

**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: Folha de S.Paulo	2
Título: A gasolina e o dólar estão caros?	2
Título: Instalação de sistema de energia solar triplica no Brasil em 2019 ..	4
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	5
Título: Coronavírus faz despencar cotações de commodities brasileiras ..	5
Título: Com greve, Petrobras inicia contratações	7
VEÍCULO: O Globo	8
Título: Lauro Jardim.....	8
VEÍCULO: Correio Braziliense	8
Título: Títulos geram polêmica	8
Título: Receita é de R\$ 30 bi	10
Título: Equipe econômica busca alternativa	11

VEÍCULO: Folha de S.Paulo**Data:** 09/02/2020**Seção:** Colunas**Autor:** Vinicius Torres Freire**Título:** A gasolina e o dólar estão caros?

País está mais pobre do que em 2010, mas certos preços apenas estão no lugar

“Devolve meu dólar a R\$ 1,99.” Houve gente que foi às ruas pedir a cabeça de Dilma Rousseff carregando cartazes que criticavam a desvalorização do real, alguns por chacota, outros a sério. Nas manifestações finais a favor do impeachment, o dólar andava pela casa dos R\$ 3,50.

A cada vez que o real cai da escada, como agora, a chacota muda de lado. As fotos dos manifestantes de amarelo se tornam objeto de ridículo e de memes que escarnecem também do governo, antes de Michel Temer, agora de Jair Bolsonaro.

O povo ainda faz troça de Eduardo Bolsonaro, republicando o tuíte em que o filho 03 recomendava “Não compre dólar agora!” em 14 de abril de 2016 (o dólar custava R\$ 3,51).

É a conversa comum sobre economia no mundo real das redes sociais, feita de ódio ou deboche do preço do tomate, do bife, da gasolina ou do dólar. Graças à demagogia agressiva de Bolsonaro, os combustíveis voltaram a ser motivo de “tretas”, piadas e ódios.

A gasolina está cara? Flutua em torno da média de R\$ 4,41 desde janeiro de 2018. Custava R\$ 4,58 na última semana de janeiro, segundo pesquisa semanal da Agência Nacional do Petróleo (esses valores são médias nacionais). Subiu uns 5% em um ano, um pouco mais do que os salários.

O salto grande de preços mais recente ocorreu no final de 2017. Em três anos, a gasolina subiu 23%; o salário médio, 14%. A inflação média foi de uns 11%. Na percepção e no bolso do povo mediano, a gasolina está cara.

O dólar está caro? Embora uma variação abrupta do preço da moeda americana possa ser importante, é tristemente tolo dizer que o dólar “bate

recordes" como a gente lê por aí (dizer que o recorde é "nominal" apenas lambuza a tolice de ridículo).

Feitas as contas relevantes, em termos reais o dólar está onde esteve entre mais ou menos 2007 e 2009 (para ser específico, trata-se aqui de taxas de câmbio real). Entre 2010 e 2014, a moeda brasileira ficaria loucamente forte, em parte por causa da política econômica dos países centrais em crise braba, em parte devido às barbaridades da política econômica brasileira.

Foi a época do Bolsa Miami (gastos no exterior) e de alguma farra de importados. Foi também uma paulada extra na indústria brasileira, que desde 2010 parou de crescer.

O dólar nominal de janeiro de 2020 ficou 11% mais caro que o de um ano antes (30% em relação a janeiro de 2018). Suscita uma sensação de empobrecimento, em parte correta, embora de um ano para cá os gastos dos brasileiros em viagens no exterior tenham ficado praticamente na mesma.

O preço dos combustíveis, claro, sobe também com a alta do dólar. No entanto, essa desvalorização recente do real não buliu com a inflação geral, convém notar.

E daí? Por qualquer critério, estamos na média mais pobres do que em 2010: neste país já caro (de tão ineficiente), a crise aumentou a penúria, óbvio. Quanto a esses preços que causam celeuma, há mais realismo, é duro dizer, é duro ouvir.

Não há subsídio disfarçado no preço dos combustíveis. O dólar desvalorizado resulta de gasto público e inflação mais controlados, que contribuem para reduzir a taxa de juros (além da estagnação econômica).

