

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social - ASCOM

Destaque: Matérias que citam o ministro Fernando Coelho Filho ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Petrobras só retoma fornecimento de gás se termelétrica for vendida	
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	4
Título: Tributo verde cresce no continente, mas sai do radar brasileiro	
Título: ICMS ecológico regulamentado em 17 Estados.....	
Título: Brasil precisa adotar taxaço de carbono, diz especialista.....	
Título: “É possível ter uma economia limpa sem novos impostos”	
Título: Corrida por avião elétrico pode virar realidade.....	
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo.....	12
Título: Os ensinamentos dos leilões.....	
Título: Habib's entra no setor de postos de combustível	
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	15
Título: Carnes e frutas pressionam carestia	

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Manoel Ventura e Eduardo Bresciani****Título: Petrobras só retoma fornecimento de gás se termelétrica for vendida**

Governo pediu à estatal para entregar combustível à usina do Grupo J&F.

Apesar do pedido do governo para que a Petrobras volte a fornecer gás para a termelétrica do grupo J&F em Cuiabá (MT), a estatal resiste a retomar o fornecimento e, nos bastidores, afirma que só fará isso quando a usina for vendida pelos irmãos Batista. O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), do governo federal, decidiu nesta semana pedir à Petrobras para que volte a fornecer combustível para a termelétrica da J&F e mais três usinas que estão paradas. A falta de chuvas fez o governo acionar termelétricas mais caras para garantir o fornecimento de eletricidade.

Mas a estatal rompeu o contrato após Joesley e outros executivos da JBS terem celebrado acordo de delação premiada. A justificativa para o fim do fornecimento do combustível foi a existência de uma cláusula "anticorrupção" no contrato. Por isso, a estatal avalia não ser possível celebrar um novo acordo com a termelétrica enquanto ela estiver nas mãos do grupo da JBS. A usina de Cuiabá pertence à Âmbar Energia, do Grupo J&F. A cláusula usada para romper o contrato passou a ser inserida em todos os acordos da petroleira após o escândalo revelado pela Operação Lava-Jato.

No item 23.3 do documento assinado com a Âmbar, denominado "conduta das partes" os dois lados garantem que nunca "realizaram, ofereceram, prometeram ou autorizaram, nem farão no futuro, "qualquer pagamento, presente, promessa, entretenimento ou qualquer outra vantagem, seja diretamente ou indiretamente" a qualquer autoridade ou funcionário público.

O contrato deixa expresso, ainda, que o conceito de parte engloba o grupo empresarial, incluindo as empresas "controladoras, controladas e sociedades sob controle comum"; bem como "os administradores, diretores, prepostos, empregados, representantes e agentes"! Na visão da Petrobras, não há como celebrar um novo acordo com a termelétrica porque o normativo da estatal obriga a inclusão desta cláusula e ela não é cumprida pelo grupo da JBS.

ESCASSEZ DE CHUVAS

A Âmbar é uma das empresas que, na avaliação de especialistas, poderia ser vendida pelo Grupo J&F em sua reestruturação após os impactos da delação nos negócios.

Mas a resistência da Petrobras contrasta com a preocupação do governo em ampliar o fornecimento de energia em meio à escassez de chuvas. A ata do CMSE aponta para a necessidade de atuação do Ministério de Minas e Energia na tentativa de viabilizar uma alternativa de fornecimento de gás natural para a termelétrica, "tendo em vista a eficiência e competitividade da usina e a importância de se reforçar a disponibilidade de geração" para o sistema elétrico nacional. A pasta "deverá envidar esforços para solucionar o problema de fornecimento gás natural" para a termelétrica, segundo o documento.

A Petrobras divulgou um comunicado no qual afirma que receberá "com todo o interesse" a solicitação do CSME, tendo em vista o risco no mercado energético, mas ressalva que a análise levará em conta as condições comerciais e os impedimentos jurídicos.

