

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque: (em negrito) Matérias que citam o Ministro Bento Albuquerque ou o MME:

VEÍCULO: Folha de S. Paulo	2
Título: ANP avalia autorizar delivery de gasolina; postos se opõem	2
Título: Brasil e Índia anunciam 15 acordos bilaterais	5
Título: Governo estuda alternativas contra impacto da alta do diesel	7
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	9
Título: Produção recorde de óleo eleva peso do País no setor	9
Título: Tragédia forçou Vale rever operação e governança	10
Título: Venda da Eletrobrás pode ter perdido o timing	12
Título: Primeiro plano de privatização foi sob Temer	13
VEÍCULO: O Globo	14
Título: Petróleo	14

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data: 26/01/2020****Seção: Mercado****Autor: Nicola Pamplona****Título: ANP avalia autorizar delivery de gasolina; postos se opõem**

Fase de testes pode começar neste ano; estabelecimentos veem risco à segurança

A ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) avalia autorizar ainda neste ano a oferta, em fase de testes, de serviço de entrega de gasolina em domicílio, atividade que vem gerando polêmica no mercado brasileiro de combustíveis.

Para distribuidoras e postos, as operações podem trazer risco ao abastecimento, caso não respeitem regras de segurança. Os defensores alegam que o serviço já é prestado em outros países e que a competição é boa para o consumidor.

A primeira empresa a pedir autorização para fazer delivery de combustíveis foi a GOfit, do Rio. A companhia começou a prestar o serviço em 2019, oferecendo gasolina e etanol, mas vem sendo questionada por concorrentes na Justiça.

Até agora, quatro entidades já obtiveram liminares contra a GOfit: a Fecombustíveis (Federação Nacional do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes), o sindicato dos TRRs (Transportadores e Revendedores Retalhistas, empresas que operam na venda de diesel a grandes clientes) e sindicatos de postos do Rio e Minas.

Ainda assim, o setor reclama que a GOfit continuou fazendo abastecimentos. A ANP já autuou o posto Vânia, parceira do projeto, por vender combustíveis fora do estabelecimento, o que é vedado pela legislação. Os outros parceiros são a distribuidora de combustíveis 76 Oil e o desenvolvedor de software Delft.

A GOfit funciona via aplicativo para celulares, seguindo o exemplo de serviços de entrega de comida, como Rappi e Uber Eats: após se cadastrar, um veículo adaptado leva o combustível do posto Vânia ao endereço solicitado. Por enquanto, a companhia só prevê operações em alguns bairros da zona oeste do Rio.

A entrega é feita por camionetes com dois tanques, um para gasolina e outro para etanol, com capacidade para transportar até mil litros de combustível.

Fontes do setor dizem que outras empresas estão de olho no mercado. Embora a iniciativa seja vista com bons olhos, a ANP ainda não emitiu autorização, alegando que é preciso estabelecer regras para a prestação do serviço sem riscos.

Distribuidores e revendedores citam entre os riscos a possibilidade de abastecimento em ambientes fechados ou em cima de bueiros, já que a atividade emite gases e está sujeita a vazamentos —nos postos, cana-letas contêm o produto que vaza durante no processo.

“Eu sou obrigada a ter caixa separadora nos postos para armazenar o resíduo de chuva, sou obrigada a ter piso impermeável...”, diz a presidente do Sindcomb (que representa os postos do Rio), Maria Aparecida Siuffo Schneider. “É possível imaginar que a ANP tenha fiscais suficientes para andar atrás de carrinhos e garantir que as regras sejam cumpridas?”

Eles reclamam ainda da possibilidade de aumento nas fraudes no setor, que já convive com esquemas para sonegar impostos e roubo de combustíveis em dutos da Petrobras. E de dificuldades na fiscalização de problemas de quantidade e qualidade do produto.