Bulir com esses preços, com tabelamentos e subsídios, não vai resolver nosso problema, apenas criar outros, como se fez em particular entre 2011 e 2014. Não resolve a falta de crescimento e de investimento, o emprego precário. É demagogia ou burrice ou as duas coisas.

VEÍCULO: Folha de S.Paulo**Data:** 09/02/2020**Seção:** Mercado**Autor:** Arthur Cagliari**Título:** Instalação de sistema de energia solar em telhado triplica no Brasil em 2019

A instalação de sistemas de produção de energia pela luz do sol nos telhados do país triplicou no ano passado, segundo dados da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica).

Enquanto, em 2018, foram acrescentadas 30 mil instalações nas próprias unidades consumidoras do sistema elétrico, em 2019 esse número chegou a 95,3 mil. Com esses novos equipamentos, hoje funcionam 145,3 mil estruturas que produzem apropriada energia por meio da GD (geração distribuída) fotovoltaica.

O número é referente apenas à produção local de energia solar (quando a geração é próxima ao lugar de consumo). Ao analisar toda a GD, incluindo a produção compartilhada e remota, o total de instalações feitas só no ano passado chega a 113,2 mil. Se somar tudo que há em funcionamento no país de energia solar pela geração distribuída, chega-se ao total de 171 mil sistemas.

Para Rodrigo Sauaia, presidente da Absolar (Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica), o aumento de informações sobre o assunto, o preço mais baixo e o peso da conta de luz impulsionaram esse avanço.

Apesar do crescimento, ele diz que o número ainda é muito pequeno. “Hoje todo o mercado tem 84,8 milhões de unidades consumidoras. Esse é o nosso potencial, número máximo de unidades que poderiam gerar sua própria energia. Então 171 mil é 0,2% disso, o que quer dizer que a ainda nem começamos”, afirma.

Sauaia compara o peso da produção de energia fotovoltaica brasileira ao de outros países quando apresenta esse número. Segundo ele, enquanto o Brasil tem cerca de 2,4 GW de capacidade instalada (somando geração nas casas, fazendas e grandes usinas solares), países menos populosos e menores, como Japão e Alemanha, têm algo em torno de 56 GW e 45 GW, respectivamente.

Dados do instituto Fraunhofer ISE mostram que, na Alemanha, há 1,7 milhão de estruturas de geração fotovoltaica. Dessas, 1 milhão são referentes a pequenos arranjos solares feitos em residências.

Por ainda ter um grande potencial de crescimento, Sauaia defende postergar mudanças nos incentivos dados a quem produz eletricidade por meio da luz solar no país. Para ele, a proposta da Aneel em alterar as regras das tarifas pode inviabilizar a expansão do segmento.

“Será que efetivamente é uma boa ideia mexer nisso agora, antes de o Brasil se tornar um país mais desenvolvido na energia solar?”

O diretor do CBIE (Centro Brasileiro de Infraestrutura), Adriano Pires, diz enxergar de outro modo. Para ele, “manter esse subsídio é que não faz sentido”. Na sua avaliação, o Brasil, além de já contar com forte presença de fontes renováveis em sua matriz elétrica, não pode ser comparado com países de renda elevada.

“Temos que nos preocupar com saúde, segurança pública e educação. A matriz brasileira já é uma das mais limpas do mundo. Então tem que ter cuidado. Por que dar subsídio à energia solar, e não a outro setor da economia, em uma país com o nível de renda como o nosso?”

Ainda de acordo com dados do Fraunhofer ISE, hoje 47,3% da matriz elétrica da Alemanha é composta por energia renovável. No Brasil, dados do governo apontam para algo em torno de 83%.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 09/02/2020

Seção: Economia

Autor: Cristiane Barbieri, Fernanda Guimarães, Wagner Gomes e Matheus Piovesana

Título: Coronavírus na China faz despencar cotações de commodities brasileiras

Comércio exterior. Preços da soja em grão, do petróleo e do minério de ferro – que responderam por 78% das exportações brasileiras em 2019 – já acumulam quedas superiores a 15% desde o início do impacto da doença no mercado internacional, em meados de janeiro

A cotação dos principais produtos exportados pelo Brasil despencou após o aparecimento do surto de coronavírus na China, o principal comprador das commodities nacionais. Desde a segunda quinzena de janeiro (quando o coronavírus começou a ter efeito nos mercados globais), o preço da soja em grão caiu 5,13%, o do petróleo recuou 15,5% e o minério de ferro teve retração de 14,3%. Em 2019, esses três produtos responderam por 78% das vendas externas brasileiras – que totalizaram US\$ 177,3 bilhões.

