

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque (em vermelho) : Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: O Globo.....	2
Título: Maior que Angra 2	2
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	2
Título: Encontrar vice-candidato se torna desafio para presidenciáveis	2
Título: Fundação chama de evento o desastre de Mariana.....	4
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	6
Título: Maduro quer regular gasolina e ligar subsídio a uso de identidade do partido.....	6
VEÍCULO: Valor Econômico	7
Título: MPF faz alerta sobre termos para renovar contrato de ferrovias.....	7
Título: Governo vai licitar 17 terminais neste ano	9
Título: Recesso termina; política sobrecarrega economia	11
Título: Investimentos diretos caem com a demora nas concessões.....	14
Título: Carros elétricos ou etanol?	15
Título: Fornecedores para óleo e gás veem retomada em 2019	18
Título: Cade autoriza abertura de inquérito contra a Rumo.....	20

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Maior que Angra 2**

O ministro Moreira Franco assina, hoje, autorização para o início das obras da Termelétrica do Porto do Açu III, em São João da Barra (RJ), orçada em R\$ 4,1 bilhões. A capacidade de 1.673 MW, que supera a de Angra 2 (1.350 MW), permite abastecer até sete milhões de casas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Poder****Autor:****Título: Encontrar vice-candidato se torna desafio para presidenciais**

Mesmo depois de Michel Temer ter subvertido o papel decorativo do vice-presidente da República, encontrar alguém para ocupar o posto na corrida eleitoral deste ano tornou-se um desafio tanto para os candidatos de esquerda como de direita.

Políticos se dizem espantados com tantos "nãos" e entendem o movimento como falta de confianças candidaturas apresentadas para outubro.

Até agora, a única chapa completa ao Planalto é a puro-sangue do PSOL, com Guilherme Boulos e Sônia Guajajara.

Ciro Gomes (PDT) e Jair Bolsonaro (PSL) fizeram suas convenções sem saber quem os acompanhará na urna. Geraldo Alckmin (PSDB) e Henrique Meirelles (MDB), que deixaram a formalização de suas candidaturas para pouco antes da data limite — 5 de agosto — ainda correm em busca de um parceiro político.

O posto é usado como atrativo para que partidos engrossem as alianças ao Planalto, como historicamente o cargo é tratado. Este ano, porém, Service parece menos sedutor.

"As candidaturas estão muito pulverizadas. Isso aumentou a preocupação com a escolha dos vices, tentando fazer com que sejam agregadores e possam ajudar concretamente na chapa", explica o deputado Milton Monti (SP), escolhido pelo comandante do PR, Valdemar Costa Neto, para representá-lo publicamente.

Outro ponto que os partidos levam em consideração para definir o vice, segundo o deputado, é o discurso da representatividade.

"Também ganharam dimensão essas questões relativas à participação da mulher, de minorias, coisa que não tinha muita preocupação [nas eleições anteriores]", afirma.

O PR negociava a vice com Bolsonaro, mas o namoro não foi adiante por parte da legenda de Valdemar Costa Neto.

Bolsonaro também levou não do PRP do general Augusto Heleno e ainda espera uma resposta da advogada Janaína Paschoal (PSL), que parece estar reticente quanto ao posto.

Janaína, coautora do pedido de impeachment de Dilma Rousseff, fez um discurso crítico à postura radical de Bolsonaro durante a convenção que o oficializou como candidato, mas segue no páreo.

Os mais cotados para o cargo agora são o príncipe Luiz Philippe de Orléans e Bragança e o astronauta Marcos Pontes, ambos filiados ao PSL.

Após abandonar Bolsonaro, o PR cogitou aliança com o PT, mas entrou no chamado centrão, grupo composto, até então, por DEM, PP PRB e SD.

No centro do espectro político —confortável posição onde se posicionou por conta própria —, o bloco negociou tanto com a esquerda como com a direita. Acabou dando as mãos a Geraldo Alckmin.

Alguns nomes defendidos pelos cinco partidos para a vaga de vice, como os empresários Josué Alencar (PR) e Benjamin Steinbruch (PP), eram considerados híbridos, ou seja, serviam tanto para Ciro Gomes como para o tucano.

Após alguns dias de suspense, Josué declinou do convite e Steinbruch voltou a ser opção.

Alckmin quer chegar à sua convenção, sábado (4), com a vaga definida, mas as conversas têm avançado pouco.

Representante do centrão para a escolha do vice, o presidente do DEM, ACM Neto, atribui o fenômeno de chapas indefinidas ao novo calendário eleitoral e ao grande número de candidaturas.

"Aumentou o número de opções, não tem mais quadro de polarização, o que fez com que partidos ampliassem as conversas e multiplicassem as possibilidades", afirma.

Preterido pelo centrão, Ciro Gomes não tem siglas aliadas até agora e tenta atrair partidos de esquerda, como o PSB, que está dividido sobre que rumo seguir na disputa.

Marina Silva (Rede), por sua vez, também não conseguiu fechar acordo e cogita um vice de seu próprio partido.

Outro que está sozinho na corrida pelo Planalto e evita convites para não sofrer rejeição é Henrique Meirelles (MDB). "[A dificuldade de se conseguir vices] é uma manifestação de anomalia grave. Havia uma disputa muito acirrada em torno das candidaturas mais viáveis. Hoje só tem recusa", avalia **o ministro emedebista Moreira Franco**.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Tendências/Debates

Autor: Edmundo Antonio Dias

Título: Fundação chama de evento o desastre de Mariana

A semântica do eufemismo

Desde que instituída pelas empresas Vale, BHP Billiton Brasil e sua controlada Samarco Mineração, a Fundação Renova apropria-se da mesma semântica que chama de evento o maior desastre ambiental da história brasileira, que trata como auxílio financeiro a garantia de subsistência emergencial a que têm direito suas vítimas, como afetadas as pessoas atingidas pelo rompimento da barragem de Fundão, ou como impactos os danos multidimensionais dele decorrentes.

