



portalbenews.com.br

AÇÕES DA APS Decreto presidencial autoriza aumento do capital social da Autoridade Portuária de Santos ▶ **HUB**



OPINIÃO Rodrigo Julião e Eduardo Varela analisam a viabilidade de plataformas de petróleo junto ao estado de São Paulo ▶ **p7**

Helder Lima/Prefeitura de Guarujá

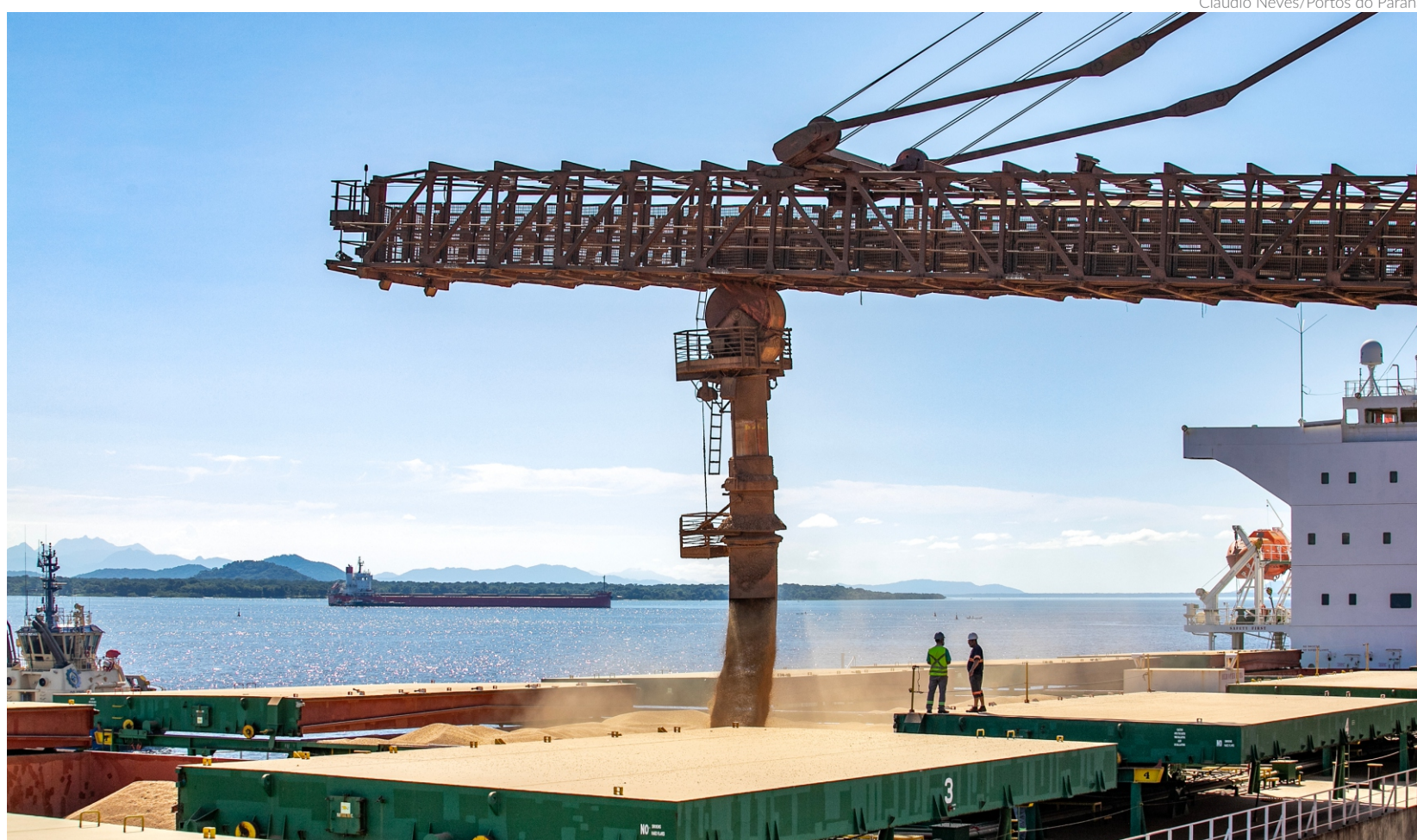


Obra do túnel Santos-Guarujá é incluída no PAC

Segundo o ministro da Casa Civil, Rui Costa, empreendimento será feito por PPP, como queria o Governo de SP ▶ **p3**

PARANAGUÁ
Corredor Leste tem maior movimentação do 1º semestre em 50 anos ▶ **p5**

Claudio Neves/Portos do Paraná



SANTOS Prefeitura e APS promovem nova audiência pública sobre o Parque Valongo ▶ **p4**

RIO GRANDE DO SUL Dnit lança edital para recuperação da barragem e eclusa em Bom Retiro do Sul ▶ **p5**

CEARÁ Duplicação de rodovia que dá acesso ao Porto do Pecém está quase pronta ▶ **p6**

EDITORIAL

A ação republicana prevaleceu

O editorial da edição do BE News do dia 14 de junho abordou a disposição do Governo Federal e do estado de São Paulo de trabalharem em parceria em prol do túnel imerso Santos-Guarujá. Esse sentimento foi demonstrado pelas duas partes no dia anterior, durante a audiência promovida pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. E parece que um pequeno passo foi dado nessa terça-feira, dia 25, com a confirmação de que as obras do empreendimento serão incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento, o novo PAC.

Isso porque o Governo Federal, conforme afirmou o ministro da Casa Civil, Rui Costa, irá adotar o modelo de PPP (Parceria Público-Privada) para viabilizar a obra, como defendia o Governo de São Paulo. Essa questão que envolve a captação de recursos era justamente o grande ponto de divergência entre os Executivos Federal e Estadual.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, deram várias declarações defendendo um formato de contratação feito pelo Governo Federal, que seria, segundo eles, mais ágil. Já o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, que lutou pela desestatização do Porto de Santos quando era ministro da Infraestrutura no governo Jair Bolsonaro, preferia o modelo PPP.

No dia 20 de junho, Tarcísio se reuniu com Rui Costa para sugerir a inclusão no PAC de algumas obras para São Paulo, entre elas, o túnel Santos-Guarujá. E foi nessa ocasião, na base do diálogo, que se chegou a um consenso sobre a adoção do PPP para essa obra.

