

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

Sumário

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	2
Título: Abastecido, navio iraniano deixa Paraná.....	2
Título: A promessa da liberação do mercado do gás	3
Título: Muita calma nesta hora	4
Título: Quando o homem é mais eficiente que a máquina.....	6
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	8
Título: Aperto de mão	8
Título: Na tentativa de superar crise fiscal, 17 estados preparam privatizações	9
Título: Após impasse, Petrobras abastece navios do Irã, que voltam a seu país.....	12
VEÍCULO: O Globo	13
Título: Presidente diz que, nos EUA, filho buscará mineradores.....	13
Título: Relação pessoal.....	15
Título: Navios iranianos deixam o Paraná após polêmica.....	16
Título: O nunca antes visto na economia	18
Título: Gasolina em casa	20
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	20
Título: Objetivo de explorar terras indígenas	20
Título: Navios seguem viagem	22

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 28/07/2019****Seção: Internacional****Autor: EFE AFP PARANAGUÁ****Título: Abastecido, navio iraniano deixa Paraná**

O cargueiro Termeh seguiu para o Porto de Imbituba e o Bavand voltaria para o Irã, após Petrobrás cumprir decisão da Justiça

O navio iraniano Termeh deixou ontem o Porto de Paranaguá, Paraná, e seguiu para o porto de Imbituba, em Santa Catarina, onde receberá a carga de 50 mil toneladas de milho antes de iniciar a viagem de 37 dias de volta para o Irã. O outro cargueiro, o Bavand, que já está carregado com 48 mil toneladas de milho, deveria seguir na madrugada de hoje para o Porto de Bandar Imam Khomeini, no Irã, segundo a Administração dos Portos de Paranaguá. O valor total da carga dos dois navios, fretados pela empresa brasileira Eleva, chega a R\$ 100 milhões.

A Petrobrás começou a abastecer na madrugada de ontem os dois cargueiros iranianos – que estavam retidos havia mais de 50 dias no litoral do Paraná –, após uma decisão do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Dias Toffoli, anunciada na noite de quarta-feira. O ministro indeferiu o pedido da Petrobrás e manteve a decisão do Tribunal de Justiça (TJ) do Paraná que tinha determinado o fornecimento do combustível.

Os dois navios haviam ficado retidos porque a Petrobrás se negava a fornecer o combustível temendo punições dos Estados Unidos, já que os cargueiros são alvos de sanções americanas por causa do programa nuclear do Irã. Na terça-feira, o Irã ameaçou cortar as importações do Brasil, se a Petrobrás não reabastecesse os dois navios. No dia seguinte, Toffoli determinou que a estatal abastecesse os cargueiros ao considerar que as embarcações iranianas estão sob contrato com a empresa brasileira Eleva Química, que não faz parte da lista de agentes sob efeito de sanções dos EUA.

As sanções foram implementadas em novembro, depois de o presidente Donald Trump abandonar o acordo nuclear internacional fechado em 2015 com o Irã. Na ocasião, pessoas físicas ligadas ao regime iraniano, embarcações, empresas de agenciamento marítimo, bancos e exportadores iranianos entraram na lista

da Agência de Controles de Ativos Estrangeiros dos EUA (Ofac, na sigla em inglês), que proíbe empresas americanas de fazer negócios com as entidades sob sanção e congela ativos destas no exterior.

Segundo o Departamento do Tesouro dos EUA, empresas ou governos estrangeiros que fizerem negócios com as entidades podem ser alvos de multas e sanções. Outros dois navios iranianos alvo de sanções do Departamento do Tesouro dos EUA – o Ganj e o Delruba – estavam na semana passada na costa de Santa Catarina, na fila para atracar no Porto de Imbituba. Assim como o Termeh e o Bavand, eles desembarcarão ureia e carregarão milho em grãos. Como o Porto de Imbituba não faz abastecimento de combustível, ambos os navios seguirão viagem. O Ganj deve desembarcar a carga de ureia no porto em 21 de agosto.

A indústria de exportação de ureia no Irã acabou sofrendo de maneira colateral o efeito das sanções americanas, que tinham como alvo principal a exportação de petróleo, nos últimos meses. Na Ásia, o mercado de ureia encolheu, com a Índia deixando de comprar o fertilizante dos iranianos graças à pressão americana.

Em 2018 o Irã vendeu 4,2 milhões de toneladas do produto mundialmente, uma alta de 26% em relação a 2017. Em 2019, com o impacto das sanções, o fertilizante tem sido vendido cerca de 20% abaixo da cotação de mercado, segundo fontes do setor.

No Brasil, a compra do fertilizante está vinculada à exportação de milho. Atualmente, a ureia é a principal produto importado do Irã pelo País.

No primeiro semestre de 2019, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o Brasil importou US\$ 26 milhões em produtos iranianos. A alta na comparação com o mesmo período de 2018 é de 800%. A ureia corresponde a 96% desse valor. Em troca, o Brasil exportou US\$ 1,3 bilhão para o Irã no primeiro semestre deste ano, uma alta de 23,85% na comparação com o mesmo período do ano passado. O principal produto da relação é o milho, responsável por 36% das vendas. A soja vem em seguida com 34%.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 28/07/2019

Seção: Editorial

Autor:

Título: A promessa da liberação do mercado do gás

Ressalvados interesses políticos e corporativos, não há quem divirja, com um mínimo de seriedade, da necessidade de criar competição no mercado de gás natural para evitar a concentração de poder nas mãos da Petrobrás e estimular o ingresso de novas empresas no setor. É o que pretende o governo ao lançar o Novo Mercado do Gás, entre cujas primeiras medidas está a criação, por decreto presidencial, do Comitê de Monitoramento da Abertura do Gás Natural. Trata-se, porém, de um velho propósito das autoridades, que nunca chegou a bom termo. Que seja diferente agora, haja vista a tendência global favorável à substituição do carvão e do óleo diesel – altamente poluentes – pelo gás natural, que tem origem fóssil, mas agride menos o ambiente.