Além da usina da J&F, o CMSE quer que a Petrobras volte a fornecer combustível para as termelétricas Araucária (da Copel), Termo Fortaleza (do Grupo Endes) e Termonorte II (de um produtor independente).

O contrato entre a empresa de Joesley e Wesley Batista e a Petrobras é um dos pontos da denúncia por corrupção apresentada pela Procuradoria-Geral da República contra o presidente Michel Temer, barrada pela Câmara — a segunda acusação está em tramitação. Foi por causa desse negócio que Joesley Batista disse que entregou uma mala com R\$ 500 mil ao ex-deputado Rodrigo Rocha Loures, em uma ação que foi gravada pela Polícia Federal.

ÂMBAR AVALIA IR AO CADE

A UTE Cuiabá foi comprada pelo grupo J&F em 2015. A termelétrica ficou anos parada por falta de fornecimento de combustível. A Âmbar decidiu, então, apelar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para forçar a Petrobras a vender gás a preços mais baixos para a usina, chamada Termelétrica Mário Covas. Sem decisão nesse processo, Joesley disse que pagou a propina a Rocha Loures para intervir em favor da empresa no Cade que, por sua vez, nega qualquer intervenção dentro do órgão.

A Âmbar não está na lista de empresas colocadas à venda pela J&F, apesar de especialistas citarem o negócio como um desdobramento possível em meio à reestruturação do grupo. A avaliação dentro da Âmbar é que, hoje, a termelétrica não tem alto valor no mercado, justamente por não haver um contrato de longo prazo com a Petrobras para o fornecimento do gás.

A empresa entrou na Justiça na tentativa de que o contrato volte a valer e o fornecimento de combustível seja restabelecido. A Âmbar diz que está perdendo dinheiro com a usina parada e que a estatal não apontou como foi o ato de corrupção que justificou o encerramento do contrato. A companhia também avalia pedir ao Cade para voltar a avaliar o caso. Procurada, a Âmbar não comentou.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Especial / 2.o Fórum economia limpa

Autor: Andrea Vialli

Título: Tributo verde cresce no continente, mas sai do radar brasileiro

O que há em comum entre México, Chile e Colômbia, além da colonização hispânica? Esses países latino-americanos foram pioneiros em alterar sua política fiscal para precificar emissões de carbono como forma de estimular a economia mais limpa.

O México foi o primeiro país a criar um imposto sobre a venda de combustíveis fósseis, em 2014, com base na intensidade de carbono: quanto maior a emissão de poluentes, maiores as taxas, sendo mais alta para o óleo diesel e para a gasolina.

O Chile seguiu a ideia, e foi o primeiro na América do Sul a promulgar uma lei para taxar as emissões, também em 2014. O imposto faz parte de uma ampla reforma fiscal e teve como alvo o setor de energia, especialmente as termelétricas a carvão, com o objetivo de estimular a produção por fontes renováveis. As empresas terão de pagar US\$ 5 por tonelada de CO₂ liberada na atmosfera.

No ano passado, a Colômbia se juntou ao grupo: em sua última reforma tributária, introduziu um imposto de US\$ 5 por tonelada sobre os combustíveis fósseis.

Com isso, o país espera reduzir 4,3 bilhões de toneladas de carbono até 2030, o que ajudará a cumprir os objetivos firmados no Acordo de Paris sobre mudanças climáticas. A Colômbia vai usar os recursos em projetos contra o desmatamento.

Nos dias 28 e 29 de setembro, um encontro do Banco Mundial em Bogotá reuniu ministros da Fazenda e técnicos da área tributária para discutir como a transição para a economia de baixo carbono pode ser incentivada por meio de instrumentos fiscais. O Brasil foi convidado, mas não chegou a enviar representantes do governo.

"Enquanto outros países latino-americanos correram para regulamentar políticas fiscais para o clima, o Brasil está desconectado da agenda internacional em relação ao tema", afirma Juliana Lopes, diretora de uma ONG internacional que estimula empresas e governos a divulgarem suas informações sobre carbono e água, a CDP (Carbon Disclosure Project).