A construção do túnel Santos-Guarujá trará inúmeros benefícios tanto para o Porto de Santos quanto para toda a região. Ao estabelecer uma ligação mais rápida e eficiente entre os dois municípios, o túnel terá um impacto significativo na redução do tempo de deslocamento e dos custos logísticos, tornando o escoamento de cargas mais eficaz e, assim, contribuindo para aumentar a competitividade do porto.

Além disso, o túnel também terá um papel importante na melhoria da qualidade de vida dos moradores locais, pois irá reduzir os congestionamentos e promover um fluxo de veículos mais fluido e ágil. Essa mudança no cenário de mobilidade urbana é essencial para o desenvolvimento sustentável da região e para proporcionar um ambiente mais favorável ao crescimento econômico.

Que essa parceria entre os governos Federal e Estadual se fortaleça durante o período de construção do túnel Santos-Guarujá e resulte na concretização de outros importantes projetos, como uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos. Essa via irá desempenhar um papel fundamental na otimização do transporte de cargas, promovendo uma ligação mais eficiente entre a capital paulista e o porto. Com aperfeiçoamentos nas condições rodoviárias, espera-se um significativo aumento na capacidade de escoamento da produção e uma redução nos custos logísticos, o que reforçará ainda mais o Porto de Santos como um destacado polo de comércio internacional.

A construção do túnel Santos-Guarujá e da nova rodovia entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos são investimentos essenciais para impulsionar o desenvolvimento econômico e logístico, proporcionando benefícios não apenas para o setor portuário, mas para toda a sociedade.

E para viabilizar essas obras estratégicas, é imprescindível que a União e o Estado de São Paulo mantenham sua colaboração conjunta. Ou, como bem definiu o título daquele editorial, uma ação republicana.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 3 Túnel imerso ligando Santos a Guarujá será incluído no PAC, diz Rui Costa

HUB

- 3 Decreto autoriza aumento do capital social da Autoridade Portuária de Santos

REGIÃO SUDESTE

- 4 Santos: Prefeitura e APS promovem nova audiência pública sobre o Parque Valongo

APS interdita túnel de passagem da travessia de catraias Santos-Guarujá

REGIÃO SUL

- 5 Paranaguá: Corredor Leste tem maior movimentação do 1º semestre em 50 anos

Dnit lança edital para recuperação da barragem e eclusa em cidade do RS

REGIÃO NORDESTE

- 6 Duplicação de rodovia de acesso ao Porto do Pecém está quase pronta

Fortescue apresenta Estudo de Impacto Ambiental da usina de H2V no Pecém

OPINIÃO

- 7 "Plataformas de Petróleo: a viabilidade junto ao Estado de São Paulo", por Rodrigo Julião e Eduardo Varela

portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfm

Diretora Administrativo-financeira
Jaclyra Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

 (11) 91615.1200



**LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES**
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Ações da APS I

Foi publicado na edição de terça-feira, dia 25, do Diário Oficial da União um decreto presidencial que autoriza o aumento do capital social da Autoridade Portuária de Santos SA. Esse incremento será realizado por meio da incorporação de adiantamentos feitos pela União, atualização desses valores e saldo de capitalizações anteriores. Com a medida, o capital social da empresa pública ultrapassará R\$ 1,5 bilhão.

Ações da APS II

Até a última atualização do estatuto em 2020, as ações da empresa já atingiam o valor de R\$ 1,4 bilhão. Com a adição de R\$ 103.346.942,15, provenientes de um adiantamento transferido pela União em 2015, e mais R\$ 4.052.782,11 de outros adiantamentos realizados em 2019 e 2020, o novo montante do capital social será alcançado.

Ações da APS III

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública de capital fechado vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, e a participação dos acionistas é composta por 99,9% da União e menos de 0,01% do município de Santos.

BNDES

O presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, esteve no Ministério da Fazenda. Em conversa com jornalistas, ele afirmou que o banco deve injetar R\$ 50 bilhões em projetos de infraestrutura ainda este ano. Ele não especificou quais projetos receberão os recursos. "O valor é o dobro em relação ao ano passado. Quanto ao setor privado, no formato de Parceria Público-Privada, teremos mais uns R\$ 100 bilhões. Mas a necessidade do país é de mais R\$ 300 bilhões", afirmou.

Abdas

O Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS) promove no próximo dia 3 a segunda edição do Conexão Aduana, com dois palestrantes. Um deles é Alexandre da Rocha Zambrano, auditor fiscal da Receita Federal e gerente do Programa Portal Único de Comércio Exterior. O outro é Elton Carlos Busarello, analista tributário da Receita. O evento tem início previsto para as 9 horas, no Auditório da Associação Beneficente dos Despachantes Aduaneiros de Santos (Rua Brás Cubas, 3, 11º andar, no Centro Histórico de Santos).

Túnel imerso ligando Santos a Guarujá será incluído no PAC, diz Rui Costa

Ainda de acordo com o ministro da Casa Civil, obra será feita por PPP, como queria o Governo de SP

Arquivo/Agência Brasil



De acordo com o ministro da Casa Civil, Rui Costa, o túnel "vai ajudar muito na trafegabilidade do porto, além, evidentemente, de melhorar a mobilidade urbana"

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O túnel imerso que ligará as margens do Porto de Santos, entre as cidades de Santos e Guarujá (SP), está na lista de obras do novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal. A garantia foi dada na terça-feira, dia 25, pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, durante entrevista ao canal de TV BandNews.

Ele também confirmou que o túnel será viabilizado no modelo de PPP (Parceria Público-Privada), mas aproveitando também recursos da Autoridade Portuária de Santos (APS).

"Esta obra do túnel Santos-Guarujá estará no PAC. Nós estamos dialogando com o estado de São Paulo e com o ministro de Portos. Ela deve ser feita numa modelagem de PPP, utilizando inclusive recursos que o Porto de Santos tem", declarou o ministro.

No fim do mês passado, o presidente da APS, Anderson

Pomini, disse que a execução da obra está orçada em R\$ 5,8 bilhões. E desse total, a empresa pública possui metade desse valor em caixa, ou seja, cerca de R\$ 2,9 bilhões.

