

≡ Mercado

LEANDRO FONSECA/DIVULGAÇÃO/JC

Petrobras quer ser cada vez mais competitiva no preços dos combustíveis

Objetivo da estatal é fazer frente à concorrência na busca pelos clientes no mercado interno

O diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Cláudio Schlosser, disse, na sexta-feira passada, que a nova estratégia da empresa para preços dos combustíveis prevê ampliar sua competitividade na busca pelos clientes no mercado interno. “Quando a Petrobras representar a melhor alternativa para o cliente e o cliente representar melhor alternativa para a Petrobras, não vamos perder a venda”, afirmou, em teleconferência com analistas para detalhar o lucro de R\$ 38,1 bilhões no primeiro trimestre.

A empresa iniciou a rediscussão de sua política de preços, que agora prefere chamar de es-

tratégia comercial, após a renovação completa da administração com a eleição de nova diretoria e do conselho de administração, no fim de abril.

“A Petrobras vai buscar na execução de sua estratégia comercial ser cada vez mais competitiva no mercado brasileiro. Vamos fazer isso de forma muito racional. O parâmetro principal é preservação da geração de valor da companhia”, afirmou Schlosser.

A declaração confirma mudança de direcionamento em relação aos governos Michel Temer e Jair Bolsonaro, quando a empresa permitiu o crescimento das importações de produtos por terceiros ao praticar preços que simulavam o custo de importação dos produtos.

Essa política, conhecida como PPI (preços de paridade de importação), se tornou alvo de críticas com a escalada da cotação do petróleo após o fim do pe-

ríodo mais crítico da pandemia, que levou os preços internos dos combustíveis a recordes históricos em 2022.

A estatal ainda não detalhou como será a nova estratégia comercial, mas vem sinalizando que terá preços diferentes por mercado de atuação e de acordo com o tipo de cliente - atualmente, os preços são definidos por ponto de entrega dos produtos (refinarias ou terminais).

O comando da companhia, porém, tem prometido que a mudança representará preços mais baixos para o consumidor brasileiro, considerando que parte dos custos de produção dos combustíveis é nacional. As variações das cotações internacionais do petróleo, porém, continuarão a influenciar os preços internos.

A companhia pretende ainda ampliar o uso de sua capacidade de refino, para ter um volume maior de produtos nacionais. No

primeiro trimestre, o fator de utilização das refinarias foi de 85% e a ideia é manter esse indicador acima de 90%.

No médio prazo, a Petrobras analisará a ampliação da capacidade de refino com investimentos em unidades já existentes. Projeções internas indicam que é possível obter mais 450 mil barris por dia, o equivalente a duas refinarias como a de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro, sem construir uma nova unidade.

“Estamos conversando já com a área econômica da companhia, porque temos que garantir o racional desses projetos, para ter viabilidade. Mas é um potencial muito grande que está na nossa carteira”, disse o diretor de Processos Industriais e Produtos, William França.

Na teleconferência, também não foram apresentados maiores detalhes sobre as propostas de mudança na política de divi-

dendos e de recompra de ações. Na quinta-feira passada, ainda seguindo a política aprovada por Bolsonaro, a empresa anunciou R\$ 24,7 bilhões em dividendos.

O diretor financeiro da companhia, Sergio Caetano Leite, disse que a reavaliação da política de dividendos ainda está em fase inicial e, após definida, precisará ser aprovada pela diretoria e pelo conselho.

“Ainda não temos direcionamento claro de qual vai ser o caminho ou a periodicidade do pagamento. Vamos propor o que faz mais sentido não somente para a gestão de caixa mas também para os acionistas”, comentou.

Sobre a recompra, ele afirmou que é estratégia adotada por grandes petroleiras globais, como uma destinação de parte dos lucros recordes obtidos com a escalada do petróleo nos últimos anos. As informações são da Agência Folhapress.

