

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: Ritmo de concessões ditará aportes	2
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	3
Título: Dono de placa solar investe R\$ 15 mil e reduz conta de luz	3
Título: Obscurantismo	6
Título: Igrejas fazem lobby com Bolsonaro para evitar taxas e desafiam plano de Guedes..	7
Título: Itaipu amplia bônus e dá R\$ 221 mil a diretor nomeado por Bolsonaro	9
VEÍCULO: O Globo	12
Título: Infraestrutura limita plano de concorrência entre refinarias.....	12
Título: Querosene de aviação	15
Título: Uma disputa de R\$ 55 bilhões	15
Título: Senhor presidente,	16

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 12/01/2020****Seção: Economia****Autor: Mônica Scaramuzzo Renée Pereira****Título: Ritmo de concessões ditará aportes**

Segundo especialistas, empresas chinesas já têm mapeado investimentos no Brasil, olhando modelos de negócios para os próximos anos

O apetite dos empresários chineses para fazer pesados investimentos no Brasil este ano vai depender das concessões públicas para os projetos de infraestrutura no País. Além do governo federal, muitos Estados e municípios, também endividados, buscam parcerias privadas para suas empresas. Na lista do governo este ano estão previstos sete leilões para manutenção e construção de estradas, que podem arrecadar R\$ 42 bilhões, e outros R\$ 52 bilhões para renovação e construção de ferrovias. “O ritmo dos aportes chineses vai depender do andamento das concessões este ano”, diz Eduardo Centola, sócio do banco Modal. Muitas empresas chinesas já têm mapeado investimentos no Brasil, olhando modelos de privatização e concessões previstas para os próximos anos, diz o advogado Luiz Eduardo Vidal Rodrigues, sócio sediado na China do escritório L.O. Baptista.

O escritório de Vidal Rodrigues foi um dos que se prepararam para fazer a ponte entre empresários chineses e o Brasil, quando os investidores asiáticos começaram a aumentar sua presença no País. Segundo ele, como os chineses já estão consolidados em energia elétrica, a retomada será em outras áreas, entre elas, gás natural. Nesse caso, pesa o interesse em ativos da Petrobrás. A petroleira brasileira deu início em 2017 a um plano de venda de empresas consideradas não estratégicas. De 2017 até novembro do ano passado, a estatal vendeu cerca de US\$ 30 bilhões em ativos, que incluem os gasodutos NTS e TAG e a empresa de gás de cozinha Liquigás.

Neste ano, pretende levantar de US\$ 20 bilhões a US\$ 30 bilhões com a venda de distribuidoras de gás canalizado, bacias de petróleo e reduzir ainda mais sua participação na BR Distribuidora, maior companhia de distribuição de combustíveis do País. Há três anos, boa parte dos aportes chineses foi liderada pelas estatais State Grid, que comprou o controle da CPFL, e pela China Three Gorges, também de energia. Essas duas empresas continuam de olho na privatização de empresas de transmissão e geração de energia da estatal federal Eletrobrás e também da Cemig, que pertence ao governo do Estado de Minas Gerais, diz o advogado Gustavo Buffara Bueno, do escritório que leva o seu sobrenome. Buffara assessorou a gigante State Grid na compra da CPFL.

Ambição. Além do setor elétrico, os chineses têm planos ambiciosos para avançar em empresas de construção pesada e no transporte de cargas por ferrovias. Se puderem aliar as duas coisas, melhor. Segundo Carlos Frederico Bingemer, sócio da área de infraestrutura do escritório Barbosa, Müssnich, Aragão (BMA), eles querem entregar o pacote completo num projeto de infraestrutura. Ou seja, num empreendimento de usina eólica, por exemplo, querem não só a concessão como também a construção e fornecer os equipamentos. É o caso da CCCC, empresa que estreou no Brasil com a compra da construtora Concremat, em 2016.

Um dos objetivos da companhia é aumentar seu leque de negócios no País, especialmente em projetos que são construídos do zero (greenfield). A entrada da gigante veio em um momento em que as principais empreiteiras do Brasil estavam no olho do furacão da Operação Lava Jato, que investiga corrupção envolvendo negócios com a Petrobrás. A CCCC, que também é sócia do projeto de construção do Porto São Luís, no Maranhão, está de olho em duas grandes ferrovias, consideradas importantes para o transporte de grãos. Uma é a Fiol, que ligará o Tocantins ao litoral da Bahia, num ramal de 1,5 mil quilômetros, e a outra é a Ferrogrão, que levará sobre os trilhos boa parte da produção de soja e milho de Mato Grosso ao Pará, um projeto de quase 1.000 quilômetros de extensão.