Esta terminologia constante do termo de acordo que aquelas empresas realizaram, em março de 2016, com a União, os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo e com as entidades das suas administrações direta e indireta.

É certo que, em acordos posteriores que realizaram — seja somente com os Ministérios Públicos, seja com os Ministérios Públicos Federal e dos estados de Minas Gerais e do Espírito Santo, em conjunto com as Defensorias Públicas da União e desses mesmos estados—, foi empregada outra terminologia.

Obviamente, a análise da semântica proposta pela Renova (ou pelas (ou pelas empresas, como evidencia, com sinal trocado, o próprio nome da fundação que instituíram) não oferece a chave da solução para a reparação plena devida às pessoas atingidas (o que inclui o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado de que são titulares). Tampouco é algo a ser desconsiderado,

porque expõe a visão que os responsáveis pelo desastre do rio Doce têm ou procuram transmitir à opinião pública.

Em artigo publicado nesta Folha (11/7), Bianca Pataro, analista da Fundação Renova, apresenta a tese de que o passado, nas regiões atingidas, foi ressignificado pelo desastre e que a memória surgida das narrativas dos atingidos muitas vezes é a coletiva, "tendo sido experimentada por gerações anteriores".

É como se o tempo imediatamente anterior a 5/11/2015 não fosse tão bom como o que teria sido recriado (antes que lembrado) pelos atingidos. Ou como se a "retórica da perda", outra expressão da articulista, fosse ilusória e afastada da realidade (senão no sentido, que cita em referência a Renzo Taddei, de que o desastre "é um dos estados possíveis do real").

Como, enfim, se o próprio desastre, além de ter operado a ressignificação do tempo passado, tivesse ele mesmo sido ressignificado por narrativa coletiva imaginada. Encontra-se subjacente no artigo, por assim dizer, o intuito de renovar a imagem das empresas responsáveis.

Para além da ideia que o nome da Fundação Renova sugere, a renovação — que evidentemente não poderá resgatar o espaço e o tempo passados — somente pode ser a da vida das pessoas e do meio ambiente (e neste ponto é preciso ter claro que a dimensão ambiental do desastre não é maior que a humana).

Buscar consertar a imagem das empresas que a instituíram, porém, constitui um desvio da finalidade estatutária da Fundação Renova.

O sentido das palavras não é, portanto, algo ocioso. Antes, revela as intenções e compreensões das empresas causadoras do maior desastre envolvendo barragens de rejeitos de mineração em todo o mundo.

Um bom começo na revisão da semântica das empresas, para que conjuguem adequadamente o verbo reparar segundo a gramática dos direitos humanos, seria que, descendo o rio Doce até a foz, se desculpassem sentidamente — em uma espécie de justiça transicional e mediante ações concretas de reparação — por terem trazido lama e sofrimento às populações atingidas.

A tentativa de ressignificar a dimensão do desastre e de desconstruir a percepção da dor dos atingidos não contribui em nada para a solução esperada.

Procurador da República e membro da força-tarefa Rio Doce do Ministério Público Federal

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção:** Internacional**Autor:****Título:** Maduro quer regular gasolina e ligar subsídio a uso de identidade do partido

Aposta de risco. Presidente da Venezuela convoca todos que têm um veículo para censo que determinará como usar de "forma racional" o combustível produzido no país; congresso de partido governista também discute o tema, além de flexibilização cambial

CARACAS

O presidente venezuelano, Nicolás Maduro, pretende regular a venda de gasolina, a mais barata do mundo. Em discurso no sábado, Maduro não falou objetivamente de um aumento, mas mencionou que o preço atual não paga os custos de produção. Hoje, com US\$ 1 é possível pagar mais de três milhões de litros de gasolina no país. Ele sugeriu que a distribuição do combustível subsidiado, não está claro se no patamar atual, estará vinculada à carteira da pátria, um instrumento de identificação paralelo ao oficial usado pelo chavismo.

Esse registro garante subsídios e bonificações a quem se cadastra nele e é usado pelo partido governista para controlar, por exemplo, a participação de sua militância em eleições. Nas eleições que deram novo mandato a Maduro, em maio, cada portador da carteira devia escaneá-la em uma tenda do partido próxima dos centros de votação. Muitos eleitores diziam que o faziam para não perder os subsídios e bonificações. "Dizer que doamos gasolina é pouco, a gente paga para jogá-la fora. Temos de adotar um uso racional e isso vai impactar todo o transporte automotivo", declarou o presidente durante o Fórum do Partido Socialista Unido da Venezuela (PSUV), que se encerra hoje.

Para isso, Maduro disse que entre sexta-feira e domingo será realizado um censo – por meio da carteira da pátria – para "todos que têm um veículo". Ele pediu a todos os donos de qualquer veículo no país participem da consulta e façam uso "racional" da gasolina. "Temos de ter um uso racional, justo, sempre justo (da gasolina), e isso vai levar a mudanças em todo o transporte automotivo e a carteira da pátria é a resposta, o censo é a resposta", disse. A Venezuela tem a gasolina mais barata do mundo e o governo socialista denuncia que as máfias contrabandeiam o combustível para outros países.

Maduro anunciou na semana passada que em 20 de agosto o país eliminará cinco zeros da moeda – dois a mais do que o esperado – e um novo cone monetário surgirá em meio a uma inflação que, segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), poderá chegar a 1.000.000% este ano. Com a nova moeda

de menor valor, de 0,5 bolívares (50.000 bolívares hoje), pode-se comprar 50.000 litros de nafta – derivado do petróleo usado na indústria petroquímica. Analistas dizem acreditar que essa distorção torna muito provável que o governo seja forçado a ajustar os preços dos combustíveis. O aumento da gasolina é um tema tabu no país onde estão as maiores reservas de petróleo conhecidas no mundo. Em fevereiro de 2016, Maduro aumentou pela primeira vez em duas décadas a um bolívar por litro.