Durante a entrevista à BandNews, Rui Costa também destacou a importância da obra. "Isso vai ajudar muito na trafegabilidade do porto, além, evidentemente, de melhorar a mobilidade urbana", concluiu.

Ainda de acordo com o ministro, o PAC será lançado no dia 11 de agosto. Esta é a quinta data anunciada pelo Governo Federal.

O modelo de PPP, no qual o poder público injeta recursos ao mesmo tempo em que promove a concessão do ativo à iniciativa privada, vinha sendo defendido pelo Governo de São Paulo.

Já o ministro Márcio França sempre defendeu que o Governo encabeçasse a obra, utilizando recursos da União e da APS. Não haveria nesse caso a necessidade de uma PPP. No entanto, ele deixava as portas abertas para o Governo Estadual colaborar com investimentos.

No dia 13 de junho, a Comissão de Viação e Transpor-

tes da Câmara dos Deputados debateu a importância da obra para a população das cidades de Santos e Guarujá. Na ocasião, os representantes da União e do Estado de São Paulo admitiram a possibilidade de trabalhar em conjunto para tirar a obra do papel. No entanto, seguiram divergindo sobre a forma de investimento.

Representando o Ministério de Portos, Anderson Pomini defendeu que a obra é de cunho social e por isso deve ficar com o Governo. Pelo Executivo estadual, o secretário de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini, defendeu que a melhor solução para a construção do túnel é o modelo de PPP.

Pomini reforçou que São Paulo poderia trabalhar junto com o Governo em prol do túnel. E propôs uma espécie de contrapartida, na qual a União auxiliaria o Estado na construção de uma nova via rodoviária ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos.

Uma semana depois, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), participou de uma reunião por videoconferência com Rui Costa. O chefe do Executivo paulista sugeriu alguns projetos para

serem incluídos no novo PAC, o que garantiria a liberação de recursos federais. E entre esses projetos estava o túnel Santos-Guarujá.

APS e Crea-SP

No último dia 20, a APS e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de São Paulo (Crea-SP) assinaram um termo de cooperação técnica nas áreas de Engenharia, Agronomia e Geociências. De acordo com Anderson Pomini, o acordo seria bem-vindo para uma análise técnica a respeito do túnel imerso.

A Autoridade Portuária de Santos aguarda a liberação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a respeito das licenças ambientais que precisam ser renovadas, com base no projeto apresentado em 2012 pela Dersa, extinta empresa estatal de infraestrutura viária.

A partir da autorização do órgão ambiental, o projeto passará por uma nova atualização. E é aí que entra a parceria com o Crea-SP, na qual engenheiros irão colaborar para a adaptação do projeto.

REGIÃO SUDESTE

Santos: Prefeitura e APS promovem nova audiência pública sobre o Parque Valongo

Encontro está marcado para hoje, às 18h, na Associação Comercial de Santos

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Prefeitura de Santos, por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (Sedurb), e a Autoridade Portuária de Santos vão realizar nesta quarta-feira, dia 26, uma audiência pública referente às intervenções do Parque Valongo e a ocupação dos demais armazéns antigos do Porto de Santos. O encontro está marcado para às 18h, na Associação Comercial de Santos (ACS).

O Parque Valongo será implantado em área do Governo Federal, que inclui os armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, cedida à Prefeitura de Santos. O equipamento prevê acesso dos visitantes ao canal do porto. Haverá espaços multiúso, com novo mobiliário, pisos e paisagismo, assim como áreas de contemplação e locais para eventos, atividades esportivas, de lazer e culturais.



Cássio Lyra/BE News

A primeira audiência pública sobre o Parque Valongo foi realizada em maio, na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS)

Na ocasião, tanto representantes da Prefeitura quanto da Autoridade Portuária farão apresentação a respeito do projeto do Parque Valongo. Depois, a população e empresários do setor portuário presentes no auditório da ACS farão comentários, com propostas, ideias e questionamentos a respeito do futuro espaço.

Esta será a segunda audiência pública promovida pelo

município. Na primeira oportunidade, o encontro foi realizado na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), em maio.

Projeto

A APS concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização. De acordo

com o projeto, o armazém 4 será integrado ao Parque Valongo, tornando-se um espaço para atividades culturais e fomento de espaços para gastronomia. Já o espaço entre os antigos armazéns 5 e 6, que não existem mais, será utilizado para a construção da área aberta do projeto.

O projeto do Parque Valongo é fruto do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em março entre o Minis-

tério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) e a Autoridade Portuária (APS), com participação da Prefeitura, a convite do MP como forma de compensação pela atividade portuária no conjunto que está sob proteção ao patrimônio histórico cultural.

Em maio, foi assinado o Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) entre a Prefeitura de Santos e a Cofco International Brasil, empresa arrendatária de uma área portuária no cais santista.

O Trimmc, no valor de R\$15 milhões, vai custear a revitalização do armazém 4 e a implantação da área cultural e de lazer nos armazéns 5 e 6 previstos no Parque Valongo. Conforme o termo, as obras serão realizadas pela Cofco. A edificação será integrada ao parque, tornando-se um espaço para atividades culturais.

De acordo com o cronograma da Prefeitura de Santos, a previsão é de que o parque seja entregue até julho de 2024.

APS interdita túnel de passagem da travessia de catraias Santos-Guarujá

Segundo a Autoridade Portuária, interdição terá duração de 90 dias, mas data de início será divulgada futuramente

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou nesta terça-feira (25) que vai interditar para reparos a passagem aquaviária sob o cais e a Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos. Trata-se do túnel que liga a estação da Bacia do Mercado ao Estuário, utilizado pelas catraias na travessia entre Vicente de Carvalho (Guarujá) e Santos. Segundo a empresa pública, a interdição da passagem terá duração de 90 dias, mas a data de início será divulgada futuramente, com cinco dias de antecedência.

De acordo com a APS, a

interdição do túnel precisa ser feita a fim de se evitar acidentes. A Autoridade Portuária citou uma ocorrência no último domingo (23), quando um pedaço de concreto do forro caiu sobre uma passageira, causando ferimento. A vítima foi encaminhada a um hospital e passa bem.