Segundo Lopes, que participou do encontro em Bogotá, o México, o Chile e a Colômbia estão vislumbrando oportunidades ao atrelar suas políticas econômicas e fiscais à questão ambiental.

Os três países estão prestes a se tornarem membros da OCDE (Operação para Cooperação e Desenvolvimento Econômico) e também compõem, com o Peru, a Aliança do Pacífico, um acordo comercial que tem entre seus interesses o de criar um mercado comum de carbono.

Nesses países, os governos têm mostrado uma visão progressista sobre incentivos voltados à questão climática. "O Brasil também poderia se beneficiar dessa estratégia, pois temos matriz energética de base renovável e florestas, mas aqui a questão ambiental não está incorporada a uma agenda de desenvolvimento", diz a diretora da CDP.

Não é por falta de subsídios: nos últimos anos, várias instituições e economistas produziram estudos sobre como a tributação pode auxiliar o país na transição para a economia de baixo carbono. Alguns deles foram realizados por encomenda do próprio Ministério da Fazenda.

Um desses estudos é o "Política Fiscal Verde no Brasil", desenvolvido pelo GVCes (Centro de Estudos em Sustentabilidade da FGV) em 2013, com atualização em 2015. Partindo dos marcos regulatórios para a área no Brasil, como a Política Nacional de Resíduos Sólidos e a Lei de Nacional de Mudanças Climáticas, o estudo conclui que as leis em vigor já têm instrumentos suficientes para estimular a economia verde. Não seria necessário criar novas leis ou taxas, só oferecer tratamento tributário diferenciado para produtos que cumprem metas ambientais.

"Sem uma reforma tributária mais abrangente, ninguém teria coragem de propor imposto sobre o carbono no Brasil, pois o país já é onerado com alta carga tributária", diz Guarany Osório, coordenador de política e economia ambiental do GVCes.

Outra proposta, encomendada pelo Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia ao economista Bernard Appy, que trabalhou no Ministério da Fazenda no governo Lula, previa reformulação da Cide (Contribuição de

Intervenção no Domínio Econômico) com aumento da taxa sobre combustíveis fósseis e pecuária de baixa produtividade.

SEM PREVISÃO

A proposta não foi adiante. As crises econômica e política fizeram o tema sair do radar do governo.

A coordenação de meio ambiente e mudanças climáticas do Ministério da Fazenda é um grupo técnico cuja função é reunir esses estudos e avaliar a possibilidade de adotar um mecanismo semelhante aos dos vizinhos.

O Ministério da Fazenda informou em nota que neste momento não há uma definição quanto à adoção de um tributo ou de um sistema de comércio de licenças de emissão. Mas que, tendo em vista o cumprimento do compromisso do Brasil no Acordo de Paris, estão sendo avaliados mecanismos de precificação das emissões de gases de efeito estufa. O objetivo, segundo a Fazenda, é "gerar sinais de preço de longo prazo para estimular investimentos eficientes não só do ponto de vista econômico, mas também ambiental". A equipe da pasta diz conhecer os estudos citados e informa que tem feito outras análises sobre o tema, como a revisão da experiência internacional em tributação de carbono.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Especial / 2.o Fórum economia limpa

Autor: Andrea Vialli

Título: ICMS ecológico regulamentado em 17 Estados

Um caso bem-sucedido no Brasil de aplicação de tributos já existentes para o incentivo a causas ambientais é o ICMS verde ou ecológico, regulamentado em 17 Estados.

Essa medida tributária permite que cidades brasileiras com áreas de preservação ou mananciais recebam um repasse diferenciado do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), que é um imposto estadual.

Segundo a lei atual, 75% do ICMS arrecadado fica nas mãos dos Estados, enquanto 25% vai para os municípios. Desses 25%, três quartos (18,75%) são repassados conforme o valor adicionado, proporcional a quanto cada município contribuiu na arrecadação, e um quarto (6,25%) é definido por lei estadual – e é aqui que entra o ICMS ecológico.