Desde 2017, o Brasil é o segundo maior destino de investimentos chineses em infraestrutura no mundo, atrás somente dos Estados Unidos. Mas, aos poucos, o País começa a atrair os asiáticos para outros negócios, como tecnologia. A Didi, o “Uber chinês” comprou a brasileira 99 em 2018. No mesmo ano, a gigante de internet Tencent, fez um aporte de US\$ 180 milhões na fintech Nubank.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 12/01/2020

Seção: Mercado

Autor: Arthur Cagliari

Título: Dono de placa solar investe R\$ 15 mil e reduz conta de luz

Geradores domésticos criticam proposta da Aneel para rever tarifa de energia

“Coloquei as placas solares em julho de 2018 porque a conta de luz em casa era muito alta. Depois reduziu bastante o valor.”

O relato é da bióloga Ana Maria Rebelo, 69, cuja conta mensal ficava em torno de R\$ 700 antes dos geradores de energia em casa. Agora, ela desembolsa cerca de R\$ 200 por mês, uma economia de 70%.

Para adquirir placas solares, inversor, fixadores, proteção elétrica e cabos solares, além de instalação, a moradora de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, gastou em tomo de R\$ 21 mil.

O valor está próximo do relatado por empresários ouvidos pela Folha. Segundo Eduardo Nicol, que trabalha em São Paulo com instalações do sistema, o investimento médio para colocar os aparelhos em casa varia de R\$ 15 mil a R\$ 20 mil.

“Fica nesse valor, mas já teve uma queda. Eu investi R\$ 25 mil há cinco anos, e hoje a mesma estrutura custa R\$ 16 mil.”

Embora os sistemas tenham preço elevado para o padrão da maioria da população — os valores equivalem de 6 a 8 vezes o salário médio de um brasileiro —, os donos das placas enxergam o gasto como um bom investimento.

“O que adianta eu deixar esse valor na poupança, rendendo menos de 1%, se posso investir e ter retorno de R\$ 170, que é o que eu economizo?”, diz Sergio Aoyama, 59, professor de ensino médio que, em 2017, gastou cerca de R\$ 25 mil na instalação do sistema.

“É caro, mas, se você pensar em um sistema que dura de 25 a 30 anos, é um investimento com retorno garantido”, diz.

O retorno do investimento depende da economia do sistema, que varia de acordo com o equipamento, o tipo de empresa que o instala e com o valor da tarifa de energia cobrada pelas distribuidoras.

A empresária Thaís Nobre, 38, conseguiu uma boa equação: reduziu a conta de luz de R\$ 900 para perto de R\$ 100.

“Elá ainda a questão ambiental, que é importante. Somos cinco em casa e usamos muito ar condicionado”, diz a moradora de Arapiraca (AL).

Ela conta que, depois, familiares se interessaram pela geração de energia solar. Até virarem exemplo para parentes, porém, passaram por um infortúnio. “Caímos em um golpe. Pagamos R\$ 10 mil, mas nunca instalaram o sistema.”

Como teve prejuízo lá trás, ela agora tem receio de perder o novo investimento caso a Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) altere regras para a geração distribuída.

“Não estou acompanhando a discussão de perto, mas não me parece justo pagar uma taxa se estou gerando a minha energia”, afirma a empresária.

Embora o receio seja comum entre donos de placas, a resolução proposta pela agência prevê transição até 2030 para quem já adotou o sistema. Até lá, valeria para os atuais usuários a estrutura em vigor hoje.

Proprietários de geradores de energia solar têm um discurso uníssono quanto ao debate da revisão da medida da Aneel. Dizem que não acham correto serem cobrados pela estrutura das redes elétricas, se estão gerando excedente de energia que entra no sistema e é consumido por outras pessoas.

“Estou dando energia para a distribuidora”, diz o médico Harley de Abreu, 70, que adotou energia solar em 2017.

“Gerando economia e um excedente, ajudando meu vizinho e a comunidade. Eles [as distribuidoras] estão ganhando muito mais”, diz Ayoama.

Lavínia Hollanda, sócia-diretora da Escopo energia, diz que a estrutura do sistema elétrico é muito complexa e, portanto, inserir energia no sistema não basta para que o uso da estrutura seja desconsiderado.

“Quem tem placa solar só gera energia durante o dia, e quando há sol. Quando não gera, o que faz? Puxa energia da rede. Por mais que gere energia excedente, ela não gera na hora em que consome.”