Na decisão que concedeu liminar ao SindiTRR, o juiz Márcio Alexandre Pacheco Silva alegou que os veículos podem, “em última análise, ser considerados verdadeiras ‘bombas ambulantes’, expostos ao calor, à criminalidade e às substâncias sociais e àquelas imprevisíveis”, como celulares ou guimbas de cigarro.

“Toda mudança gera ruído, é normal. Quando a Uber apareceu, gerou um ruído danado”, diz o superintendente-ad-junto de fiscalização da ANP, Marcelo da Silva. Segundo ele, a agência ainda não bateu o martelo sobre a liberação do serviço, mas vem “avaliando quais as condições para permitir que a empresa atue”.

O órgão regulador do setor de petróleo já discutiu o tema em reunião com o Inea (Instituto Estadual do Meio Ambiente), a Secretaria Municipal de Meio Ambiente do Rio, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e o Ipem (Instituto de Pesos e Medidas).

Na reunião, o representante da GOfit defendeu que o modelo traz como benefícios maior comodidade, facilidade de comparar preços e segurança no abastecimento. Para o revendedor, afirmou, a principal vantagem seria a abertura de um novo canal de vendas. Segundo a empresa, os motoristas são treinados para prestar o serviço e as camionetes são equipadas com itens de segurança, como cones, cabos de aterramento e medidores da presença de gás, além de câmeras. A localização dos veículos é monitorada em tempo real.

Em nota, o Inea disse que ainda não recebeu pedido de licenciamento ambiental para a venda de combustíveis na modalidade delivery.

Procurada, a ANTT não respondeu ao pedido de comentários sobre o assunto.

O superintendente-adjunto da ANP diz que, caso o teste seja aprovado, será com tempo e área geográfica determinados. E que os abastecimentos serão acompanhados por técnicos. Ele ressalta que o próprio aplicativo impõe algumas restrições, como a áreas fechadas.

“A ANP está invertendo o processo”, afirma o presidente da Fecombustíveis (Federação Nacional do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes), Paulo Miranda. “Como vai fazer testes com uma coisa que é inflamável?”

A Folha tentou falar com os parceiros do projeto, mas não obteve respostas. No posto Vânia, a reportagem foi informada de que não havia representantes para comentar o assunto e que não tinha autorização para informar número de telefones celulares.

Procurada por redes sociais e pelo formulário de contato do aplicativo, a GOfit não respondeu ao pedido de entrevista. A distribuidora 76 Oil também não se pronunciou.

As empresas do setor questionam ainda a propriedade da empresa. Na reunião com a ANP, segundo a ata à qual a Folha teve acesso, o representante da GOfit teria dito que credenciará apenas compradores da Refit (antiga Refinaria de Manguinhos), que nega ter relação com o aplicativo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 26/01/2020

Seção: Mercado

Autor: Patrícia Campos Mello**Título: Brasil e Índia anunciam 15 acordos bilaterais**

Parceria se baseia em ‘ideologia e valores comuns’, diz presidente indiano; principal tratado é de facilitação de investimentos

Chamando repetidamente o presidente Jair Bolsonaro de “meu amigo”, o primeiro-ministro indiano, Narendra Modi, ressaltou que Índia e Brasil têm “ideologia e valores comuns”, e anunciou neste sábado (25) a assinatura de 15 acordos bilaterais — segundo o líder brasileiro, um recorde.

“Numa viagem internacional, não tínhamos notícia de tantos acordos, e bons acordos, serem assinados”, discursou Bolsonaro após encontro bilateral com Modi, no segundo dia de sua visita oficial à Índia.

Ele agradeceu pelo “carinho” da recepção: “Ainda faltam dois dias para eu ir embora da Índia e já estou sentindo saudades”.

Bolsonaro e Modi são alinhados ideologicamente — nacionalistas de direita — e criticados na mídia internacional.

“A parceria estratégica entre Índia e Brasil se baseia em nossa ideologia e valores comuns, apesar da distância geográfica”, disse Modi. “Sendo duas grandes democracias e países em desenvolvimento, há uma profunda semelhança entre as visões de Índia e Brasil sobre importantes questões globais e multilaterais, entre elas o grave problema do terrorismo e a questão do meio ambiente. Nossa perspectiva sobre os atuais desafios que o mundo enfrenta é muito semelhante.”

