

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO

Edição 076/2023
Data: 04/05/2023



ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
INSTITUTO OCEANOGRÁFICO DA USP QUER ENCERRAR CONTRATO DE 35 TRIPULANTES DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS	4
PREFEITURA DE SANTOS FARÁ PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE PARQUE VALONGO EM MAIO.....	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	6
COPOM MANTÉM A TAXA SELIC EM 13,75% A.A.	6
RAQUEL LYRA ASSINA COM BNDES PARA VIABILIZAR AVANÇOS NO ABASTECIMENTO DE ÁGUA E SANEAMENTO.....	8
SUAPE ENTREGA PLANOS DE MOBILIDADE URBANA PARA CABO DE SANTO AGOSTINHO E SIRINHAÉM	9
ANP AUTORIZA RETOMADA DA PRODUÇÃO DO POLO BAHIA	10
MAPEAMENTO APONTA CRESCIMENTO DE PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL.....	11
FÁBRICA DE NITROGENADOS USARÁ HIDROGÊNIO VERDE	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	12
ACORDO ENTRE GOVERNO FEDERAL E PARANÁ GARANTE PEDÁGIO MAIS BARATO NAS RODOVIAS PARANAENSES	13
TRANSPORTE DE GADO E TURISMO SÃO BENEFICIADOS COM REVITALIZAÇÃO DA BR-487/PR, A ESTRADA BOIADEIRA	14
PORTAL PORTO GENTE	15
PORTO PONTA DO FÉLIX OBTÉM CERTIFICAÇÕES EM SEGURANÇA E CONFORMIDADE PELA RECEITA FEDERAL	15
PORTO DE SANTOS: TERMINAL ECOPORTO COM VISÃO ESG	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – AMAZÔNIA, PESQUISA E EXPLORAÇÃO SUSTENTÁVEL	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Aeroportos 1</i>	18
<i>Aeroportos 2</i>	18
<i>Túnel Santos-Guarujá 1</i>	18
<i>Túnel Santos-Guarujá 2</i>	19
<i>Agenda</i>	19
NACIONAL - ALEXANDRE SILVEIRA PEDE AO CONGRESSO REVISÃO DA LEI DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS	19
NACIONAL - GOVERNO FEDERAL VAI LEILOAR RODOVIAS ESTADUAIS E FEDERAIS DO PARANÁ.....	20
NACIONAL - SENADO APROVA REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM	21
REGIÃO NORTE - LULA ASSINA DECRETO PARA IMPULSIONAR BONEGÓCIOS NA AMAZÔNIA	22
REGIÃO NORTE - EXPORTAÇÕES DE MILHO PELO ARCO NORTE SUPERAM PORTO DE SANTOS NO 1º TRIMESTRE.....	24
REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DE NOVO REBOCADOR NO PORTO DO AÇU.....	25
REGIÃO SUL - PORTO DE ITAPOÁ BATE RECORDE HISTÓRICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM MARÇO	26
NACIONAL – SANTOS EXPORT 15 E 16 DE MAIO – BLUS MED CONVENTION CENTER – SANTOS – SP	27
REGIÃO NORDESTE - ADVOGADO DELMIRO GOUVEIA ASSUME A PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	29
HAPAG-LLOYD LANÇA “SHIP GREEN”: NOVA SOLUÇÃO DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL BASEADA EM BIOCMBUSTÍVEIS	29
IMPORTAÇÃO DE AGROTÓXICOS TEM QUEDA DE 50% NO ANO	29
CÂMARA APROVA PROJETO QUE DETERMINA SALÁRIOS IGUAIS PARA HOMENS E MULHERES	30
DREYFUS VÊ ATRASOS NO CARREGAMENTO DE AÇÚCAR NO BRASIL E PREÇOS PODEM SUBIR MAIS	31
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	32
FOZ DO AMAZONAS: ‘NÃO EXISTE PRESSÃO DA PETROBRAS’, DIZ DIRETOR DE E&P	32
ANÁLISES NO IBAMA DIVERGEM SOBRE VIABILIDADE DE LICENCIAMENTO NA FOZ DO AMAZONAS.....	33
PARANÁ SANCIONA POLÍTICA DE FOMENTO AO HIDROGÊNIO RENOVÁVEL	36
BRASIL ELEVOU EM 12% AS RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO EM 2022.....	38
VIVO E HELEXIA INAUGURAM TRÊS USINAS SOLARES NO PARANÁ.....	40
ANP AUTORIZA USO DE BIODIESEL PURO (B100) EM FROTA CATIVA DA AMAGGI.....	41
JORNAL O GLOBO – RJ	42
ANDRÉ MENDONÇA ATENDE A PEDIDO DE HADDAD E VALIDA JULGAMENTO DO STJ QUE DEU VITÓRIA DE R\$ 90 BI AO GOVERNO	42
BANCOS VÃO INTERROMPER TRANSFERÊNCIAS VIA DOC E TEC ATÉ FEVEREIRO DE 2024	43
PRESIDENTE DO SENADO APRESENTA PROJETO DE LEI PARA REGULAR O USO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NO BRASIL	44
TRANSPETRO ANUNCIA CRIAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PARA VOLTAR A CONSTRUIR NAVIOS NO PAÍS	46
VOLKSWAGEN REDUZ PRODUÇÃO EM SP E PARANÁ; PELO MENOS 16 FÁBRICAS DO SETOR JÁ PARALISARAM ESTE ANO	47
RESERVAS ARGENTINAS CAEM A MENOR NÍVEL DESDE 2016, E EUA APOIAM QUE FMI ANTECIPE CRÉDITO AO PAÍS.....	49