Flexibilização cambial. A instalação do fórum da PSUV, que acontece a cada quatro anos e será concluído hoje, foi feita em meio a uma guerra verbal entre o presidente Maduro e dirigentes do chavismo, que pediram uma flexibilização da política intervencionista do Estado. O ministro da Educação, Elías Jaua, da direção nacional do PSUV, confirmou que seriam discutidos dois temas sensíveis: o regime cambial, uma vez que o Estado monopoliza as divisas desde 2003, e o preço da gasolina.

Enquanto o governo controla as divisas da economia, dependente de importações e em grave crise – com escassez de alimentos e remédios – o mercado paralelo dita o preço de vários produtos básicos. O primeiro vice-presidente do PSUV, Diosdado Cabello, advertiu, no entanto, que o governo manterá as políticas socialistas. "Nossa proposta é o socialismo do comandante Hugo Chávez", disse. Dirigentes do chavismo pediram uma mudança econômica, causando a reação de Maduro, que atribui a crise a uma guerra econômica promovida pelos EUA para tentar derrubá-lo.

Maduro defendeu que, com a reconversão monetária, inicia a recuperação econômica que se aplicará "para o bem ou para o mal". "O Partido propõe que eu nacionalize de maneira revolucionária parte da economia do país, e essa possibilidade não está afastada", afirmou. Maduro também pediu ao seu vice-presidente econômico, Tareck el Aissami, que promova mudanças nas empresas estatais para que superem o "capitalismo de Estado corrupto" e os "modelos falsos" de socialismo aplicados. "Pedi um estudo meses atrás e as 70 empresas (estatais) que estavam no vermelho são de nossa responsabilidade, não vou negar", disse. / REUTERS, AFP e EFE

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Daniel Rittner | De Brasília

Título: MPF faz alerta sobre termos para renovar contrato de ferrovias

O Ministério Público Federal (MPF) alertou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que poderá contestar judicialmente a renovação antecipada das concessões de ferrovias caso não sejam observados pelo menos 11 aspectos

relativos aos procedimentos, questões técnicas, análise de vantajosidade e quitação de passivos pelas empresas no âmbito dos processos.

Em ofício enviado na quinta-feira passada ao diretor-geral da ANTT, Mário Rodrigues Jr., nove procuradores da República recomendam que os termos aditivos aos atuais contratos de concessão só sejam assinados quando esses aspectos tiverem sido cumpridos.

A recomendação é um instrumento usado pelo MPF para manifestar, na prática, um alerta de que pode haver judicialização se determinadas questões não forem tratadas. Os signatários do ofício são integrantes da 3ª Câmara de Coordenação e Revisão (CCR), que cuida de defesa do consumidor, concorrência e regulação da atividade econômica.

O governo negocia a prorrogação, por 30 anos, de cinco concessões no setor. O processo mais adiantado é o da Malha Paulista, controlada pela Rumo, que corta o Estado de São Paulo. Também estão na lista as estradas de ferro Carajás e Vitória-Minas, pertencentes à Vale, e a MRS Logística e a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

No ofício, o MPF entra em pontos polêmicos, como a possibilidade de que as concessionárias de ferrovias sejam obrigadas a permitir a passagem em suas malhas de trens de outras operadoras. No jargão do mercado, isso é conhecido como direito de passagem. Uma das recomendações à ANTT é que se considere "a oportunidade e relevância de reavaliar a escolha do critério de exclusividade de tráfego e do estabelecimento de cláusulas que tratem do direito de passagem e tráfego mútuo, com a alocação parcial da capacidade da ferrovia preferencialmente a terceiros".

Os procuradores pedem ainda que "seja exigida a regularização e efetiva quitação [pelas atuais concessionárias, de possíveis passivos e débitos existentes], como multas administrativas não pagas, antes da renovação dos contratos.

O procurador Fernando de Almeida Martins, membro do grupo de trabalho sobre transportes da 3ª CCR e um dos autores da recomendação, menciona o abandono de trechos inteiros das concessões como um fator de preocupação. "Entre 30% e 50% da malha ficou sem nenhum uso", diz.

O governo tem prometido a assinatura de pelo menos três prorrogações - Malha Paulista e as duas ferrovias da Vale - até dezembro. Isso evitaria que esses termos aditivos fiquem apenas para o próximo mandato presidencial. Para Martins, não se pode ter pressa e definir um prazo para o término das discussões. "Vincular [as prorrogações] à mudança de governo ou à incerteza

das eleições é inviável. O processo tem uma fase de amadurecimento que ainda não foi cumprida."

O MPF quer ainda mais esclarecimentos sobre as contrapartidas de investimentos exigidos das concessionárias para a renovação dos contratos. Também faz questão de que haja cláusulas de execução de garantias caso essas contrapartidas não sejam honradas.

Na sexta-feira, porém, o governo obteve uma importante vitória nos planos de levar adiante a renovação das concessões de ferrovias. O juiz Luiz Henrique da Matta, da 4ª Vara da Justiça Federal em Vitória, negou liminar pedida pelo governo do Espírito Santo para suspender a extensão contratual de uma das ferrovias da Vale. As autoridades capixabas querem a construção de novo um trecho ferroviário dentro do próprio Estado como condicionante para a prorrogação da Estrada de Ferro Vitória-Minas, mas a União priorizou o projeto da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) entre os municípios de Água Boa (MT) e Campinorte (GO).

Os investimentos cruzados (em outras malhas) foram permitidos pela Lei 13.448, sancionada no ano passado, e os novos trechos serão incorporados como ativos da União e licitados posteriormente para exploração.

A Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) diz que serão divulgados todos os cálculos comprovando a "vantajosidade" da renovação antecipada e os valores das obras exigidas em troca. A promessa é abrir, nesta semana, audiência pública por 45 dias dos processos relativos às duas ferrovias pertencentes à Vale.