Embora Bolsonaro tenha anunciado em uma rede social que o comércio com a Índia poderá passar a US\$ 50 bilhões até 2022, creditando o número a Modi, a declaração oficial da visita fala apenas em “meta realista de US\$ 15 bilhões”.

Em 2019, o fluxo de comércio entre os dois países foi de US\$ 7 bilhões, ou seja, teria de aumentar sete vezes para chegar à estimativa de Bolsonaro.

Segundo uma fonte, o valor de US\$ 50 bilhões foi mencionado nas conversas entre autoridades, mas referia-se a vários anos, e não a 2022.

O principal acordo assinado é o de cooperação e facilitação de investimentos (ACFI), cujo objetivo é dar mais segurança jurídica e incentivar investimentos. O investidor estrangeiro passará a ter um “ombudsman” na Camex (Câmara do Comércio Exterior), a quem pode recorrer para prevenir conflitos ou mediar disputas.

O investidor brasileiro também terá um mecanismo semelhante na Índia. O tratado segue um novo modelo que excluía cláusula investidor-Estado, que previa que os Estados poderiam ser acionados em arbitragem internacional pelas empresas investidoras.

O Brasil já assinou acordos nesse modelo com Angola, Chile, Colômbia, Emirados Árabes Unidos, México, entre outros.

Hoje, há US\$ 6 bilhões (R\$ 25 bilhões) em investimentos indianos no Brasil, e apenas US\$ 1 bilhão (R\$ 4,2 bilhões) de aportes brasileiros na Índia, segundo o governo indiano.

Também foram anunciados dois acordos que são demandas antigas do setor privado brasileiro. Um é o de Previdência, que permite aos executivos que o tempo em que trabalham expatriados seja contado para sua aposentadoria, que elimina a dupla contribuição previdenciária.

O outro é uma revisão do acordo de eliminação de bi-tributação Brasil-Índia, válido desde 1992, que deve ter suas alíquotas atualizadas.

Também foi celebrado memorando de entendimento sobre cooperação de bioenergia, que tem como objetivo aumentar a produção e uso do etanol no mercado indiano, o que pode aliviar as distorções causadas pelos subsídios do governo da Índia ao açúcar.

A ideia é que mais países passem a produzir etanol, para que o produto se torne uma commodity, ampliando o mercado, ao mesmo tempo em que reduz a grande produção indiana de açúcar, que distorce preços internacionais.

Brasil, Austrália e Guatemala pediram abertura de painel (investigação) na OMC (Organização Mundial do Comércio) questionando os subsídios do governo indiano aos produtores de açúcar.

Modi teria pedido a Bolsonaro que revisse o contencioso. O brasileiro disse que pediu ao chanceler Ernesto Araújo que verifique a possibilidade — o que é difícil de ocorrer, segundo a Folha apurou.

Modi também abordou a possibilidade de produção de carros flex na Índia, o que abriria um grande mercado para tecnologia brasileira. O governo indiano passará a exigir uma mistura de 10% de etanol nos combustíveis a partir de 2022 e 20% a partir de 2030.

Também foram assinados acordos para cooperação em investigações criminais, intercâmbio cultural, exploração de óleo e gás e recursos minerais, segurança cibernética, intercâmbio de material genético de gado leiteiro, medicina

ayurvédica e homeopatia, além de parceria entre Apex (agência de promoção) e Invest-Índia.

Anunciaram ainda abertura da Índia para o gergelim do Brasil e do mercado brasileiro para sementes de milho indianas.