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	50
SANEAMENTO: OPOSIÇÃO NO SENADO NEGOCIA COM PACHECO VOTAÇÃO PARA DERRUBAR DECRETOS DE LULA	50
‘NOVO PRÉ-SAL’ AMEAÇADO: DIRETOR DIZ QUE PETROBRAS ESTÁ ‘OTIMISTA’ QUANTO A POSICIONAMENTO DO IBAMA	51
ELETOBRAS: JUSTIÇA SUSPENDE OBRAS E CONDENA ELETRONORTE A INDENIZAR INDÍGENAS EM R\$ 17 MILHÕES.....	53
CONGRESSO PODE CORRIGIR RETROCESSO NO SANEAMENTO; LEIA ANÁLISE.....	54
VALOR ECONÔMICO (SP)	55
VIAGENS DE NAVIOS BATEM RECORDE NO MERCADO BRASILEIRO	55
MINISTRO DA AGRICULTURA GARANTE QUE GOVERNO LULA NÃO TAXARÁ EXPORTAÇÕES.....	57
NOVO MECANISMO VAI PERMITIR QUE ARGENTINA PAGUE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS EM REAIS	57
KLABIN: CALENDÁRIO DE PARADAS EM FÁBRICAS DEVE AFETAR PRODUÇÃO E RESULTADOS NO 2º TRI.....	58
PORTAL PORTOS E NAVIOS	59
BACCI PEDIU PARECER A ÓRGÃOS DE CONTROLE SOBRE SITUAÇÃO DE ESTALEIROS	59
SUPER TERMINAIS PARTICIPA DA NAVALSHORE AMAZÔNIA, UM DOS MAIS IMPORTANTES EVENTOS NAVAIS DA AMÉRICA LATINA.....	60
VLI - GUSTAVO PIMENTA COMO NOVO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA	61
PORTO PONTA DO FÉLIX É O PRIMEIRO DO BRASIL A OBTER CERTIFICAÇÕES EM SEGURANÇA E CONFORMIDADE PELA RECEITA FEDERAL	61
A SAAM CONCLUI A AQUISIÇÃO DE REBOCADORES DA STARNAV.....	62
PORTO DO AÇU É O PRIMEIRO DO PAÍS HOMOLOGADO PARA NAVEGAÇÃO ELETRÔNICA	62
COM POUCAS CONSTRUÇÕES NOVAS, FORNECEDORES APOSTAM EM SERVIÇOS E DESCARBONIZAÇÃO. OFFSHORE GERA EXPECTATIVAS FUTURAS	63
ESTALEIROS RELATAM AUMENTO NO NÚMERO DE DOCAGENS E SERVIÇOS DE REPARAÇÃO NAVAL EM 2022	70
EMPRESAS DE RESPOSTA A VAZAMENTOS APOSTAM EM PARCERIAS E INOVAÇÃO PARA AUMENTAR PREVENÇÃO E MONITORAMENTO	74
FORNECEDORES DE EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO TÊM BOA EXPECTATIVA DE NEGÓCIOS	79
INDICADORES REVELAM INVESTIMENTOS EM SUSTENTABILIDADE NOS PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS DE USO PRIVADO	83
ESG GANHOU RELEVÂNCIA NA AGENDA DOS MINISTÉRIOS, DA ANTAQ E DA ONU.....	86
PRODUTOS E SERVIÇOS 734.....	92
EDITORIAL 734.....	95
ARTIGO - PRÁ ONDE VAI O FRETE?	95
RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO NO BRASIL CRESCEM 12% EM 2022	97
PORTO DE IMBITUBA RECEBE LICENCIAMENTO PARA AMPLIAR O CAIS 3.....	98
NOVAS OBRAS FAZEM O TRANSPORTE MARÍTIMO VOLTAR A RESPIRAR	99
BELOV PREVÊ CONCLUSÃO DE OTSV ATÉ FINAL DE MAIO	100
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	101
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	101