Hollanda diz ainda que nem sempre as cobranças da conta de energia elétrica são compreendidas. A fatura é dividida em três: energia, transporte e tributos e outros custos.

Aparte da energia é referente às usinas geradoras. O transporte engloba transmissão (quando a energia vai das usinas às subestações), distribuição (conexão da energia das subestações aos consumidores) e alguns encargos e subsídios como a Conta de Desenvolvimento Energético, que financia programas do governo no setor, como desconto a famílias de baixa renda.

Por fim, na parte de tributos, há cobranças de custos como de iluminação pública.

Hoje, quem usa placas solares paga só o mínimo da conta de luz e um extra do que consome das distribuidoras caso não gere energia suficiente para seu consumo no período.

Por não pagarem incentivos a programas sociais nem encargos e tributos, além da distribuição e transmissão, Hollanda vê aí um subsídio implícito. Para quem está do outro lado, porém, esse pagamento significa sobretaxa.

O presidente Jair Bolsonaro disse que, se depender dele, não haverá aumento de tarifa sobre energia solar. Em Santos, na sexta (10), reforçou o que já havia dito no começo da semana. “Botamos um ponto final naqueles que queriam taxar a energia solar”, afirmou.

Hollanda diz entender o não pagamento, por parte de quem gera energia, da rede de transmissão, já que eles não precisam financiar o transporte das usinas até suas casas.

Quanto aos encargos, afirma que talvez seja hora de repensar o modelo de subsídios.

“Se o governo quer fazer política pública, tem que fazer com que o contribuinte faça isso, e não necessariamente na conta de luz. Tem de ser transparente para que as pessoas saibam qual é apolítica pública.”

Nisso, há uma convergência com quem tem o sistema solar. Para Aoyama, o governo está equivocado na forma como cobra subsídios.

“O governo que subsidia, e nós que temos que pagar? Não está certo. Isso é incoerente e abusivo.”

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 12/01/2020

Seção: Opinião

Autor: Marcos Lisboa

Título: Obscurantismo

Os economistas usualmente enfatizam a existência de falhas de mercado para justificar as intervenções do governo. Pena que nem sempre alertem sobre os seus possíveis danos colaterais.

A Aneel regula o setor elétrico e as regras para acessar a rede de transmissão e distribuição de energia no Brasil, cujo custo deveria ser rateado por todos os usuários do sistema. Em 2012, no entanto, a agência concedeu um benefício temporário a quem utilizasse painéis solares.

Nos anos seguintes, os beneficiários poderiam vender a energia que não utilizassem nos dias ensolarados, ou comprá-la quando precisassem, sem ter de pagar pelo uso da infraestrutura de compartilhamento da eletricidade.

O objetivo era incentivar a produção de energia solar. Nada como um subsídio para induzir o oportunismo.

Empreendedores passaram a utilizar grandes áreas distantes dos centros urbanos para construir painéis solares e fornecer energia, por meio de contratos criativos, para empresas como postos de gasolina ou redes de varejo. Algo como receber comida em casa sem ter que pagar pelo serviço de entrega.

Nada muito diferente do que já ocorre com a meia-entrada no cinema ou com a gratuidade nos ônibus. Alguns utilizam o serviço sem arcar com o seu custo, o que significa que o restante da sociedade se descobre arrimo de família, subsidiando os caroneiros.

Como boca-livre atrai gente, sobram menos consumidores das fontes tradicionais para arcar com o custo da infraestrutura, que são obrigados a pagar uma conta cada vez mais salgada.

No ano passado, a Aneel, cumprindo o previsto em 2012, realizou um debate público sobre essa política e concluiu que a energia solar deveria começar apagar pelo uso da rede de distribuição, como fazem as demais fontes de eletricidade.

Compreende-se que os favorecidos pelo subsídio defendam a sua meia-entrada. Surpreende, porém, que muitos tenham caído no conto dos lobistas. “Taxar o sol, ô pessoal, já vai para o deboche”, disse o presidente da República.

O subsídio para a energia solar é apenas um dos muitos exemplos dos incentivos atrapalhados no setor elétrico. As regras do jogo induzem as empresas a adotar estratégias para obter benefícios tributários ou subsídios, em vez de incentivar a expansão eficiente da geração de energia.

O resultado é um sinal amarelo para os próximos anos. São muitos os indícios de que algo de grave está a ocorrer no setor elétrico brasileiro, como as falhas frequentes no fornecimento de energia, inclusive nas regiões urbanas mais desenvolvidas do país.

