

economia

Desativação de usinas a carvão sofre atraso global

Levantamento foi realizado pelo relatório Global Energy Monitor

/ ENERGIA

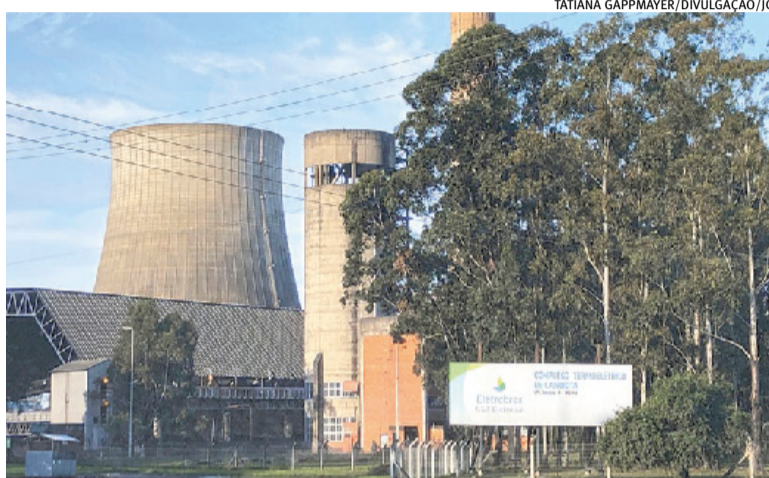
Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

Globalmente, quase 70% das termelétricas a carvão programadas para desativação em 2025 não foram desativadas, incluindo 69% dos desligamentos programados na União Europeia e 59% nos Estados Unidos. O apontamento consta no relatório Boom and Bust Coal 2026, publicado pelo Global Energy Monitor.

Segundo o documento, na União Europeia, a maioria das desativações não realizadas reflete adiamentos que começaram durante a crise energética de 2022-23, mesmo com os compromissos formais de eliminação gradual do carvão permanecendo em vigor. Nos Estados Unidos, os atrasos nas desativações estavam mais diretamente ligados à intervenção governamental que manteve usinas a carvão antigas em operação.

Ainda é ressaltado pelo levantamento que o Brasil eliminou oficialmente os projetos de novas usinas termelétricas a carvão mineral, tornando-se o primeiro país da América Latina sem empreendimentos do tipo em desenvolvimento. Ao mesmo tempo, porém, decisões tomadas pelo governo federal entre 2025 e 2026 ampliaram contratos, subsídios e garantias para a operação de usinas já existentes até 2040 (como é o caso da térmica gaúcha Candiota 3), podendo chegar até 2050, em alguns casos.



Brasil também registrou usinas com contratos prolongados

O gerente de projetos do Portal de Energia da América Latina do Global Energy Monitor, Gregor Clark, comenta que a eliminação de novas propostas de usinas representa um avanço importante, mas as medidas recentes adotadas pelo governo enviam sinais contraditórios sobre a política energética brasileira. “O Brasil possui abundantes recursos renováveis capazes de oferecer um caminho mais seguro, acessível e sustentável”, afirma.

Já o diretor-executivo do Instituto Arayara e fundador do Observatório do Carvão Mineral, Juliano Bueno, critica a ausência de um plano de descomissionamento das usinas existentes no País e de políticas de transição justa para os trabalhadores do setor. “Infelizmente, o que a gente percebe é que o mundo está na contramão (do abandono do carvão)”, lamenta o gerente de Transição Energética do Institu-

to Internacional Arayara, John Fernando de Farias Wurdig.

Ele frisa que o cenário acende um sinal de alerta quanto aos riscos ambientais e à saúde pública. Wurdig enfatiza que o setor carbonífero possui um lobby muito forte e acabou influenciando as políticas de transição energética. O integrante do Arayara acrescenta que é difícil fazer uma projeção de cenários futuros sobre a fonte fóssil neste momento de instabilidade geopolítica e de guerras (que também têm relação com o suprimento energético global).

Por sua vez, o presidente da Associação Brasileira do Carvão Sustentável (ABCS), Fernando Zancan, ressalta que as térmicas a carvão no mundo deverão receber investimentos e alongar a vida útil delas. “Realmente, no planeta, o carvão continua sendo uma fonte em crescimento em termos de fornecimento de energia”, diz.

Potencial de escoamento de óleo combustível na Refap cresce 114%

/ LOGÍSTICA

A Petrobras colocou em operação, a partir deste mês, uma nova barcaça para o escoamento de óleo combustível (OC) produzido na Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), em Canoas. Com a iniciativa, segundo nota da estatal, a companhia aumentou em 114% sua capacidade de escoamento desse derivado na região Sul, que passou de 28 mil metros cúbicos por mês, em 2023, para cerca de 60 mil metros cúbicos mensais.

A Refap possui produção de óleo combustível superior à demanda do mercado local, o que exige o escoamento contínuo do excedente para outros estados ou para exportação, por meio do Terminal de Rio Grande (Terig). O reforço da rota aquaviária garante a retirada regular desse volume e assegura a continuidade da produção dos demais derivados da refinaria.

Atualmente, o escoamento do óleo combustível da Refap até o Terig ocorre por duas rotas logísticas: a rodoviária, com transporte por caminhões ao longo de aproximadamente 337 quilômetros, e a rota por barcaças, que combina um curto trecho rodoviário, de cerca de 16 quilômetros, até o Terminal de Niterói (Tenit), seguido do transporte aquaviário pela Lagoa dos Patos. Até abril de 2026, a operação contava com apenas uma barcaça; com a entrada da nova embarcação, a capacidade e a confiabilidade dessa rota foram ampliadas de forma significativa.

“A entrada em operação da segunda barcaça representa um avanço importante para a Refap. Ela traz maior previsibilidade ao escoamento do óleo combustível, melhora a eficiência logística e contribui diretamente para a segurança e a continuidade das nossas operações industriais”, afirma o gerente geral da Refap, Marcus Aurelius Valenti.

Considerando a infraestrutura logística existente e os contratos de serviço vigentes, a rota por barcaça, aponta a Petrobras, possibilita o transporte de volumes maiores em um mesmo período, com menor custo logístico por tonelada movimentada e maior confiabilidade operacional. “Essa solução reduz gargalos logísticos e dá mais robustez à operação, além de apoiar a estratégia de eficiência da companhia”, destaca o gerente geral de Operações Logísticas da Petrobras, Adriano Cesar de Medeiros Valentim.

Além dos ganhos operacionais e econômicos, a ampliação do transporte aquaviário contribui para a redução do tráfego de caminhões nas rodovias, aumentando a segurança no transporte e favorecendo a redução de emissões. Uma única barcaça tem capacidade equivalente ao transporte realizado por 80 ou mais caminhões. A contratação dos ativos, o planejamento e a programação do escoamento do óleo combustível da Refap são realizados de forma integrada pelas equipes da área de Logística (LOG) da Petrobras e da Transpetro.

O INVISÍVEL QUE VENDE

Ciclo de palestras para impulsionar o varejo de moda.

Idealização Realização
Joy ALATHEIA * CDL POA

18.06.2026 | 8h30

Teatro Bourbon Country

Moda
pelo Rio Grande do Sul

3ª edição

Ingressos em
uhuu.com