O Paraná foi o primeiro Estado a adotar o princípio, seguido por São Paulo e Minas Gerais. A ideia inicial era compensar financeiramente as cidades localizadas em áreas de preservação, que enfrentavam baixa arrecadação por não terem indústrias.

Embora não existam garantias de que o município utilize o recurso para fins ambientais, o ICMS verde tem se mostrado eficiente como instrumento de conservação.

"Na Mata Atlântica, 40% dos municípios que estão no bioma têm 17% ou mais de seu território coberto por unidades de conservação, muitas delas criadas para receber recursos do ICMS verde", diz Monica Fonseca, consultora da ONG SOS Mata Atlântica.

Com população de pouco mais de 4.000 habitantes, a pequena Marliéria (MG) tem economia pouco pujante: prestação de serviços e agricultura são os pilares do PIB da cidade. Mas seu ICMS per capita é maior do que municípios de maior porte por causa do ICMS verde. Localizada no Vale do Rio Doce, Marliéria tem 76% do território coberto por duas unidades de conservação municipais.

Na Amazônia, o ICMS verde foi regulamentado em três dos seis Estados: Pará, Acre e Mato Grosso. Tem sido eficaz para promover políticas ambientais em cidades com alto índice de desmatamento. "No Pará, os municípios com maior índice de regularização ambiental são justamente os que recebem repasse de ICMS verde", diz Eugênio Pantoja, diretor de políticas de desenvolvimento territorial do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia. É o caso de Paragominas, que no passado foi um dos municípios amazônicos campeões em desmatamento.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Especial / 2.o Fórum economia limpa

Autor: Andrea Viali

Título: Brasil precisa adotar taxaço de carbono, diz especialista

A precificação do carbono –por meio de tributação sobre atividades poluentes ou por comércio de créditos– é uma realidade sem volta: hoje existem 47 iniciativas de precificação no mundo, que englobam 67 jurisdições (entre países, Estados e cidades).

Só em impostos sobre as emissões já foram arrecadados US\$ 20 bilhões em 2016, o que faz do mecanismo uma importante fonte de receita para os governos. Cumprir o acordo do clima de Paris –ou seja, evitar que a

temperatura global suba além de 2°C- pode elevar essa arrecadação para US\$ 100 bilhões anuais.

Um dos incentivadores globais da precificação, o Banco Mundial realizou eventos ao longo da semana em Brasília para chamar a atenção do governo brasileiro para o tema, já que outros países latino-americanos regulamentaram a questão. O brasileiro Alexandre Kossoy, especialista em mudanças climáticas do Banco Mundial, diz em entrevista à Folha ser este o momento de tomar uma atitude.

Folha - Ainda é impopular falar em tributo sobre o carbono? O que mudou?
Alexandre Kossoy - Os mecanismos de precificação de carbono sempre foram vistos como ambientais e de fato são eficientes para reduzir emissões. Mas estamos tentando mostrar que eles são também instrumentos fiscais, eficientes em gerar receita aos governos, possibilitando a eles reduzir ou mesmo eliminar políticas contraproducentes, como os subsídios aos combustíveis fósseis. Além disso, incentivam a inovação tecnológica e direcionam investimentos ao tipo de economia que estamos buscando, que é a economia de baixo carbono.

Vários países da região regulamentaram esses tributos. Como o Brasil se posiciona?

Existe muito conhecimento técnico dentro do governo brasileiro. Mas, enquanto a iniciativa privada é rápida, os governos precisam de tempo para analisar quais as melhores políticas públicas. Outros países saíram na frente. A questão é fazer com que esse conhecimento seja convertido em ações, em algum mecanismo que permita que o Brasil esteja no mesmo ritmo de outros países que já têm suas políticas, como México, Chile, Colômbia, todos com impostos sobre energia fóssil.