Nos Estados Unidos, cresceram muito a produção e o consumo de shale gas (ou gás de folhelho). Na China, o governo vem impondo limites ao uso de carvão pelas indústrias e pelas residências. Na União Europeia, estão em curso programas de substituição do diesel pelo gás. No Brasil não há, por ora, dados objetivos que permitam prever quanto poderá cair o preço do gás natural com a abertura do mercado. É empírica a estimativa de que o preço – fator essencial para os consumidores industriais – poderá cair até 40%, como disse o ministro da Economia, Paulo Guedes.

O que cabe ressaltar é que já há iniciativas para abrir o mercado. Há um mês, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) anunciou as linhas gerais do programa de abertura. Um marco importante ocorreu em 8 de julho, quando a Petrobrás e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) assinaram termo de compromisso dispondo que a estatal venderá suas participações nas empresas transportadoras e distribuidoras de gás.

Ao remover os interesses políticos de Estados que controlam a distribuição, o Brasil estará em posição mais favorável para abrir o mercado. Entre outros fatores, deve crescer a oferta de gás das áreas do pré-sal, com a vantagem da proximidade dos centros de consumo, elevando a competitividade do insumo. Isso ajuda a explicar iniciativas do setor privado. A produção de caminhões movidos a gás atrai montadoras como Scania, no Brasil, e Iveco, na Argentina. Empresas do agronegócio já iniciam testes com esses caminhões.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 28/07/2019

Seção: Colunas

Autor: José Roberto Mendonça de Barros

Título: Muita calma nesta hora

A aprovação da reforma da Previdência em primeiro turno foi realmente muito positiva, especialmente pela ampla maioria que votou a favor do texto-base. A

redução esperada de gastos, se não foi a ideal, certamente foi muito significativa. O mais importante, a meu ver, é que prevaleceu a ideia de que seria impossível continuar com um sistema que permite aposentadorias muito precoces e totalmente incompatíveis com a longevidade atual da população.

Naufragou o discurso da oposição de que a reforma seria apenas uma redução de direitos a ser combatida. A esquerda foi incapaz de elaborar uma proposta alternativa e se limitou a defender privilégios de corporações públicas. Conforme esperado, a aprovação gerou um grande otimismo, expresso mais que tudo pela elevação do Ibovespa e pela expressiva queda do risco país.

A pergunta-chave é se agora o País pode mesmo começar a andar, após a frustração das expectativas positivas que existiam no começo do ano. Recomenda-se muita calma nessa hora. Ainda é muito grande o peso negativo da situação do mercado de trabalho, com 25 milhões de pessoas desempregadas, desalentadas ou que trabalham menos do que gostariam. Além disso, muitas empresas estão com balanças e com o futuro gravemente comprometido.

A próxima reforma, a tributária, andar bem mais devagar do que a da Previdência. A existência de cinco projetos alternativos já mostra o grau de dissenso. Falo aqui das propostas de Baleia Rossi, Haully, governo, empresários e secretários de finanças estaduais. Será difícil aprová-la até o primeiro semestre do ano que vem, quando a campanha eleitoral fará o Congresso praticamente parar. A situação fiscal ainda corre risco pela ação conjunta de Estados e do Congresso, que estão buscando formas de aliviar a difícil situação da maioria das unidades da federação. Finalmente, a política econômica ainda anda muito devagar para animação da atividade. O programa do gás é muito relevante, mas com resultados modestíssimos no curto prazo. Da mesma forma, o saque de R\$ 500 por conta do FGTS deverá ter um efeito limitado sobre a demanda.

* * * * *

O tabelamento dos fretes decretado após a greve dos caminhoneiros, em maio do ano passado, transformou-se numa dor de cabeça para o País e vai continuar a produzir resultados ruins para a economia. Se os leitores estão lembrados, o custo do transporte rodoviário foi determinado pela ANTT de forma muito improvisada, e elevou brutalmente os preços dos serviços. Mais do que tudo porque a tabela incorporou o frete de retorno, algo que nunca fez parte da formação de custos no mercado.

Na prática, os fretes seriam elevados entre 40% e 80%, dependendo do tipo. Digo seriam porque a tabela não pegou e por vários artifícios os preços pagos efetivamente sempre foram muito mais baixos. Para complicar, o STF, por meio

do ministro Fux, chamou a si a decisão e nada mais aconteceu desde então. O fato é que a tabela é lei. O problema de fundo é que, como resultado da recessão brasileira e dos grandes estímulos à aquisição de caminhões novos, vivemos uma situação em que sobram veículos e faltam cargas.

Tentando solucionar o problema, o Ministério de Infraestrutura contratou uma grande pesquisa com o pessoal de logística da Esalq-Piracicaba, que produziu uma nova tabela com preços menores do que a original, mas ajustados aos custos efetivos, cuidadosamente calculados. A questão é que, depois das audiências públicas, das quais os caminhoneiros participaram, muitas lideranças não aceitaram os novos números e ameaçaram com uma greve. O governo recuou imediatamente, criando o impasse: como a nova tabela não foi promulgada, vale a antiga; o STF vai julgar a constitucionalidade da medida só em setembro.

Temos um grande problema sem solução razoável à vista. O que já sabemos é que todos perderão. Ninguém consegue dizer qual será o custo da logística. Também nessa área está difícil estimular o crescimento econômico.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 28/07/2019

Seção: Economia

Autor: Mônica Scaramuzzo /TEXTOS Werther Santana /FOTOS ENVIADOS ESPECIAIS A RIBEIRÃO PRETO

Título: Quando o homem é mais eficiente que a máquina

Usinas retomam plantio manual e ex-boias-frias dividem canaviais com escolarizados

Em plena era da colheita e plantio mecanizados nos canaviais, Bruno Aparecido Paulino, 23 anos, foi contratado para colocar as mãos na terra. Desde o início do ano no grupo São Martinho, Paulino planta mudas de cana-de-açúcar criadas em estufas, que têm sido multiplicadas em campos experimentais. Filho de pedreiro e com ensino médio completo, Paulino faz parte de uma nova safra de trabalhadores que voltou a plantar cana manualmente.

