas com o desastre. A expectativa é da retomada gradual de outras 30 milhões de toneladas a partir do fim do ano, com o restante retornando em dois a três anos.

Ao enxugar a oferta de minério da Vale, a tragédia de Brumadinho foi um catalisador para a disparada dos preços da commodity. Mesmo fechando em baixa ontem, a cotação do produto negociada no porto de Qingdao, na China, ficou em US\$ 118 por tonelada. No dia 24 de janeiro, véspera do rompimento da barragem em Brumadinho, o preço do minério era US\$74,86 por tonelada. No ano, a alta já é de 63%.

Neste cenário, a expectativa de analistas é que a Vale apresente um resultado operacional consistente no próximo dia 31, quando divulga o balanço do segundo trimestre. Para compensar a redução das atividades em Minas, a Vale busca vender mais minério de Carajás, de maior qualidade e mais caro. A

participação de produtos premium no total de vendas foi de 86% no trimestre encerrado em junho, ante 81% de janeiro a março.

Para Pedro Galdi, da Mirae Asset, os ganhos serão fortes em termos de receita e Ebitda (que mede a potencial geração de caixa operacional pela companhia), embora a última linha do balanço (lucro ou prejuízo) ainda seja uma incógnita. "Provavelmente vai haver provisão (relativa ao desastre de Brumadinho), mas o operacional vai ser muito bom", diz.

Os analistas Gustavo Allevato e Ricardo Monegaglia, do Santander, afirmam que mesmo com os números fracos de produção de minério de ferro no segundo trimestre, como era esperado, as vendas totais da Vale bateram em 12% as estimativas do banco. O crescimento, ao lado do maior preço do insumo, deve mais que compensar os maiores custos de produção durante o trimestre. / COLABOROU RENATO CARVALHO

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 23/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Aline Bronzati, Cynthia Declodt e Fernanda Guimarães

Título: » Para cima.

Coluna do Broadcast

Com a demanda pela ação na oferta subsequente (follow on), a BR Distribuidora espera puxar o preço da ação para R\$ 24. Nesse patamar, o livro está em cerca de 70% coberto. Ao valor de R\$ 23,50, a empresa já tem demanda suficiente para emplacar a oferta e, em R\$ 23, as ordens dos investidores superam em duas vezes a oferta. O papel da BR fechou o dia em R\$ 25,50, com queda de 2,86%.

» Porta de saída. A oferta servirá para que a Petrobrás diminua sua participação e deixe de ser a controladora da rede de combustíveis. A demanda no mercado está apoiada na expectativa de que, sem controle estatal, a companhia conseguirá aumentar sua rentabilidade. A ação no follow on da BR Distribuidora será precificada nesta terça-feira, dia 23. Procurada, a empresa não comentou o assunto.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 23/07/2019****Seção: Economia****Autor: Aline Bronzati****Título: Em 200 dias de governo, bancos públicos já venderam R\$ 16 bilhões em ativos**

Privatização. Com a venda de suas participações em empresas como IRB Re e Petrobrás, bancos estatais, liderados por Caixa e BB, saíram na frente na estratégia do governo de diminuir a presença do Estado na economia; BNDES ficou como coadjuvante

Enquanto o governo prepara um superpacote de privatizações, os bancos públicos saíram na frente e puxaram a fila de venda de ativos. Capitaneadas por Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil, as operações somaram quase R\$ 16 bilhões nos 200 dias da administração do presidente Jair Bolsonaro. Já o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ficou na condição de coadjuvante em meio à troca de comando e à orientação de desmontar a "caixa-preta".

As vendas por parte dos bancos públicos são uma orientação da equipe econômica do governo, que não quer "competir com banqueiro". Em suas apresentações ao mercado, o secretário especial de Desestatização e Desinvestimento do Ministério da Economia, Salim Mattar, tem reforçado a necessidade de desestatizar o crédito no Brasil, reduzindo o tamanho das instituições oficiais no setor.

Novas vendas já estão engatilhadas para o segundo semestre, com potencial de multiplicar o volume arrecadado e contribuir com os planos do governo de alcançar US\$ 20 bilhões em privatizações só este ano. As operações envolvem não só negócios do setor financeiro, mas também a participação dos bancos estatais em empresas de outros segmentos, como energia, saneamento, logística.

A União ganha de duas formas com as vendas de ativos por meio dos bancos públicos. Além dos impostos das operações, considerando o ganho de capital, ainda se beneficia de dividendos distribuídos, uma vez que é o acionista controlador.

"A maioria dos ativos vendidos pelos bancos públicos já estava listada na Bolsa e, por isso, é muito mais fácil vender. Além de já ter um valor estabelecido, o mercado conhece a história das empresas", diz o analista do Brasil Plural, Eduardo Nishio. "Se a história é boa, tem comprador."

Segundo ele, a estratégia dos bancos estatais é se desfazer de investimentos que não são foco da operação bancária. No caso da Caixa, acrescenta, pesa ainda a "reestruturação profunda" da nova gestão para torná-la mais eficiente e diminuir a intervenção do governo no sistema financeiro.

O presidente da Caixa, Pedro Guimarães, afirmou recentemente que estão previstas "outras 15" operações. A meta da instituição para o ano era levantar R\$ 15 bilhões. No primeiro semestre, já foram R\$ 10 bilhões, com a venda de ações do ressegurador IRB Brasil Re e da Petrobrás. A Caixa vai listar os negócios de seguros, cartões, lotéricas e gestão de recursos na Bolsa e vender as participações detidas pelo FI-FGTS (fundo que concentra os recursos dos trabalhadores e é gerido pelo banco público).

Horizonte. Só a venda da área de seguros pode superar o valor de tudo do que a Caixa se desfez até agora. Neste momento, segundo Estadão/Broadcast apurou, o banco resolve questões de governança para enviar a segunda leva de informações para os interessados. De posse desses dados é que os candidatos farão as ofertas para disputar o ativo.

Enquanto isso, a Caixa negocia também com a sócia francesa CNP Assurances e tenta elevar o preço fechado pela nova parceria, de R\$ 4,65 bilhões, ainda na gestão do ex-presidente Michel Temer. Além das operações que deseja levar à Bolsa, o banco público vai tocar a venda as fatias do FI-FGTS no BB e na Alupar, de energia.