≡ Governo Federal

WTC SUL/DIVULGAÇÃO/JC



Entre janeiro e março de 2023, foi de 1,64% de aumento na movimentação de 279,5 milhões de toneladas com base nos dados do Painel Estatístico Aquaviário da Antaq

Movimentação portuária cresce no primeiro trimestre

Expectativa do ministro Márcio França é ampliar o ritmo de desenvolvimento com novos investimentos do governo federal

Com base nos dados do Painel Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vincula-

da do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a movimentação portuária no Brasil no primeiro trimestre deste ano cresceu em relação ao mesmo período do ano passado. O aumento foi de 1,64% no total de cargas movimentadas, totalizando cerca de 279,5 milhões de toneladas de mercadorias.

Em relação à composição

do que foi transportado, cerca de um terço do total, 75,8 milhões de toneladas, foi de minério de ferro, seguido por milho, farelo de soja, petróleo bruto e derivados de petróleo, além de contêineres e outras cargas gerais.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, defendeu a expectativa de manter esse

crescimento a partir dos investimentos e políticas que estão previstas para o setor pelo novo governo federal. “O Brasil voltou! O crescimento voltou! Importante destacar que há planos para modernizar e ampliar a infraestrutura dos portos, com a intenção de aumentar a capacidade de movimentação de cargas e reduzir os custos logísticos, gerar

empregos e impulsionar a economia”, afirmou.

Além disso, França também reforçou a importância da manutenção das autoridades portuárias públicas, como forma de garantir a transparência e eficiência na gestão dos portos brasileiros, e a aplicação do lucro das operações em melhorias no setor.

M.Stortti promove palestras internacionais destinadas às empresas

M.Stortti Business Consulting Group dará continuidade, nos meses de maio e junho, às palestras online destinadas ao debate sobre oportunidades das empresas brasileiras no mercado internacional.

A primeira delas ocorrerá no próximo dia 24 de maio e terá como tema “Logística internacional através do Panamá para importadores e exportadores brasileiros”. A partir das 18h, pelo Zoom, Marlon Herrera So-

tomayor, gerente de Vendas Internacionais na Teletop Panama e consultor de Desenvolvimento de Negócios para a América Latina, apresentará as perspectivas de negócios entre o Brasil e o país que liga a América Central à do Sul.

Ao longo dos anos, por exemplo, no que se refere às importações, o Brasil se beneficiou das facilidades que o país apresenta devido à Zona Livre de Cólón, que oferece os mais variados

produtos, seja para empresas de grande ou pequeno porte. As exportações também serão tema de destaque na palestra de Sotomayor. As inscrições gratuitas podem ser feitas pelo Instagram da M.Stortti (@mstortti), pelo e-mail secretaria@mstortti.com.br ou pelo telefone (51) 98137-3812.

Palestras de junho

📅 Dia 6 | ⌚ 18h

Investimento imobiliário nos Estados Unidos: Questões legais e investimentos

📅 Dia 26 | ⌚ 18h

Negócios com empresas argentinas

China lidera o setor logístico mundialmente e Brasil tem chances de crescer no nicho

Com o mundo globalizado, a China se tornou o país de maior setor logístico mundial, ultrapassando os demais países nos quesitos de volume de transporte e quantidade de remessas. De acordo com a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China, o faturamento do setor foi de US\$ 1,74 trilhão em 2021.

A Cúpula Internacional da Indústria de Logística foi realizada na semana passada, na China, em Guangzhou, capital do distrito, é sede de centros logísticos e comerciais. E, no momento, Baiyun, está prestes a iniciar a estruturação de cinco bases logísticas, novas platafor-

mas e postos de entrega, visando tornar o local um cluster de logística mundial, conjunto de diferentes empresas que atuam no mesmo setor.

Atualmente, dois fatores possibilitam o surgimento de um cluster logístico no distrito: uma infraestrutura interconectada de transporte e a localização de um dos mais importantes centros de e-commerce no país. De acordo com a análise do CEO da transportadora Bulog, Bruno Cairo, o investimento constante no setor levou o país a liderar o setor mundialmente e, em relação ao Brasil, há espaço para alcançar melhores resultados no nicho.

Investimentos

Brasil precisa destinar R\$ 295 bilhões para mobilidade

Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresenta estudo que traça raio-x do setor até o ano de 2042

Estudo encomendado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) sugere serem necessários R\$ 295 bilhões em investimentos, até 2042, na infraestrutura de mobilidade urbana das 15 principais regiões metropolitanas do País.