A Índia pressionou para que Bolsonaro anunciasse a isenção de vistos para cidadãos do país entrarem no Brasil, mas, como antecipou a Folha, o anúncio acabou não saindo, apesar das promessas feitas na China e na cúpula dos Brics.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 26/01/2020

Seção:

Autor: Fábio Pupo

Título: Governo estuda alternativas contra impacto da alta do diesel

O preço do diesel alcançou um patamar superior ao da época da greve dos caminhoneiros, em maio de 2018, enquanto medidas para limitar os aumentos continuam em estudo pelo governo.

Recentemente, começou a ser planejado o corte do imposto de importação de caminhões movidos a GNV (gás natural veicular) e GNL (gás natural liquefeito). É esperada, comisso, a redução da dependência que o transporte rodoviário tem do diesel, um combustível mais caro.

O tema está em discussão em grupos de trabalho do governo e deverá ser levado ao conselho da Camex (Câmara de Comércio Exterior), do Ministério da Economia.

O instrumento analisado é o chamado ex-tarifário, que reduz temporariamente a alíquota do imposto de importação quando não há produção nacional equivalente.

O governo quer incentivar o uso de caminhões a gás no país também como forma de se aproveitar o chamado “choque de energia barata” anunciado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes.

O barateamento do insumo decorreria de medidas que já estão sendo colocadas em prática para quebrar o monopólio da Petrobras do mercado.

Com mais veículos a gás e com as ações em curso, segundo atese, seria possível baixar o custo da logística no país. Hoje, o uso do gás fica concentrado em grandes indústrias e na geração de energia elétrica.

A medida para facilitar a entrada de caminhões a gás no Brasil, porém, encontra resistências e deverá ser adiada.

A Anfavea (que representa fabricantes automotivos) levou a representantes do governo a informação de que já há produção de caminhões movidos a gás em território brasileiro.

A Scania fabrica dois modelos desde dezembro e diz ter sido a primeira a lançar esse tipo de veículo com produção local.

Segundo a empresa, os investimentos no projeto demandaram cerca de R\$ 4 bilhões e a fabricação envolve 4.300 funcionários diretos.

Os executivos pedem ao governo que a decisão seja adia-da para, pelo menos, o fim de fevereiro. Esse tempo seria necessário para a Anfavea estudar o tema e preparar argumentos para subsidiar o governo sobre o assunto. Além disso, a associação quer acesso às informações que embasam as discussões hoje.

Em outra frente, surgiu no governo a ideia da mudança de tributação no ICMS de estados. O próprio presidente Jair Bolsonaro sugeriu a alternativa — sem dar detalhes —, que dependeria de uma mudança legal.

O governo estuda a criação de um fundo de compensação aos entes, usando recursos dos royalties que a União recebe pela exploração de petróleo e gás. O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, pretende apresentar uma modelagem até o fim de fevereiro.

O tema ainda não é um consenso no governo.

Na equipe econômica, há resistências e dúvidas quanto ao funcionamento do mecanismo e é lembrado que o governo enviou uma PEC (proposta de emenda à Constituição) ao Congresso em novembro justamente para extinguir mais de 200 fundos públicos vinculados a despesas específicas.

Apesar disso, alguns membros da equipe de Guedes não se mostram totalmente contrários à medida. Eles afirmam que a compensação aos estados até poderia existir se bem justificada e não necessariamente na forma de um fundo.

Medida ainda mencionada por técnicos, a ideia da Cide flutuante sobre o diesel também permanece no papel.

Pela ideia, a cobrança cairia quando o preço do combustível aumentasse, e vice-versa. Por enquanto, essa política é impraticável, já que a taxa está zerada justamente para conter os preços.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 26/01/2020

Seção: Editorial

Autor:

Título: Produção recorde de óleo eleva peso do País no setor

O recorde da produção de petróleo registrado no ano passado - aumento da média de 2,587 milhões de barris/dia (b/d) para 2,785 milhões de b/d - permitiu ao Brasil passar, entre 2018 e 2019, da 10.a para a 9.a posição no ranking dos maiores produtores de óleo bruto do mundo. É um fato relevante, embora a extração de óleo ainda esteja distante da dos Estados Unidos, da Rússia e da Arábia Saudita, que lideram a classificação com mais de 10 milhões de b/d. A melhora da posição brasileira decorre de políticas de longo prazo que permitiram produção crescente em águas profundas e da reestruturação da Petrobrás.