O BB também tem uma fila de vendas pela frente. Entre elas, estão sua empresa de recuperação de créditos vencidos, a Ativos, o banco Votorantim, do qual é sócio com a família Ermírio de Moraes; BB Americas, sua filial nos Estados Unidos, além do argentino Patagônia. O BB procura ainda parceiro nas áreas de banco de investimento e gestão de recursos.

Até o momento, além de vender a participação na Neoenergia, em que levantou R\$ 1,775 bilhão, o BB saiu do IRB por meio de uma venda de ações em Bolsa que lhe rendeu R\$ 4,181 bilhões. Encerrou também as atividades da BBTur, de viagens, e vendeu, juntamente com o BNDES, a fatia que detinha na Seguradora Brasileira de Crédito à Exportação (SBCE) por R\$ 3,27 milhões.

Para o segundo semestre, o mercado espera que o BNDES (ler abaixo), comandado agora por Gustavo Montezano, após a saída de Joaquim Levy, seja mais ativo. Em sua posse, o executivo disse que suas metas são explicar a "caixa-preta" do banco e acelerar a venda de participações por meio da BNDESPar, seu braço de investimento em empresas, que somam em torno de R\$ 100 bilhões.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data:** 23/07/2019**Seção:** Mercado**Autor:** Julio Wiziack**Título:** Ministro de Minas e Energia quer incentivar caminhão a gás natural

Governo pretende diminuir consumo de diesel no plano de novo mercado do combustível e reduzir custo do frete

Brasília- **O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, quer usar o novo mercado de gás, que será lançado pelo presidente Jair Bolsonaro nesta terça-feira (23), para diminuir o consumo do diesel no país e estimular a conversão de caminhões para o gás natural veicular, uma forma de reduzir o custo do frete no país.

Atualmente, cerca de 10,6% do gás comercializado no país abastece veículos, segundo dados do setor. A frota a gás representa somente 2,2% do total em circulação, de acordo com informações do Departamento Nacional de Trânsito.

Ainda com uma rede de abastecimento veicular limitada, focada nos maiores centros urbanos, o gás fica concentrado em grandes indústrias e na geração de energia elétrica por centrais hoje movidas, em sua maioria, por diesel e outros combustíveis fósseis.

"Vamos anunciar um planejamento para substituir todas as térmicas movidas a diesel", disse Albuquerque em entrevista à Folha. "Os contratos [de fornecimento de diesel] que forem vencendo serão substituídos [por gás]."

Segundo o ministro, a base do plano que será anunciado pelo governo reside na retirada da Petrobrás do mercado de transporte e distribuição de gás. A estatal concentra hoje 70% do mercado.

"Ninguém ganhou com esse monopólio, que já deveria ter sido quebrado desde 2002", afirmou o ministro.

"Acho que faltou vontade política. Os governos sempre usaram a Petrobrás como um agente de suas políticas e, por isso, não houve margem para competição. Naquela época, havia mais de 20 empresas operando no país e sobraram cerca de cinco", disse.

A tendência, ainda segundo o ministro, é reduzir ainda mais a participação, porque a estatal também acertou com o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) a venda de sua participação no gás e no refino.

Pelo acordo, a estatal venderá 8 de suas 13 refinarias, abrindo mão de cerca de metade do mercado de derivados do petróleo.

Capitaneado pelo Cade, os acordos, fechados entre junho e julho, foram uma troca feita pela estatal para evitar ser condenada pelo conselho em dois processos por práticas anticompetitivas.

Em um deles, a empresa terá de vender sua participação em 19 distribuidoras estaduais de gás e o controle no gasoduto Brasil-Bolívia, além dos dutos de transporte (que ligam as plataformas às estações de tratamento no continente).

Em outro, o acerto impôs a venda das refinarias.

Ambos terão de ser concluídos até o fim de 2021, sob pena de os processos sancionatórios serem retomados.

Com o novo cenário para o gás, a distribuidora Celse (Centrais Elétricas do Sergipe), por exemplo, contratou um navio estrangeiro que funcionará como estação fixa de tratamento de gás para abastecer as usinas térmicas no estado até 2044.

"Esse navio tem capacidade de 1,5 GW [gigawatt]. É a maior usina do tipo na América Latina", afirmou o ministro.

Ainda segundo ele, foram importados diversos caminhões chineses movidos a gás que serão usados para levar o combustível para outros pontos de distribuição.

"Não acho que haverá só construção de dutos com a abertura do mercado. Vamos usar muitos navios e caminhões para fazer o combustível chegar a mais lugares." A ideia do governo, quando o mercado de gás estiver consolidado, é estimular a conversão dos caminhões de carga.

"Não dá para dizer que haverá subvenção ao caminhoneiro. Não tem isso no momento, mas o preço vai cair tanto com essa expansão que ficará atrativo fazer a conversão." Segundo estimativas da Abegás, associação que representa distribuidores de gás canalizado, a conversão faz sentido para quem roda mais de 250 quilômetros por dia durante 22 dias por mês.

Nesse caso, o investimento se paga com a redução do gasto com o combustível. A economia pode chegar a 50% sobre o litro do diesel e 65% sobre o litro da gasolina.

Por enquanto, a ideia do governo é atrair investidores na construção de infraestrutura de transporte e distribuição.

Para isso, eles terão de fechar contratos de fornecimento com a Petrobrás, que ficará restrita à produção do gás.

Pelos cálculos do governo, o preço deve cair dos atuais US\$ 12 (cerca de R\$ 48) para US\$ 6 por milhão de BTU.

O Brasil pretende se valer da energia que será produzida com o gás para barganhar um preço mais baixo da energia.

Na última revisão do contrato, o Brasil estava com escassez de energia e ficou refém da pressão exercida pelo Paraguai na venda do excedente da energia pelo lado paraguaio.

De acordo com o ministro, para suportar o crescimento econômico nos próximos dez anos, o país terá de crescer 35% sua produção de energia.

Por isso, além da expansão do gás e a renegociação com o Paraguai, será preciso trazer investimentos para a Eletrobras. Albuquerque afirmou que o modelo de capitalização está pronto e será apresentado a Bolsonaro nas próximas semanas.

A ideia é retirar a União do controle por meio de emissão de papéis que serão adquiridos por investidores privados de forma que o governo tenha sua participação acionária diluída.