Intitulado "Mobilidade Urbana no Brasil: Marco Institucional e Propostas de Modernização", o estudo lista também uma série de recomendações visando a ampliação e a modernização dos atuais sistemas de mobilidade urbana.

Dos R\$ 295 bilhões calculados pelo levantamento, R\$ 271 bilhões teriam como destino a expansão de linhas de metrô, o que possibilitaria "mais que dobrar" a extensão da malha atual. A ampliação das estruturas de rede de trens seria destino de R\$ 15 bilhões, e outros R\$ 9 bilhões seriam investidos em sistema de transporte rápido por ônibus (BRT).

Segundo o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI,

Wagner Cardoso, em entrevista à Agência Brasil, o País "subinveste e subfinancia o transporte coletivo", além de privilegiar e subsidiar o transporte individual motorizado, "inclusive na precificação dos combustíveis fósseis utilizados por automóveis e veículos individuais".

Para chegarem em "um nível de excelência", as regiões metropolitanas brasileiras precisam superar a falta de financiamento - fator apontado como "o maior gargalo para a expansão dos transportes urbanos no Brasil".

Na avaliação da CNI, é preciso viabilizar fontes de investimentos, "com recursos nacionais e estrangeiros, além de participação pública e privada".

"É importante ampliar o número de Parcerias Público-Privadas em um modelo de PPP que agrupe a construção do sistema, da operação e da manutenção, em contratos de concessão de duração relativamente longas, em torno de 30 anos", explicou Cardoso.

As 15 regiões metropolitanas avaliadas são Porto Alegre, Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Belo Horizonte, Goiânia, Belém, Fortaleza, Natal, Salvador, João Pessoa, Ma-



ISABELLE RIEGER/ARQUIVO/JC

País subinveste e subfinancia o transporte coletivo e privilegia o transporte individual motorizado

ceió, Recife e Teresina.

O estudo da CNI aponta que 74% dos 116 municípios com mais 250 mil habitantes cumpriram os prazos estipulados pela Lei de Mobilidade Urbana, que estabeleceu a essas cidades que elaborassem e aprovassem um Plano de Mobilidade Urbana (PMU) até abril do ano passado.

No caso dos municípios com

população entre 20 mil e 250 mil, o prazo dado foi até 12 de abril deste ano. Segundo a CNI, dos 1.908 municípios que se enquadram nesse perfil, apenas 13% atestaram, até setembro do ano passado, ter um plano de mobilidade.

Assim sendo, acrescentou a entidade, "cerca de 87% desses municípios teriam um horizon-

te pequeno (até abril deste ano) para elaborar e aprovar um plano municipal e, portanto, garantir o financiamento de projetos do setor".

"É importante assegurar que municípios sem plano não recebam financiamento federal per capita superior a cidades com planejamento aprovado", alerta Wagner Cardoso.

Pesquisa 'Mobilidade Urbana no Brasil: Marco Institucional e Propostas de Modernização' traça diagnóstico e aponta alternativas

O estudo "Mobilidade Urbana no Brasil: Marco Institucional e Propostas de Modernização", encomendado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), diz que "chama a atenção o subaproveitamento nas nossas metrópoles da bicicleta como um modal de transportes. De fato, em todas as RMs brasileiras, a participação da bicicleta oscilava entre 0,8% e 2,4%, em contraposição a cerca de 4% em Santiago, 7% em Bogotá e 13% na capital da Alemanha", destaca a CNI.

O levantamento apresen-

ta um diagnóstico indicando que "as cidades cresceram, foram amplamente urbanizadas, mas os transportes não acompanharam o ritmo de crescimento". Na sequência, recomenda investimentos em transporte coletivo e transporte individual não motorizado.

"A urbanização não foi acompanhada por um planejamento voltado à redução das distâncias percorridas pelos cidadãos, para a qual o adensamento das cidades e a melhor distribuição de suas principais funções - moradia, trabalho, serviços e lazer - constitui-

riam seu alicerce", diz um trecho da pesquisa.