E qual é o cenário global da precificação?

Existem 47 mecanismos de precificação de carbono –24 de comércio de emissões e 23 impostos. Eles cobrem 15% das emissões de carbono globais. De 2016 para cá, oito novos mecanismos de precificação entraram em operação no mundo –seis nas Américas. Existe um diálogo avançado para que os países da Aliança do Pacífico (Chile, México, Peru e Colômbia), além dos impostos que já existem, iniciem um mercado comum de carbono na região.

Como criar um imposto sobre o carbono sem onerar mais os cidadãos e as empresas?

No Chile, no México e na Colômbia, não foram impostos adicionados, fizeram parte de uma reforma fiscal. Ao mesmo tempo que se introduz um imposto, se elimina outros que promovem uma economia intensa em carbono. Não tem que ser um encargo adicional, e sim um incentivo para a inovação tecnológica.

A precificação do carbono é um caminho sem volta?

Trata-se de uma fonte de receita importante para governos que tem um orçamento deficitário e vai direcionar a economia global. O momento para tomar alguma atitude é agora. Em cinco anos será tarde para falar disso.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Especial / 2.o Fórum economia limpa

Autor: Bruno Mirra

Título: “É possível ter uma economia limpa sem novos impostos”

A criação de um imposto especificamente ambiental no Brasil não é viável. A afirmação foi feita pelo ex-secretário da Receita Federal Everardo Maciel, nesta terça-feira (4), em sua palestra de abertura do 2º Fórum de Economia Limpa.

Segundo Maciel, o artigo 154, inciso 1 da Constituição, estabelece que a União é responsável por facultar a criação de imposto desde que não ele seja de espécie já prevista nem tenha base de cálculo e fato gerador comum a outro tributo existente.

Contudo, afirmou, seria possível manejar a tributação já existente para estabelecer incentivos (e desincentivos) e criar taxas e penalidades, a fim de tornar sustentável a produção de bens e serviços.

O ex-secretário chamou o instrumento de extrafiscalidade. "Quando eu falo que quem é mais pobre paga menos imposto e quem é rico paga mais, por exemplo, estou dando uma conotação extrafiscal ao tributo."

Everardo deu como exemplo a decisão de estender para os carros flex a alíquota diferenciada de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), até então limitada aos carros a álcool.

"Todos os fabricantes de automóveis me procuraram dizendo que não havia tecnologia para isso. Com a mudança da legislação, em seis meses todos os carros eram flex."

O ex-secretário também citou a isenção de tributos para a energia alternativa como exemplo do uso extrafiscal do IPI e a criação da Cide para combustíveis (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), que prevê tratamento diferenciado para os carros movidos a álcool.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor: Reuters****Título: Corrida por avião elétrico pode virar realidade**

A corrida para desenvolver o primeiro avião de passageiros elétrico e autoguiado se acelerou depois que a Boeing anunciou, nesta quinta (5), planos para adquirir a Aurora Flight Sciences, sua parceira em pesquisas aeronáuticas avançadas, por uma quantia não revelada.

A aquisição da pequena empresa sediada na Virgínia surge em momento no qual a Boeing está reforçando seu interesse por futuras tecnologias de aviação.

A Aurora Flight Sciences já desenvolveu mais de 30 aeronaves não tripuladas (drones) desde que foi criada, em 1989, e no ano passado conquistou um contrato de US\$ 89 milhões da Agência de Pesquisa de Projetos Avançados de defesa (Darpa) norte-americana para desenvolver um avião não tripulado que testará sistemas de propulsão elétrica.

O grupo aeroespacial e de defesa norte-americano estabeleceu há alguns meses a Horizon X, uma subsidiária de capital de risco, com o objetivo de investir em inovações disruptivas.