A volta do manejo manual está longe de se tornar rotina nos 9,4 milhões de hectares cultivados no País. Pouco a pouco, porém, esse cenário está mudando. Grupos como o São Martinho, um dos maiores produtores de açúcar e álcool do País, têm trabalhado no desenvolvimento de suas próprias mudas, consideradas mais produtivas. Outros utilizam cana crua ou compram mudas no mercado. A diferença é que, para plantá-las, algumas usinas estão deixando de lado seus pesados e modernos equipamentos. Descobriram que a utilização de

trabalhadores, neste caso, é mais eficiente que a máquina. As plantadeiras, além de compactar a terra, desperdiçam matéria-prima.

Caminho sem volta, a mecanização dos canaviais eliminou cerca de 500 mil vagas nos últimos dez anos, muitas delas ocupadas por boias-frias que vinham do Nordeste para cortar cana no Centro-Sul do País. Parte desse contingente foi aproveitado pelas usinas e ganhou outras funções, como operadores de máquinas, mecânicos e até em cargos administrativos, mas muitos foram para a rua, engrossando as estatísticas de desemprego. O setor, que já teve 1,3 milhão de trabalhadores, hoje emprega cerca de 850 mil pessoas.

Novo perfil. As vagas que têm surgido são ocupadas por pessoas que moram nos arredores das usinas, muitas delas com ensino médio completo, ou por ex-boias-frias que não voltaram para suas cidades de origem. "A contratação das usinas é consequência da retomada do plantio por sistema de meiosi (leia mais acima). Ele começou ser adotado há quase cinco anos e só é feito em áreas de renovação de canaviais", explica Plínio Nastari, presidente da consultoria Datagro.

Antes de chegar ao grupo São Martinho, Paulino não tinha a menor ideia de como se plantava uma muda de cana. Tinha trabalhado em supermercado e em outra usina, mas em outra atividade. "Jogava veneno nos canaviais", diz. Hoje, seu salário, de R\$ 1,8 mil, é a principal renda da casa. Já Gilson José dos Santos, 35 anos, também contratado há poucos meses no mesmo grupo, estudou até o 5º ano do fundamental e já tinha experiência em canaviais e laranjais. Pernambucano de Bom Jardim, chegou em 2008 à região de Ribeirão Preto para cortar cana. Foi e voltou algumas vezes para sua cidade natal, mas em 2013 se fixou de vez em Rincão, a 50 quilômetros de Ribeirão Preto.

Tanto Paulino como Santos foram contratados para exercer uma função considerada nobre pela São Martinho: limpar e cortar a cana em geminhas (pequenos gomos), na biofábrica do grupo, em Pradópolis. Toda a colheita e o plantio do grupo são mecanizados. O trabalho manual só é feito próximo às estufas. A 50 quilômetros da São Martinho, na cidade de Pitangueiras, a Virálcool, do grupo Toniello, aposentou parte de suas plantadeiras. Nesses canaviais, os caminhões só chegam para trazer a cana. Os trabalhadores cuidam do resto: despejam a matéria-prima e afofam a terra.

"Ainda bem que o homem voltou a exercer uma função que foi tirada pela máquina", diz Benedito de Souza, o Dito, de 62 anos. Há 47 anos no grupo, chefia uma equipe de trabalhadores rurais que plantam pelo sistema meiosi. "Meu pai era cortador de cana no grupo. Comecei também como cortador, mas virei encarregado em 1981. Meu filho também trabalha aqui, como químico formado. Isso é motivo de orgulho."

Irmãos no canavial. Na equipe comandada por Dito há mais veteranos do que iniciantes. Entre eles, Marquinhos Coelho dos Santos, 42 anos. Há sete anos na Virálcool, veio do Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, para trabalhar na lavoura no interior de São Paulo. Analfabeto, não pôde tirar carteira de motorista. Por isso, exerce a mesma função desde que entrou na empresa. Já seu irmão Adenilson Coelho dos Santos, 31 anos, chegou há um ano para trabalhar no mesmo grupo. Com ensino médio completo, já foi metalúrgico em Belo Horizonte, mas o desemprego o empurrou para o campo. Marcone, irmão de Adenilson e Marquinhos, que não soube nem dizer sua idade (ele pediu ajuda à reportagem e mostrou seu RG para responder à pergunta), também chegou à usina há pouco tempo. "Estudei até o 4º ano (do ensino fundamental). Trabalhar no campo foi minha única opção. Mas eu gosto."

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 28/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Joana Cunha

Título: Aperto de mão

PAINELS.A.

Os acordos coletivos de caminhoneiros, previstos para a próxima semana, devem incluir o compromisso de que os motoristas fiquem um ano sem fazer paralisação. Quem defende isso é o líder de autônomos Wanderley Alves, o Dedeco.

No papel

"Havendo acordo com embarcadores e transportadores de que cumprirão o piso mínimo, com certeza vamos assumir um ano sem falar em paralisação", diz o caminhoneiro. Para ele, é preciso estar tudo escrito no papel.

Diplomacia

Dentro do governo, a costura de acordos coletivos foi considerada um avanço. Seria um início de uma "cultura do diálogo", em que o Estado serve de mediador. As negociações de Tarcísio de Freitas nos bastidores geraram simpatia na ala política da categoria.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data: 28/07/2019****Seção: Mercado****Autor: Katna Baran e João Valadares****Título: Na tentativa de superar crise fiscal, 17 estados preparam privatizações**

Para venda, concessão e PPR há estatais de energia e saneamento, rodovias e até fábrica de camisinha

Curitiba e Recife - Em grave crise fiscal, com problemas que vão de pagamento de folha de pessoal a manutenção dos serviços públicos básicos, ao menos 17 estados brasileiros planejam vender empresas estatais, passar rodovias para administração privada e formatar PPPs (Parceria Público-Privadas) nos mais diversos setores.

O objetivo é gerar liquidez e equilibrar o caixa estatal, atestam os governantes. Também está nos planos a extinção de empresas públicas.