A oferta de eletricidade pode ser um gargalo para a retomada do crescimento.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 12/01/2020

Seção: Mercado

Autor: Fábio Pupo e Talita Fernandes

Título: Igrejas fazem lobby com Bolsonaro para evitar taxas e desafiam plano de Guedes

O lobby das igrejas tem garantido decisões no governo de Jair Bolsonaro que desafiam as políticas de ajuste fiscal do ministro da Economia, Paulo Guedes. Em meio à tentativa de reequilibrar as contas públicas, a equipe econômica se vê obrigada a analisar diferentes demandas de líderes religiosos que vão na direção contrária do planejado.

Bolsonaro se elegeu em 2018 com forte apoio de grupos religiosos, em especial a bancada evangélica, à qual tem dedicado boa parte de sua agenda.

São frequentes encontros do presidente no Palácio do Planalto e em compromissos externos com líderes evangélicos, mas eles não são os únicos.

Recentemente, chegou ao Ministério da Economia um pedido sobre a possibilidade de igrejas que usam terrenos da Marinha não pagarem à União uma taxa pelo uso.

A proposta pode retirar receitas dos cofres públicos enquanto o governo ainda tenta voltar a produzir superávit primário — algo previsto para pelo menos 2022. Para 2020, o rombo deve ficar em R\$ 124,1 bilhões.

Em outra frente, o governo passou a estudar mudanças na cobrança de contas de luz para templos religiosos.

Apauta chegou ao Executivo por lideranças evangélicas, que argumentam que é necessária uma cobrança diferenciada na conta dos templos.

“Como o templo só usa energia em horário de pico à noite, só fica naquela faixa de consumo do vermelho. E aí acaba pagando uma sobretaxa na energia”, diz o deputado Sóstenes Cavalcante (DEM-RJ), aliado próximo de Bolsonaro.

“Então o que se discute no governo é que se tenha uma tarifa normal, para que o templo não seja automaticamente incluído, em especial no verão, na tarifa vermelha. Essa é a única discussão que está tendo, e o governo está avaliando como pode atender essa demanda. Não tem nada de subvenção”, afirma.

O pedido de análise sobre o tema foi feito formalmente pelo **Ministério de Minas e Energia** à equipe econômica, que ainda não analisou completamente o assunto.

Mesmo assim, Guedes e equipe mantêm em princípio aposição de rechaçarem a criação de novos subsídios. O ministro quer diminuir o uso de renúncia fiscal de tal maneira que corte pela metade o patamar atual em dez anos.

Recentemente, ele enviou ao Congresso uma proposta de emenda à Constituição que institui a limitação dos subsídios a um patamar de 2% do PIB (Produto Interno Bruto).

Para este ano, a previsão da Receita Federal é que a renúncia total de impostos alcance 4,34% do PIB. Os valores representam R\$ 330,8 bilhões. O montante representa cerca de dez vezes o orçamento do programa Bolsa Família.

Mesmo se a PEC for aprovada, porém, o texto prevê que a medida só entraria em vigor a partir de 2026.

As divergências no governo em relação a políticas para igrejas foram vistas em mais episódios. Em abril, o então secretário da Receita, Marcos Cintra, foi desautorizado publicamente por Bolsonaro após ter dito à Folha que a reforma tributária faria até fiéis de igrejas pagarem imposto quando contribuírem com o dízimo.

Em agosto, Bolsonaro voltou a descartar novas taxas e defendeu maior simplificação na prestação de contas de templos após reunião com o missionário R.R. Soares, da Igreja Internacional da Graça de Deus.

Outro integrante da bancada evangélica, o deputado Silas Câmara (Republicanos-AM) confirmou que o tema ainda está sendo tratado pelo governo. “Estamos dialogando para ver como tratar essas questões sem prejuízo à Receita Federal”, disse.

O congressista, que já ofereceu eventos públicos em homenagem a Bolsonaro, disse que muitas questões vêm sendo tratadas pela bancada com o governo, como a pauta de costumes.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 12/01/2020

Seção: Mercado

Autor: Catia Seabra

Título: Itaipu amplia bônus e dá R\$ 221 mil a diretor nomeado por Bolsonaro

Acordo coletivo ampliou bonificação após a direção da empresa propor aditivo no dia em que pagamento anterior havia sido feito

Diretor brasileiro da Itaipu Binacional há um ano, o general Joaquim Silva e Lima concedeu a todos os funcionários de Itaipu, fixos e temporários, um bônus equivalente a 2,8 salários como compensação de possíveis perdas decorrentes do acordo coletivo de trabalho.