No entanto, esse modelo terá de passar pelo Congresso, e a expectativa é que o processo seja concluído somente no próximo ano.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 23/07/2019

Seção: Mercado

Autor: Eduardo Sodré

Título: Análise - Mudança é viável, mas exige renovação da frota brasileira

São Paulo- Embora raros, caminhões movidos a gás natural já existem e mais modelos devem chegar ao mercado nacional entre 2020 e 2021. Além disso, é tecnicamente possível fazer a conversão parcial de modelos a diesel.

Porém, há problemas para a implementação em larga escala, como a falta de pontos de abastecimento nas estradas e a inexistência de um programa de renovação de frota.

A Iveco testa essa opção desde o início da década, com aplicação em modelos pesados que fazem transporte dentro de fábricas ligadas ao grupo CNH Industrial.

O GNV (gás natural veicular) é oferecido também em veículos comerciais de menor porte (uso urbano) vendidos por encomenda, em pequena escala.

A Scania anunciou um ciclo de investimentos de R\$ 1,4 bilhão a partir de 2021.

Um dos pontos contemplados é a produção em maior volume de caminhões grandes movidos agás.

As primeiras unidades devem sair da fábrica de São Bernardo do Campo já no próximo ano. O protótipo que está sendo desenvolvido pela montadora sueca consome GNV ou biometano, que pode ser extraído de lixo orgânico.

A redução nas emissões de CO2 chega a 85% em comparação ao diesel, de acordo com a fabricante.

Já os sistemas de conversão disponíveis fazem caminhões queimarem uma mistura de GNV e diesel, não sendo possível rodar somente com gás.

Contudo, essa conversão esbarra no envelhecimento dos veículos.

De acordo com pesquisa divulgada neste ano pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), a idade média da frota de caminhões em circulação no Brasil é 15,2 anos.

Uma alteração desse tipo pressupõe inspeções regulares do sistema, como já ocorre nos carros adaptados para rodar com GNV.

Quanto mais velho o veículo, maior a necessidade de vistorias e reparos.

No caso da comercialização de caminhões novos movidos a gás, o desafio está em criar um modelo viável de renovação de frota.

Caminhoneiros autônomos têm dificuldade para trocar um caminhão com 20 anos de uso por outro 10 anos mais novo. Adquirir um modelo zero-quilômetro mais eficiente e com a mesma capacidade é uma meta distante para esses profissionais.

Hoje, a retomada de vendas no setor se deve aos grandes frotistas, embalados pelo agronegócio.

Com o incentivo ao gás, o programa de renovação de frota de pesados deve voltar à discussão, embora pouco se tenha avançado no tema nos últimos 20 anos.

Se uma nova proposta incluir a troca de veículos a diesel por outros movidos a GNV, haverá um longo período de transição.

As fábricas de caminhões, mesmo as que já têm a tecnologia pronta, demorariam anos para conseguir suprir o mercado. É uma mudança que exige alto investimento e precisaria conviver com a produção de modelos a diesel por um bom tempo.

Aí há outro problema: se a ideia é substituir um combustível pelo outro, os modelos a diesel podem sofrer desvalorização acentuada, o que não é bom nem para montadoras nem para proprietários.

Toda essa movimentação só fará sentido se houver estrutura de reabastecimento. Difícilmente um caminhão movido 100% a GNV terá a mesma autonomia dos modelos a diesel, o que exigirá mais paradas nos postos.

Na estrutura atual, em que o gás ainda é raro nas estradas, torna-se inviável.

Infraestrutura confirma suspensão da tabela do frete

São Paulo- O Ministério da Infraestrutura confirmou que pediu à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) a suspensão da nova tabela de piso para contratação de frete.

A expectativa é que a tabela, publicada na quinta-feira (18) e que levou à mobilização de dezenas de grupos de caminhoneiros no WhatsApp prometendo paralisações por causa do valor considerado baixo, seja suspensa até esta quarta-feira (24).

Na data, está marcada uma reunião entre o governo e líderes da categoria.

No domingo (21), a Folha revelou que caminhoneiros passaram a circular nos grupos de WhatsApp mensagens atribuídas ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, direcionadas a caminhoneiros e informando que a tabela seria revista.

A gravação também admitiria um erro do governo na elaboração das tabelas.

O presidente Jair Bolsonaro disse que não partiu dele a decisão de suspender a tabela de frete dos caminhoneiros e afirmou ter dado carta-branca para que Tarcísio tratasse do assunto.

"Dei carta-branca para negociar isso aí. Eu tive informações agora de poucos minutos atrás. Se ele revogou a nova tabela, a decisão é dele, e todo o governo apoia a decisão tomada nos limites dados ao ministro Tarcísio", disse ao deixar almoço no Comando da Aeronáutica nesta segunda-feira (22).

Bolsonaro disse estar trabalhando desde domingo com sua equipe para discutir a ameaça de paralisação dos caminhoneiros. O tema foi debatido em reuniões nesta segunda.

"Eu dei algumas diretrizes e outras determinações na reunião de que participei hoje de manhã e nós temos que mais do que ter a capacidade de se antecipar a problemas", disse.

"Estamos muito bem informados, o pessoal do GSI [Gabinete de Segurança Institucional] que está lá para tomarmos decisões adequadas para o futuro do Brasil." Filipe Oliveira, Paula Soprana e Talita Fernandes

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 23/07/2019

Seção: Mercado

Autor: Anjli Raval e Neil Hiime

Título: Bunge se une no Brasil a gigante do petróleo para produzir etanol

Joint venture entre americana e BR do Reino Unido, terá 11 usinas com capacidade de moer 32 mi de t. ao ano

Londres | Financial Times A trader americana de produtos agrícolas Bunge e a principal empresa britânica de energia, a BP, assinaram acordo para formar uma joint venture de etanol de cana-de-açúcar no Brasil.

A BP combinará seus empreendimentos brasileiros em biocombustíveis e bioenergia com os da Bunge. A entidade autônoma, BP Bunge Bioenergia, terá 11 usinas de biocombustíveis no Brasil, com 32 milhões de toneladas de capacidade de moagem por ano. Ela produzirá etanol e açúcar.