Levantamento da Folha aponta que os três estados da região Sul e São Paulo estão em processo mais avançado.

No Rio Grande do Sul, o governador Eduardo Leite (PSDB) propôs a privatização das companhias de energia, gás e mineração —e as operações foram aprovadas no dia 2 de julho pelos deputados.

O BNDES vai avaliar as empresas e montar a modelagem para os leilões, que deve ficar pronta em um ano.

"Os governos esgotaram a capacidade de investimento depois de anos de aumento de custeio da máquina. Resta agora chamar o setor privado para investir", diz Leite.

Apesar de não citar privatizações em seu plano, o governo catarinense está extinguindo ao menos quatro estatais ligadas às áreas de desenvolvimento, indústria, habitação e até uma corretora.

"São empresas que perderam sua atividade-fim com a criação de outras estatais com atividades semelhantes", diz o secretário-executivo de PPPs do estado, Ramiro Zinder.

Santa Catarina quer passar adiante —via venda, concessão ou PPP— empreendimentos públicos como o Centro de Eventos de Balneário Camboriú, o Terminal Rodoviário Rita Maria, de Florianópolis, e o Mirante da Serra do Rio do Rastro, em Lauro Muller.

"O poder público não tem condições de absorver tudo, muitas vezes não consegue nem colocar um médico em um hospital, quem dirá fazer a gestão desses locais", afirma Zinder.

O governo do Paraná quer deixar com o setor privado a gestão de parques, presídios, hospitais e ferrovias. Está em fase de estudos a venda da empresa de fornecimento de gás natural (Compagas) e de internet (Copel Telecom), subsidiária da estatal de energia.

Para tentar angariar ao menos R\$ 7 bilhões em investimentos, o governo de Minas Gerais pretende transferir à iniciativa privada 2.500 km de rodovias estaduais.

Serão sete lotes de concessões que devem durar de 25 a 30 anos e incluem regiões turísticas como Ouro Preto e São João del-Rei. A expectativa é que os contratos sejam assinados a partir do ano que vem.

"Faz todo sentido no contexto de crise: deixo de gastar com conservação, atraio investimento para outras rodovias fora dos lotes e garanto infraestrutura para os trechos escolhidos", diz o secretário de Transportes e Obras Públicas do estado, Marco Aurélio de Barcelos Silva.

No Rio de Janeiro, a gestão Wilson Witzel (PSC) cogita privatizar a Cedae (Companhia Estadual de Águas e Esgotos), mas também pondera outros modelos que possam garantir a universalização da distribuição de água e coleta e tratamento de esgoto.

A Cedae consta do Regime de Recuperação Fiscal celebrado com a União em 2017, quando a estatal foi colocada como garantia para a quitação de um empréstimo de R\$ 2,9 bilhões com o banco BNP Paribas.

Abriga é grande na Assembleia Legislativa, e o governo estadual enfrenta resistência para aprovar a privatização, o que tem atrasado o processo. A votação do projeto de lei deve acontecer só em setembro.

Em dezembro, no governo sob a gestão de Luiz Fernando Pezão (MDB), hoje preso pela Lava Jato, os deputados estaduais já haviam proibido a venda da empresa.

Procurado, o governo não detalhou valores previstos com a possível venda, o estágio dos estudos e qual seria a alternativa para uma possível saída, caso não seja aprovada a privatização.

No Centro-Oeste, o cenário é parecido: apesar de a maior parte dos planos girar em torno de concessões, não de privatizações, a meta é transferir ativos para o setor privado.

Entre os projetos selecionados no Distrito Federal estão a CEB (Companhia Energética de Brasília), a Caesb (Companhia de Saneamento Ambiental) e o metrô, cujo processo de privatização já começou.

Mato Grosso do Sul instituiu um programa para analisar a viabilidade de concessões nas áreas de saneamento básico, infraestrutura de telecomunicação e rodoviária. A companhia de gás será privatizada, e a empresa de saneamento do estado, concedida.

O governo de Reinaldo Azambuja (PSDB) também já concluiu o plano de concessão da rodovia MS-360, que está em fase de audiência e consulta pública.

Serão 218 km entregues à iniciativa privada da rodovia que serve para escoamento da produção da região e de integração comercial entre os estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Goiás e Minas Gerais.

Em Mato Grosso, já está em estudo a concessão de cerca de 1.200 quilômetros de rodovias estaduais.

A desestatização também está no radar dos estados na região Norte.

No Pará, são quatro contratos. Um é concessão. Trata-se da rodovia PA-150, por onde escoam a produção agrícola.

Os demais são construções da rodovia Liberdade, da Fepasa (Ferrovia do Pará, como os mais de 1.300 quilômetros) e do Ferrogrão.

Correndo por fora, está a conclusão das obras do trecho da BR-163 entre Sinop (MT) a Miritituba (PA).

A rodovia é considerada importante para atrair negócios privados. Mas, pelo fato de a estrada atravessar áreas de proteção, como terras indígenas, a obra é combatida por ambientalistas.

Em Roraima, o governador Antonio Denarium (PSL) é favorável à privatização da empresa de águas e esgotos, que tem dívidas de R\$ 500 milhões.

"Na capital, até está gerando resultados positivos, mas no interior é deficitária", afirma.

Já o governo do Amazonas não tem processos de desestatização em andamento, mas sinalizou interesse em opções como PPPs, concessões e privatizações para setores de infraestrutura e serviços.

O Tocantins estuda concessões de rodovias estaduais e quer vender as ações que possui na Energisa Tocantins, antiga Celtins (Companhia de Energia Elétrica do Estado do Tocantins). O governo tem hoje 23,3% da companhia.

Em contrapartida, grande parte dos estados nordestinos, governados na maioria por opositores ao presidente Jair Bolsonaro (PSL), pretende manter as estatais na iniciativa pública.

Apenas a Bahia, governada por Rui Costa (PT), iniciou processo de privatização.

