

# Petróleo deve manter peso na economia em 2024, dizem analistas

Expectativa é que setor, foco de interesse do governo Lula, mantenha alta produtividade neste ano

Stefanie Rigamonti

SÃO PAULO Enquanto 2023 foi o ano do agronegócio, especialistas esperam forte desaceleração do setor neste ano, quando o crescimento da economia brasileira vai se espalhar e a contorção de forma mais homogênea. Ainda assim, alguns segmentos vão se destacar mais do que outros em 2024.

É o caso do setor de óleo e gás, que deve seguir sendo a base da matriz energética, não apenas neste ano como na próxima década, segundo especialistas.

"O Brasil ainda tem grande fôlego em petróleo, porque a Petrobras é uma empresa forte e segue sendo estratégica para o governo, e também em razão das últimas descobertas da possibilidade de exploração de petróleo no Norte do país", diz Sérgio Vale, eco-

nomista-chefe sênior da consultoria MB Associates.

O economista chama a atenção para o fato de que, mesmo com os discursos do governo sobre a importância de investir em transição energética, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) segue tendo o interesse especial em acelerar a produção de petróleo.

"Os investimentos em energia verde acontecerem, o segmento atrai interesse do setor privado, mas, no governo, a boa vontade é com o petróleo", diz.

"Esta é uma década do petróleo e não deverá ser apenas atrair interesse do governo no mercado de óleo e gás, e isso causa incômodo devido à necessidade de acelerar a transição energética".

O especialista ressalta que esse é um movimento observado não apenas no Brasil, mas no mundo. Ele cita como exemplo o fato de a COP28,

conferência do clima da ONU que aconteceu em 2023, ter sido sediada em Dubai, com forte presença de representantes das indústrias de carvão, petróleo e gás.

Além disso, ele diz que é bastante representativo o Brasil ter sido convidado para fazer parte da Opecp (Organização dos Países Exportadores de Petróleo e Aliados) durante a COP28.

O economista Nelson Marconi, coordenador executivo do Centro de Estudos do Novo Desenvolvimento da FGV (Fundação Getúlio Vargas), concorda. Para ele, o petróleo é o setor primário como um todo devem ser vistos com um bom desempenho em 2024.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Somado a isso, ainda há incertezas sobre a economia da Argentina com o novo governo do ultraliberal Javier Milei. O país vizinho é o principal destino dos produtos manufaturados do Brasil e as exportações para lá podem diminuir neste ano.

Ainda assim, o economista Mailson da Nobrega, sócio da Tendências Consultoria e ex-ministro da Fazenda, acredita que a indústria vai reverter a queda de 2024 e "deixar de ser, pela primeira vez em dois

anos, o patinho feio do PIB brasileiro". O economista projeta um crescimento de 2,2% neste ano da indústria em geral, com impulso da indústria extrativa, que engloba petróleo e minério de ferro.

Além da indústria, Mailson enxerga uma recuperação dos setores que dependem do crédito devido ao ciclo de corte da taxa Selic ao longo de 2024.

Embora o especialista espere um leve aumento do desemprego em 2024, projetando uma taxa de 8,2% ao fim do ano, ele acredita que haverá aumento da renda média dos trabalhadores. Esse fator somado a uma queda na inadimplência em curso deve beneficiar alguns segmentos ligados ao consumo.

Ele cita como exemplos a construção civil —cuja vendas estão ligadas a financiamentos e taxas mais baixas atraem os consumidores—, a comercialização de veículos e de bens eletrônicos e móveis.

Mailson também aposta em um aquecimento do segmento de construção pesada, com injeção de capital estimulado pelo novo PNC (Programa de Aceleração do Crescimento).

Não todos os serviços, os especialistas projetam um ano tranco. Tirando o segmento de informática, que deve continuar pujante em 2024, segundo Marconi, o setor vai desacelerar por conta do arrefecimento do agronegócio e pela normalização da demanda, após o "boom" causado pela reabertura da economia no pós-pandemia.

Não todos os serviços, os especialistas projetam um ano tranco. Tirando o segmento de informática, que deve continuar pujante em 2024, segundo Marconi, o setor vai desacelerar por conta do arrefecimento do agronegócio e pela normalização da demanda, após o "boom" causado pela reabertura da economia no pós-pandemia.

Não todos os serviços, os especialistas projetam um ano tranco. Tirando o segmento de informática, que deve continuar pujante em 2024, segundo Marconi, o setor vai desacelerar por conta do arrefecimento do agronegócio e pela normalização da demanda, após o "boom" causado pela reabertura da economia no pós-pandemia.

Não todos os serviços, os especialistas projetam um ano tranco. Tirando o segmento de informática, que deve continuar pujante em 2024, segundo Marconi, o setor vai desacelerar por conta do arrefecimento do agronegócio e pela normalização da demanda, após o "boom" causado pela reabertura da economia no pós-pandemia.