Como notou o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone, “o resultado mostra a pujança da recuperação da indústria brasileira de petróleo e gás e o potencial do pré-sal”. Pela primeira vez na história o País figurou entre os poucos países que produzem mais de 1 bilhão de barris/ano, disse Oddone.

É crescente a produção dos campos do pré-sal, de quase 634 milhões de barris em 2019 (62% do total de 1,018 bilhão de barris extraídos), quase 24% acima de 2018 (521,5 milhões de barris). Também a produção de gás natural teve expressivo incremento, de 40,9 bilhões de m3 em 2018 para 44,7 bilhões de m3 em 2019.

Não só se verificou um crescimento robusto da produção de petróleo no longo prazo, mas também se constatou uma grande evolução nos últimos meses. Em dezembro, apenas a produção de óleo bruto alcançou a marca de 3,1 milhões de b/d, enquanto a extração de gás em campos brasileiros chegou a 137,8 milhões de m3 diários.

Não se deve medir o êxito da política para o petróleo apenas pelas quantidades recordistas de óleo e gás. Além de assegurar um expressivo superávit no comércio exterior da commodity (pois o Brasil ainda importa óleo), muito mais do que compensando o déficit resultante da importação de derivados de petróleo, o governo Michel Temer recuperou a Petrobrás, maior

empresa brasileira, que havia sido utilizada nos governos de Lula e Dilma para fins populistas, caso da venda de derivados a preços inferiores aos de custo, em meio à corrupção generalizada.

Um dos aspectos centrais da política da Petrobrás é extrair o máximo de óleo possível, antecipando-se às mudanças previstas na matriz energética contrárias a combustíveis fósseis.

VEÍCULO: O Estado de S Paulo

Data: 26/01/2020

Seção: Coluna Broadcast

Autor: Fenanda Guimarães, Mariana Durão e Aline Bronzati

Título: Tragédia forçou Vale rever operação e governança

O rompimento da barragem da Samarco, em Mariana (MG), foi uma tragédia profunda para a natureza. Porém, foi apenas após o desastre de Brumadinho (MG), quatro anos depois e com a perda de 270 vidas, que a Vale buscou mudar suas estruturas internas de maneira mais radical. Com o desastre, que completou um ano ontem, saíram de cena seus principais executivos, como o presidente Fabio Schvartsman, e o então diretor-executivo de Ferrosos, Peter Poppinga. O perfil do conselho também sofreu uma transformação: passaram-se a sentar nas cadeiras dos estrategistas mais especialistas da área. Era um pedido cobrado pelo mercado havia anos e que tinha se intensificado após o acidente da Samarco, jointventure da Vale com a BHP Billinton.

» Sob pressão. Ao contrário de seus principais concorrentes globais, como Rio Tinto, BHP e Anglo American, a Vale praticamente não tinha especialistas em seu conselho. Após a tragédia de Brumadinho, contudo, a pressão ficou maior e o colegiado mudou. Uma das alterações veio dos nomes indicados do fundo de pensão e acionista Previ, após renúncia de Marcio Hamilton e Marcelo Labuto, vindos dos quadros do Banco do Brasil. Para os postos, foram indicados Murilo César Passos e Roger Downey, executivos com experiência no setor de mineração.

» Perfil. Com a mudança, a Vale tem hoje em seu colegiado seis membros ligados à indústria de mineração, de um total de 13 cadeiras. Há alguns anos eram apenas dois, sendo um dos nome por conta de indicação da sócia japonesa Mitsui.

» Presente. Em 2020, a Vale vai criar um comitê de auditoria, em paralelo ao conselho fiscal. Formado por especialistas independentes, vai orientar o

conselho de administração sobre as questões mais complexas de auditoria e financeiras.