Sob a gestão do petista, o governo baiano arrematou R\$ 15 milhões no leilão da Empresa Baiana de Alimentos em 2018 e formata a venda ou criação de uma PPP para a Bahia Pesca.

Estão em processo inicial a modelagem de formações de PPPs e concessões em Sergipe —para a gestão do centro de convenções, do terminal pesqueiro e da Ceasa— e Alagoas.

Já os governos de Pernambuco, Maranhão e Paraíba apontam que não há discussões sobre venda de estatais. Rio Grande do Norte e Ceará não deram responderam à Folha.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 28/07/2019

Seção: Mundo

Autor:

Título: Após impasse, Petrobras abastece navios do Irã, que voltam a seu país

Brasília - Após determinação judicial, a Petrobras concluiu neste sábado (27) o abastecimento dos navios iranianos Termeh e Bavand, parados havia quase 50 dias no porto de Paranaguá (PR).

A petroleira vinha se negando a vender combustível para as embarcações, argumentando que ambas estariam na lista de empresas sancionadas pelos Estados Unidos.

A justificativa era a de que, ao fornecer óleo aos navios, a própria Petrobras estaria sob risco de sofrer penalidades pelas autoridades norte-americanas. Na noite de quarta-feira (24), o presidente do STF, Dias Toffoli, determinou que a estatal fornecesse o combustível.

O Termeh partiu no início da tarde de sábado de Paranaguá para o porto de Imbituba (SC), onde será feito um carregamento de 60 mil toneladas de milho antes do retorno ao país persa. A carga do navio é avaliada em aproximadamente R\$ 100 milhões.

O Bavand, que já contava com quase 50 mil toneladas de milho embarcadas, aguardava condições apropriadas de maré para iniciar a volta ao Irã. A previsão era a de que isso ocorresse ainda na noite deste sábado.

Ambos os navios trouxeram ureia do Irã e voltarão carregados de milho. O país é o maior comprador do grão brasileiro, com 27,8% do total exportado em 2018.

Na sexta (26), o presidente Jair Bolsonaro afirmou que esperava resolver o imbróglio sem "criar qualquer rusga" com os EUA. Antes, ele já tinha defendido alinhamento com Washington nesse caso. Talita Fernandes

VEÍCULO: O Globo

Data: 28/07/2019

Seção: O País

Autor: JULIANA DAL PIVA E RENNAN SETTI

Título: Presidente diz que, nos EUA, filho buscará mineradores

Segundo Bolsonaro, Eduardo, como embaixador, vai atrair parceiros para extração mineral em terras indígenas

O presidente Jair Bolsonaro deu ontem uma nova motivação para indicar seu filho, o deputado Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), à embaixada brasileira em Washington: buscar parcerias "no Primeiro Mundo" para a mineração em áreas indígenas demarcadas no Brasil. Ele citou as reservas Terra Indígena Yanomami e Raposa Serra do Sol, ambas em Roraima, como potenciais fronteiras de extração mineral.

— Terra riquíssima (em referência à reserva Yanomami). Se junta com a Raposa Serra do Sol, é um absurdo o que temos de minerais ali. Estou procurando o Primeiro Mundo para explorar essas áreas em parceria e agregando valor. Por isso, a minha aproximação com os Estados Unidos. Por isso, eu quero uma pessoa de confiança minha na embaixada dos EUA — disse ele, em cerimônia de formatura de novos paraquedistas das Forças Armadas na Vila Militar, Zona Oeste do Rio.

PREVISÃO NA CONSTITUIÇÃO

A consulta aos EUA sobre a indicação de Eduardo como embaixador brasileiro nos EUA já foi enviada a Washington. Esse contato prévio é praxe na diplomacia. Depois disso, a indicação precisa ser submetida ao Senado, onde Eduardo será sabatinado.

— Vocês acham que eu colocaria um filho meu em um posto de destaque desse para pagar vexame? Quero contato rápido e imediato com o presidente americano — completou Bolsonaro.

Segundo Pedro Garcia, sócio da área de mineração do Veirano Advogados, a exploração mineral em terras indígenas é um tema delicado, mas não é novo. Ele lembrou que a própria Constituição de 1988 prevê essa possibilidade, mas ela exige que haja uma lei regulamentando a atividade e que o Congresso decida sobre a liberação de cada projeto. A Constituição também afirma que as comunidades afetadas precisam ser ouvidas sobre esses projetos e que seja assegurada a elas a participação nos resultados da lavra.

Até hoje, porém, nenhuma lei foi aprovada regulamentando a mineração nesses territórios. O governo Bolsonaro ainda não tomou nenhuma medida concreta nesse sentido, mas o **Ministério de Minas e Energia** vem avaliando a possibilidade de aproveitar um projeto em tramitação desde 1996 no Congresso, de autoria do ex-senador Romero Jucá (MDB-RR), para regulamentar a atividade. Como O GLOBO publicou em março, a ideia do ministério é não dar ao povo indígena o poder de vetar projetos de mineração em suas terras. Eles seriam apenas consultados.

— A exploração de recursos naturais em terras indígenas ocorre em vários países do mundo, como Austrália e Canadá, mas deve ser feita respeitando a legislação ambiental e permitindo a consulta livre, prévia e informada dos povos indígenas sobre essa atividade — disse Garcia, acrescentando que a questão do veto é uma das mais delicadas. — Em geral, busca-se o equilíbrio. Há que se garantir os direitos dos povos indígenas, mas atribuir-lhes um poder de veto incondicional e imotivado não seria justo. Daí a necessidade de a regulamentação ser cautelosamente avaliada e discutida.

Garcia lembrou que o Brasil é signatário da convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre Povos Indígenas e Tribais, tratado internacional que obriga a consulta prévia aos povos afetados em caso de exploração de recursos naturais. Caso a legislação local não respeite o tratado, há risco de judicialização.

— Muitas áreas indígenas têm muito potencial mineral, e o Brasil perde oportunidades por não haver regulamentação. Além disso, esse vácuo estimula

a prática do garimpo ilegal, que é comum em áreas indígenas — acrescentou o especialista.