Para analistas, mais do que qualquer escassez de insumos da indústria, o principal impacto de uma crise mais longa provocada pelo coronavírus para o Brasil deve ser exatamente na balança comercial. “Se a epidemia (na China) continuar, pode afetar ainda mais profundamente os preços de alguns produtos de exportação relevantes, como minério de ferro, petróleo e soja”, diz Welber Barral, sócio da BMJ Consultores Associados e ex-secretário de Comércio Exterior. “A questão é o tempo que vai durar a epidemia.” Especialistas afirmam que ainda é muito cedo para dizer de quanto será esse impacto.

Consultores da área de mineração, por exemplo, ainda não veem a necessidade de mudança de estratégia por parte das empresas. Até porque, afirmam, não haveria muito o que fazer, uma vez que a China compra hoje 64% de todo o minério de ferro produzido no Brasil, segundo a BMJ. “Com as premissas de que o governo chinês manterá os estímulos à economia, que a questão do coronavírus se dissipe ainda no primeiro semestre e as usinas voltem, no segundo semestre, em ritmo mais forte, a demanda por minério de ferro será impulsionada e, assim, puxará os preços”, afirma Yuri Pereira, analista da XP.

Novos mercados. De todo modo, a Petrobrás começou a se movimentar tão logo as engrenagens chinesas passaram a reduzir o ritmo. A China consome quase 65% do petróleo produzido pelo Brasil e também é o maior destino das exportações da estatal, que disse estar pronta para buscar novos mercados, caso haja queda na demanda chinesa. Para a estatal, o petróleo do pré-sal é muito bem aceito na Europa por seu baixo teor de enxofre. “A Petrobrás entende que os preços internacionais e fluxos se ajustarão naturalmente e a companhia está pronta para se adequar a um eventual novo cenário”, afirmou a estatal.

É claro que conquistar clientes não será simples. “O Brasil tem duas possibilidades: tentar exportar petróleo para quem já compra ou ir para novos mercados”, diz Shin Lai, analista da empresa de análises de

investimentos Upside Investor. “Só que essas estratégias também estão sendo analisadas por todos os outros países exportadores.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 09/02/2020

Seção: Economia

Autor: Mariana Durão, colaborou Fernanda Nunes

Título: Com greve, Petrobras inicia contratações

Em nota, empresa diz que objetivo é garantir continuidade de operações; paralisação contesta fechamento de fábrica de fertilizantes no PR

A Petrobrás informou em nota que iniciou a contratação imediata de pessoas e serviços, de forma emergencial, para garantir a continuidade operacional em suas unidades durante a paralisação dos petroleiros. A categoria está em greve desde o dia 1.º deste mês. Até a sexta-feira, trabalhadores de 84 unidades da estatal do petróleo, em 13 Estados, haviam aderido ao movimento, segundo informação da Federação Única dos Petroleiros (FUP).

A estatal afirma que a medida foi autorizada pela Justiça, uma vez que a ordem judicial de manter em serviço o mínimo de 90% do efetivo – determinada na semana passada pelo ministro Ives Gandra Martins Filho, do Tribunal Superior do Trabalho (TST) – não vem sendo cumprida pelos sindicatos. Em decorrência disso, afirma a empresa, o Tribunal autorizou a contratação emergencial para evitar impactos à operação e à produção. O ministro considerou que a greve possui “conotações políticas” e determinou também o bloqueio das contas dos sindicatos envolvidos nas paralisações e a suspensão das mensalidades dos empregados da estatal.

A Petrobrás diz ainda que as contratações serão feitas garantindo que os profissionais atendam a requisitos de qualificação técnica e possuam as certificações necessárias para exercício das atividades. “As unidades estão operando nas condições adequadas, com reforço de equipes de contingência quando necessário, e não há impactos na produção até o momento”, reafirma a companhia.