» Com a palavra. A Vale afirma, por meio de nota, que a composição do conselho sempre foi balanceada e diversa. Diz ainda que está em seu plano estratégico, anunciado no fim de 2019, “reparar integralmente as consequências do rompimento da barragem em Brumadinho, tornar-se uma empresa mais segura e confiável, e estabelecer um novo pacto com a sociedade”. A mineradora 200 pessoas em Brumadinho vinculadas à diretoria de reparação e desenvolvimento.

» Sob nova direção. A TRR, corretora de seguros controlada pela boutique de investimentos Estáter, está sob nova direção. Leonardo Correa, até então responsável pela divisão de benefícios, é o novo presidente da empresa. Ele, que apoiou o crescimento da TRR nos últimos dois anos, assume o lugar de André Assumpção, um dos sócios fundadores da Estáter, que passará à presidência do Conselho.

» Como fica? A diretoria de Risk & Insurance será liderada pelo ex-Marsh Marcelo Blanquier. Giuliano Araújo, da Estáter, assume como diretor financeiro e responsável por Operações e Controladoria, e Paulo Davidoff, executivo que responde pela área de Afinidades, completam o quadro da diretoria executiva.

» Popular. A fintech Bcredi viu a oferta de crédito pessoal com garantia de imóvel, o famoso home equity no jargão do mercado, dar um pulo de mais de seis vezes em dezembro último frente um ano antes. O motor vem, principalmente, dos juros menores no País e o maior conhecimento dos brasileiros em torno do produto, que mira aqueles com imóveis quitados.

» Empurrão. Com o salto no home equity, a novata viu sua carteira de empréstimos quase dobrar em 2019, encostando nos R\$ 700 milhões, ante R\$ 400 milhões em 2018. As razões para o desempenho foram parcerias com empresas como Loft, Stone, Nexoos, FinanZero, além da presença em meios digitais.

» Pedágios. Em mais um capítulo das novas arenas para os grandes bancos, o Santander Brasil e a Sem Parar, de pagamento automáticos, firmaram parceria para oferecer produtos e serviços combinados aos clientes. O primeiro passo será oferecer condições diferenciadas no financiamento de veículos e na mensalidade da tag, cavando um espaço na preferência dos motoristas.

» Ringue. O setor de pedágios eletrônicos se tornou um verdadeiro ringue dos grandes bancos nos últimos anos e cada um adotou uma estratégia. Apesar de ter sido o último a entrar no segmento, o Santander se uniu à líder. Enquanto

Bradesco e Banco do Brasil criaram a marca Veloe do zero, o Itaú Unibanco comprou 50% da ConectCar, da qual é sócio com o Grupo Ultra.

VEÍCULO: O Estado de S Paulo

Data: 26/01/2020

Seção: Economia

Autor: Anne Warth

Título: Venda da Eletrobrás pode ter perdido o timing

Pelo terceiro ano consecutivo, o governo terá de retirar do Orçamento as receitas previstas no processo de privatização da Eletrobrás e pode ter pedido o timing para a venda da estatal de energia.

A exemplo das outras tentativas, o governo alega prudência para excluir o bônus de outorga (taxa que o vencedor paga para explorar um bem público) que a companhia teria que pagar à União da contabilidade de receitas orçamentárias e afirma, oficialmente, que esses recursos ainda podem voltar ao longo do ano. Mas o histórico mostra que isso não tende a ocorrer.

Na equipe econômica, a posição é de cautela porque há resistências fortes no Congresso e dentro do Palácio do Planalto à privatização. Mesmo com o movimento de venda de ativos pelos estatais mais poderosas do governo, como a Petrobrás, na prática, as privatizações pouco avançaram na gestão Bolsonaro.

A retirada da previsão de R\$ 16,2 bilhões de receita com a venda da Eletrobrás vai elevar a necessidade de contingenciamento (bloqueio) do Orçamento, avisa um integrante da equipe econômica.