De acordo com a APS, a interdição prevista não vai paralisar o serviço de travessia das catraias. Embarque e desembarque serão feitos, no lado santista, no Armazém 12.

A continuidade dos serviços foi decidida em reunião realizada nesta terça-feira, na sede da Autoridade Portuária, com a presença de representantes da Capitania dos Portos, das prefeituras de Santos e Guarujá e da Associação dos Catraieiros.

Também na terça-feira, os presidentes da APS, Anderson Pomini, e da Associação dos

Catraieiros, Fernando Miranda Ramos, estiveram no canal de navegação da travessia de catraias para analisar e vistoriar a situação do túnel.

A escada para o desembarque no armazém 12 será instalada pela Associação dos Catraieiros, com apoio da APS. Miranda afirmou na reunião que precisará de novas opções de desembarque, que ficaram de ser estudadas nas próximas reuniões entre as autoridades.

Os presidentes da APS, Anderson Pomini, e da Associação dos Catraieiros, Fernando Miranda Ramos, fizeram uma vistoria no canal de navegação da travessia de catraias



Divulgação/APS

Paranaguá: Corredor Leste tem maior movimentação do 1º semestre em 50 anos

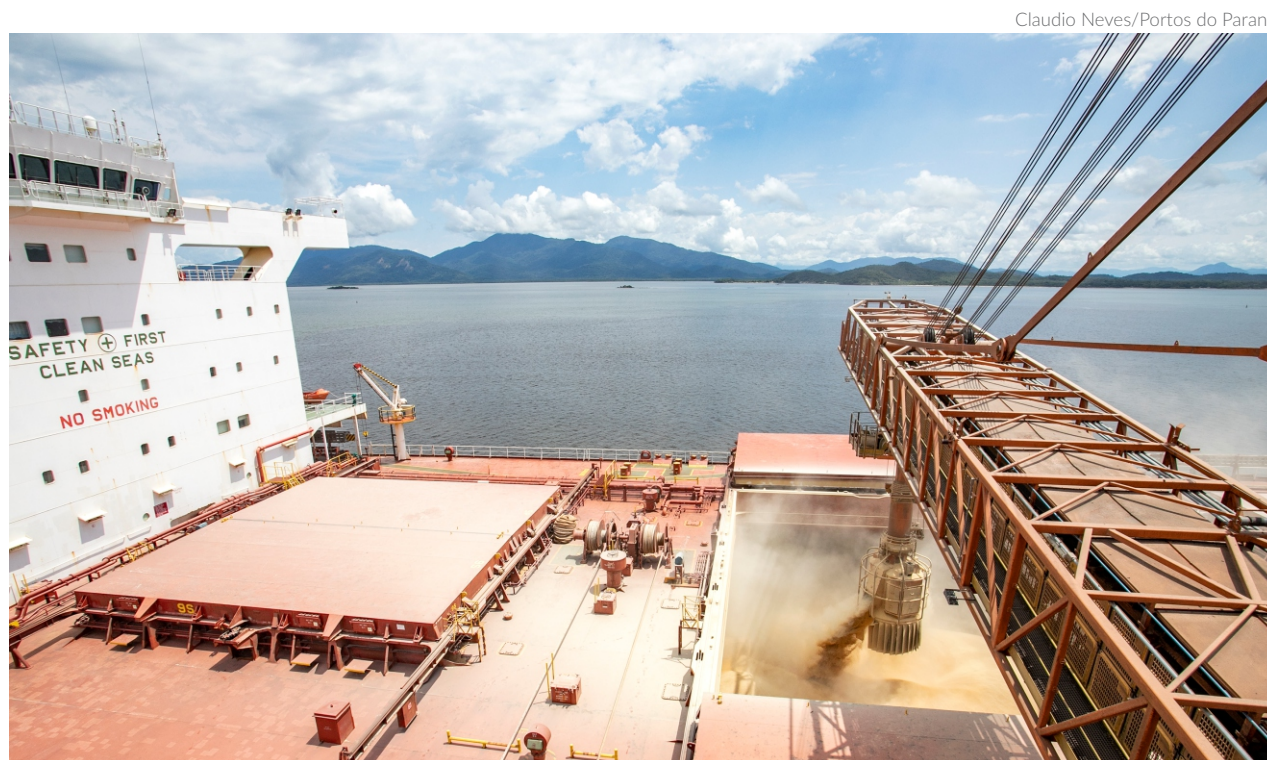
Resultado de 2023 também superou o do ano passado, registrando uma alta de 17,8%

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

As exportações pelo Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) somaram 11.100.407 de toneladas no primeiro semestre de 2023. De acordo com a Portos do Paraná, o volume obtido no ano é o maior movimentado em um único semestre em 50 anos, desde a sua inauguração em 1973.

O resultado conquistado de janeiro a junho de 2023 teve crescimento de 17,8% na comparação com os seis primeiros meses de 2022, quando houve a movimentação de 9.420.561 toneladas.

De todo o volume embarcado pelo Corex no primeiro semestre deste ano, 6.526.220 toneladas foram de soja em grão, o equivalente a 58,7% do total. Na sequência, aparece farelo de soja com participação



Claudio Neves/Portos do Paraná

De todo o volume embarcado pelo Corredor de Exportação no primeiro semestre deste ano, 6.526.220 toneladas foram de soja em grão, o equivalente a 58,7% do total

de 23,6% (2.629.108 toneladas), seguido pelo milho com 17,2% (1.914.439 toneladas) e o trigo 0,2% (30.640 toneladas).

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou a produtividade no embarque de grãos em um único semestre.

“Houve aumento significativo no embarque de todos os produtos do Corex. O grão de soja, especialmente, registrou

alta de 22,4% no semestre e impulsionou os números gerais”, afirmou.

O tempo médio de atracação nos três berços do corredor reduziu de 2,84 dias em junho do ano passado para 2,35 dias no mesmo período deste ano. Já a produtividade média de embarque subiu de 817,14 toneladas/hora para 1.088,67 toneladas/hora no mesmo período.