Os sindicatos afirmam que a greve é contra o anúncio de demissões em decorrência do fechamento da Araucária Nitrogenados (Ansa), subsidiária da Petrobrás no Paraná que fabrica fertilizantes. Para os sindicatos, quase

mil pessoas, entre contratados diretos e indiretos, vão ficar desempregados – a direção da empresa se refere em comunicados a 396 empregados diretos atingidos pela decisão de fechamento da unidade. Os empregados também questionam o cumprimento de termos de Acordo Coletivo de Trabalho (TAC).

A diretoria da estatal argumenta ser impossível manter a subsidiária funcionando após sucessivos prejuízos financeiros e diz também não ser viável, do ponto de vista jurídico, incorporar os funcionários ao seu quadro, porque a subsidiária possui autonomia estatutária. Os sindicatos reclamam por não terem sido avisados previamente da demissão em massa e pedem uma solução alternativa ao desligamento dos trabalhadores.

VEÍCULO: O Globo

Data: 09/02/2020

Seção: Colunas

Autor:

Título: Lauro Jardim

PETROBRAS

Em causa própria

Em 2006, a Petrobras refinou 1,75 milhão de barris por dia. A partir daí o governo fez um bilionário programa de ampliação e reformas das refinarias existentes, novas refinarias entraram em funcionamento, o volume subiu nos anos seguintes, mas... no ano passado, a estatal refinou os mesmos 1,75 milhão de barris diários. Por quê? Porque a monopolista Petrobras opera o refino nas condições econômicas ideais para ela própria. Não foi à toa que no ano passado o Cade obrigou a Petrobras a vender suas refinarias.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 09/02/2020

Seção:

Autor:

Título: Títulos geram polêmica

A alegação de agentes do setor de que a obrigação de comprar Certificados de Créditos de Descarbonização (Cbios) vai encarecer os combustíveis não

se justifica, e sequer começou, conforme Júlio Minelli, diretor-superintendente da Associação de Produtores de Biocombustíveis (Aprobio). “Ainda precisamos de regulamentação”, declara. O setor aguarda uma definição da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A lei de incentivo aos biocombustíveis, o RenovaBio, criou um certificado que será emitido pelas empresas que produzem biocombustíveis destinados a substituir combustíveis fósseis. “Essas empresas têm uma série de condições a cumprir, passam por auditoria e, ao final do processo, ganham uma nota que diz que, para cada metro cúbico de biocombustível, é permitido colocar no mercado tantos Cbios. “Já temos empresas que podem emitir, mas não está definido ainda como colocar no mercado”, ressalta Minelli.

Cota

Quem tem obrigação de comprar os certificados são as distribuidoras, que possuem uma cota a cumprir de redução de emissões. “Por exemplo, se venderam 1 milhão de litros de combustível fóssil em 2018 (a cota é pelo ano anterior), precisam reduzir as emissões em um percentual. Se não reduzirem, são obrigadas a irem ao mercado e comprar uma quantidade de Cbios para cobrir essa cota”, explica o diretor. Ainda não há um valor definido, mas Minelli calcula que o Cbio poderá ser negociado na faixa de US\$ 10. “Não é necessariamente um custo a mais. É uma obrigação a mais”, diz.

Hoje, há a exigência de misturar 11% de biodiesel no diesel, mas a distribuidora pode ampliar até 15%. No caso de máquinas agrícolas, pode ser 30%. “O consumo de um veículo rodando 100% com biodiesel é de 6% a 7% maior em relação ao diesel com a mistura obrigatória”, destaca. O produto polui 70% menos do que o fóssil. “Vale a pena aumentar a mistura e cumprir a obrigação, sem custo adicional”, defende.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Data:** 09/02/2020**Seção:****Autor:****Título:** Receita é de R\$ 30 bi

Se abrir mão dos impostos federais sobre combustíveis, o governo terá de buscar formas para cobrir uma receita anual de R\$ 30 bilhões. Segundo o deputado Hélio Motta, os cálculos do impacto do PL nº 1639/19 ainda não foram concluídos. A matéria está na Comissão de Agricultura da Câmara, com “parecer favorável do relator”, mas ainda precisa passar por outras duas comissões: a de Minas e Energia e a de Constituição e Justiça.