A Bunge disse que receberá recursos em dinheiro de US\$ 775 milhões como parte do acordo. A BP pagará à trader US\$ 75 milhões, e a joint venture assumirá US\$ 700 milhões de dívida associada aos ativos da Bunge.

A Bunge saiu do mercado de açúcar no ano passado e foi forçada a suspender uma oferta pública inicial de seu negócio brasileiro de açúcar devido à falta de interesse de investidores. A americana procurou se concentrar em grãos, sementes oleaginosas e ingredientes alimentícios.

A empresa apostou mais de US\$ 1 bilhão na demanda por açúcar e etanol em 2010, quando adquiriu a Moema, operadora brasileira de usinas de açúcar. Mas o investimento teve dificuldades porque o mau tempo prejudicou as safras de cana, os preços do açúcar caíram e Brasília conteve o preço da gasolina, combustível concorrente do etanol. Há quatro anos, a Bunge anunciou que estava avaliando a venda das usinas deficitárias.

Enquanto isso, algumas das principais empresas de petróleo e gás do mundo tentam expandir a produção de estoques de combustíveis líquidos mais ecológicos, enquanto a postam na demanda contínua por combustíveis, especialmente para transporte, como caminhões pesados e aviões.

"Os biocombustíveis serão parte essencial da transição energética", disse Bob Dudley, presidente-executivo da BP. "O Brasil lidera o caminho para mostrar como eles podem ser usados em escala, reduzindo as emissões do transporte."

A joint venture, sediada em São Paulo, também produzirá eletricidade renovável gerada por biomassa de resíduos de cana-de-açúcar.

Em 2018, os negócios da BP e da Bunge produziram 2,2 bilhões de litros de equivalente a etanol. Ambas as entidades empregam mais de 10 mil pessoas no Brasil.

Os biocombustíveis emitem carbono em quantidade semelhante aos combustíveis fósseis quando queimados. Mas eles são considerados mais verdes porque são produzidos a partir de material orgânico que absorveu dióxido de carbono da atmosfera.

Hoje, nos EUA e na Europa, os biocombustíveis são geralmente consumidos na mistura de pequenas quantidades com os tradicionais estoques de combustíveis fósseis líquidos. Mas dois terços dos carros no Brasil operam com etanol.

O acordo deverá ser concluído no quarto trimestre de 2019.

Tradução de Luiz Roberto Mendes Gonçalves

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: Economia

Autor: MANOEL VENTURA, JOÃO SORIMA NETO, HENRIQUE GOMES BATISTA

Título: Sob a pressão da estrada

CAMINHONEIROS INSATISFEITOS

Governo cede e suspende nova tabela do frete

Pressionado por caminhoneiros, que ameaçavam nova paralisação, o governo atendeu ontem a mais um pedido da categoria e suspendeu a tabela com o preço mínimo do frete rodoviário publicada na semana passada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O novo cálculo do piso irritou os motoristas porque a maior parte dos valores da nova tabela ficou abaixo dos da versão anterior, divulgada em abril.

Na manhã de ontem, houve bloqueio em rodovia na Paraíba. Caminhoneiros relataram protestos organizados via WhatsApp em Minas, Ceará e Pernambuco. Apesar disso, representantes da categoria dizem que não há mobilização para uma paralisação nacional como a de maio de 2018. Um grupo de caminhoneiros vai se reunir com o governo amanhã.

Ontem, o presidente Jair Bolsonaro disse que não partiu dele a decisão de revisar a tabela e delegou o assunto ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

—Dei carta branca para negociar isso aí —disse. —Se ele revogou a nova tabela, é decisão dele. Todo o governo apoia a decisão tomada nos limites dados ao ministro Tarcísio.

A tabela de frete foi criada em 2018, no governo Michel Temer, como parte da negociação para encerrar a greve da categoria que gerou uma crise de abastecimento no país por mais de uma semana. A medida, no entanto, desagradou a empresários, sobretudo do agronegócio, porque encareceu o frete. Uma nova versão da tabela foi publicada pela ANTT na quinta-feira, após passar por consulta pública, e entrou em vigor no sábado.

QUESTIONAMENTO NA JUSTIÇA

A revisão foi feita a partir de um estudo da Escola de Agronomia da Universidade de São Paulo (USP) para adequar preços a 11 tipos de cargas, ampliando os itens considerados. Além da distância, o cálculo passou a considerar tempo de carga e descarga, depreciação do veículo, remuneração do caminhoneiro, impostos e outros. No fim, o piso da maior parte dos fretes ficou menor que os da tabela de abril.

Principal ponte entre o governo e os motoristas, o ministro da Infraestrutura foi cobrado ao longo do fim de semana por representantes de caminhoneiros autônomos. Em um áudio distribuído aos motoristas, e que teve a autenticidade confirmada pelo ministério, Freitas adiantou que iria suspender a tabela.

—A tabela nova, só quando a gente conseguir fechar o consenso, conseguir negociar e o pessoal estiver confortável — disse. —Estamos muito imbuídos em resolver o problema.

Em seguida, o Ministério da Infraestrutura pediu à ANTT a suspensão provisória da tabela. Em reunião extraordinária ontem, o órgão atendeu ao pedido. Em ofício encaminhado à agência, Freitas ressaltou que foi observada “uma insatisfação em parcela significativa dos agentes de transporte.”

Sem uma liderança unificada, representantes de caminhoneiros divergem sobre os valores da nova tabela. Um deles, Wanderlei Alves, o Dedeco, afirmou que a suspensão é positiva, mas não é suficiente para eliminar a insatisfação:

—Já sabíamos que a nova tabela seria suspensa. Agora é preciso discutir os novos valores, já que os atuais só preveem o custo dos caminhoneiros. É preciso acrescentar percentuais entre 30% e 35% para que os caminhoneiros tenham uma remuneração mínima.

Em abril, o governo anunciou uma linha de crédito do BNDES para manutenção de caminhões, obras em rodovias federais e a construção de pontos de repouso em estradas. Ainda desenvolve o Documento Eletrônico de Transporte, em fase de testes, para unificar documentos.

A categoria também reivindica a fiscalização da ANTT sobre a emissão do Ciot (Código Identificador da Operação de Transporte), com previsão de multa entre R\$ 550 e R\$ 10.500 para quem não paga o valor mínimo. O governo promete solução em 30 dias.