Corredor de exportação

Os embarques do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá são realizados por três berços exclusivos, sendo eles o 212, 213 e 214. Foram 177 navios carregados no primeiro semestre de 2023, ante 163 de janeiro a junho do ano anterior. O berço que mais produziu no embarque foi o 213, com 4.680.465 toneladas de carga em 74 navios.

No complexo, operam interligados por correias transportadoras os silos públicos (vertical e horizontais) operados pelos integrantes da Associação dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação (Aocep); AGTL; Cargill; Cimbessul; Centrosul; Coamo; Coamo II; Cotriguaçu; Interalli; Louis Dreyfus; e Rocha.

De acordo com a Autoridade Portuária, os volumes mais expressivos de movimentação ocorreram no segundo trimestre de 2023. Em janeiro, foram 1.240.560 toneladas, enquanto em fevereiro 1.530.130 toneladas, abril 1.762.599 toneladas, em maio 2.567.755 toneladas e em junho 2.085.879 toneladas.

O segundo semestre iniciou com novo recorde no berço 213 do Corex. A marca foi superada em um carregamento realizado do dia 15 para 16 de julho, quando foram embarcadas 62.000 toneladas de soja no navio Yiannis B, no período de 24 horas, operado pelo Rocha. O recorde anterior em 24 horas era de 57.193 toneladas, registrado no ano de 2019.

Dnit lança edital para recuperação da barragem e eclusa em cidade do RS

Equipamentos ficam na hidrovia do Rio Taquari, e os investimentos estimados são de R\$ 80,7 milhões

Divulgação/Dnit-RS



A eclusa da barragem de Bom Retiro do Sul possui o segundo maior movimento no âmbito do Dnit-RS, com volume de tráfego superior a 800 embarcações anuais

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) publicou na última semana o edital para a contratação de uma empresa que ficará responsável para a elaboração de projetos executivos e realização das obras reformas, recuperações e modernizações na Barragem de Bom Retiro do Sul, na hidrovia do Rio Taquari, no estado do Rio Grande do Sul.

O investimento total previsto para a barragem e eclusa de Bom Retiro do Sul será de aproximadamente R\$ 80,7 milhões e os trabalhos serão desenvolvidos ao longo de 37

meses, incluindo as etapas de projeto executivo e execução das intervenções previstas.

A publicação do edital contempla o rol de iniciativas planejadas pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) do Dnit, em parceria com a Superintendência Regional da autarquia do Rio Grande do Sul.

O objetivo é a recuperação e modernização de todas as barragens e suas respectivas eclusas sob a responsabilidade do Dnit nos rios Taquari e Jacuí, no estado gaúcho. Além do edital referente a Bom Retiro do Sul, também estão previstas licitações para as barragens/eclusas de Amarópolis, Fandan-

go e Anel de Dom Marco.

O edital está disponível desde o dia 19 de julho, podendo ser retirado das 8h às 12h e das 13h às 17h na Rua Siqueira Campos, 664, no Centro, em Porto Alegre. Segundo o Dnit, a abertura das propostas está prevista para 21 de setembro, às 14h, no site www.gov.br/compras/pt-br/.

Sobre a barragem

A barragem e eclusa de Bom Retiro foi inaugurada em 1976 e está localizada no Rio Taquari, no município de Bom Retiro do Sul. A barragem é constituída,

em seu segmento móvel, de seis comportas tipo vagão (duplas) com 10 metros de altura e por um vertedor fixo, junto à margem direita, em cuja extremidade se encontra a escada de peixes.

A eclusa, localizada junto à margem esquerda, apresenta câmara com comprimento útil de 120 metros por 17 metros de largura, permitindo que embarcações com 2.800 toneladas de carga façam a transposição do desnível de aproximadamente 12 metros introduzido pelo barramento, em situação de estiagem.

Atualmente, a eclusa da barragem de Bom Retiro do Sul possui o segundo maior movimento no âmbito do Dnit-RS, com volume de tráfego superior a 800 embarcações anuais, a grande maioria de areeiros.

REGIÃO NORDESTE

Duplicação de rodovia de acesso ao Porto do Pecém está quase pronta

Obra na CE-155 ampliará capacidade de circulação de caminhões, facilitando a logística de transporte para o porto

Divulgação/Governo do Ceará

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br



O trecho da rodovia CE-155 forma um corredor logístico que conecta o Complexo do Pecém e o Porto de Fortaleza, por meio da ligação com a BR-222

A obra de duplicação de 20 quilômetros da rodovia CE-155, no Ceará, se aproxima da conclusão, com 84% dos serviços executados. A estrada é considerada essencial para o fortalecimento das atividades produtivas do Ceará.

Ela forma um corredor logístico que conecta o Porto do Pecém e o Porto de Fortaleza, por meio da ligação com a BR-222. A duplicação permitirá que o escoamento das produções que embarcam e desembarcam no estado seja mais eficiente e seguro.

Em fase final, estão sendo feitos agora os serviços de sub-base e base no último trecho, que corresponde a cerca de 500 metros. Quando for entregue, a duplicação ampliará a

capacidade da circulação de caminhões, facilitando a logística de transporte principalmente para o Complexo do Pecém, além da Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE) e empresas instaladas na região.

“A conclusão da duplicação da CE-155 representa uma etapa muito importante de um processo de melhoria e segurança

dos acessos ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Tem permitido um tráfego mais organizado dos veículos que chegam e saem com cargas do terminal, reduzindo o tempo de deslocamento e facilitando o fluxo de veículos nas proximidades do Porto”, ressaltou o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

A execução do projeto é

supervisionada pela Superintendência de Obras Públicas (SOP) e recebe investimentos de R\$ 62 milhões, com recursos do Governo Federal provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), além de contrapartida do Tesouro do Estado.

“A CE-155 é um importante corredor de circulação para o nosso estado. Se por um lado o

Ceará expande sua capacidade de produção e fortalece o relacionamento com o mercado interno e externo, é preciso que as rodovias acompanhem esse crescimento”, declarou o superintendente de Obras Públicas, Quintino Vieira.

Ceará de Ponta a Ponta

De 2015 a 2022, o programa Ceará de Ponta a Ponta, que engloba as obras nas rodovias estaduais, entregou um total de 3.125 km de malha viária, considerando pavimentações, restaurações e duplicações. Os investimentos somaram R\$ 2,6 bilhões.