“Acho que o impacto será relevante. As distribuidoras fecharam o ano com um faturamento em torno de R\$ 10 bilhões, mas a cadeia é totalmente desnecessária em determinados lugares e só encarece o combustível. Não faz sentido o caminhão sair da usina que é perto de um posto, rodar 400 quilômetros só para fazer a mistura e voltar. O cidadão não aguenta pagar por isso”, critica Motta.

O parlamentar descarta riscos de adulteração do combustível e defende que os processos de fiscalização hoje são mais ágeis, graças à tecnologia. “O consumidor pode baixar um aplicativo da ANP (Agência Nacional de Petróleo) no celular para fazer denúncia de um posto que tiver gasolina adulterada. Hoje, com a informatização, é possível fazer uma fiscalização mais ágil e o cidadão pode ajudar nesse processo. O que não justifica são os cartéis”, completa.

Compensação

No entender de Motta, o projeto vai permitir redução de custos em toda a cadeia de combustíveis, e não apenas no etanol. “Vamos ter que resolver essa questão da equalização da receita com a perda da tributação do distribuidor. Vamos aguardar para ver como é que o governo vai se comportar. Estamos dispostos a construir um texto conjunto para o projeto caminhar com o apoio do Executivo. Dessa forma, a tramitação poderá ser mais acelerada”, avalia.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Data:** 09/02/2020**Seção:****Autor:****Título:** Equipe econômica busca alternativa

Enquanto o presidente Jair Bolsonaro provoca governadores para baixarem o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre os combustíveis, a equipe econômica negocia com o deputado federal Hugo Motta (Republicanos-PB) modificações em projeto de lei do parlamentar para incluir no texto uma alíquota monofásica a ser cobrada dos produtores. O objetivo é baixar o custo do produto mediante aumento da concorrência.

“Criamos um grupo de trabalho e vamos nos reunir nos próximos dias para os técnicos apresentarem as sugestões e adequarmos o texto de um substitutivo em breve”, disse o deputado ao Correio. “Acho que é um projeto bom, que vai conseguir estimular o setor produtivo e baixar o custo da produção e o custo de vida das pessoas”, afirma.

O projeto de Motta, o PL nº 1639/2019, tem como espinha dorsal a eliminação da obrigatoriedade da distribuição de todos os combustíveis e derivados de petróleo. Ele foi apresentado no início do ano passado e tem como objetivo quebrar monopólios e estimular a concorrência no setor para baratear o combustível. “A matéria trata não apenas da venda direta do etanol, mas também da gasolina, do diesel, do gás de cozinha e do querosene de aviação”, destaca Motta.

Uma fonte do governo informa que as conversas com o republicano tendem a avançar, mas o desafio será mudar a forma de tributação, eliminando o elo da distribuição a fim de permitir a venda direta do produtor aos postos de combustíveis. “Isso vai permitir uma maior concorrência na compra de combustíveis e barateamento dos preços”, garante.

Sem espaço

Motta avaliou a conversa com os técnicos do Ministério da Economia como “muito boa” e revela que, dentro da equipe econômica, não há

disposição para desoneração, como sinalizou o presidente da República. Segundo ele, a palavra de ordem é buscar formas de evitar perda de receita com a eliminação da tributação na distribuição que, no caso do etanol, recolhe R\$ 0,11 em cada litro vendido enquanto o produtor paga R\$ 0,13. “Vamos alinhar as propostas para termos um projeto que receba apoio do governo e atenda aos anseios da população. O preço para a população disparou por causa dos cartéis de distribuição”, reforça.

De acordo com Motta, o governo reconhece que a carga tributária é elevada e incide diretamente no preço ao consumidor. “Mas os técnicos dizem que não há espaço para desoneração, nem para a União, que não pode abrir mão de receita, nem para os estados. Logo, esse projeto é o caminho para tentarmos reduzir um pouco esse custo. Quando a economia voltar a evoluir, tanto estados quanto governo federal poderão retomar as discussões de uma política de redução de imposto de fato”, completa.

O deputado reforça que a proposta principal é buscar uma maneira de reduzir os preços dos combustíveis sem entrar nessa política de desoneração tributária que o presidente propõe. “A matéria sai do imbróglio de estados e municípios e parte para a quebra dos monopólios existentes na distribuição dos combustíveis”, diz.

MME / ASCOM.