— Houve consultas públicas. Os caminhoneiros participaram. No fim, a proposta teve reajustes diferentes na comparação com a tabela anterior. Preços para carga agrícola e geral caíram. Para cargas frigorificadas e perigosas, subiram — diz Mauricio Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos).

Em nota, a Confederação Nacional da Agricultura (CNA) afirmou que a suspensão torna mais urgente o julgamento pelo Supremo Tribunal Federal (STF), previsto para setembro, de uma ação que questiona a constitucionalidade do tabelamento.

— Ao abandonar a tabela por pressão política, o governo dá subsídios para questionamentos judiciais — afirma o advogado Frederico Favacho, sócio do Mattos Engelberg Advogados.

Já o advogado Diogo Ciuffo Carneiro, sócio do Bichara Advogados, avalia que a tendência é que as empresas aguardem a definição do STF.

(Colaboraram Gustavo Maia e Glauce Cavalcanti)

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: Economia

Autor:

Título: Barganha

Opinião do Globo

AO FALAR sobre uma possível paralisação dos caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro cobrou o Parlamento por não fazer sua parte no que se refere ao projeto de lei que dobra, de 20 para 40, o limite de pontos para cassação da carteira.

ACONTECE QUE o Código de Trânsito não pode servir de barganha numa pauta de negociação, seja com caminhoneiros ou qualquer outra categoria.

CONVÉM LEMBRAR que o Brasil registra cerca de 35 mil mortes no trânsito a cada ano. E o Código não foi feito só para caminhoneiros.

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: Economia

Autor: GLAUCE CAVALCANTI, BRUNO ROSA E JOÃO SORIMA NETO

Título: Ações para reduzir custo da categoria não deslancharam

BNDES admite dificuldade de acesso à linha de crédito para caminhoneiros. Cartão da Petrobras para compra de diesel está em teste

Duas das principais medidas anunciadas pelo governo federal para amenizar os custos dos caminhoneiros ainda não decolaram. Uma delas é o programa de crédito do BNDES para financiar manutenção de caminhões de autônomos. A outra é o cartão pré-pago para compra de diesel criado por Petrobras e BR.

O BNDES Crédito Caminhoneiro foi anunciado em 16 de abril, com R\$ 500 milhões para financiar conservação e manutenção de veículos usados para frete. Mas a circular do banco anunciando a criação do programa a instituições financeiras credenciadas só saiu um mês depois, entrando em vigor em 27 de maio.

A linha, que aceitará pedidos de financiamento até 26 de maio de 2020, oferece até R\$ 30 mil para caminhoneiros autônomos. Em maio, Joaquim Levy, então

presidente do banco, chegou a afirmar que a linha poderia ser ampliada para R\$ 1 bilhão se houvesse demanda.

UMA OPERAÇÃO FECHADA

Um dos representantes dos caminhoneiros, Wanderlei Alves, o Dedeco, diz que a linha não é acessível:

— A linha prevê cobertura de custo de manutenção com os veículos, mas os valores não são suficientes. A linha prevê no máximo R\$ 30 mil. No mês passado, gastei R\$ 56 mil para retificar o motor.

O BNDES informou que os primeiros empréstimos de um novo programa costumam ocorrer de três a quatro meses após a divulgação de informações aos agentes financeiros, que atuam como intermediários. O banco disse ter recebido relatos de dificuldade de acesso à linha de crédito e citou um único financiamento, no valor de R\$ 20 mil, feito com um agente financeiro no Paraná.

O cartão pré-pago criado para reduzir o impacto da volatilidade do preço do combustível para os caminhoneiros começou a ser usado em maio, num projeto-piloto em Rio, São Paulo e Paraná. Foram feitos dois mil pré-cadastros requisitando o cartão, segundo uma fonte. A previsão é que ele seja lançado oficialmente em agosto.

O cartão permitirá ao caminhoneiro transferir valores que poderão ser convertidos em litros de óleo diesel num prazo de até 30 dias na rede de postos Petrobras. Além dos autônomos, será disponibilizado para transportadores e embarcadores.

Segundo uma fonte, o programa está sendo testado com cem caminhoneiros. A procura pelo cadastro estaria avançando devagar. A BR não quis comentar.

— Como o preço do diesel recuou, com a queda do dólar e do petróleo, deixou de ser ponto forte na pauta. Mas, quando subir, volta a ser um problema — avalia Mauricio Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos).
— O crédito para manutenção de caminhão é um paliativo. Se o caminhoneiro mal consegue manter o veículo, como vai pagar esse crédito?

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Míriam Leitão

Título: Problemas reais da economia

Novo corte no Orçamento, suspensão da tabela do frete, queda da confiança da indústria. A semana começou com notícias ruins na economia real, e até mesmo a bolsa passou a andar de lado após a aprovação da reforma da Previdência. Dez dias depois da conclusão do primeiro turno na Câmara, o rally esperado por muitos investidores não se concretizou. A indústria, em sondagem à FGV em julho, apontou piora na situação atual e queda das expectativas, sugerindo um início ruim do terceiro trimestre. A CNI disse que é crescente a reclamação das empresas com a fraqueza da demanda interna. Em Brasília, a equipe econômica estuda a liberação de recursos do FGTS, medida que pode dar apenas um pequeno impulso ao consumo neste final de ano. O tempo passa e a grande pergunta permanece a mesma: o que fará o país voltar a crescer de forma sustentável?

MARCHA À RÉ

A nova tabela do frete não durou dois dias e obrigou o governo a recuar, diante da ameaça de greve no setor de transportes. O que mais chama atenção é que o ministro Tarcísio de Freitas foi emparedado em uma conjuntura favorável de preços: o diesel e o dólar estão em queda. Na visão do consultor Maurício Lima, sócio-diretor do Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain), a tabela que entrou em vigor é boa tecnicamente e resultado de várias audiências públicas, mas não vai solucionar a crise: “A tabelado ano passado é ruim, foi feita às pressas e voltou a vigorar. A nova é fruto de estudo e mesmo assim já deu problema, o que mostra que tabelar nunca é solução. O governo está com medo e recuou de forma prematura. Há excesso de oferta de caminhões”, afirmou.