Carro da Tesla é carregado em estação coberta de gelo em Chicago; frio intenso drena baterias de carros elétricos. (Foto: Reuters - 17 jan 24/ Getty Images/ AFP)

## Frio se torna arqui-inimigo de proprietários de automóveis elétricos nos Estados Unidos

CHICAGO (EUA) | THE NEW YORK TIMES

Com as temperaturas de Chicago caindo abaixo de zero, os postos de carregamento de veículos elétricos se tornaram cenários de desespero: baterias descarregadas, motores em confronto e filas.

"Quando está frio assim, os carros não funcionam bem, os carregadores não funcionam bem e as pessoas também não funcionam tão bem", diz Javiel Spencer, 27, motorista da Uber que afirma não ter feito nada nos últimos três dias além de carregar seu Chevy Bolt alugado e se preocupar em ficar sem bateria —novamente—.

Spencer, que saiu no domingo (14) para um posto de carregamento com aproximadamente 48 km restantes na bateria. Em de minutos, a bateria estava descarregada e ele teve que rebocar o carro até o posto.

"Quando conectei, não estava recarregando". Recarregar a bateria, que geralmente leva uma hora para ser recarregada, levou cinco. As ondas de frio deste inverno (o hemisfério Norte) têm causado dor de cabeça para os donos de veículos elétricos, pois as temperaturas congelantes drenam as baterias e reduzem a autonomia de condução.

Chicago e outras partes dos EUA e Canadá foram surpreendidas nesta semana por temperaturas extremas e fortes frias. Na terça (16) a sensação na região da maior cidade do Illinois foi de que as temperaturas estavam em torno de -20°C.

Os veículos consomem mais energia para aquecer suas baterias e cabines em climas frios, mas também há um aumento do consumo de energia, levando a Tesla em um momento de decisão se continuar ou desistir de decidir se continua com ele.

Alguns postos de recarga ao lado, Joshlin Rivera também estava experimentando um pouco de arrendimento de comprador. Ela estava sentada com o aquecedor ligado dentro de seu Model 3 enquanto carregava a bateria.

Em condições normais, o carro de Rivera percorre até 430 km com uma carga de 30 min. Nesta semana, ela diz que acordou e encontrou um tempo de recarga de 45 minutos.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

Além disso, a indústria não desfruta de financiamentos e tantos subsídios como outros setores da economia.

frio extremo, a de baixa, de 12 volts, também pode perder carga, assim como acontece nos veículos tradicionais.

Quando isso acontece, o elétrico não pode carregar em um carregador rápido até que a bateria seja reiniciada, diz Albert Gore III, ex-funcionário da Tesla e diretor executivo da Zero Emission Transportation Association, que representa fabricantes de automóveis, incluindo a Tesla.

O desafio para os elétricos é que os dois lados da bateria, ânodo e cátodo, têm reações químicas que são desaceleradas durante temperaturas muito baixas. Isso afeta o carregamento e o descarregamento, diz Jack Browner, diretor do Clean Energy Institute.

"Acaba sendo muito difícil fazer com que veículos elétricos a bateria funcionem em condições muito frias. Você não pode carregar ou descarregar uma bateria tão rapidamente se estiver frio. Não há maneira física de contornar isso".

A medida que a indústria es-

tuda o que deu errado em Chicago, alguns sugerem que a infraestrutura de carregamento pode ter sido superada pelo clima muito frio.

"Isso não é um problema categorial para veículos elétricos, porque foi resolvido em outros lugares", diz Gore. Alguns dos países com maior uso de elétricos são muito frios, como a Noruega, onde quase 25% da frota é elétrica. As estações de carregamento não têm filas mais longas no inverno do que no verão, já que os veículos demonstram mais para carregar no frio, mas isso se tornou um problema menor nos últimos anos, porque a Noruega construiu mais postos de carregamento, diz Lars Godbolt, consultor da Associação Norueguesa de Veículos Elétricos.

Além disso, a maioria das pessoas na Noruega mora em casas, não em apartamentos, e quase 97% dos donos de elétricos têm estações de carregamento em casa, disse ele.

No mundo, 14% de todos os carros novos vendidos em 2022 eram elétricos, ante 6% em 2021 e menos de 5% em 2020, de acordo com a Agência Internacional de Energia.

Na Europa, Noruega, Suécia, Islândia, Finlândia e Dinamarca tiveram a maior participação em 2022, de acordo com a Agência Europeia do Meio Ambiente. O frio provavelmente será menos um problema à medida que as empresas atualizarem modelos.

Mesmo nos últimos anos, empresas desenvolveram capacidades que permitem que os modelos mais recentes sejam mais eficientes no frio.

Todos os veículos têm desempenho pior em clima frio, diz James Boley, porta-voz da Sociedade de Fabricantes e Comerciantes de Automóveis, associação na Grã-Bretanha.

Para ele, o problema é menos sobre a capacidade de elétricos de funcionarem bem no frio e mais sobre a incapacidade de fornecer estações de carregamento. Com um carro de combustível, os motoristas têm total confiança de que encontrarão postos de gasolina.

Spencer, o motorista da Uber, disse que a economia de dirigir um elétrico para um aplicativo não funciona mais em Chicago. "O pagamento é o mesmo, mas o custo para o motorista físico de contornar isso —os custos extras, é muito maior".