

Energia Maior dependência é vista com receio por alguns especialistas

Resistência às eólicas cresce e setor tenta reagir

Claudia Facchini
De São Paulo

Os parques de energia eólica, uma fonte de energia limpa e barata, se espalham rapidamente pelo país. Mas a eletricidade gerada a partir do vento também começa a ser criticada por uma ala do setor de energia, que vê com preocupação a maior dependência em uma fonte de energia intermitente.

Sem vento, uma turbina eólica deixa de gerar energia repentinamente, risco que não existe com as termelétricas, que queimam gás, biomassa ou carvão de forma contínua. Mesmo com escassez de chuvas, uma hidrelétrica também não para de produzir energia abruptamente.

O sentimento antieólicas não aumenta apenas no Brasil, onde o governo passou a ser mais rigoroso com os empreendedores e fornecedores de equipamentos, a maior parte estrangeira. O movimento também é mundial. Tanto assim que a fabricante dinamarquesa de turbinas Vestas lançou neste mês uma campanha para combater o crescente lobby contra a indústria eólica na Austrália, um dos países onde a resistência ao setor é forte.

No Brasil, o presidente da Renova, Mathias Becker, também demonstra preocupação. O executivo afirma que o segmento é vítima de preconceito e que pretende conversar mais com vários representantes do setor de energia para desfazer algumas ideias, a seu ver, “equivocadas”, como a percepção de que a eólica seria uma fonte menos confiável que a hidráulica.

É muito mais fácil ventar que chover, diz Becker. A ocorrência de precipitações depende de uma combinação de variáveis meteorológicas bem mais específica, o que

faz com que as chuvas também sejam mais imprevisíveis. Os ventos também são mais contínuos. Com isso, a energia gerada por um parque varia menos que a produção de uma hidrelétrica sem reservatório, como as usinas mais novas.

Controlada pela Light/Cemig, pelo Fundo Infrabrazil, focado em infraestrutura, e pela RR Participações, dos empresários Renato Amaral e Ricardo Delneri, a Renova é a maior geradora de energia eólica do país, com mais de mil MW de capacidade instalada.

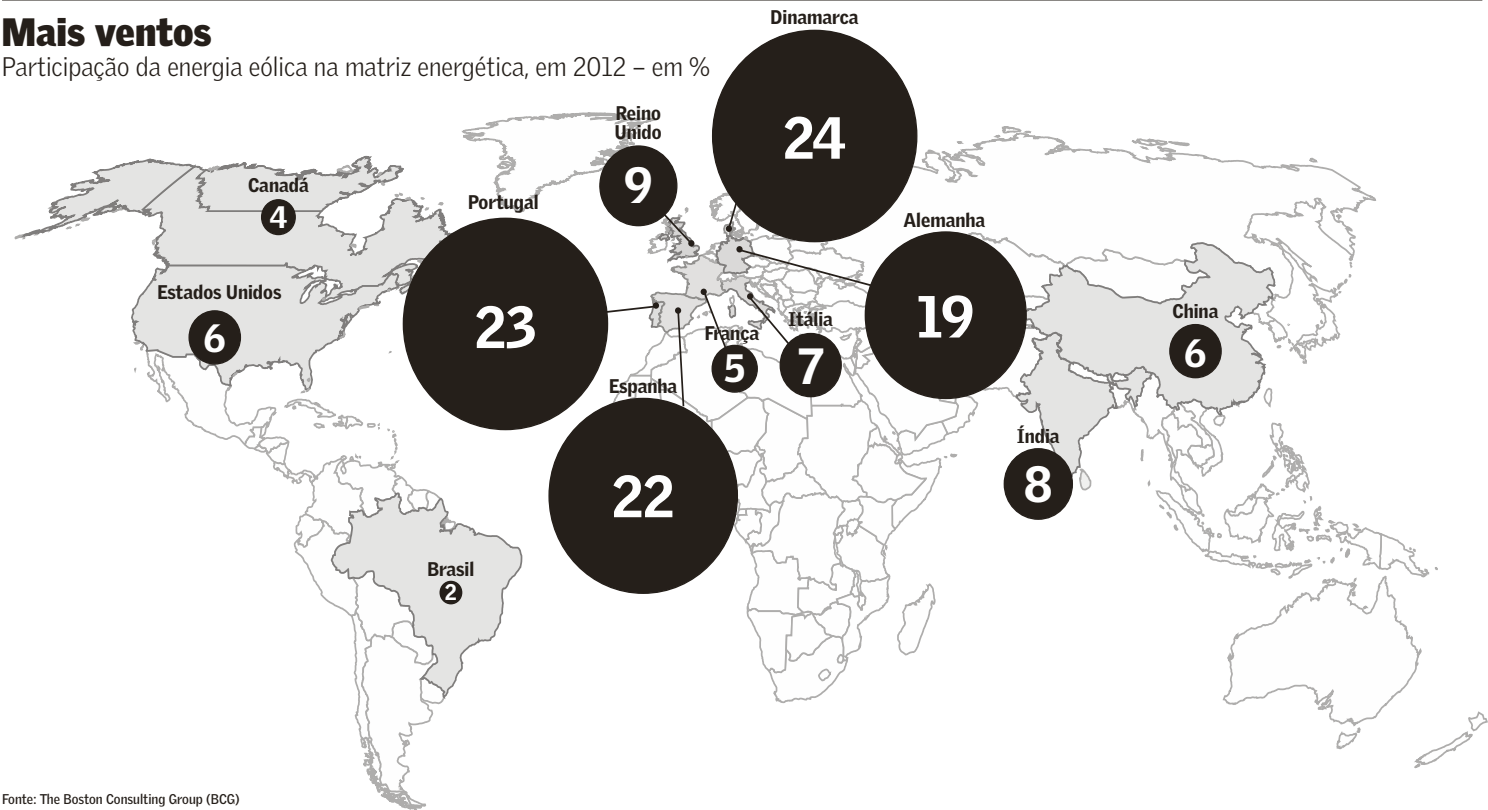
Uma das medidas que causou neste ano indignação entre os empresários do setor foi a exclusão das eólicas do leilão de energia nova, que será realizado no dia 29 de agosto. Serão licitadas no certame usinas a carvão, uma das fontes mais poluentes, além de térmicas a gás e biomassa e hidrelétricas. Os contratos firmados no leilão passarão a valer a partir de janeiro de 2018.