Um de seus primeiros investimentos foi na Zunum Aero, uma start-up sediada em Washington cujo objetivo é desenvolver o primeiro avião de passageiros com propulsão híbrida elétrica. A Zunum revelou na quinta alguns detalhes sobre o custo de operação do avião para entre 10 e 12 passageiros que planeja, e que deve começar a voar comercialmente em 2022.

Greg Hyslop, vice-presidente de tecnologia da Boeing, disse que o conhecimento especializado da Aurora em veículos não tripulados seria vital para o futuro do setor aeroespacial. "Com a tecnologia amadurecendo muito rápido, a questão será menos o avião que o software do avião", ele disse em entrevista no Facebook Live.

Mas vai demorar algum tempo para que aviões completamente autopilotados sejam usados em voos comerciais. Os avanços de curto prazo envolveriam tornar os aviões mais inteligentes, mais seguros e mais eficientes, disse ele.

Enquanto isso, a Zunum, que conta com a companhia de aviação econômica JetBlue entre seus investidores, além da Boeing, revelou suas primeiras estimativas de custo operacional para seu projeto de avião híbrido. A

companhia tem por meta um custo de US\$ 0,05 por assento disponível/quilômetro —um indicador de eficiência empregado pelo setor.

De acordo com um relatório da consultoria Oliver Wyman publicado em 2015, isso representaria uma redução de entre 10% e 30% com relação aos custos de operação dos aviões de maior porte operados por empresas de aviação convencionais e econômicas.

CETICISMO

Ashish Kumar, cofundador e presidente-executivo da Zunum, disse que seus engenheiros haviam aprendido com a indústria automobilística a combinar propulsão elétrica e geradores capazes de estender o alcance do aparelho, o que permitirá que o avião voe por até 1,1 mil quilômetros.

Mas alguns especialistas encaram com ceticismo a hipótese de que a operação de aviões híbridos será mais barata, pelo menos inicialmente. "Não vejo uma redução de custos inicial, porque eles ainda terão turbinas acionadas por combustível fóssil", disse Nikhil Sachdeva, da consultoria Roland Berger, que publicou um relatório sobre aviões de propulsão elétrica também nesta quinta.

Além disso, o peso e a duração das baterias limitarão o alcance dos aviões de propulsão elétrica. Mas Kumar disse que a duração da carga das baterias estava avançando tão rápido que a Zunum, fundada em 2013, esperava levar ao mercado até 2030 seu primeiro avião comercial elétrico para 50 a 100 passageiros, com alcance de 1,6 mil quilômetros.

A empresa quer converter as pessoas que viajam de carro e trem em viajantes aéreos, por meio do uso de aeroportos locais com requisitos de segurança mais modestos, a fim de reduzir o tempo de viagem em percursos de curta e média distância. A Zunum estima que o potencial total do mercado para aviões de substituição e para a conversão de viajantes terrestres ao transporte aéreo pode ser de perto de US\$ 3 trilhões.

Em abril, ela lançou planos para um avião de 10 a 12 lugares, e passível de ampliação, que funcionaria inicialmente como híbrido mas poderia ser convertido para funcionamento totalmente elétrico quando a tecnologia das baterias assim permitir. A companhia planeja começar a testar um modelo de demonstração em 2019.

A Zunum enfrentará severa concorrência, no entanto. O setor aeroespacial começou a encarar com seriedade o potencial da propulsão elétrica, que pode ajudar a cortar as emissões de poluentes e a reduzir o ruído. A Airbus, rival europeia da Boeing, está trabalhando um avião elétrico para voos regionais,

tomando por base o programa E-Fan, que a companhia vem desenvolvendo há muito tempo.

O valor do investimento da Boeing e JetBlue na Zunum não foi revelado.

Tradução de PAULO MIGLIACCI

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia / Opinião

Autor: Adriano Pires

Título: Os ensinamentos dos leilões

Na semana passada, mais precisamente no dia 27 de setembro, foram realizados dois leilões no setor de energia que trouxeram importantes ensinamentos.