De acordo com técnicos do PPI, a viabilidade e a demanda de 17 trechos foram estudadas como contrapartidas. Além disso, o governo insiste em que todo o processo será monitorado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e os aditivos serão firmados só depois de aval dos órgãos de controle.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Fernanda Pires | De São Paulo

Título: Governo vai licitar 17 terminais neste ano

O fiasco do último leilão de portos não interferiu no ritmo do governo de transferência de áreas à iniciativa privada. Brasília está empenhada na meta de leiloar mais 17 lotes portuários ainda neste ano que totalizam R\$ 2,5 bilhões em investimentos.

Na sexta-feira, a licitação de três áreas realizada na B3 teve proposta apenas para um lote. A Suzano arrematou a exploração de uma gleba no porto de Itaqui (MA) para movimentar papel e celulose ao ofertar R\$ 100 mil - a outorga mínima era R\$ 1,00. O foco do governo é estimular investimento, não arrecadar. A empresa terá de investir R\$ 214,8 milhões, incluindo a construção de um píer.

As outras duas áreas disponibilizadas, ambas no porto de Paranaguá (PR), uma para celulose e outra para veículos, não tiveram oferta, conforme o **Valor** antecipou na terça-feira, quando as propostas foram depositadas.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, disse não ter resposta para a falta de interesse. "As áreas foram estudadas em cima da demanda verificada. Estava dentro do contexto de viabilidade, bem modelado, contratos bastante interessantes para a iniciativa privada. Foi uma surpresa."

A ausência de interessados chamou atenção, ainda, devido ao prazo do arrendamento: 25 anos com possibilidade de renovação sucessiva até 70 anos, conforme prevê o Decreto dos Portos, de 2017. Antes, o prazo máximo era até 25 anos renováveis uma só vez por igual período.

A Klabin era forte candidata a disputar o lote para celulose de Paranaguá, pois tem planta no Estado, mas desistiu porque não viu viabilidade econômica. Pesou a revisão, pelo poder concedente, do custo médio ponderado do capital do projeto (wacc), taxa que referencia o retorno do negócio, de 10% para 8,03%. Executivos da Klabin estavam na B3.

Questionado se a mudança no wacc seria o motivo da falta de proposta, Povia disse que pode ter contribuído, mas não foi preponderante. Prova disso, afirmou, é que as mesmas regras foram usadas para Itaqui, que demanda investimentos maiores que os de Paranaguá somados. "A questão do wacc é sensível, mas a nota técnica de 10% é de 2015 e de lá para cá a condição da economia mudou. Faz sentido atualizar a taxa", disse o diretor do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) responsável pela área portuária, Diogo Piloni.

O diretor do Departamento de Parcerias do Ministério dos Transportes, Fábio Lavor, disse que o governo vai se debruçar sobre os fatores que podem ter levado a esse resultado. Ainda sobre o wacc, Povia disse que a agência pretende desenvolvê-lo "por negócio", estratificando as taxas de acordo com o tipo de terminal.

Os próximos leilões serão em setembro, sendo uma área em Santos (SP) para graneis líquidos, uma no porto de Santana (AP) para cavaco de madeira, e uma

em Miramar (PA) para GLP. Esta última está a cargo da Companhia Docas do Pará (CDP).

Em novembro o governo leiloa área em Santos para granéis sólidos, como fertilizante e sal. Outras três áreas serão colocadas em consulta pública e nos próximos dias o governo encaminha ao Tribunal de Contas da União (TCU) mais dez áreas para arrendamento.

Diante da greve dos caminhoneiros, que expôs a carência de armazenagem de combustíveis, o governo vai se debruçar sobre a licitação de terminais que estocam esse tipo de carga. Três das áreas que vão para o TCU são para líquidos, em Cabedelo (PB). "Vamos trabalhar para que todos esses leilões sejam feitos ainda neste ano, mas eventualmente algum pode ficar para janeiro", disse Piloni.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Angela Bittencourt

Título: Recesso termina; política sobrecarrega economia

Na terça termina o recesso de julho e, na quarta, 1º de agosto, Congresso e Judiciário retomam suas agendas. A volta ao trabalho de deputados, senadores, procuradores, juízes e ministros de Tribunais Superiores deve orientar decisões que evitem atropelos e compensem vacância inevitável neste período pré-eleitoral.

Partidos políticos têm até 15 de agosto para registrar seus candidatos às eleições de outubro. Em 31 de agosto começa o horário eleitoral gratuito de rádio e televisão. Em poucas semanas, o Brasil estará de frente para a urna. E, para não fugir à regra, terá esperança de que, desta vez, um país melhor estará em construção e a economia sairá do buraco.

Agosto e setembro serão meses voltados à disputa por vagas na Câmara dos Deputados, Senado Federal, governos estaduais e Presidência da República. Cerca de 90% dos deputados pretendem concorrer à reeleição. Rodrigo Maia (DEM-RJ), presidente da Câmara, será um deles. Maia desistiu, na semana passada, de concorrer ao Palácio do Planalto. Pretende ser reeleito à presidência da Câmara. Mas, antes disso, deve se reeleger deputado.

Decisões pendentes sobre empresas minam estabilidade

Nesse posto desde maio de 2016, Rodrigo Maia é forte aspirante à renovação de compromissos na Câmara, onde será de grande valia ao próximo presidente

da República, inclusive, por não ser um neófito em Economia. Na última eleição, Maia representou MDB, PSDB, PP, PR, PSD, DEM, PRB, PTN, PPS, PHS, PV e PCdoB - 12 legendas que compõem o Centrão.