Para especialistas no setor e fontes envolvidas nas discussões do tema, o governo Jair Bolsonaro perdeu o timing para a aprovação do projeto de lei de privatização da Eletrobras. No ano passado, a equipe econômica investiu suas forças na aprovação da reforma da Previdência.

Para este ano, o ministro da Economia, Paulo Guedes, tem falado na necessidade das reformas tributária (de simplificação dos impostos) e administrativa (espécie de reformulação do RH do Estado).

Já o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, se envolveu, desde o início do ano, na criação de um fundo de equalização para conter oscilações nos preços de combustíveis e no debate sobre subsídios para painéis solares e templos religiosos - até agora, não falou em Eletrobrás.

Ano eleitoral. Em meio a um ano eleitoral, a desestatização da Eletrobrás não deve ser prioridade por várias razões. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), já deixou claro em diversas ocasiões que as bancadas do Norte e do Nordeste na Casa são contra a proposta, assim como ele mesmo. Embora não tenha problemas com o tema, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), sinalizou que não dará prosseguimento ao projeto de lei enquanto o governo não aparar arestas no Senado.

A interlocutores, Maia tem dito que não vai desgastar os deputados, muitos deles candidatos nas eleições municipais deste ano, para deixar a proposta morrer no Senado sem ser apreciada. Por outro lado, a criação da comissão especial serviria como um palco para discursos de parlamentares contrários à privatização da companhia.

Essa resistência fica clara ao se observar a tramitação da proposta na Câmara. Enviado ao Legislativo no dia 5 de novembro, dois meses depois, o projeto de privatização da Eletrobras não tem nem mesmo a comissão especial - etapa obrigatória para que o texto comece a tramitar na Casa - e tampouco conta com relator.

Para integrantes do governo, a única tática que funcionaria para empurrar a privatização da Eletrobrás à frente seria a adotada pelo secretário especial de Previdência e Trabalho, Rogério Marinho. Sem a articulação política da Casa Civil e na ausência de uma base forte no Congresso, Marinho e sua equipe trabalharam no corpo a corpo direto com parlamentares. Até agora, porém, nenhuma liderança do governo assumiu o projeto da estatal.

VEÍCULO: O Estado de S Paulo

Data: 26/01/2020

Seção: Economia

Autor:

Título: Primeiro plano de privatização foi sob Temer

BRASÍLIA- A primeira proposta de privatização da Eletrobrás foi enviada ao Congresso em janeiro de 2018, ainda durante o governo Michel Temer, também em um ano eleitoral. Esvaziada, a comissão especial da Câmara não chegou a aprovar o relatório do ex-deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), e em julho, Maia anunciou que não pautaria mais a proposta naquele ano.

A resistência do Congresso obrigou o governo a retirar do Orçamento de 2018 as receitas que viriam da descotização da energia das usinas da companhia (substituição de contratos baratos por mais caros, a preços de mercado), de R\$

12,2 bilhões. Mas ainda em agosto daquele ano, quando enviou o Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) do ano seguinte, o governo reincluiu a mesma receita. Em março de 2019, ela foi retirada, novamente.

Em 2019, primeiro ano do governo Bolsonaro, as equipes ministeriais discutiram por meses que modelo adotariam para tentar privatizar a Eletrobrás. Foi apenas em setembro que o governo chegou à conclusão de que o modelo apresentado durante o governo Temer era mesmo a melhor opção.

VEÍCULO: O Globo

Data: 26/01/2020

Seção: Colunas

Autor: Lauro Jardim

Título: Petróleo

Poços maduros

Quem diria, alguns anos atrás, que a produção de petróleo do Brasil (3 milhões de barris por dia) seria quatro vezes maior que a da Venezuela (700 mil barris/dia), integrante da Opep?

Operação triangular

Deve ser anunciada nos próximos dias a compra de um navio-plataforma da Dommo (ex-OGX) numa operação feita pela gestora Prisma. A transação não para aí. Em seguida, a Prisma venderá o ativo para a Petro-Rio, de Nelson Tanure.

MME / ASCOM .