As eólicas serão licitadas em um leilão específico de energia de reserva, no dia 23 de agosto. Mas os projetos terão de estar prontos em dois anos, tempo bem mais curto que os cinco anos que as térmicas a carvão e a gás terão para concluir suas obras. “Queremos competir com o carvão. Somos contra essa proibição”, afirma Becker.

Segundo ele, os dois anos de prazo para conclusão dos parques não são triviais e trazem várias consequências para os empreendedores e fornecedores, que precisarão montar uma operação de “guerra”. “Não se trata de má vontade, é um problema físico”, diz Becker, referindo-se às dificuldades que serão enfrentadas ao longo da cadeia de abastecimento. E os fornecedores certamente repassarão esse empenho aos preços, dizem os empreendedores.

Mais ventos

Participação da energia eólica na matriz energética, em 2012 – em %



Fonte: The Boston Consulting Group (BCG)

Os obstáculos, porém, não tiraram o apetite dos investidores. A Renova inscreveu para o leilão 500 MW de parques eólicos na Bahia. Outra eólica, a Bioenergy, também afirma ter inscrito 500 MW. Ao todo, foram cadastrados 655 projetos, que somam uma capacidade instalada de 16 mil MW, o maior volume já inscrito até hoje.

Mas, desse total, é esperado que apenas uma pequena parcela seja de fato comercializada no leilão, algo entre 2 mil MW e 3 mil MW. O volume negociado dependerá do preço teto, que ainda não foi estabelecido.

Além do prazo exíguo para a construção dos empreendimentos, o governo aumentou as exigências para os fabricantes, obrigando-os a produzir no país os três componentes: torre, máquina e pás. Os fabricantes que não cumprem com os índices de nacionalização nessas três etapas foram excluídos da linhas de financiamento do BNDES. As mesmas exigências não são feitas para outros setores, queixa-se Becker.

Sobre a abertura de capital da CPFL Renováveis, Becker responde: “Nunca torci tanto por um concorrente”. A chegada de uma segunda empresa do setor na bolsa dará mais visibilidade e mais parâmetros para os investidores, diz o executivo.

A Renova fez sua estreia na bolsa em julho 2010 e, por enquanto, vem se saindo bem melhor que outras elétricas. Neste mês, enquanto o Índice de Energia Elétrica (IEE) da Bovespa acumula uma desvalorização de 12,5%, as ações da companhia subiram 0,58%. Em 2013, os papéis da geradora valorizaram 25%, enquanto o IEE recuou 13,3%.



“Queremos competir com o carvão”, diz Mathias Becker, presidente da Renova, sobre exclusão das eólicas de leilão

Iniciativa do governo para reduzir tarifas surte pouco efeito prático

Ferrovias

Fábio Pupo
De São Paulo

Até agora, uma decisão publicada há quase dez meses pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para reduzir, em média, 25% as tarifas das ferrovias — e, em consequência, os custos da indústria — não surtiu o efeito esperado pelo governo. Em boa parte dos trilhos no país, os preços cobrados pelas concessionárias continuam os mesmos de antes da decisão, segundo os usuários.

Pouco depois da publicação das novas tabelas pelo governo, a América Latina Logística (ALL) obteve na Justiça Federal no Paraná uma liminar que suspendeu a redução em suas ferrovias. A empresa, principal prestadora de serviços no setor, continua cobrando conforme determinavam as tabelas anteriores à decisão da ANTT.