VEÍCULO: O Globo

Data: 28/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Merval Pereira

Título: Relação pessoal

Nos últimos dias tivemos várias demonstrações do governo brasileiro de que não mede esforços para ter o apoio dos Estados Unidos. Desde o caso dos navios iranianos, que a Petrobras não queria abastecer com receio de sanções americanas, até a nomeação esdrúxula do filho de Bolsonaro para a embaixada dos Estados Unidos. A questão não é legal, é moral, é ética, de imagem do país.

Se havia alguma dúvida de que o presidente aposta na aproximação pessoal com Trump, através de seu filho Eduardo, o próprio Bolsonaro revelou candidamente o que está por trás da nomeação: pretende que empresas americanas venham explorar minérios nas reservas indígenas.

Surpreendente para quem vive desconfiando de que a intenção das ONGs é roubar nossas riquezas, ou transformar a Amazônia em território internacional.

De qualquer modo, a história mostra que não existe essa "relação pessoal" na política externa dos países. A Academia Brasileira de Letras (ABL) encerrou na quinta-feira um ciclo de palestras sobre o legado do Barão do Rio Branco para a política externa brasileira, e é interessante entender como regredimos ao tempo de Rio Branco, quando o mundo era outro e o país necessitava mais do que nunca se tornar um aliado confiável dos Estados Unidos, que começava a tomar a dianteira como potência hegemônica.

O embaixador Gelson Fonseca fez um balanço da nossa política externa a partir dos parâmetros estabelecidos por Rio Branco. Àquela altura, os EUA queriam "organizar" as Américas, e uma das maneiras era estabelecer meios de resolver os problemas entre os países e seu bom comportamento financeiro, criando um órgão com sede em Washington que bem pode ser a origem do Fundo Monetário Internacional.

Na Conferência de Haia, o tabuleiro é o das potências europeias, que partem da ideia de que algumas nações, por razões de poder, devem ter mais influência no processo decisório do que outras. Os EUA tinham a garantia de que entrariam neste mundo, sem problemas, ressaltou Gelson Fonseca. Nós tínhamos a ilusão de que podíamos entrar. Os dois momentos difíceis foram quando se discutiu a composição do Tribunal de Presas e a do Tribunal Arbitral.

As propostas endossadas pelos EUA eram um tanto humilhantes para nós e, a despeito de que nenhum dos dois tribunais foi para a frente, fomos obrigados a sair do jogo.

A mesma coisa aconteceu em 1945, como consequência da Segunda Guerra Mundial, quando da criação da Organização das Nações Unidas (ONU). O diplomata Eugênio Garcia escreveu um trabalho sobre como o Brasil quase fez parte do Conselho de Segurança da ONU, meta que tentamos alcançar até hoje, sem perspectivas de vitória.

O Presidente Franklin Roosevelt acalentava a ideia de implantar um sistema chamado por ele de "tutela dos poderosos", a cargo dos Quatro Policiais: Estados Unidos, Grã-Bretanha, União Soviética e China, aos quais depois se somou a França, para formarem o Conselho de Segurança da ONU.

Mesmo ausente de Dumbarton Oaks, o Brasil, devido ao apoio de Roosevelt, foi o único país a ser cogitado naquela Conferência como possível detentor de uma sexta cadeira permanente no Conselho.

A Conferência de Yalta aconteceu quando a conjuntura já havia em parte mudado, inclusive, no processo de negociação, com a morte de Roosevelt. Ficara para trás a importância estratégica que o Brasil teve na luta contra o Eixo (bases aéreas no Nordeste) ou na contenção da Argentina "antiamericana".

Quando Truman assume, não era mais imperativo cultivar a amizade de Vargas ou tolerar abusos de seu regime personalista. Quando mais o governo brasileiro ansiava pelo reconhecimento de sua lealdade, colhendo os frutos da relação especial que pensava manter, os EUA já não privilegiavam o Brasil como antes.

O embaixador Marcos Azambuja, outro palestrante no ciclo da ABL, ressaltou que o atual governo adota uma conduta que nos afasta, de forma radical, do espírito mesmo das posições que expressamos ao longo de nossa história. Para Azambuja, não parecemos estar mais, como costumávamos, no âmago do grupo dos formadores do consenso internacional sobre as grandes questões da atualidade: meio ambiente, desarmamento, direitos humanos, problemática do Oriente Médio e várias outras

VEÍCULO: O Globo

Data: 28/07/2019

Seção: O Mundo

Autor:

Título: Navios iranianos deixam o Paraná após polêmica

Nova decisão da Justiça garantiu que Petrobras fornecesse combustível a embarcações que estavam paradas há mais de um mês no porto paranaense. Após receber carga de milho, elas começam a voltar para o seu país

Os navios iranianos Termeh e Bavand, que estavam retidos havia mais de 50 dias no Porto de Paranaguá, no Paraná, puderam partir depois que uma nova liminar obtida na Justiça de Paranaguá garantiu que fosse iniciado, nas primeiras horas de ontem, seu abastecimento de combustível pela Petrobras.

Menor das embarcações, o Termeh foi o primeiro a receber o combustível IFO 380, o qual Petrobras é a única produtora e distribuidora no Brasil.

O navio seguiu para Imbituba, em Santa Catarina, onde receberia uma carga de 50 mil toneladas de milho e então seguir para o Irã. Já carregado com outras 50 mil toneladas de milho, o Bavand deveria partir ainda na noite de ontem direto para Bandar Imam Khomeini, no Irã. O valor da carga dos navios, fretados pela empresa brasileira Eleva, chega aos R\$ 100 milhões.

A Petrobras havia se recusado a vender combustível para os navios iranianos por receio de violar sanções americanas impostas ao Irã. Mas uma decisão do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Dias Toffoli, na quarta-feira, havia obrigado a estatal a fornecer combustível. Toffoli rejeitou um recurso da Petrobras, que pedia para não efetuar o serviço. Ele revogou a liminar que ele próprio havia dado à companhia, que recorreu ao STF contra uma decisão obtida na Justiça do Paraná pela Eleva, determinando o abastecimento das embarcações.