DIÁLOGO EM CONSTRUÇÃO

A construção civil, que tenta evitar os impactos dos saques no FGTS, vai aproveitar o canal de diálogo com o governo para apresentar, semana que vem, propostas para reativar as obras. O foco está nos empreendimentos menores, que servirão de motor de arranque, enquanto as grandes construções não saem do papel. É dada atenção especial às 1.800 unidades de saúde e 700 creches inacabadas, conta a CBIC, a Câmara dessa indústria. Em média, é preciso R\$ 118 mil para concluir cada unidade. Como os governos não têm dinheiro para terminar a construção e oferecer o serviço depois, a saída é buscar parceiros privados. As conversas evoluem porque, de acordo com José Carlos Martins, da CBIC, a equipe econômica entende que a criação de empregos depende mais do investimento que do consumo. O número de empregados nas obras despencou de 3,4 milhões em 2014 para algo próximo a 2 milhões hoje.

AGENDA PERDIDA

O economista Thiago Xavier, que analisa os indicadores da indústria pela Tendências Consultoria, lembra que enquanto o país discute tabelamento de frete, o resto do mundo está focado na indústria 4.0 e em formas de ampliar a automação dos setores. “Esse é o nosso problema, o país não consegue avançar na agenda e isso se reflete na baixa produtividade da economia”, afirmou. A Tendências espera o anúncio da liberação dos recursos do FGTS para calcular o PIB do terceiro trimestre. Para o segundo, o número é de 0,4%, mas com viés de baixa.

ESCADINHA DO PIB

Nem tudo foi notícia ruim para a economia ontem. Pela primeira vez em 20 semanas a projeção para o PIB deste ano voltou a subir, de 0,81% para 0,82%. O gráfico mostra a expectativa do mercado para os próximos trimestres, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Há uma aposta de aceleração do nível de atividade. O problema é que o teto para as projeções é baixo. Até 2022, as estimativas são de, no máximo, 2,5% de crescimento.

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: ‘Nós não somos Brizola’

O diretor-geral da ANP, Décio Oddone, em sua fala hoje à tarde no Palácio do Planalto para lançar o “Novo Mercado de Gás”, negará peremptoriamente que a nova política significa a quebra de contrato com as distribuidoras.

— O Brasil tem uma tradição de respeitar contratos. A última vez em que isso não ocorreu tem mais de 60 anos. Quando eu nasci, lá no Rio Grande do Sul, o então governador gaúcho Leonel Brizola encampou duas empresas americanas ligadas à Telephone and Telegraph e à American & Foreign Power Company — disse. É que as distribuidoras de gás regionais, que detêm o monopólio da distribuição garantindo pela Constituição, temem que as novas medidas representem uma “quebra contratual”.

Segue...

O litígio mais avançado se dá no Rio, onde Wilson Witzel se antecipou às medidas que serão anunciadas hoje por Bolsonaro e abriu o mercado fluminense de comercialização do produto. A gigante espanhola Naturgy, que comanda a Ceg e a Ceg-Rio, tem conversado com o governador para reclamar da “insegurança jurídica” criada pela medida.

A hipótese de essa disputa acabar no Judiciário não está descartada.

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: Mundo

Autor:

Título: Os argumentos de cada lado

A Petrobras corre risco de sanções se abastecer os navios?

Petrobras: A estatal alega que corre o risco de sofrer sanções dos Estados Unidos, onde tem ações em Bolsa e outros ativos, porque os dois navios iranianos estão na lista de pessoas e entidades sancionadas do Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros dos EUA (Ofac) e chegaram ao país carregados com ureia iraniana, produto sujeito a restrições americanas. Pareceres da Procuradoria Geral da União e da Advocacia Geral da União aceitaram o argumento da estatal e disseram que ela não pode ser obrigada a fornecer o combustível.

Eleva: Segundo a empresa, é ela, e não a Sepid Shipping Company (dona dos navios também incluída na lista de sancionados do Ofac) que está requisitando o combustível e vai pagar por ele. Na prática, segundo a Eleva, a Petrobras está fornecendo combustível para uma empresa brasileira e que não é alvo de ações americanas.

Há alternativas para o abastecimento dos navios?

Petrobras: A estatal afirma que há outros fornecedores no porto de Paranaguá que poderiam abastecer os navios. Isso mostra que não existe uma proibição específica ao abastecimento, e que a conduta da Petrobras reflete dúvidas sobre a abrangência das sanções americanas. Em 2010, a Iran Air afirmou que empresas de combustível em aeroportos na Europa estavam se recusando a abastecer seus aviões, mesmo com os governos locais dizendo que não havia qualquer proibição.

Eleva: A empresa reconhece que há outro fornecedor de combustível no porto de Paranaguá, mas ele não dispõe do tipo usado pelos navios, o IFO 380. Há ainda uma alternativa, a operação hip to ship, que envolve a transferência de combustível de uma embarcação para outra. A opção também é considerada inviável pela Eleva, que alega serem altos os riscos envolvidos, uma vez que os navios estão sem combustível para realizarem manobras necessárias, além de questões envolvendo a legislação brasileira.

As importações de ureia violam as sanções, como alegamos EUA?

Petrobras: A estatal argumenta que a ureia é um produto cujas exportações pelo Irã estão sob restrições dos EUA. Até o início de maio deste ano, vários países que importavam o produto recebiam permissões dos americanos para seguir com as transações sem serem punidos. Mas, desde então, o Departamento do Tesouro parou de emitir essas licenças, pondo a ureia, usada como fertilizante, dentro do escopo das exportações iranianas sujeitas a questionamentos pelo Ofac. Segundo o Banco Mundial, o Irã responde por 6% das exportações globais de ureia.

Eleva: A empresa afirma que a ureia, na sua forma granulada, é um insumo agrícola, de utilização rotineira e que não oferece qualquer risco. Além disso, ela diz que a Petrobras não estaria viabilizando a importação de ureia, uma vez que a carga já está no Brasil, já foi desembarcada dos dois navios e tem as autorizações requisitadas. A Eleva afirma ainda que o produto foi adquirido de uma empresa iraniana que não aparece na lista de sanções do Ofac e que ela própria também não é alvo de medidas americanas. Por fim, a Eleva diz que a aplicação das sanções a entidades de terceiros países é "altamente especulativa".