Com a medida, Lima, que foi ministro da Defesa de Temer e tomou posse em Itaipu na gestão de Jair Bolsonaro, também ganhou o pagamento extra no fim de 2019. Recebeu R\$ 221,2 mil em indenização. Como tem caráter indenizatório, a remuneração é livre de Imposto de Renda.

O salário do general na usina binacional é de R\$ 79 mil.

Juntos, os seis diretores da empresa ganharam R\$ 1,3 milhão. Com salários de R\$ 76 mil, cada um dos outros cinco diretores, além de Lima, foi gratificado com R\$ 212,8 mil.

A indenização foi instituída por Lima na negociação anual de acordo coletivo entre empresa e sindicatos, com validade de 1º de novembro de 2019 a 31 de outubro de 2020. O pagamento extra foi criado para compensar eventuais perdas que empregados poderiam ter com a revisão de benefícios oferecidos pela companhia.

Foram alterados o auxílio-funeral e o cálculo do vale-alimentação, ainda que os dois benefícios continuem sendo oferecidos aos funcionários.

A recompensa financeira foi paga em duas etapas. Isso porque a própria diretoria de Itaipu resolveu reabrir as negociações e oferecer uma nova gratificação mesmo depois de os trabalhadores terem aceitado o primeiro acordo.

No dia 12 de novembro, os empregados de Itaipu aprovaram proposta da empresa em que houve o fim do reajuste automático do vale-alimentação — 95% dos termos anteriores do acordo coletivo haviam sido mantidos.

O acordo também restringiu acesso ao seguro de vida para trabalhadores que venham a se aposentar por invalidez àqueles que tenham mais de nove anos de empresa.

Para abrir mão desses benefícios, cada empregado recebeu uma indenização correspondente a 1,3 de seu salário, valor que foi creditado na folha do dia 25 de novembro.

Após a celebração do acordo, a direção-geral agradeceu aos trabalhadores.

“Hoje, todos os empregados da Itaipu são protagonistas de uma mudança que ficará na história de nossa entidade. Há oito meses, quando assumimos a Diretoria-Geral Brasileira, tivemos como missão reestruturar a gestão, atendendo a diretrizes do governo do presidente Jair Bolsonaro para tornar Itaipu mais eficiente”, diz a mensagem.

No mesmo dia em que o dinheiro foi depositado, a diretoria propôs uma modificação no acordo oferecendo uma nova indenização, de mais 1,5 salário, a cada funcionário. Em troca, os empregados teriam que concordar com alteração no auxílio -funeral.

Também seria suprimida cláusula que previa a participação de representante de trabalhadores no comitê de investimentos da Fibra (Fundação Itaipu Brasil de Previdência e Assistência Social), o plano de pensão companhia.

Em boletins internos, apropriada direção da Fibra informou, porém, que a retirada da cláusula não alteraria a composição do conselho, porque a participação de empregados está prevista em seu estatuto.

Aprovada no dia 3 de dezembro, a gratificação foi paga no dia 20 do mesmo mês. Em nova mensagem, o diretor-geral do Itaipu comemorou o benefício como uma demonstração de gratidão a quem vestiu a camisa de Itaipu.

Em documentos internos, a medida foi justificada como esforço para reduzir a assimetria com a margem paraguaia de Itaipu, onde funcionários conseguiram antecipar para dezembro de 2019 uma gratificação que receberiam em janeiro de 2020, antecipando seu impacto orçamentário.

Tradicionalmente, empregados de Itaipu recebem abono salarial equivalente a 1,3 salário, benefício sujeito ao IR. Em 2019, porém, o abono foi substituído pela indenização.

Em 2015, após 43 dias de greve, Itaipu concedeu indenização aos funcionários, mas os diretores e ocupantes de cargos transitórios não tiveram direito à mesma gratificação.

A Itaipu é uma entidade de direito público internacional, regida por um tratado entre Brasil e Paraguai, segundo o qual as direções das duas margens têm autonomia nas relações com empregados, até por causa da diferença entre a lei trabalhista de cada país.

Em nota, a assessoria de imprensa da Itaipu Binacional informou que as indenizações foram definidas no último acordo coletivo e no termo aditivo, celebrados pela empresa com sindicatos que representam os trabalhadores da margem brasileira (Sinefi, Senge, Sinaep e Sindenei). Segundo a assessoria, o acordo abrange todos os empregados que têm contrato de trabalho com a Itaipu, tanto fixos quanto temporários.

“O acordo também busca garantir a isonomia de valores e benefícios na margem brasileira, uma vez que o pagamento de indenização já havia sido

deliberado no lado paraguaio. Destaca-se que a referida isonomia está prevista no Tratado de Itaipu”, afirma.