“O impacto financeiro às vezes é muito grande. Tem empresa que está pagando [à concessionária] 40% a mais do que deveria”, diz Luís Henrique Teixeira Baldez,

presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut). A entidade representa empresas como Braskem, Gerdau, Votorantim, Bunge, Klabin, ArcelorMittal, entre outras.

A ALL já comunicou ao mercado que a medida, caso fosse aplicada em suas ferrovias, reduziria o teto tarifário das subsidiárias ALL Malha Sul, ALL Malha Paulista e ALL Malha Oeste em 15%, 29% e 47% respectivamente — o que causaria redução efetiva no preço cobrado pelo frete. A companhia participou da audiência públicas promovidas pelo governo sobre o assunto, antes da redução dos preços. Procurada, a ALL não quis comentar os motivos que a levaram à Justiça.

Todas as outras concessionárias prestadoras de serviços em ferrovias — como MRS e Vale — passaram a cumprir as novas tabelas de preços publicadas pela ANTT. No entanto, mesmo nesses casos, a redução não teve o efeito desejado, segundo a Anut. Isso porque as concessionárias teriam aumentado outros tipos de tarifas, como as chamadas “acessó-

rias”. “São serviços como manobra do trem e até limpeza do vagão”, diz Baldez. Somados a outros motivos, o preço faz o transporte rodoviário ser usado em diversas situações como alternativa para a movimentação de cargas.

Segundo Baldez, a entidade já avisou o governo sobre a questão. E sugere que as outras tarifas também sejam regulamentadas. “Nós já formalizamos nossa posição em reuniões com a ANTT, mas até agora não conseguimos êxito”, diz.

A Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF), que representa as concessionárias do setor, lembra que o ano foi movimentado para os prestadores de serviço de transporte. A demanda foi impulsionada principalmente pela safra agrícola recorde nos últimos meses — o que também pode ter pressionado os preços. “A procura é grande. Nas rodovias também falta caminhão”, diz Rodrigo Vilaça, presidente da ANTF. Para ele, se há um aumento de preços em serviços acessórios prestados pelas ferrovias, é um caso somente de “lei da oferta e

da procura”. Ele evita falar sobre casos específicos, como o da ALL.

A determinação da ANTT foi publicada no Diário Oficial da União em setembro de 2012. Segundo a agência reguladora, os preços dos serviços estavam defasados e as reduções trariam valores “mais atuais e justos” para as estradas de ferro. Em média, a redução seria de 25% em relação aos preços anteriores, e passaria de 50% em alguns casos.

Para transportar trigo, por exemplo, a MRS passou a ter de cobrar uma tarifa fixa de no máximo R\$ 9,49 por tonelada — 47% menos que o valor anterior, de R\$ 18,10. No item “escória do aço”, o teto passou de R\$ 9,44 para R\$ 4,04 (menos 57%). A concessionária cobra, além da tarifa fixa, a tarifa variável (multiplicada pela quantidade de quilômetros percorridos).

A decisão, defende a ANTT, era respaldada pelos contratos, que dizem: “(...) as tarifas de referência poderão ser revistas, para mais ou para menos, caso ocorra alteração justificada de mercado e/ou de custos (...) que modifique o equilíbrio econômico-financeiro”.

Odebrecht avalia adquirir terminal de açúcar em PE

Logística

Murillo Camarotto
Do Recife

A Odebrecht, por meio de seu braço logístico, está próxima de fechar a compra de uma participação do terminal de açúcar do Porto de Suape, em Pernambuco. Uma fonte a par das negociações disse ao **Valor PRO**, serviço em tempo real do **Valor**, que o acordo depende apenas de alguns detalhes para ser anunciado.

O arrendamento do terminal, cujas obras devem começar em setembro, pertence à empresa Agrovia, que tem entre os sócios a trading inglesa ED&F MAN e fundos de investimento. Procurados, representantes da Odebrecht e da Agrovia não foram localizados para comentar o negócio.

Quando assinou o contrato de arrendamento, em abril do ano passado, a Agrovia se comprometeu a investir pelo menos

R\$ 104,8 milhões na implantação do terminal, que terá capacidade de armazenamento estático de 160 mil toneladas de açúcar.

Do valor anunciado, R\$ 41,8 milhões irão para as obras e R\$ 62,9 milhões, para equipamentos. O terminal ocupará a retroárea do cais 5 do porto, em uma área de 72 mil m² e cais de atracação de 324 metros.

O Governo de Pernambuco estima que a demanda para o terminal de açúcar será de 540 mil toneladas por ano em 2015. A expectativa inicial era de que o açúcar oriundo da safra 2014/2015 já poderia ser escoado pelo novo terminal.

A aprovação da outorga da área onde ficará o terminal demorou a sair. O motivo principal foram “inconsistências” identificadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no processo licitatório. O sinal verde só foi dado pelo órgão de controle em fevereiro deste ano.