O ponto em comum é que tanto o leilão de energia elétrica, com a venda das usinas da Companhia Energética de Minas Gerais SA (Cemig) cujos prazos de concessão tinham expirado, quanto o do petróleo de áreas localizadas em terra e no pós-sal foram um sucesso.

No leilão de energia elétrica, as quatro usinas foram vendidas com ágio de quase 10%, sendo duas para a empresa franco-belga Engie, uma para a italiana Enel e outra para a empresa chinesa Spic. O total esperado era de R\$ 11 bilhões, e no fim o governo conseguiu a soma de R\$ 12,1 bilhões. Isso mostra, em primeiro lugar, o acerto do governo em não ceder às pressões e chantagens de políticos mineiros para manter as usinas com a Cemig. Quando a legislação e a regulação são respeitadas, os investidores aparecem e pagam valores acima do esperado pelo mercado. O leilão também derrubou o mito de que as usinas só teriam compradores chineses.

Outro ensinamento é de que a ideia de privatizar a Eletrobrás está correta. Este leilão mostrou que os investidores têm total interesse no Brasil. Mas temos um trabalho a fazer, em especial quanto a como serão retiradas as usinas da Eletrobrás do regime de cotas e como será o modelo da privatização. É preciso acabar com a enorme judicialização que existe atualmente no setor - em particular, o governo precisa resolver a questão do GSF (fator que mede o déficit de geração hídrica), que, se não for solucionada de forma estrutural, pode prejudicar o plano de privatização da Eletrobrás.

Petróleo. No petróleo, o leilão surpreendeu pelo volume do bônus acima das expectativas, pela presença de empresas de vários tamanhos e pela volta com apetite ao mercado brasileiro da ExxonMobil, a maior petroleira do mundo.

Em relação ao bônus, o governo esperava algo em torno de R\$ 1 bilhão, e foi alcançado o valor de R\$ 3,8 bilhões. A explicação está em áreas da Bacia de Campos localizadas nas franjas do pré-sal. Essas áreas apresentam características de pré-sal e isso gerou enorme disputa. Foram apresentados cinco envelopes das principais petroleiras mundiais e a proposta vencedora, superior a R\$ 2 bilhões, foi a do consórcio entre Petrobrás e Exxon, com 50% para cada empresa. Desta vez, a Petrobrás claramente escolheu as melhores áreas e um grande parceiro. Ou seja, prevaleceu o critério da rentabilidade, o que mostra uma gestão independente e preocupada com os acionistas.

Isso nos leva à seguinte reflexão: imaginem se o próximo leilão de pré-sal, em outubro, que será mais competitivo, fosse realizado no regime de concessão, e não no de partilha. De quanto seria o bônus a ser pago pelas empresas? R\$ 30 bilhões, R\$ 40 bilhões, R\$ 50 bilhões? No regime de partilha, o bônus é fixo e já está definido no valor de R\$ 7,5 bilhões. Ter criado o regime de partilha foi mais um crime cometido contra a sociedade brasileira pela política de petróleo do PT.

Outro ensinamento é que deveríamos, daqui para a frente, segmentar mais os leilões. Não é bom misturar num mesmo leilão empresas de tamanhos e interesses tão distintos. O correto será promover leilões separados de campos em terra dos de águas rasas, águas profundas e do pré-sal.

Outra ideia, que parece já estar em gestação na Agência Nacional do Petróleo (ANP), é manter uma espécie de leilão permanente. Ou seja, blocos que não tiveram interessados seriam mantidos no site da ANP esperando lances. É lógico que é preciso aprimorar essa ideia, mas a direção é correta.

Com certeza, o setor de energia no Brasil está voltando a ter estabilidade regulatória e segurança jurídica, e isso está recolocando o País na rota dos investimentos. Muita coisa ainda precisa ser feita. Porém o resultado desses leilões, que geraram R\$ 16 bilhões para o Tesouro Nacional, além de um gigantesco comprometimento em investimentos futuros, mostra uma recuperação da credibilidade do País perante o mercado internacional.