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: O Mundo

Autor: ELIANE OLIVEIRA, FILIPE BARINI E CLAUDIA ANTUNES

Título: Alerta americano

Citando ureia, EUA pressionam comércio do Brasil com o Irã

O governo brasileiro foi alertado há cerca de três semanas pelo governo americano de que a importação do fertilizante ureia do Irã está sob restrições impostas pelos Estados Unidos, e que empresas brasileiras, incluindo portos, que ajudem a viabilizar o comércio do produto estarão sujeitas a sanções.

O alerta envolve o caso dos navios iranianos Termeh e Bavand, parados desde o início de junho no porto de Paranaguá porque a Petrobras se recusa a abastecê-los, alegando que pode ser alvo de punições de Washington.

Os navios foram fretados pela empresa brasileira Eleva, e a carga de ureia que trouxeram do Irã já foi descarregada no mês passado. Eles deveriam voltar ao país persa com 100 toneladas de milho — o Irã compra um quinto do grão exportado pelo Brasil. A operação é classificada como “comércio compensado”, por não envolver pagamento iraniano em dinheiro, já que Teerã está com reservas reduzidas por causa das sanções aplicadas pelos EUA desde que

abandonaram unilateralmente, em maio de 2018, o acordo nuclear assinado entre as principais potências e o país do Golfo Pérsico.

A Eleva afirma que as embarcações entraram legalmente no Brasil e que comprou a ureia de empresas iranianas que não estão na lista de entidades sancionadas pelos EUA.

Por isso, diz, não havia necessidade de pedir uma licença especial a Washington.

—A Eleva, empresa brasileira e não sancionada, está tentando comprar combustível para concluir a exportação de milho que, por ser alimento, não é sujeito a qualquer tipo de sanção —disse ao GLOBO o advogado Rodrigo Cotta, do escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados, que representa a empresa.

NÃO A NAVIOS IRANIANOS

O impasse sobre o abastecimento dos navios está no Supremo Tribunal Federal, ao qual a Petrobras recorreu depois que a Eleva obteve uma liminar na Justiça do Paraná obrigando a estatal a fornecer o combustível. Ontem, a empresa pediu ao STF que intime a Petrobras a apresentar, em 24 horas, a lista de companhias brasileiras que têm o combustível IFO 380, usado pelos navios iranianos. No processo, a Petrobras indicara que só uma empresa estaria apta a fornecer o combustível em Paranaguá: a Refinaria de Petróleo Riograndense, que, segundo a Eleva, disse não ter estoque do produto.

Na noite de sexta-feira, a procuradora-geral da República, Raquel Dodge, deu um parecer favorável à Petrobras, dizendo que a Eleva teria alternativas para abastecer os navios. No parecer, Dodge citou um argumento recebido do Itamaraty de que o abastecimento pela Petrobras poderia causar prejuízo a “relações diplomáticas estratégicas” do Brasil.

Uma das preocupações do governo brasileiro é com a Petrobras. No processo no STF, a estatal alega que correria o risco de bloqueio de ativos, queda das ações na Bolsa americana e antecipação da cobrança de uma dívida de US\$ 78 bilhões. Ao negar o abastecimento em junho, a estatal se antecipou ao alerta do governo americano, que pressiona contra novas operações comerciais do tipo.

Ontem, a Petrobras foi além, e afirmou que vai adotar o mesmo procedimento em todos os casos envolvendo navios incluídos na lista de entidades sancionadas pelos EUA, mesmo que o comércio não envolva a ureia. A estatal disse que, até agora, não recebeu nenhum outro pedido de abastecimento de navios iranianos.

O impasse envolvendo os navios em Paranaguá poderá afetar a balança comercial brasileira, que em 2018 teve um superávit superior a US\$ 2,5 bilhões

com o Irã. Representantes do setor privado que fazem negócios com o país dizem que o Brasil corre o risco de perder mercado para outros fornecedores. A venda de carne bovina do Brasil já foi afetada pela falta de dinheiro enfrentada pelo Irã, e teve queda de 43% em 2018, em comparação com 2017.

—Chegou o momento de o Brasil mostrar que é um país neutro, independente e mais humano — afirmou a presidente da Câmara de Comércio e Investimentos Brasil- Irã, Romana Dvlganyuk, que chamou de desumano o fato de o governo brasileiro deixar os navios sem condições de zarpar. —Não estamos levando brinquedos, petróleo ou produtos petroquímicos. Estamos levando comida. O Irã tem 70 milhões de pessoas que precisam comer.

TORNIQUETE FINANCEIRO

O presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, lembrou que o comércio com os iranianos é complexo e, em boa parte dos casos, as operações são feitas através de terceiros países, em regime de triangulação. É que as instituições financeiras, temendo problemas com Banco Central americano, não financiam diretamente as exportações e as importações, mesmo que os produtos envolvidos não estejam submetidos a sanções.

—Se o Brasil é um país neutro, abastecemos o Irã. Mas o Brasil não pode adotar sua neutralidade, porque os EUA não permitem —disse Castro.

Técnicos do governo brasileiro minimizaram o problema, dizendo que é pontual, concentrado na ureia, e que as exportações agrícolas estão isentas de sanções. Uma fonte da área econômica comentou que não é interesse do Brasil hoje manter parceria com o Irã, que seria “um pária internacional”. Já as relações com os EUA, disse, são prioridade.

O Brasil fornece ao Irã principalmente soja, milho e carne. Importa entre US\$ 5 milhões e US\$ 15 milhões em tapetes, pistache e porcelana. No caso da ureia, há dependência do agronegócio brasileiro do produto importado, daí ele ter sido usado como solução para manter vivo o comércio bilateral, no sistema que não envolve pagamentos internacionais.

Procurado, o Itamaraty não comentou o assunto, alegando que o processo está em segredo de Justiça

VEÍCULO: O Globo**Data: 23/07/2019****Seção: O País****Autor: LEANDRO PRAZERES BRASÍLIA****Título: Projeto de lei do governo regulamenta garimpo nas reservas indígenas**

Medida, a ser enviada ao Congresso, prevê pagamento de royalties às comunidades e é criticada por líderes e especialistas

O governo federal já finalizou a minuta de um projeto de lei que prevê a regulamentação da mineração em terras indígenas, uma das principais promessas de campanha do presidente Jair Bolsonaro (PSL). De acordo com o **Ministério de Minas e energia (MME)**, o projeto prevê que os povos indígenas terão poder para vetar a exploração em suas terras e receberão royalties sobre o que for extraído. Lideranças indígenas ouvidas pela reportagem, no entanto, criticam a forma como o governo conduziu a elaboração do projeto. Argumentam que não foram consultadas e que pode haver coação nas aldeias.