Nos registros de 2023, foram entregues cerca de 84 quilômetros de rodovias, com investimentos de mais de R\$ 88 milhões. Seguem em andamento outros 540 km, que se dividem em serviços de pavimentação (296 km), duplicação (150 km) e restauração (93 km), com investimentos de aproximadamente R\$ 826 milhões.

Fortescue apresenta Estudo de Impacto Ambiental da usina de H2V no Pecém

Já a Audiência Pública sobre o projeto foi agendada para o dia 2 de agosto

Divulgação

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br



O projeto será implantado em três fases, em uma área de 100 hectares do Porto do Pecém e com expectativa de empregar mais de 5 mil pessoas durante a construção

A Fortescue Future Industries, empresa australiana e subsidiária da Fortescue Metals Group, apresentou os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para obter a licença de produção de Hidrogênio Verde no Estado do Ceará. A exibição foi feita no último dia 19, em um encontro coordenado pelo Governo do Estado.

O EIA é um levantamento técnico que reúne todos os possíveis impactos ambientais que possam ser gerados por empreendimentos ou atividades que apresentem potencial de degradar o meio ambiente, e quais medidas serão tomadas pela empre-

sa para mitigar os impactos.

Já o RIMA apresenta as conclusões obtidas através do EIA para o público em geral, além das medidas mitigadoras e o plano de monitoramento.

A ação faz parte do Memorando de Entendimentos assinado entre o Governo do Ceará e Fortescue, no dia 7 de julho de

2021, e tem como objetivo o desenvolvimento do hub de hidrogênio verde no Ceará.

O Governo do Estado considerou a apresentação dos estudos “um marco significativo” para a indústria de hidrogênio verde no Ceará.

Com a entrega do EIA/ RIMA, o próximo passo é a obtenção

da licença prévia, o que deve ocorrer em agosto. O documento concede à empresa o direito de aprofundar a exploração do espaço, mas ainda sem autorização para as obras, que só vem com a licença de operação.

A Fortescue divulgou o cronograma geral do licenciamento, destacando que a Audi-

ência Pública está agendada para o próximo dia 2 de agosto, e a reunião com o Conselho Estadual de Meio Ambiente está marcada para setembro.

Usina

O projeto da Fortescue pretende utilizar a vasta capacidade de energia solar e eólica do Ceará para a produção sustentável de hidrogênio verde.

O projeto será implantado em três fases, em uma área de 100 hectares do Porto do Pecém e com expectativa de empregar mais de 5 mil pessoas durante a construção do empreendimento. O investimento será de R\$ 20 bilhões e a usina produzirá 837 toneladas de hidrogênio verde/dia. A expectativa é de que as obras sejam iniciadas em 2025.

**RODRIGO DE FARIAS JULIÃO**

Advogado, Doutor pela Universidade Católica de Santos, Pós-Doutorando pela Uninove e Professor Universitário

opinio@portalbenews.com.br

**EDUARDO VARELA**

Diretor Fundador do BRENC Brazilian Energy Council

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Plataformas de Petróleo: a viabilidade junto ao Estado de São Paulo



Há décadas, o petróleo é um dos bens de consumo transformáveis mais valorizados do mundo. Sua origem procede de recursos naturais, portanto, possui duração limitada). Sua exploração e produção requerem a perfuração profundas de poços, bem como de seus reservatórios, para trazê-lo até a superfície. Estas atividades, realizadas por sondas de perfuração, são desenvolvidas no mar (offshore) ou em terra (onshore) (VICTOR et al. 2012; JULIÃO, 2018). Ou seja, a palavra offshore significa qualquer trabalho executado fora da costa ou do continente, seja qual for a distância.

A classificação dos tipos de poços obedece à profundidade e finalidade: exploratórios e de lavra. Os exploratórios têm como objetivo descobrir novos campos de atuação ou novas jazidas de petróleo. Os campos também são classificados conforme sua finalidade: os estratigráficos têm a função de registrar dados a respeito da bacia onde o poço é perfurado na fase de produção; já os pioneiros verificam a estrutura mapeada, determinando limites e, por fim, os de injeção levam água ou gás no reservatório (VICTOR et al. 2012).

Por sua vez, os poços de lavra servem para retirar o hidrocarboneto da rocha, que possa existir no reservatório; são classificados como poços de desenvolvimento e de injeção. Os primeiros são perfurados dentro do limítrofe do campo, para que o petróleo seja drenado a partir de testes realizados nos poços pioneiros. Os de injeção têm como objetivo injetar fluido no reservatório, auxiliando na recuperação do petróleo (COSTA, 2008).

Na verdade, não importa o tipo de poço offshore a ser perfurado e explorado: suas estruturas e equipamentos requerem tecnologia cada vez mais avançada e constante manutenção devido à complexidade das intercorrências, cujos riscos envolvidos são maiores do que em poços terrestres (MOREIRA, 2014; ROCHA; SILVA; ARAÚJO FILHO, 2015).

Inegavelmente, quando se fala de indústria petrolífera no Brasil, a referência é a Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras), empresa estatal de economia mista. Ela opera em diferentes setores como exploração e produção, refino, comercialização, transporte, petroquímica, distribuição de derivados, gás natural, energia elétrica, gás-química e biocombustíveis. A Petrobras atua em mais 17 países (MOREIRA, 2014).

Até 1968, com a descoberta do primeiro poço em mar aberto, na cidade de Guaricema, litoral do Sergipe, a exploração e produção offshore eram desenvolvidas com tecnologias, equipamentos e serviços vindos do exterior (JULIÃO, 2018). Segundo Figueiredo (2005), até então, o Brasil não possuía nem empresas nem pessoal qualificados no setor, muito menos de tecnologia para tal.

A Petrobras começa, assim, seu investimento em pesquisas, além de desenvolver e aprimorar tecnologias que pudessem atender as demandas, cada vez maiores, tanto do mercado interno como externo. Através desse alto investimento tecnológico, foi possível identificar novas regiões de exploração e produção, o que fez da empresa uma das principais referências do setor petrolífero no mundo, em especial nas décadas de 1980, 1990 e 2000.