É DIRETOR DO CENTRO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA (CBIE)

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Dayanne Sousa

Título: Habib's entra no setor de postos de combustível

O grupo de fast food Habib's inaugurou nesta sexta-feira, 6, um novo modelo de negócio em que atuará na comercialização de combustíveis. Com

abastecimento feito pela Petrobrás Distribuidora, a rede quer chegar a 30 unidades próprias até 2020 e, depois, pode franquear o modelo.

Primeira unidade do posto de combustível do Habib's está em operação na zona leste da cidade de São Paulo .

Segundo o fundador do grupo, Alberto Saraiva, a empresa viu uma oportunidade de aliar o negócio de combustível com o de alimentação. Os restaurantes do grupo com drive thru movimentam 20 milhões de veículos por ano.

"Esse projeto nada mais é do que aliar a ideia de conveniência a essa força que a marca já tem", diz.

O diretor de expansão do grupo, Sérgio Lunis, afirma que a conveniência ainda é pouco explorada no Brasil na comparação com outros países. Aqui, relata, dados de mercado indicam que 26% dos postos de combustível têm loja de conveniência, ante 86% nos Estados Unidos.

"Acreditamos que concorrentes vão vir atrás com esse conceito de conveniência, porque ainda existe uma oportunidade muito grande que não está sendo explorada", afirmou.

Outra parte da estratégia envolve maior agressividade de preço. A companhia espera manter preços abaixo da média na região e vai fazer ações promocionais regularmente.

Expansão. A rede de postos passa a fazer parte de uma agressiva estratégia de expansão do grupo de alimentação. A companhia espera chegar ao final deste ano com 579 lojas, em grande parte franquias dos restaurantes Habib's e Ragazzo, 115 pontos a mais do que em 2016. O plano da empresa contempla atingir 1.213 lojas de todas as bandeiras até 2022.

Segundo Saraiva, a expansão da companhia tem sido financiada com caixa próprio. Ele avalia que o grupo não desconsidera a hipótese de buscar alternativas de financiamento para sustentar o plano de investimentos no caso de a expansão se acelerar ainda mais.

O ritmo atual, no entanto, já é intenso: a rede abriu nos últimos 14 meses uma média de uma loja a cada três dias.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Economia****Autor:****Título: Carnes e frutas pressionam carestia**

A variação mensal do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) surpreendeu. Após um desempenho muito positivo dos preços em agosto, a mediana das expectativas de analistas consultados pelo Banco Central (BC) apontava para alta de 0,10%. O resultado oficial, de 0,16%, veio pressionado, principalmente, pelos custos com gasolina, passagens aéreas, gás de botijão e plano de saúde. Juntos, contribuíram com 0,19 ponto percentual para o resultado no mês.

Mas foi a reversão de uma deflação para inflação de alimentos importantes ao consumo das famílias, como carnes e frutas, que mais chamou a atenção. De agosto para setembro, os gastos médios com carnes saíram de um recuo de 1,75% para uma alta de 1,25%. O mesmo movimento ocorreu com os preços médios das frutas, que apresentaram queda de 2,57% há dois meses, e subiram para 1,74% no mês passado. (...)

Outro gasto que preocupa é o com a energia elétrica. Por mais que o custo do insumo tenha caído 2,48% em setembro, a possibilidade de mudança na bandeira preocupa Cavalcanti. “É um aumento que me preocupa bastante. Para mim, é abusivo. Cada dia aparece algo para pagarmos. E o brasileiro acaba sendo penalizado com o aumento da inflação”, criticou.

Em Brasília, a carestia se descola ainda mais da média nacional. Na capital federal, o IPCA subiu 0,22% em setembro. No acumulado em 12 meses, a alta registrada foi de 3,99%. É a maior taxa entre as 13 capitais pesquisadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (...)

(colaborou Adriana Botelho)

MME / ASCOM .