Em sua decisão, o presidente do STF julgou improcedente a alegação da Petrobras de que ficaria sujeita a sanções dos EUA. Ele afirmou que os interesses brasileiros poderiam ser prejudicados caso os navios continuassem sem combustível e não pudessem zarpar.

A decisão de Toffoli contrariou um parecer da procuradora-geral da República, Raquel Dodge, que na sexta-feira dissera que a Eleva teria alternativas para abastecer os navios, o que a empresa contestava. No parecer, Dodge citou um argumento recebido do Itamaraty de que o abastecimento pela Petrobras poderia causar prejuízo a "relações diplomáticas estratégicas" do Brasil.

Só 48h depois da decisão de Toffoli o escritório Kincaid Mendes Vianna, que representa a Eleva, obteve na madrugada de ontem, na Comarca de Paranaguá, nova liminar garantindo o cumprimento da determinação do ministro do Supremo.

— A decisão do STF garantiu a conclusão de uma operação de exportação de milho ao Irã por uma empresa brasileira não sujeita a sanções pelas autoridades

americanas — disse Rodrigo Cotta, advogado do escritório Kincaid Mendes Vianna, que representa a empresa Eleva no processo.

— O entendimento foi de que a Petrobras não poderia sofrer sanções por fornecer esse combustível aos dois navios, até porque está cumprindo uma decisão judicial.

VEÍCULO: O Globo

Data: 28/07/2019

Seção: Colunas

Autor: Miriam Leitão Com Alvaro Gribel e Marcelo Loureiro (interinos)

Título: O nunca antes visto na economia

Juros reais de 2%, idade mínima na Previdência, privatização da BR Distribuidora e quebra do monopólio no setor de gás. Economistas e empresários ouvidos pela coluna têm na ponta da língua uma lista de razões para justificar o otimismo com a recuperação da economia. Eles reconhecem que a atividade do primeiro semestre ficou abaixo do esperado, mas defendem que a equipe do ministro Paulo Guedes está entregando o que prometeu.

A Previdência passou em primeiro turno na Câmara com uma margem elevada de votos, e eles consideram como reais as chances de aprovação da reforma tributária. O projeto de autonomia do Banco Central está na fila e pode vir uma onda de privatizações. Na agenda micro, fala-se do Cadastro Positivo e da nova lei do distrato. Nunca antes se viu tantas medidas em tão pouco tempo. O que continua incerto é quando tudo isso vai se transformar em geração forte de emprego e crescimento econômico. Ninguém sabe dizer.

OS DEGRAUS DA RECUPERAÇÃO

O economista da Órama Alexandre Espírito Santo diz que a recuperação será como subir 10 degraus de escada. A reforma da Previdência são apenas os três primeiros. "Depois, vem a reforma tributária, que garante mais dois, e uma série de medidas, como privatizações, concessões, autonomia do Banco Central. Todo esse processo levará tempo, em uma sociedade que tem pressa, por causa do elevado desemprego.

O grande desafio do governo será administrar essa ansiedade", afirmou. Espírito Santo ressalta que tem visto avanços impensáveis para a sua geração.

"Aprovamos uma reforma da Previdência forte, a Petrobras está deixando de ser monopolista, o risco-país despencou, e podemos ter a Selic na casa de 5%. São muitos avanços em pouco tempo", disse.

CUSTO INTANGÍVEL

A recuperação do setor de serviços pode fazer com que a economia cresça 2,5% já no ano que vem, na visão de Alexandre Espírito Santo. O que ele reconhece como difícil de medir é o efeito da incerteza política sobre a recuperação. "O Fla-Flu político tem peso sobre a economia, e o quanto ele atrapalha não há como medir, por melhor que seja o modelo", afirmou. Ainda assim, ele acredita que a equipe econômica do ministro Paulo Guedes tem conseguido blindar os principais projetos da área.

OTIMISMO E OCIOSIDADE

O empresário Manoel Flores, do grupo Astra, que fabrica materiais de construção, diz que a ociosidade continua elevada nas fábricas, na casa de 40%, e por isso é difícil pensar em investimentos e contratações. Mas ele acredita que a economia está mudando para melhor. "Apesar das dificuldades, estamos crescendo 4% no faturamento em termos nominais este ano.

Estamos vendo o governo aprovar uma série de medidas sem fazer alarde. Projetos pequenos, como o fim da taxa da marinha mercante para o uso de faróis, coisas que se somam a outros projetos grandes, como a Previdência. Tudo isso me faz manter o otimismo", afirmou.

CAMINHO SEM VOLTA

Na visão do economista Nathan Blanche, sócio da Tendências Consultoria, os sinais são muito fortes de que o país caminha para um novo momento na economia. Ele diz que o protagonismo do Congresso na condução da reforma da Previdência evitou o pior cenário, que era o de contaminação do projeto a partir da falta de liderança do presidente Bolsonaro: "Felizmente o Congresso percebeu que precisava assumir essa responsabilidade.

Vejo uma agenda de corte de gastos, privatizações e mais eficiência que não terá como voltar atrás. Pela primeira vez estamos desmontando o Estado empresarial que sempre vigorou no país", disse Nathan.

NEGOCIAÇÃO INFLAMÁVEL

No setor de gás, o ex-presidente da Abrace Ed-valdo Santana diz que não será fácil cumprir as exigências do Cade para quebrar o monopólio da Petrobras. Outro ponto de dificuldade será convencer os governadores a privatizar as distribuidoras, porque elas dão lucro e ajudam a fortalecer o caixa dos tesouros estaduais. Mas ele acha que a equipe técnica do governo é preparada e há vontade política nessa direção: "Não será simples, mas o governo está preparado. A parte de infraestrutura é mais fácil, no resto vai precisar de muita negociação."

A colunista está de férias.