Em outubro de 2016, o Congresso aprovou o projeto de Lei

4567/16, do senador José Serra, que desobrigou a Petrobras de ser a operadora de todos os blocos de exploração do pré-sal no regime de partilha de produção, proporcionando uma entrada mais substancial de petroleiras estrangeiras como a Francesa Total e a Norueguesa Equinor, dentre outras, que passam a operar diretamente no Brasil sem a necessidade de participação da Petrobras nos negócios, o mercado ganha uma maior competitividade e conseqüentemente mais oportunidades e possibilidades de geração de emprego e renda.

Esta maior participação estrangeira resultou em uma aceleração da exploração de diferentes blocos do pré-sal, conseqüentemente aumentando a presença das atividades Offshore, então iniciadas ao norte do país e concentradas no Rio de Janeiro, agora cada vez mais próximas do litoral paulista.

Dessa forma, o objetivo principal do presente artigo é analisar, a viabilidade da instalação de plataformas de Petróleo dentro do Estado de São Paulo, a fim de alavancar ainda mais a economia local e nacional.

1. Breve comentário sobre a capacidade econômica do Estado de São Paulo

São Paulo atualmente possui um PIB perto de U\$ 603,4 bilhões, sendo a terceira maior economia e o terceiro maior mercado consumidor da América Latina.

De acordo com os dados da Casa Civil (www.casacivil.sp.gov.br), São Paulo é a 21ª. Maior economia do mundo. Só em 2019, o PIB paulista cresceu mais de 2,5% mais que o dobro do nacional.

O Estado de São Paulo, também possui o maior porto da América Latina, o Porto de Santos, o maior aeroporto da América Latina, o de Guarulhos, além de cidades bem estruturadas no litoral paulista que contam com infraestrutura urbana de apoio bem desenvolvida e inclusive aeroportos com potencialidade de apoio ao Offshore como a base aérea de Santos e o aeroporto de Itanhaem.

Fora os destaques acima, o Estado de São Paulo, sedia 19 das melhores rodovias do País, fato esse que também facilita demasiadamente o transporte de cargas e deslocamentos a trabalho e lazer.

Outro fato que merece destaque, o Estado de São Paulo também se destaca, perante os investidores internacionais, pela relação de respeito ao meio ambiente, uma vez que as operações ocorrem em alinhamento às normas internacionais de conservação. Segundo dados da própria casa civil do Estado, em 2019, o desmatamento ilegal foi zero e ainda houve recomposição de florestas.

No que tange diretamente ao Petróleo e Gás, é extremamente importante ressaltar que São Paulo produz mais de 70% das peças e equipamentos destinado ao mercado Offshore de Petróleo e Gás, e que são escoados através do porto do Rio de Janeiro, muitas vezes para retornar para blocos mais próximos ao litoral paulista.

Dessa forma, não há dúvidas de que o Estado de São Paulo, é o Estado no Brasil com maior capacidade econômica e estrutural para abarcar o acolhimento de plataformas de petróleo, com o desenvolvimento econômico sustentável, que beneficiará não ►

OPINIÃO

A QUESTÃO QUE QUEREMOS LEVANTAR NO MOMENTO É SOBRE A VIABILIDADE DO DESENVOLVIMENTO DO ECOSISTEMA DE APOIO OFFSHORE DECORRENTES DAS NOVAS DESCOBERTAS SEREM REALIZADAS NO ESTADO DE SÃO PAULO, EM ESPECIAL, NA BAIXADA SANTISTA.

apenas a região, mas todo o Território Nacional.

2. Plataformas de Petróleo no Brasil

Segundo dados da própria Petrobrás (www.petrobras.com.br), a Bacia de Campos não só lançou para o mundo as mais modernas tecnologias offshore, como também se renova a cada dia, em novas frentes de produção e novos projetos, nos seus mais de 40 anos de existência, projetando o Brasil internacionalmente no setor.

Atualmente, conseguimos ocupar o grupo dos maiores produtores de petróleo e gás offshore, tudo isso graças a Bacia de Campos que responde por cerca de 30% de toda a produção nacional, ocupando uma área que vai do Espírito Santo até o litoral norte do Rio de Janeiro.

Com cerca de 7 mil colaboradores em 280 poços produtores e 25 plataformas marítimas em operação, sem dúvidas, atualmente é a maior Bacia Nacional.

Por outro lado com o avanço dos estudos na área petrolífera, novos mercados estão aparecendo, e a discussão que avança é sobre o melhor local para novos investimentos, bem como a logística mais adequada para a produção e exploração do petróleo e gás no País.

A partir de novos estudos, chegamos a descoberta há alguns anos da maior bacia sedimentar offshore do país, com uma área total de mais de 350 mil quilômetros quadrados, abrangendo os Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina, também denominado Polo Pré-Sal da Bacia de Santos, reunindo os maiores campos produtores do país, como Tupi e Búzios (<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/bacias/bacia-de-santos.htm>), combinando grande volume de reservas, alta produtividade e expressivo potencial econômico, sendo considerada uma das maiores províncias de petróleo do mundo.

De acordo com a própria Petrobras, “Essas formações, com óleo de excelente qualidade, estão localizadas a cerca de 300 km da costa brasileira, em profundidades totais de aproximadamente 5 mil metros, sendo 2 mil de lâmina d’água, mil metros de sedimentos e outros 2 mil de sal”, sendo a Bacia de Santos “hoje a maior produtora de petróleo e gás natural do Brasil – com potencial promissor de crescimento pelos próximos anos. As tecnologias desenvolvidas para tornar viável o pré-sal da Bacia de Santos foram reconhecidas internacionalmente com dois prêmios da Offshore Technology Conference (OTC), considerado o Oscar da indústria. O primeiro foi entregue em 2015, pelo conjunto de inovações concebidas para desenvolver o campo de Tupi, e o segundo foi anunciado em 2020, em reconhecimento às tecnologias desenvolvidas para o campo de Búzios” (<https://petrobras.com.br/pt/nossasatividades/principaisoperacoes/bacias/bacia-de-santos.htm>).