Já os maiores partidos políticos brasileiros (MDB, PSDB e PT) realizam convenções nesta semana para oficializar seus candidatos. Para a Presidência da República, o MDB concorrerá com o ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles e o PSDB sairá com o ex-governador de São Paulo Geraldo Alckmin. O PT ainda pretende lançar o ex-presidente Lula, preso desde abril nas dependências da Polícia Federal, em Curitiba. E, enquanto alguns luminares do partido negam ter um plano B para substituir Lula, outros apontam o ex-prefeito da capital paulista, Fernando Haddad, como opção a Lula na batalha pelo Planalto.

É mais que provável que surgirá uma pendenga jurídica em torno da candidatura do PT. Contudo, Raquel Dodge, procuradora-geral da República (PGR), indicou a impugnação de candidaturas não enquadradas na Lei da Ficha Limpa. Essa é a situação de Lula, que é condenado em segunda instância por crime de corrupção e lavagem de dinheiro e cumpre pena, desde abril, nas instalações da Polícia Federal, em Curitiba.

A agenda econômica será concorrente de peso à agenda política a catalisar as atenções em agosto. Ficou evidente, nas últimas semanas, a atuação do governo em diversas frentes para evitar um futuro ainda mais obscuro, capaz de afugentar investidores.

O governo insiste em manter um ambiente de negócios positivo. E, para isso, apresenta decisões recorrentes. Entre elas, algumas dependem de aprovação no Congresso. Outras podem ser executadas sem aprovação Legislativa, mas não raro são inviabilizadas por interesses e pressões setoriais. De dentro e de fora do governo.

A Caixa deve usar seu lucro fiscal para a própria capitalização. O BNDES conspira a favor das contas públicas comprometendo-se a antecipar, em 20 anos, pagamentos devidos ao Tesouro que vão aliviar, no futuro, a conta bilionária da instituição com o banco de fomento. Rezam os entendimentos que esse pagamento será mensal. Está decidido também que o lucro do Banco Central (BC), da ordem de R\$ 160 bilhões neste ano, será destinado ao cumprimento da "Regra de Ouro" em 2019.

A "Regra de Ouro" do governo brasileiro proíbe que a União emita títulos para fazer caixa e financiar despesas correntes - como pagamento de servidores e aposentados.

Negócios firmados entre grupos ou empresas nas últimas semanas já dão dor de cabeça aos participantes das operações, aos concorrentes e/ou ao governo. E sob o risco de fomentar maior instabilidade em parcerias ou o descrédito quanto ao aparato legal e/ou regulatório que circunda a economia brasileira.

A americana International Paper (IP) e a indonésia Royal Gold Eagle (RGE) solicitaram ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) participar do processo que vai julgar a compra da Fibria pela Suzano Papel e Celulose. A IP aponta que suas atividades, inclusive sua relação com a Fibria em Sete Lagoas, Mato Grosso do Sul, podem ser afetadas pela operação.

Outro negócio a concentrar a atenção de analistas é a compra de parte da Embraer pela Boeing e a criação de uma segunda empresa para atuar no setor de defesa. Essa operação ainda está no memorando de entendimentos e seu desfecho dependerá de acionistas minoritários, governo e reguladores do setor aéreo. Na quarta-feira, quando o Congresso voltar à ativa, esse negócio poderá ser discutido no plenário da Câmara quanto às portas que se abrem pela Embraer, a partir dessa operação, e eventuais consequências para a segurança nacional e para os trabalhadores.

No Senado, também na quarta, deverá ser retomada a discussão sobre a intenção de venda de seis distribuidoras da Eletrobrás nas regiões Norte e Nordeste - com exceção da distribuidora do Piauí (Cepisa), que já foi vendida para a Equatorial Energia, na semana passada. A venda das distribuidoras deve condicionar a privatização da Eletrobrás. Até por esse motivo espera-se para os próximos dias a retomada de debates no Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a decisão tomada recentemente pelo ministro Ricardo Lewandowski que proibiu, por decisão monocrática, que o controle de estatais seja transferido à iniciativa privada sem a aprovação do Congresso Nacional.

O Congresso deve retomar a apreciação da Medida Provisória 844 que altera o marco regulatório do Saneamento. Em apenas 11 dias, essa MP recebeu 525 pedidos de emendas. Um deles prevê mais poderes à Agência Nacional das Águas (ANA); outro pede a retirada de um artigo da proposta de regulamentação do setor de Saneamento e prevê chamamento público. A justificativa para tal ato é que o chamamento público afetaria a política de subsídios cruzados que torna operações mais rentáveis e que podem compensar operações deficitárias.

Angela Bittencourt é jornalista e escreve às segundas-feiras.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Opinião**Autor:****Título:** Investimentos diretos caem com a demora nas concessões

Os investimentos diretos no país (IDP) caíram no primeiro semestre, devido à quase ausência de grandes operações. As incertezas econômicas e políticas deste ano eleitoral provavelmente estão levando ao adiamento de planos de multinacionais que pretendem ingressar ou aumentar a sua presença no país. Mas os atrasos na agenda de concessões e privatizações também contribuíram para a queda do fluxo de capitais estrangeiros de boa qualidade ao Brasil.

Dados divulgados pelo Banco Central na semana passada registram um ingresso líquido de US\$ 29,878 bilhões de investimentos diretos no país no primeiro semestre de 2018, o que significa uma queda de 17,5% em relação ao volume apurado em igual período do ano passado.

O desempenho mais fraco fez o Banco Central rever as suas projeções para o investimento direto. Inicialmente, a aposta era que pudesse ocorrer uma aceleração, dos US\$ 70,7 bilhões apurados em 2017 para US\$ 80 bilhões em 2018, em virtude da expectativa de uma retomada mais firme da economia e de uma execução mais acelerada do programa de concessões e privatizações.

Agora, o BC prevê que os investimentos diretos fiquem estáveis, em US\$ 70 bilhões, neste ano. Dado o ingresso mais fraco de IDP apurado no primeiro semestre, essa projeção parece otimista. Se for mantido o fluxo médio mensal dos seis primeiros meses do ano, os aportes devem chegar, no máximo, a US\$ 60 bilhões neste ano. Os analistas econômicos privados consultados na pesquisa Focus de expectativas de mercado, conduzida pelo BC, já reduziram para US\$ 67,5 bilhões a sua projeção de entradas para 2018.