VEÍCULO: O Globo

Data: 28/07/2019

Seção: Colunas

Autor:

Título: Gasolina em casa

Lauro Jardim

Ricardo Magro, dono da Refit (Refinaria de Manguinhos), já tem tudo pronto para lançar um aplicativo que seria uma espécie de Uber da gasolina. Chamado GOfit, funciona como um delivery de combustível. Ou seja, o dono do carro, moto ou caminhão teria o veículo abastecido em casa ou onde quiser. O projeto, contudo, ainda precisa de aprovação da ANP.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 28/07/2019

Seção: Poder

Autor: Bernardo Bittar

Título: Objetivo de explorar terras indígenas

O presidente Jair Bolsonaro voltou a defender a indicação do filho, o deputado Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), a embaixador do Brasil em Washington, nos Estados Unidos. O chefe do Palácio do Planalto defendeu a exploração de minerais nessas áreas, justificando que, para isso, quer alguém de sua confiança para aproximar o Brasil dos EUA.

“A terra é riquíssima (reserva indígena Ianomami). Junta-se com a Raposa Serra do Sol, é um absurdo o que temos de minerais ali. Estou procurando o primeiro mundo para explorar essas áreas em parceria e agregando valor. Por isso, a minha aproximação com os Estados Unidos. Por isso, eu quero uma pessoa de confiança minha na embaixada dos EUA”, argumentou. “Vocês acham que eu colocaria um filho meu num posto de destaque desse para pagar vexame? Quero contato rápido e imediato com o presidente americano (Donald Trump).” Bolsonaro disse ainda que, nesta semana, serão divulgados novos dados sobre o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe): “Vocês vão ter uma surpresa”.

O pedido para Eduardo ser embaixador nos Estados Unidos já está em Washington. Na semana passada, ao comentar a indicação Bolsonaro disse: “Pretendo beneficiar filho meu, sim”.

Helicóptero

O chefe do Planalto também respondeu à imprensa sobre o uso de helicópteros da Força Aérea Brasileira (FAB) por seus parentes para ir ao casamento de Eduardo. “Fui ao casamento do meu filho. Minha família da região do Vale do Ribeira estava comigo. Eu vou negar o helicóptero e mandar de carro? Não gastei nada além do que já ia gastar”, rebateu.

Questionado se não via incompatibilidade na atitude, o presidente disse que sempre viaja com dois helicópteros. “Se eu errar, assumo e arco com as consequências. Até o momento, pelo que vejo, nada de errado aconteceu em meu governo.” Ele também frisou que reduziu os gastos no cartão corporativo. Nesse momento, pediu a um auxiliar que entregasse o cartão e mostrou que ele ainda estava com a tarja de bloqueio.

Na sexta-feira, o presidente se irritou e encerrou abruptamente uma entrevista coletiva ao ser questionado, em Goiânia, sobre o uso do helicóptero da FAB por seus familiares para a ida ao casamento — o vídeo da viagem foi postado por um dos parentes dele.

Cacique é assassinado

Garimpeiros armados com metralhadoras invadiram a aldeia indígena Waiãpi, na região de Pedra Branca do Amapari, no Amapá. De acordo com líderes locais, um cacique foi morto durante o conflito. Mulheres e crianças fugiram para outra aldeia, enquanto os homens ensaiavam enfrentar os invasores. Diante do risco de um conflito mais violento, equipes da Polícia Federal e da Polícia Militar do Amapá foram enviados para a região no começo da noite de ontem, para reforçar a segurança. O trajeto é feito de barco, e o acesso à cidade leva cerca de três horas.

Jogos eletrônicos

O presidente Jair Bolsonaro afirmou, por meio do Twitter, que um “apelo no Face” fez com que ele pedisse à equipe econômica a redução dos impostos sobre jogos eletrônicos. “Após ler em meu Face o apelo do leitor Vennicios M. Teles pedindo para baixar impostos sobre jogos eletrônicos, resolvi consultar nossa equipe econômica. Atualmente o IPI varia entre 20% e 50%. Ultimamos estudos para baixá-los. O Brasil é o 2º mercado no mundo nesse setor”, escreveu. O filho mais novo do presidente, Jair Renan, é usuário de games on-line e costuma compartilhar vídeos no Instagram.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Data:** 28/07/2019**Seção:** Política**Autor:** Bernardo Bittar**Título:** Navios seguem viagem

Os dois navios iranianos que estavam parados havia quase 50 dias no porto de Paranaguá (PR) foram finalmente abastecidos pela Petrobras, ontem, após decisão do Supremo Tribunal Federal (STF). A petroleira estava se negando a vender combustível para as embarcações argumentando que elas são de empresas sancionadas pelos Estados Unidos.

A justificativa era de que, ao fornecer óleo aos navios, a própria Petrobras estaria sob risco de sofrer penalidades pelas autoridades norte-americanas. Eram dois os navios iranianos ancorados em Paranaguá, o Bavand e o Termeh. Eles trouxeram ureia ao Brasil e deveriam retornar com milho ao país persa.

Na noite de quarta-feira, o presidente do STF, Dias Toffoli, determinou que a estatal fornecesse o combustível e rejeitou um recurso da petroleira. O ministro — que decidiu o caso após uma disputa judicial nas instâncias inferiores — argumentou prejuízos causados à balança comercial do país com o Irã, que é o maior comprador de milho brasileiro. Ele disse ainda que não há possibilidade de a Petrobras sofrer sanções dos Estados Unidos, uma vez que o reabastecimento será feito por ordem judicial.

O Bavand já tem embarcadas quase 50 mil toneladas de milho e, abastecido, aguarda condições apropriadas de maré para iniciar a volta ao Irã. A previsão é de que isso ocorra na manhã de hoje. Por sua vez, o Termeh partiu, no início da tarde de ontem, do Paraná para Imbituba (SC), onde será feito o carregamento de 60 mil toneladas de milho antes do retorno ao país asiático. A carga é avaliada em aproximadamente R\$ 100 milhões. A previsão da viagem entre Brasil e o Irã é de 37 dias. (BB)

37 dias

Tempo que os navios levam para retornar ao Irã

MME / ASCOM .