Ainda segundo a assessoria, as indenizações decorreram de inúmeras rodadas de negociações, “com a supressão de direitos estabelecidos em acordos anteriores — como o reajuste automático no valor do auxílio-alimentação; o reajuste automático no valor do reembolso do material didático; alterações em cláusulas referentes à eleição para o comitê de investimentos da Fibra (previdência complementar) e política de treinamento do empregado”.

A empresa afirma ainda que entende que os valores são compatíveis com a política de gestão empresarial e que permitirá, em três anos (2019, 2020 e 2021), uma economia superior a R\$ 600 milhões. Itaipu diz ainda que esse valor economizado está sendo redirecionado para obras estruturantes “e que deixarão um legado para a sociedade”.

Entre as obras, cita a construção da nova ponte Brasil-Paraguai, a ampliação da pista de pousos e decolagens do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu e a reforma e ampliação do Hospital Ministro Costa Cavalcanti (também em Foz), “um dos maiores e mais importantes da região” e que atende a pacientes do Sistema Único de Saúde (SUS)”.

De acordo com a assessoria, “o empenho e a dedicação do corpo funcional de Itaipu foram fundamentais para que tais resultados fossem possíveis”.

VEÍCULO: O Globo

Data: 12/01/2020

Seção: Economia

Autor: RAMONA ORDONEZ

Título: Infraestrutura limita plano de concorrência entre refinarias

Fim do monopólio da Petrobras não terá efeito imediato no preço de combustíveis sem investimentos em logística, diz estudo

As oscilações na cotação internacional do petróleo na última semana, provocadas pelo temor de uma nova guerra no Oriente Médio com a escalada da tensão entre Irã e EUA, evidenciaram mais uma vez as dificuldades do governo para amenizar o repasse de uma alta brusca da commodity para o preço da gasolina e do diesel no Brasil. Enquanto estuda a criação de um fundo com recursos dos royalties para evitar que picos da cotação cheguem às bombas, o governo — constantemente pressionado pelos caminhoneiros — segue com o plano de abertura do setor de combustíveis para ampliar a competição e reduzir os preços. A Petrobras colocou à venda oito de suas refinarias, mas analistas apontam que isso não é suficiente para aumentar a

concorrência no curto prazo. Será preciso vencer um outro obstáculo: o gargalo logístico em torno das unidades.

Uma pesquisa da Leggio Consultoria, especializada nos setores de óleo e gás e infraestrutura, ao qual O GLOBO teve acesso, revela que falta infraestrutura no país, principalmente portuária, para uma efetiva concorrência entre as refinarias. Isso porque há muitas limitações de transporte para que uma refinaria possa vender derivados na área das outras. O mesmo vale para os importadores.

UNIDADES ISOLADAS

Marcus D'Elia, sócio-diretor da Leggio, explica que, como as refinarias foram construídas pela Petrobras (que concentra mais de 90% da produção de combustíveis no país) sem o objetivo de competirem entre si, a logística delas foi planejada para atender mercados no seu entorno. Não há infraestrutura de escoamento, que permita a uma refinaria levar seus produtos à área de influência de outra, como quer agora o governo.

— Para o consumidor ser beneficiado com redução de preços tem que ter competição. E, para isso, precisa ter infraestrutura. Atualmente, cada refinaria tem sua área de influência bem definida. Sem ampliar a infraestrutura, as refinarias vão apenas mudar de dono. Para ter competição, os refinadores precisam ter condições de movimentar seus produtos até os pontos de venda de seus concorrentes— diz D'Elia.

O estudo aponta, além da venda de refinarias da Petrobras, a necessidade de aumento da capacidade de transporte de combustíveis no país em portos, ferrovias e dutos para estimular a concorrência.

Um exemplo desse gargalo está na Rlam, na Bahia, uma das refinarias que a Petrobras pôs à venda. O terminal portuário de Aratu tem capacidade para movimentar apenas 5% da produção da unidade. Isso limita a possibilidade de competidores ameaçarem a área de influência da Rlam, embora também dificulte as vendas dela para outras regiões.

No Rio Grande do Sul, o Porto de Rio Grande fica muito distante da Refap, outra refinaria da Petrobras à venda, e não há terminais de líquidos no litoral norte do estado nem no sul de Santa Catarina, área de influência da unidade. Para D'Elia, esses fatores aumentam os custos e desestimulam a competição no setor.