Sob o ponto de vista do financiamento do balanço de pagamentos, ingressos de IDP nesse patamar são mais do que suficientes. O déficit em conta corrente acumulado no período de 12 meses até junho equivale a 0,7% do Produto Interno Bruto (PIB), menos do que um quarto dos investimentos diretos, que representam 3,25% do PIB no período. O problema é que, com a queda dos investimentos diretos, o Brasil está recebendo menos capitais estrangeiros que poderiam alavancar a sua capacidade de crescimento sustentado.

Em grande medida, os fracos ingressos de investimentos diretos se devem à queda no número de grandes operações. Dados do balanço de pagamentos mostram que, no primeiro semestre, houve apenas uma operação de investimento direto superior a US\$ 1 bilhão - de exatamente US\$ 1,038 bilhão.

No primeiro semestre de 2017, as grandes operações somaram US\$ 7,986 bilhões. Esses grandes projetos de investimentos são justamente aqueles que assumem mais riscos e têm mais impactos para alavancar o crescimento da economia brasileira.

Vários fatores explicam a queda do IDP. O Federal Reserve (Fed, o banco central dos Estados Unidos) indicou que pode subir os juros um pouco mais rápido, o que levou a uma redução no volume de capitais disponíveis para as economias emergentes. As empresas estão mais cautelosas durante o período eleitoral, dado o risco de que o próximo presidente não leve adiante a agenda de reformas essenciais para dar sustentabilidade às contas públicas. A demora nas privatizações e concessões é outro fator que desestimula o ingresso desses capitais produtivos no país

Os progressos são palpáveis no setor de petróleo, embora esteja ainda pendente o leilão dos excedentes de cessão onerosa; em energia elétrica, houve avanços consideráveis nas concessões de linhas de transmissão. Mas o governo promete o primeiro leilão de rodovias apenas para dezembro; o modelo para as concessões de ferrovias não está fechado, embora mantenha-se para este ano o compromisso de licitar a Norte-Sul e de renovar antecipadamente a concessão de três outras ferrovias; o governo desistiu de privatizar a Eletrobrás e a Casa da Moeda, e o leilão de loterias acabou em fracasso.

O fluxo de investimentos diretos das últimas décadas foi impulsionado, em grande medida, pelas privatizações iniciadas, de forma tímida, ainda no governo Sarney. No caso das telecomunicações, por exemplo, houve ingressos de capitais estrangeiros não apenas com a venda de controle, mas nos anos seguintes, quando ocorreram investimentos de vulto para modernizar o setor. Os próximos surtos de investimento direto dependerão fundamentalmente de estabilidade macroeconômica e da aceleração do programa de concessões e privatizações.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: José Goldemberg

Título: Carros elétricos ou etanol?

O setor mundial de transportes é quase exclusivamente dependente do uso de combustíveis fósseis derivados do petróleo (gasolina e óleo diesel) com pequenas contribuições de gás natural e eletricidade. Ele é responsável por 22% do consumo total de energia e responde também por quase 30% das emissões mundiais de CO₂, principal fonte dos gases responsáveis pelo aquecimento global.

Não é de admirar, portanto, que se procure substituir os combustíveis fósseis poluentes por fontes de energia renovável não poluentes e que muitos esforços venham sendo feitos neste sentido.

O mais importante deles é o uso de biocombustíveis (etanol como substituto da gasolina e biodiesel como substituto do óleo diesel), que são combustíveis renováveis.

Produção de etanol no país poderia chegar a 10 milhões de barris/dia, tanto quanto a do petróleo saudita

Etanol é produzido em grande escala no Brasil e nos Estados Unidos, os maiores produtores mundiais. Em 2017 pouco mais de 100 bilhões de litros de etanol foram usados no mundo para substituir gasolina, principalmente nestes dois países. Isto corresponde a 1 milhão de barris de petróleo por dia, dos quais 25% no Brasil.

O etanol é renovável porque é produzido de derivados vegetais da cana de açúcar e de milho que crescem todos os anos, são colhidos, processados, usados nos automóveis e têm nova safra no ano seguinte. Um pouco de energia de origem fóssil é usado neste processo, mas em proporção muito pequena, particularmente no Brasil.

No mundo todo, o uso de etanol representa cerca de 4% do consumo total de gasolina. Esta percentagem é pequena, mas poderia crescer!

No Brasil usam-se 5 milhões de hectares para produzir etanol, menos de 10 por cento da área usada na agricultura; nos EUA, são cerca de 10 milhões de hectares.

Cada hectare no Brasil produz cerca de 6 mil litros de etanol, o suficiente para abastecer cerca de 10 automóveis durante um ano. Como é um combustível renovável, ele contribui muito pouco para as emissões de CO₂ e, sendo puro e destilado, não tem os poluentes que acompanham a gasolina que vem do petróleo (particulados e óxidos de enxofre nitroso) responsáveis pela neblina e poluição local nas grandes cidades.

Medições realizadas pela Cetesb demonstram cientificamente que na região metropolitana de São Paulo a poluição local diminuiu proporcionalmente à quantidade de etanol misturado na gasolina, o que explica por que a qualidade do ar melhorou na cidade nos últimos anos.

Adicionar etanol na gasolina é, portanto, o que se deveria fazer para reduzir a poluição das grandes cidades da China, da Índia e da Europa (principalmente Paris).

A solução que está sendo adotada não é essa, mas sim o uso de automóveis elétricos, estimulado por diversos "lobbies" e uma extensa cobertura jornalística, que em geral é equivocada.

Automóveis elétricos são movidos com a eletricidade armazenada em baterias. Sucede que as baterias têm que ser carregadas e a eletricidade que se usa na Europa, Estados Unidos e China é produzida com combustíveis fósseis. Seu uso reduziria a emissão de poluentes se a eletricidade necessária para as carregar se originasse de fontes renováveis de energia como energia eólica e solar.