O estudo acrescenta que, de uma forma geral, as cidades com maiores níveis de renda têm maior demanda por transporte individual. "Isso pode explicar porque em Curitiba 49% das viagens são feitas de carro ou moto, apesar do reconhecido sistema de BRT (Bus Rapid Transit) e de a cidade apresentar uma boa infraestrutura de transportes para os padrões brasileiros".

Já em Salvador e Recife - cidades com rede de transporte públi-

co menos estruturada -, esse modal representa somente 22,1% e 16,7%, respectivamente.

No Rio de Janeiro, "a baixa participação dos transportes individuais (19,5%) pode estar associada a uma confluência de fatores ligados tanto a um menor nível de renda de amplos setores da população metropolitana, quanto à existência de uma extensa - ainda que precária - rede de transportes na metrópole", aponta a CNI.

O deslocamento do trabalhador, de sua casa até o trabalho - e do trabalho até sua casa - "afeta

diretamente" a produtividade e os gastos associados ao transporte, diz a CNI.

Segundo o estudo, "esse desgaste diário afeta não apenas a concentração e a capacidade do funcionário, mas sua assiduidade e probabilidade de afastamento por doenças".

"Nesse sentido, a modernização do sistema seria essencial para melhorar a competitividade da indústria, além de estimular a cadeia produtiva voltada ao transporte público de média e alta capacidade", acrescentou.

Confira algumas das recomendações apresentadas pela Confederação Nacional da Indústria

► Recomendações

► Assegurar instrumentos mais efetivos para a modernização dos sistemas de mobilidade, com o aperfeiçoamento institucional e de governança no âmbito dos municípios, e uma lei municipal como ferramenta de efetivação dos

planos de mobilidade.

► Dotar as regiões metropolitanas de "estruturas de governança mais efetivas, transferindo as atribuições da gestão da mobilidade urbana para uma instituição de natureza metropolitana voltada exclusivamente à mobilidade".

► Viabilizar fontes para o financiamento dos R\$ 295 bilhões em investimentos para as 15 regiões metropolitanas até 2042.

► Nesse sentido, "é importante ampliar o número de Parcerias Público-Privadas em um modelo de PPP que agrupe

a construção do sistema, operação e manutenção, em contratos de concessão de duração relativamente longas (em torno de 30 anos)".

► Ampliação das fontes de financiamento para investimentos em mobilidade, "inclusive pela criação

de fundos de equilíbrio econômico-financeiro das operadoras de transporte coletivo, administrados em âmbito das regiões metropolitanas e alimentando com recursos arrecadados de receitas não tarifárias diversas".

Energia

Brasil ultrapassa 29 GW de potência instalada em fonte solar

PEXELS/PIXABAY/JC

Geração renovável já representa o equivalente a 13,1% da matriz elétrica do País

O Brasil acaba de ultrapassar a marca de 29 gigawatts (GW) de potência instalada da fonte solar fotovoltaica, somando as usinas de grande porte e os sistemas de geração própria de energia em telhados, fachadas e pequenos terrenos, o equivalente a 13,1% da matriz elétrica do País, informou, na sexta-feira passada, a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

Desde julho do ano passado, a fonte solar - segunda maior do País em potência instalada, perdendo apenas para as hidrelétricas -, têm crescido, em média, 1 GW por mês. Em julho do ano passado, a potência instalada era de 16,4 GW. O crescimento vem sendo puxado pela geração distribuída (GD), que soma 20,5 GW de potência instalada, decorrente de R\$ 101,7 bilhões em investimentos.

Já os grandes parques solares (geração centralizada) somam 8,5 GW de potência instalada, fruto de R\$ 42,2 bilhões em novos investimentos.

De acordo com a entidade, desde 2012, a fonte solar já trouxe ao Brasil cerca de R\$ 143,9 bilhões em novos investimentos,



Crescimento vem sendo puxado pela geração distribuída, que soma 20,5 GW de potência instalada, decorrente de R\$ 101,7 bi investidos

mais de R\$ 42,8 bilhões em arrecadação aos cofres públicos e gerou mais de 870 mil empregos acumulados.

Além disso, o aumento da energia solar também já evitou a emissão de 36,8 milhões de toneladas de CO₂ na geração de eletricidade, informa a Absolar.