A mineração em terras indígenas é uma das principais bandeiras de Bolsonaro desde o tempo em que ele era deputado federal. A Constituição previu a exploração mineral nessas áreas desde que ela fosse regulamentada. Desde então, nenhuma regra foi aprovada pelo Congresso, o que vem impedindo a mineração legalizada nessas áreas, algumas conhecidas por abrigarem reservas de metais preciosos como o ouro.

A preocupação de ambientalistas em relação ao assunto é que haja um aumento na ocorrência de garimpos ilegais em terras indígenas. Um relatório divulgado no fim de 2018 pela Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada (Raisg) identificou pontos de garimpos ilegais em 18 reservas indígenas no Brasil.

A minuta do projeto foi elaborada por um grupo de trabalho interministerial criado após uma recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU) em 2017. O grupo é composto por órgãos como o MME, Ministério do Meio Ambiente (MMA) e Fundação Nacional do Índio (Funai).

O secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do MME, Alexandre Vidigal, disse que o projeto incorpora recomendações previstas na convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que prevê consulta às comunidades e distribuição de parte dos lucros a elas.

— (A minuta) vai muito na direção das determinações que estão na OIT. As comunidades indígenas têm que ser ouvidas e elas têm que se beneficiar do resultado da mineração —disse o secretário.

RISCO DE COOPTAÇÃO

O secretário afirma que o projeto, ainda a ser apresentado ao Congresso, vai prever que os indígenas terão poder de veto sobre a extração mineral em suas terras:

— Quando a constituição fala em ouvir, esse ouvir tem que ter uma conotação sobre se (o indígena) concordou ou não. Evidentemente, nesse contexto, a previsão é o da prévia anuência.

Como o projeto ainda não foi finalizado, não é possível dar detalhes sobre como o governo faria o processo de consulta às comunidades e como aos lucros obtidos com a mineração nessas áreas seriam distribuídos na forma de royalties aos indígenas, acrescenta o secretário. Ainda não há prazo para que o governo envie o projeto.

Almir Suruí, uma das lideranças indígenas brasileiras mais respeitadas internacionalmente, critica a atuação do governo em relação ao projeto. Segundo ele, o governo falhou em não incluir as populações tradicionais na discussão do projeto:

— Acho que é um retrocesso ambiental, social e econômico no país. Nós não fomos consultados. Não sabemos quais os impactos climáticos e ambientais que essa atividade pode ter.

Almir disse temer que a regulamentação da mineração em terras indígenas pode colocar essas populações em situação ainda mais vulnerável.

— Nos países em que há exploração de minérios em terras indígenas, os índios ficaram cada vez mais pobres e os empresários, cada vez mais ricos. Ainda que haja distribuição de royalties, será que queremos que os índios fiquem reféns das mineradoras? —questiona o líder, temendo uma possível cooptação de indígenas. — O potencial de desestruturação social é muito grande. Já estamos percebendo que o governo tem trabalhado com alguns indígenas como se fossem lideranças, mas que na realidade, não têm legitimidade dentro de suas comunidades.

O presidente da Federação das Organizações Indígenas do Rio Negro (Foirn), Marivelton Barroso, também criticou a falta de diálogo do governo com as comunidades. "Parece que é típico deste governo não respeitar ninguém. É no

mínimo um desrespeito o governo minutar um projeto sobre algo tão sensível sem consultar as lideranças indígenas", disse.

Questionado sobre a possibilidade de coação ou cooptação das lideranças indígenas, Vidigal disse que o projeto do governo vai prever a participação de "órgãos isentos" na consulta às comunidades. Segundo ele, o projeto vai determinar que as comunidades não poderão ser coagidas e que órgãos como o Ministério Público Federal (MPF) acompanhem esse processo.

Caso seja aprovada pelo Congresso, a regulamentação da mineração em terras indígenas poderá liberar uma área equivalente a dois estados da Bahia a essa atividade. Atualmente, o Brasil tem 1,74 milhão de quilômetros quadrados como terras indígenas. Isso equivale a 13,8% da área do país.

VEÍCULO: O Globo

Data: 23/07/2019

Seção: O País

Autor:

Título: Legalização embute riscos

> Pesquisadores e profissionais atuantes na mineração avaliaram o que pode mudar no setor com a inclinação do governo de promover a expansão do garimpo.

> Egídio da Oliveira Costa, sócio da Cooperativa de mineração dos Garimpeiros de Serra Pelada, afirmou que a medida do governo será positiva, sem especificar exatamente o que vai mudar.

> - Se legalizar, melhora para a gente porque aí a gente procura uma empresa para ajudar com o maquinário. No garimpo não tem mais ninguém novo, não. Estamos todos velhos e não damos mais conta de cavar de picareta. Daí não fica aquele problema do DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral), o Meio Ambiente, que não deixam a gente trabalhar.

> Pedro Côrtes, coordenador da Rede Internacional de Estudos Sobre Meio Ambiente e professor da USP, avalia que é possível "casar" a exploração do ouro com a questão ambiental. Mas que é necessário investirem fiscalização.

> - Tem que verificar a cadeia de comercialização do mercúrio, para onde está sendo vendido, e fiscalizar os garimpos. O mercúrio contamina não só a água do rio, mas também as pessoas que estão na proximidade. Tem o desmatamento e destruição das margens dos rios, morte de peixes e plantas. O garimpo ilegal gera uma repercussão ambiental séria. Não é por uma canetada que se resolve.

O desmatamento está crescendo porque o governo vem sendo leniente com essa questão, isso pode acontecer com o garimpo ilegal.

> Em nota enviada ao GLOBO, o Instituto Brasileiro de mineração (Ibram) diz considerar positivo inibir qualquer atividade ilegal relacionada à mineração. "Há espaço no território nacional para atividades legalizadas, que gerem desenvolvimento, e pagamento de impostos". (Guilherme Caetano)

MME / ASCOM .