O consultor diz que o Ministério da Infraestrutura deveria dar prioridade à realização de leilões de concessão para terminais marítimos nos estados de Bahia, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O estudo recomenda o investimento em logística ferroviária para que as refinarias alcancem o interior do país. Um

exemplo citado é a interligação entre as ferrovias Rio-Vitória e Vitória-Minas, para estimular a movimentação de combustíveis entre Rio, Minas Gerais e Espírito Santo.

José de Sá, sócio e especialista em óleo e gás da consultoria internacional Bain & Company, avalia que os consumidores já serão beneficiados logo que se concretizar o fim do monopólio da Petrobras, mas não necessariamente pela competição entre refinarias. Ele admite que a competição será limitada pela carência de infraestrutura, mas acredita que a lógica de mercado aberto e a gestão privada farão diferença no primeiro momento. Um dos benefícios, diz, será a possibilidade de reajustes regionais nos preços dos combustíveis, dependendo da estratégia de cada refinaria. Hoje, todas seguem a política de preços da Petrobras.

— Entre outros fatores, vai acabar a isonomia de preços por região, uma característica do regime monopolista. Isso trará uma nova dinâmica ao mercado. Haverá um rearranjo na distribuição e no varejo de combustíveis — prevê Sá.

Felipe Perez, diretor e estrategista de downstream (fase logística de transporte dos produtos da refinaria até os locais de consumo) para a América Latina da consultoria britânica IHS Markit em Washington, pondera que, embora metade da capacidade de refino será assumida por diferentes agentes privados, a competição não será plena sem investimentos na infraestrutura. Ele aponta que a Petrobras seguirá dominando o Sudeste e o Centro-Oeste porque a Regap, em Minas Gerais, que será vendida pela estatal, não tem escala nem capacidade de escoamento suficiente para competir com a Reduc, no Rio, e com refinarias paulistas, que não serão vendidas. Já quem comprar a Rman, em Manaus, contará com mercado cativo e isolado, prevê Perez.

—O impacto da competição local vai demorar a chegar ao consumidor sem que se faça mais infraestrutura— diz o especialista, lembrando que, nos EUA, refinarias contam com uma rede de dutos privados para levar seus combustíveis a diferentes regiões do país.

AUTORREGULAÇÃO

Edmar Almeida, especialista em óleo e gás e professor do Instituto de Economia da UFRJ, vê como natural que cada refinaria tenha sua área de influência, com a competição se dando principalmente nas “margens”, nas regiões limítrofes que podem ser atendidas por duas produtoras de combustíveis. Ele destaca que os investidores que assumirem as refinarias terão um estímulo para ampliar a capacidade logística para ampliar seus mercados.

— No início, realmente há esse problema da necessidade de expansão da infraestrutura, mas ela acontecerá naturalmente — diz. — A compra de uma refinaria não é desassociada da logística. Quem compra uma está de olho nisso. Vão surgir oportunidades de novos investimentos nesse setor, e a concorrência vai aumentar.

Para Perez, se parte das refinarias da Petrobras já estivesse nas mãos de investidores privados, não seria necessária a discussão atual no governo para criar mecanismos capazes de amortecer o impacto de altas do petróleo no mundo sobre os preços dos combustíveis no Brasil.

— O mercado é que se autorregula, e acabou. Hoje, a pressão dos conflitos externos cai nos ombros da Petrobras — avalia o estrategista da IHS, para quem um fundo que funcione como colchão financeiro para amortecer o impacto de altas do petróleo nas bombas traz mais riscos que benefícios. — A experiência internacional, principalmente na América Latina, é que isso nunca deu certo. Por mais regras que tenham, os governos acabam usando os recursos para outros fins. O foco do Brasil tem que ser no crescimento da economia, e deixar o mercado regular os preços dos combustíveis.

VEÍCULO: O Globo

Data: 12/01/2020

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Querosene de aviação

A ANP estuda permitir que os terminais da Petrobras (de querosene de aviação) nos aeroportos possam ser usados por outras empresas. As aviadoras reclamam que, dos custos de operação no Brasil, 30% são só de querosene — já fora daqui, a média global é de 23%.

Em outra frente, as empresas aéreas lutam também pela redução do ICMS sobre o querosene. A redução de 13% para até 7% adotada por Wilson Witzel no Rio deve gerar, por exemplo, um aumento de 15% no número de passageiros no Galeão.