No que tange a operações próximas ao litoral Paulista é importante ressaltar as atividades do bloco de Lapa, operado pela Petroleira Francesa Total e que está equidistante ao Rio e São Paulo, o bloco de Bacalhau, operado pela Norueguesa Equinor e mais próximo ao litoral paulista que ao carioca e Neon, Bauna e Goiás operados pela australiana Karoon também de grande potencial para ser operada através do litoral paulista.

3. Bloco de Aram – Pré-Sal da Bacia de Santos

Agora, no mês de maio de 2023, a Petrobras anunciou uma nova descoberta no Bloco Aram, no pré-sal da Bacia de Santos, estando localizado o poço exploratório a 260 km da cidade de Santos (SP).

Atualmente o bloco encontra-se em fase exploratória, onde são perfurados poços de teste e realizados estudos do potencial do bloco, que ao se demonstrarem positivos tem-se sua comercialidade declarada e direcionam as atividades de produção na área.

Informou ainda a companhia que “Além disso, o poço

apresentou um fluido de excelente qualidade, confirmando os baixos teores de contaminantes. Tal descoberta amplia as possibilidades de expansão da jazida descoberta pelo poço pioneiro 1-BRSA-1381-SPS, deste bloco.” (<https://epbr.com.br/petrobras-anuncia-nova-descoberta-em-aram-no-pre-sal-da-bacia-de-santos/>).

Com a descoberta acima, a discussão fica ainda mais acirrada para o local mais adequado para basear as operações de apoio Offshore marítima e aérea e todo o seu ecossistema de apoio por conta de sua real proximidade ao litoral paulista, que ao somar-se ao potencial de suporte conjunto aos blocos dos demais operadores justifica-se o investimento do desenvolvimento das atividades de apoio logístico através do litoral paulista.

Pensamos que o Estado de São Paulo, não apenas pelo seu desenvolvimento nacional e seu reconhecimento mundial, como anteriormente citado, é o local mais adequado para referidas instalação, em especial na Baixada Santista, não apenas pela proximidade com a Bacia de Aram agora descoberta, mas principalmente, por toda a logística para o setor, em especial o Porto de Santos, estradas ferroviárias e rodoviárias, destinando recursos do mundo inteiro para o Brasil.

Considerações

A partir do presente estudo, não restam dúvidas da importância do petróleo e das plataformas offshore para o desenvolvimento nacional.

A questão que queremos levantar no momento é sobre a viabilidade do desenvolvimento do ecossistema de apoio offshore decorrentes das novas descobertas serem realizadas no Estado de São Paulo, em especial, na Baixada Santista.

Por uma questão de logística, desenvolvimento, respeito as regras ambientais e recursos próprios, pensamos que os novos investimentos nesse setor, terão um retorno mais rápido e elevado se aproveitarmos a região do Estado de São Paulo, em especial da Baixada Santista, não apenas no aspecto geográfico em si, mas também, em termos de logística, legislação, produção e desenvolvimento sustentável, fatores esses indispensáveis para o setor das plataformas de petróleo e gás e também para todo o setor offshore.

Referências

- COSTA, André Schuster. Operador de sonda de perfuração. CEFET-RN. Mossoró, 2008. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/43540737/Op-Sonda-de-Perfuracao-Perfuracao-de-Pocos-de-Petroleo>. Acesso em 16/10/22.
- COSTA, Patricia et al. A efetividade de metodologias de diagnóstico rápido em ergonomia em plataformas offshore: revisitando o conceito de modo degradado de funcionamento. Rev. bras. saúde ocup. v.40, n.132, São Paulo, p.121-136, 2015.
- DOUGLAS, Mary; WILDAVSKY, Aaron. Risk and Culture. Berkeley: University of California Press, 1982.
- FERREIRA, L.; IGUTI, A. O trabalho dos petroleiros: perigoso, complexo, contínuo e coletivo. São Paulo: Fundacentro, 2003.
- FIGUEIREDO, Marcelo Gonçalves. Trabalho, saúde e ação sindical na atividade petrolífera offshore da Bacia de Campos. Revista Ciências do Trabalho. n.4, p. 67-86, Junho, 2015.
- _____. A face oculta do ouro negro: trabalho, saúde e segurança na indústria petrolífera offshore da Bacia de Campos. Niterói: UFF, 2012.
- _____. et al. Reestruturação produtiva na Bacia de Campos: a terceirização e suas implicações para o trabalho petrolífero offshore. XXV Encontro Nac. De Eng. de Produção. Porto Alegre, p. 2346 – 2353, 2005.
- FRANÇA, Josué E. M.; HADDAD, Assed N; SANTOS, Isaac J. A. L.dos. A importância da compreensão dos fatores humanos na análise de acidentes em plataformas de petróleo offshore. Rio Oil & Gas Expo and Conference 2016, Rio de Janeiro, p. 01-09, 24-27 de outubro de 2016.
- FREITAS, Carlos Machado de et.al. Acidentes de trabalho em plataformas de petróleo da Bacia de Campos, Rio de Janeiro, Brasil. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, v.17 n.1, p. 117-130, jan./fev. 2001.
- HARVEY, D. A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.
- JULIÃO, Rodrigo de Freitas. 2018. 250f. Aplicação de Instrumentos Internacionais Normativos em prol da saúde do trabalhador offshore. Tese (Doutorado). Programa de Doutorado em Direito Internacional. Universidade Católica de Santos. Santos: UNISANTOS, 2018.
- MOREIRA, Mariana Silva Ribeiro. O real da atividade em alto mar: análise do trabalho em plataformas de petróleo na Bacia de Campos/RJ. 2014. 143f. Dissertação (Mestrado em Psicologia), Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de Psicologia, Rio de Janeiro, UFF, 2014.
- ORDÓÑEZ, Ramona; OLIVEIRA, Cassia. ANP suspende operações da 33 e autua Petrobras. O Globo. 2011. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/np-suspende-operacoes-da-33-autua-petrobras-2966910>. Acesso em 22/10/2022.
- VICTOR, Brayon et al. Perfurações de poços de petróleo: métodos e equipamentos utilizados. Cadernos de Graduação – Ciências Exatas e Tecnológicas, Sergipe. v. 1. n. 15. p. 103 – 108, 2012.
- Sites: www.epbr.com.br www.petrobras.com.br www.casacivil.sp.gov.br