O entusiasmo com que alguns grupos de ambientalistas apoiam carros elétricos se origina na visão de que a adoção de automóveis elétricos vai forçar a maior utilização de energias renováveis. Basta fazer umas contas para ver que isto vai ser difícil de fazer e vai acabar estimulando a expansão do uso de reatores nucleares. A quantidade de eletricidade gerada por estas fontes ainda é pequena. Ela está crescendo rapidamente, mas a partir de uma base muito baixa.

Só países com eletricidade abundante e barata gerada com energia hidrelétrica, como a Noruega, poderiam abraçar a opção dos carros elétricos, que é o que está ocorrendo.

É possível que se descubra no futuro como fazer baterias melhores que as atuais, que só armazenam 20 ou 30 vezes menos energia do que gasolina ou etanol. Para substituir o tanque de gasolina de um carro de passeio de 60 litros é necessário usar centenas de quilos de baterias. Enquanto isto o uso de etanol é uma solução já comprovada e que poderia ser expandida rapidamente.

Uma solução intermediária entre carros elétricos e outros usando etanol seria o uso de híbridos em que um pequeno motor de combustão interna (como o dos nossos automóveis) usando etanol carrega as baterias que impulsionam o veículo.

A produção de etanol (principalmente no Brasil e nos Estados Unidos) cresceu rapidamente até 2010 e depois se estabilizou devido a pressões da indústria do petróleo com o qual compete diretamente. A elas soma-se a visão de alguns grupos de ambientalistas que erroneamente acreditam que a produção de etanol provoca uma competição entre produção de combustíveis e alimentos ou que ela poderia gerar novos problemas ambientais e sociais. Estas visões são equivocadas como mostra um trabalho realizado por cerca de 200 cientistas do Brasil e do exterior com o apoio da Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) e da Unesco.

Parece claro que a expansão da produção de etanol, tanto no Brasil como em outros países produtores de cana de açúcar, deveria ser estimulada, e há dois caminhos para isso:

- Melhorar a eficiência da produção de etanol através do uso de técnicas agrícolas avançadas e aprimoramento genético.
- Instrumentos fiscais e regulatórios que lhes permitam competir em igualdade de condições com derivados de petróleo.

Existem sérios estudos no país mostrando que a produção de etanol poderia aumentar até 10 vezes, o que daria a este combustível (com a produção de 10 milhões de barris por dia) o papel que a Arábia Saudita tem hoje na área de petróleo.

José Goldemberg professor, físico, membro da Academia Brasileira de Ciências, foi reitor da Universidade de São Paulo

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: André Ramalho | Do Rio

Título: Fornecedores para óleo e gás veem retomada em 2019

Em 2011, a empresa de movimentação de cargas Locar, decidiu investir R\$ 140 milhões na construção da primeira balsa nacional de lançamento de dutos, de olho no boom das encomendas da Petrobras. O equipamento ficou pronto em dois anos, mas não houve o que comemorar: em 2014 a estatal entrou em crise, impactada pela queda dos preços do barril e pelos desdobramentos da Lava-Jato, e a balsa já não tinha mercado. Só este mês, após cinco anos de hibernação, o equipamento será usado pela primeira vez.

A história da balsa da Locar é a história de muitas outras fornecedoras de bens e serviços da indústria de óleo e gás, que ficaram os últimos anos ociosas, mas vivem a expectativa de retomada da demanda. Os cinco leilões de áreas exploratórias realizados pelo governo desde o ano passado começarão em breve a fazer a roda girar. Aos poucos, o mercado de trabalho já dá sinais de recuperação na indústria petrolífera - que espera por sinais de recuperação ainda mais nítidos a partir de 2019.

A Agência Nacional de Petróleo (ANP) estima em R\$ 3,5 bilhões os investimentos mínimos na exploração das 68 áreas arrematadas nos leilões de 2017 e 2018. O primeiro elo da cadeia a sentir os efeitos da recuperação é o de serviços - como o de sísmicas e perfuração de poços. A demanda por equipamentos, por sua vez, geralmente acontece mais para frente.

Os números já mostram sinais de aquecimento no setor de sísmica. De acordo com levantamento do site especializado E&P Brasil, o Ibama já recebeu nos sete primeiros meses deste ano 14 pedidos de licenciamento para campanhas de aquisição sísmica, número superior aos 12 pedidos registrados ao longo de todo o ano passado. A previsão das empresas é começar os levantamentos nos próximos meses, embora a maioria dos serviços esteja programada para 2019. Estão previstas campanhas em áreas onde estão localizados vários blocos arrematados nos últimos leilões, nas bacias de Santos, Campos, Espírito Santo e Potiguar.

O setor de sísmicas foi um dos mais afetados pela queda das atividades exploratórios no Brasil nos últimos anos. As empresas nacionais foram praticamente extintas e o mercado é dominado basicamente pelas estrangeiras.

"Existe um reaquecimento no setor hoje, mas basicamente em mar. A exploração em terra está praticamente parada há dois anos, porque os desinvestimentos dos ativos terrestres da Petrobras ainda não avançou. Além disso, a ANP prorrogou os prazos dos investimentos obrigatórios dos leilões de 2013. As consultas por serviços estão voltando nessa área [onshore], ainda de forma tímida, mas guardamos um certo otimismo para 2019, com a conclusão dos desinvestimentos da Petrobras. São novos players chegando", avalia Ricardo Savini, presidente da Georadar, empresa nacional que está praticamente há dois anos sem serviços e se dedica neste momento à reestruturação de sua dívida.

A recuperação passa também pela desconcentração da indústria. Os leilões de 2017 e 2018 atraíram, ao todo, 20 operadoras diferentes, dentre elas gigantes como a ExxonMobil, Shell, BP, Equinor (ex- Statoil) e Chevron.