VEÍCULO: O Globo

Data: 12/01/2020

Seção: Colunas

Autor: Lauro Jardim

Título: Uma disputa de R\$ 55 bilhões

Começa a ser julgado na quarta-feira na Câmara Arbitral da B3 uma parte do maior contencioso empresarial em curso no Brasil. Trata-se de uma disputa que pode obrigar a União a ressarcir a Petrobras em R\$ 55 bilhões pelos danos causados à empresa com a roubo descoberta pela Lava-Jato. O que vai ser decidido nos próximos dias pela B3 não é ainda se a União indenizará a estatal, mas um capítulo anterior dessa contenda bilionária: quem tem o direito de representá-la contra a União na Justiça. De um lado, está o Lex Finance, um fundo estrangeiro que financia um investidor argentino, minoritário da Petrobras. Do outro, a Fundação Mudes, uma organização que, apesar de ser focada em integrar estudantes ao mercado de trabalho, também é dona de ações da petroleira. Nesta disputa com o Lex, a Mudes é financiada pelo fundo Leste que, aliás, tem como um dos seus dois cotistas o BTG.

Brasil

A 180 graus

Rodrigo Maia pensa exatamente o contrário do que escreveu no Twitter, quando fez coro com Jair Bolsonaro e criticou a possibilidade de extinção dos subsídios à geração de energia solar. Em privado, Maia pega a contramão: se diz favorável à taxa. Argumenta que apenas os mais abastados têm acesso à energia limpa e, por isso, garantir privilégios ao setor significa repassar ao grosso da população a conta das benesses concedidas a uma parcela ínfima de consumidores.

Mas então por que Maia resolveu propagar o que não acredita? Preferiu mudar de lado e se juntar a Bolsonaro e David Alcolumbre para evitar o ônus do isolamento político.

Com Gabriel Mascarenhas, Athos Moura e Marta Szpacenkopf

VEÍCULO: O Globo

Data: 12/01/2020

Seção: Colunas

Autor: Elio Gaspari

Título: Senhor presidente,

De Nikola.Tesla@edu para Bolsonaro@gov

Talvez o senhor me conheça por causa do nome do carro elétrico. O dono dessa fábrica resolveu me homenagear, pois essa foi uma das muitas ideias que eu tive entre o final do século XIX e o início do XX. Meu nome é Nikola Tesla e dei ao mundo coisas como o motor elétrico e as atuais redes de distribuição de energia. Previ que a humanidade poderia se comunicar instantaneamente, com

objetos sem fio que caberiam no bolso, mas as pessoas já tinham me rebaixado da condição de gênio à de cientista louco e, mais tarde, apenas louco.

Outro dia o senhor disse o seguinte:

“Em fevereiro vou estar nos Estados Unidos, vou lá visitar empresários, que são militares... vão me apresentar transmissão de energia elétrica sem meios físicos. Se for real, de acordo com a distância, que maravilha! Vamos resolver o problema de energia elétrica de Roraima passando por cima da floresta”.

Cuidado, presidente. O problema está no “de acordo com a distância”, e foi nele que eu me danei. Transmitir eletricidade sem fios é coisa real, eu consegui, em maio de 1891. Em Nova York, acendi lâmpadas a meio metro de distância da fonte geradora.

Quem conversa muito comigo sobre esse assunto é um brasileiro que se chama Pedro de Alcântara. (Ele não gosta de ser chamado de Imperador.) O Pedro foi uma das primeiras pessoas a usar o telefone e tem enorme curiosidade científica. Quando conversamos sobre sua fala, ele desaconselhou que lhe escrevesse, repetindo a frase que disse ao ser embarcado para o exílio: “Os senhores são uns doidos”.

Pedro me contou que vocês tiveram um presidente capaz de dizer que Napoleão foi à China e hoje têm um ministro da Educação meio monarquista que não sabe português. Ele escreve “suspensão”, “imprecionante” e “antecessores”

Como seu nome tem 13 letras, resolvi escrever-lhe para dizer que sua visita à empresa americana está na categoria dos espetáculos. Fiz muitas apresentações para visitantes ilustres e sei do que falo. Não estimule esse tipo de coisa. Energia elétrica passando por cima da floresta de Roraima não será coisa para seu tempo. Se, em vez de ir ver o que não entende, o senhor estimular a pesquisa de brasileiros, coisas boas acontecerão.

Eu tive a ideia de criar um motor elétrico enquanto andava com um amigo em Budapeste. Era um ninguém. O Brasil tem milhares de ninguéns. Em 1950, quando foi criado o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, os comunistas da China davam os primeiros passos em direção a uma das maiores fomes de todos os tempos. Hoje a China é o que é porque cuidou de seus cientistas. A Tesla acreditou no carro elétrico e seu valor de mercado ultrapassou o da General Motors e o da Ford, somados.

Respeitosamente,

Nikola Tesla

MME / ASCOM .