

**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: Análise: André Braz: Preços na direção certa	2
Título: A logística dos combustíveis no Brasil	3

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data:** 08/02/2020**Seção:** Mercado**Autor:** André Braz**Título:** Análise: André Braz: Preços na direção certa

A inflação acelerou subitamente no último trimestre de 2019 e assustou os consumidores, principalmente os de renda baixa. Em janeiro o índice mudou de direção, recuando acentuadamente para metade da taxa prevista para o mês, que era de 0,4%.

As variações percebidas no final de 2019, acendendo o sinal amarelo, vinham do segmento Alimentos, puxadas principalmente pela carne bovina - o item encerrou o ano com alta acumulada de 32,4%. O aumento das exportações para a China no final de 2019, com a diminuição da oferta de carne no mercado interno, contribuiu para a rápida aceleração dos preços.

Este ano a China pode continuar influenciando os preços de commodities importantes, mas desta vez em sentido contrário, agora por conta do coronavírus e a consequente queda nas exportações do Brasil para aquele país.

Outros fatores também explicam a comportada inflação este ano. A economia segue pouco aquecida e os preços dos “Serviços Livres” comprovam a fraca demanda. A taxa acumulada em 12 meses para este segmento (3,3%) permanece abaixo da inflação do período, de 4,2%. Ou seja, sem registrar aumento real. O mesmo papel podemos esperar de “Bens Duráveis”. Quedas consecutivas da taxa Selic, no menor nível histórico (4,25%), tendem a favorecer o financiamento de tais bens, aumentando a demanda. No entanto, a taxa acumulada segue próxima de zero.

O resultado de janeiro antecipa que o primeiro trimestre de 2020 será extremamente benigno para a inflação. Em 2019, o índice oficial subiu 1,5% entre janeiro e março. Este ano a expectativa é que não ultrapasse 0,8%.

Para fevereiro, ainda que pese o reajuste das mensalidades escolares, o IPCA deve seguir influenciado por novas quedas nos preços das proteínas, principalmente carnes bovinas.

A economia pouco aquecida não deve favorecer o pass through cambial, mesmo com a desvalorização do real frente ao dólar. Os combustíveis, por exemplo, estão seguindo o preço do petróleo em queda, e as grandes commodities agrícolas estão com boas previsões de safra.

Considerando tal cenário, o IPCA deverá fechar 2020 bem abaixo da meta, em torno de 3,3%. Teremos, portanto, mais um ano com poucos desafios para a política monetária.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 08/02/2020

Seção: Opinião

Autor: Adriano Pires

Título: A logística dos combustíveis no Brasil

A logística dos combustíveis no Brasil tem uma importância pouco conhecida pela maior parte da sociedade. Não deixar faltar combustíveis num país de grandes dimensões continentais e onde fontes renováveis como o etanol e o biodiesel convivem com gasolina e diesel no atendimento dos consumidores é uma tarefa altamente complexa. Hoje o País ocupa a 7ª posição do ranking de maiores consumidores de derivados de petróleo do mundo.

Os combustíveis fósseis têm a maior participação na matriz de transportes do País (69,4%), mas a participação das fontes renováveis é crescente. Em 2019, para atender à demanda por combustíveis, foram colocados no mercado 65 milhões de metros cúbicos (m³). Deste total, 37% de gasolina A e 63% de óleo diesel e 24,9 milhões de m³ de etanol hidratado. Pela legislação atual, para a venda ao consumidor final é obrigatória a mistura de 27% de etanol anidro à gasolina A e de 11% de biodiesel ao óleo diesel. É sempre bom lembrar o pioneirismo do Brasil no uso de biocombustíveis no setor de transporte.

No Brasil, as regiões produtoras de biocombustíveis se concentram no centro do País, enquanto a produção e a importação de derivados de petróleo ocorre na costa, por causa da localização das refinarias e dos portos. Isso para suprir uma demanda que se concentra em mais de 50% nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná. Para atender a esse desafio, o País tem uma grande dependência do modal rodoviário. A rede de dutos e ferrovias do Brasil ainda é bem reduzida:

enquanto a malha americana é de 294 mil km, a brasileira é de apenas 31 mil km; e o conjunto de oleodutos de transporte do Brasil é composto por cerca de 8 mil km, enquanto os EUA possuem 335 mil km.

Os terminais são uma infraestrutura essencial para a importação de combustíveis. Usados para armazenagem e, também, para a mistura de bio-combustíveis com derivados de petróleo, os terminais otimizam a logística de transporte ao se posicionarem perto da demanda. No Brasil atualmente existe um déficit de terminais, ocasionando uma ineficiência logística cujo custo é, hoje, estimado em R\$ 2,6 bilhões por ano.

Sem a existência dos terminais em pontos estratégicos, o volume de bio-combustíveis percorre um caminho muito maior para a realização da mistura, antes de ser colocado à disposição para o consumo final. Em Brasília, por exemplo, pela falta de um terminal, a mistura é realizada num porto, ampliando a distância percorrida em cerca de 921 km. Neste caso, o biocombustível produzido em usinas localizadas em Goiás é levado ao Porto de Santos (SP), para a mistura ao combustível fóssil, e só a partir daí se faz a distribuição aos postos.

É evidente a necessidade de ampliação da infraestrutura de movimentação de combustíveis no Brasil, sobretudo os dutos, terminais, ferrovias e cabotagem. Esse tipo de expansão reduzirá significativamente o custo do abastecimento, por serem alternativas mais econômicas do que o transporte rodoviário.

As projeções de aumento da demanda de combustíveis tornam urgente a necessidade de projetos para a garantia do futuro do abastecimento de combustíveis. Para tanto, é preciso tornar o setor atrativo para os investimentos, por meio de estabilidade regulatória e segurança jurídica.

Porém não é isso o que estamos vendo e assistindo. Ao contrário, declarações de que haveria um passeio de combustíveis pelo Brasil, demonizando o papel das distribuidoras, vão acabar comprometendo o abastecimento em todo o País. As soluções apresentadas, como a venda direta de etanol das usinas para os postos, das refinarias para os postos; Transportador-Revendedor-Retalhista (TRR) vendendo direto para os postos; e postos importando diretamente, não reduzirão os preços dos combustíveis e vão comprometer a segurança de abastecimento, a qualidade dos produtos e fazer aumentar a sonegação.

Não existe passeio de combustíveis no Brasil. O que existe é uma configuração de portfólio de produtos com alto grau de movimentação de biocombustíveis e de fósseis que coloca o Brasil na pole position de matriz energética mais limpa do planeta.

Diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE)

MME / ASCOM.