Segundo a Firjan, o número de empregados no setor de óleo e gás, no Rio, já acumula três anos seguidos de queda

"Há uma certa retomada, ainda que gradual. A Petrobras está voltando ao mercado, mas não só ela. Tem novos investidores de terminais de gás natural liquefeito no país e temos propostas também no Chile, Argentina e Peru. Com o desaquecimento, buscamos outros mercados", comenta Henrique Bravo, vice-presidente da Locar, cuja balsa foi contratada pela Sapura Energy, responsável pela engenharia e construção do gasoduto do Complexo Termoelétrico Porto de Sergipe I, da Celse.

Em Macaé (RJ), conhecida como capital do petróleo, cresce a procura de terrenos por parte de fornecedores, de olho nas perspectivas de encomendas dos leilões e de retomada dos investimentos na Bacia de Campos. A Petrobras já fechou com a Equinor e negocia com a chinesa CNPC parcerias para projetos de

revitalização de importantes campos maduros na região. No Parque Industrial Bellavista, espécie de condomínio industrial de Macaé, a expectativa é superar o número de contratos de 2017.

"Considerando as negociações mais 'quentes', aquelas que estão realmente evoluindo recentemente, estamos negociando com 12 empresas, sendo oito brasileiras e quatro estrangeiras, entre médias e grandes companhias. Achamos que vamos superar os quatro contratos assinados em 2017", disse o diretor do Bellavista, Leonardo Dias.

A gerente sênior de recrutamento da Robert Half, Flávia Alencastro, destaca que as empresas, mais otimistas, já começaram a movimentar o mercado de trabalho. Segundo ela, crescem os relatos de novos projetos e de profissionais que estão recebendo promoções, propostas e contrapropostas. Flávia explica que a recuperação da demanda será sentida de forma mais expressiva na engenharia.

"Ainda existe uma certa cautela, não estamos falando de um retorno aos patamares áureos do mercado, mas há indicativos de um reaquecimento por vir... Quando passamos por um momento de desaquecimento, a área técnica, de engenharia, sofre mais com a falta de projetos. Quando o setor reaquece, isso acontece mais forte justamente nessa área", explica.

Segundo dados da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), o número de empregados no setor de óleo e gás, no Rio, já acumula três anos seguidos de queda. Depois de atingir um pico de 96 mil profissionais em 2014, caiu para cerca de 82 mil em 2017. De acordo com o coordenador estratégico de óleo e gás da Firjan, Thiago Valejo, porém, a tendência é que nos próximos anos os níveis superem os 100 mil.

"Não são só os leilões. O ambiente de negócios tem melhorado como um todo, com a flexibilização da política de conteúdo local e extensão do Repetro [regime aduaneiro especial para o setor petrolífero]. Isso tudo deve gerar novos projetos no país", avalia.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Zínia Baeta | De São Paulo

Título: Cade autoriza abertura de inquérito contra a Rumo

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) autorizou a abertura de um inquérito administrativo para apurar possível abuso de posição dominante no mercado pela Rumo Logística Operadora Multimodal. A decisão de instaurar

o procedimento foi embasada em representação protocolada contra o grupo, em 2016, pela Agrovía por infração à ordem econômica e parecer da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme despacho do Cade.

O advogado que representa a Agrovía no Conselho, Vicente Bagnoli, afirma que a empresa era cliente de transporte ferroviário e de elevação portuária tanto da América Latina Logística quanto da Rumo, respectivamente, para a condução de açúcar de Santa Adélia, interior de São Paulo ao Porto dos Santos. Ao mesmo tempo, segundo o advogado, a Agrovía e a Rumo eram concorrentes no mercado de prestação de serviços logísticos.

Bagnoli afirma que desde a fusão das companhias, aprovada em 2015 pelo Cade, a Agrovía deixou de exercer suas atividades com habitualidade e no ano passado se tornou inoperante.

Segundo o advogado, num primeiro momento, parte da ferrovia utilizada pela empresa teria sido interditada pela ALL sob argumentos relativos à segurança do local. Paralelamente, a Agrovía não teria mais conseguido executar o contrato com a Rumo para a elevação de carga em porto por empecilhos apresentados pela prestadora. Situações que teriam afetado diretamente as atividades de sua cliente.

Na representação ao Cade, a Agrovía pediu, além do cumprimento dos contratos entre as companhias, revisão do ato de concentração entre ALL e Rumo e a aplicação de multa por infrações à ordem econômica.

Com a abertura do inquérito, as alegações da Agrovía por abuso de posição dominante no mercado serão investigadas pelo Cade que poderá dar prosseguimento ou arquivar o inquérito. Se concluir pela procedência dos argumentos, abre-se um processo no órgão. No caso de uma condenação, o pagamento de multa poderá chegar a 20% do faturamento da companhia, além de proibições como a de ter contratos com o poder público ou obter empréstimos em instituições públicas pelo prazo de cinco anos ou mesmo a penalidade de venda de ativos. Em todas as possíveis etapas, a Rumo poderá apresentar uma proposta de acordo ao Cade.

Em nota, a Rumo informou que "refuta os pontos levantados pela Agrovía, sendo que a Rumo já foi vitoriosa no Cade em 18/01/2017 em procedimento similar, o qual foi arquivado, e que confia que este procedimento, que está apenas no início, e é somente um inquérito, também será arquivado. A Rumo cumpre todas as regras regulatórias e concorrenciais e está confortável quanto à demonstração e a comprovação de seus argumentos junto ao Cade. Finalmente, os fatos também dizem respeito a procedimento arbitral envolvendo Agrovía e Rumo, que corre sob sigilo e com o dever de

confidencialidade das partes, razão pela qual o mérito do litígio, em cuja vitória a Rumo confia, não pode ser comentado publicamente". **(Colaborou Ivo Ribeiro)**

MME / ASCOM .