Para o presidente do Conse-

lho de Administração da Absolar, Ronaldo Koloszuk, o crescimento acelerado da energia solar é tendência mundial e fortalece a vocação do País para produção de hidrogênio verde. “O Brasil possui um dos melhores recursos solares do planeta, o que abre uma enorme possibilidade para a produção do hidrogênio verde

(H2V) mais barato do mundo e o desenvolvimento de novas tecnologias sinérgicas, como o armazenamento de energia e os veículos elétricos”, disse, em entrevista à Agência Estado.

Ele informa que segundo estudo da consultoria McKinsey o Brasil poderá ter uma nova matriz elétrica inteira até 2040 des-

tinada à produção do H2V.

Para tanto, o País deverá receber cerca de US\$ 200 bilhões em investimentos no período, como geração de eletricidade, linhas de transmissão, unidades fabris do combustível e estruturas associadas, incluindo terminais portuários, dutos, armazenagem, explica.

Companhia Light ajuíza pedido de recuperação judicial e estima dívidas de R\$ 11 bilhões

A companhia Light S.A. anunciou, na semana passada, o ajuizamento de um pedido de recuperação judicial. A estimativa da dívida apresentada foi de R\$ 11 bilhões. Constituída por empresas que atuam na geração, distribuição, comercialização e soluções de energia elétrica, a companhia atua em mais de 30 municípios do estado do Rio de Janeiro.

Segundo comunicado divulgado pela Light ao mercado, o pedido foi apresentado à 3ª Vara Empresarial da Comarca da Capital do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ).

“A companhia vem, em conjunto com seus assessores financeiros e legais, avaliando alternativas e empreendendo esforços na busca do equacio-

namento de obrigações financeiras próprias e de outras pelas quais é também coobrigada, inclusive mediante tratativas com certos credores no âmbito de procedimento de mediação devidamente instaurado e em curso na presente data.”

A recuperação judicial é solicitada quando uma empresa se encontra em dificuldades financeiras. Se o pedido for aceito pela Justiça, eventuais execuções de dívidas são paralisadas e a empresa ganha prazo para elaborar uma proposta que inclua formas de pagamento aos credores e uma reorganização administrativa, para evitar que a situação se agrave e chegue a um cenário de falência, segundo informações da Agência Brasil.

No comunicado, a Light afirma ainda que, apesar de esforços empreendidos nos últimos meses, a situação econômico-financeira vem se agravando, o que demandava a tomada urgente de novas medidas para garantir os serviços prestados no âmbito das concessões de sua titularidade e a continuidade do cumprimento das suas obrigações.

“A companhia mantém e reafirma a confiança em sua capacidade operacional e comercial para a negociação e aprovação de um plano de recuperação que lhe permita implementar o pretendido equacionamento e, com isso, restabelecer o seu equilíbrio econômico-financeiro.”

Em seu portal, a Agência

Nacional de Energia Elétrica (Aneel) divulgou uma nota de esclarecimento. Conforme o texto, o pedido foi interposto pela Light S.A. e não pela Light Serviços de Eletricidade S.A., subsidiária responsável pela distribuição de energia no Rio de Janeiro. De acordo com a Aneel, a legislação estabelece que os regimes de recuperação judicial e extrajudicial não se aplicam às concessionárias de serviços públicos de energia elétrica.

“Informamos que nenhuma obrigação intrassetorial teve seus pagamentos suspensos ou postergados, o que inclui contratos da distribuidora com geradoras, transmissoras e o pagamento dos encargos setoriais. Também estão preservadas integralmente as obri-

gações com fornecedores de serviços, equipamentos, mão de obra e funcionários”, registra a nota.

Ainda segundo a Aneel, a distribuidora está sendo monitorada em regime diferenciado de acompanhamento de seus indicadores econômico-financeiros, por meio de um plano pactuado com a Light no qual foram definidas ações necessárias para assegurar a sustentabilidade da concessão.

O atual contrato de concessão está vigente até junho de 2026. Um pedido de renovação de concessão deve ser apresentado 36 meses antes do seu vencimento. Assim, a Light tem até junho desse ano para manifestar interesse em se manter à frente do serviço após 2026.