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INSTITUTO OCEANOGRÁFICO DA USP QUER ENCERRAR CONTRATO DE 35 TRIPULANTES DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS

Embarcação de pesquisa está atracada no Armazém 8 no cais santista

Por: Bárbara Farias



Os tripulantes trabalham a bordo do navio Alpha Crucis e do barco Alpha Delphini, que estão atracados no Armazém 8, no Porto de Santos Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Ao menos 35 tripulantes do navio Alpha Crucis e do barco Alpha Delphini, atracados no Armazém 8, no Porto de Santos, podem ter seus contratos extintos. Nesta quarta-feira (3), o diretor do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP), Paulo Sumida, esteve no navio, com mandados de intimação e cientificação para declaração de nulidade

dos contratos de trabalho, mas os profissionais se recusaram a assinar os termos.

Segundo a diretora do Sindicato dos Trabalhadores da USP, Rosane Meire Vieira, os contratos desses trabalhadores estão irregulares. “A contratação deles é irregular. Os holerites são assinados pela Universidade de São Paulo junto com o Instituto Oceanográfico e os pagamentos são feitos por outra empresa, com dinheiro da universidade”.

A sindicalista disse ainda que, diferentemente dos trabalhadores vinculados à USP, os tripulantes não recebem os mesmos benefícios. “Eles não têm direito a nada que nós temos na universidade, como vales alimentação e refeição, auxílio-creche, auxílio para filhos com necessidades especiais e acordo coletivo de trabalho”.

Rosane disse que as irregularidades se arrastam desde 1988. “Eles (USP) verificaram essas irregularidades desde 1988 e não regularizaram os contratos desses funcionários. A gente pleiteia que eles sejam absorvidos como funcionários da universidade, até porque quando muitos entraram não precisava prestar concurso público.

Eles não vão assinar documento. O nosso jurídico vai entrar com uma ação contra a universidade, pedindo para que sejam mantidos como funcionários”.

Procurado, o diretor do Instituto Oceanográfico da USP, Paulo Yukio Gomes Sumida, confirmou que os contratos estão irregulares. “O parecer da Procuradoria-Geral da USP diz que os contratos são irregulares. Aguardaremos as instruções da Procuradoria para dar os próximos passos”. Em relação aos pagamentos, o diretor da instituição afirmou que serão feitos “diretamente com a reitoria”.

Quanto às atividades de pesquisa do Alpha Crucis, Paulo esclareceu que “no momento, o navio passa por conserto em um dos seus guinchos, mas sem contar isso, está 100% operacional”.

Questionado sobre o futuro das pesquisas, Paulo disse que elas “no senso amplo, não (acabam), há sempre muito o que fazer com dados já coletados. Contudo, alguns cruzeiros programados sofrerão atrasos”. Além disso, há planos para formar uma equipe de transição “para garantir a embarcação e depois a feitura de um novo contrato de operação e agenciamento portuário”.

As pesquisas são voltadas para vida marinha, salinidade do oceano, arrasto de pesca, estudo dos oceanos em alta profundidade, entre outras coisas. O navio Alpha Crucis é utilizado nos estudos de longo curso, em alto-mar.

Já a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou em nota que “o Armazém 8, incluindo o cais fronteiro a ele, está cedido à USP por meio de contrato de cessão de uso desde 2013. A permissionária tem autonomia para utilização”.

Sobre o Alpha Crucis, não há previsão de desatracação. Questionado, o diretor do Instituto Oceanográfico da USP disse que, “até junho deste ano, estávamos programando a primeira saída após o conserto do guincho, mas isso deve ser adiado”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/05/2023

PREFEITURA DE SANTOS FARÁ PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE PARQUE VALONGO EM MAIO

Secretário municipal de Desenvolvimento Urbano fala em "ouvir a sociedade" para aprimorar o projeto

Por: Bárbara Farias



O Armazém 4 deverá ser integrado ao parque, tornando-se um espaço para atividades culturais, sob gestão da Prefeitura Foto: Divulgação/PMS

A Prefeitura de Santos realizará ainda nesse mês a primeira audiência pública sobre o Parque Valongo, segundo o secretário municipal de Desenvolvimento Urbano, Glaucus Farinello, que encabeça a equipe de trabalho do projeto e fez a apresentação durante evento realizado na Associação Comercial de Santos (ACS), nesta terça-feira (2).

“A gente quer aprimorar o projeto, ouvir a sociedade. Quem ouve mais, erra menos. Então, por ser um anseio tão antigo, é importante que a gente ouça as contribuições não somente de quem está aqui no Centro, mas o santista de um modo geral. Vamos fazer o parque, a Rua Tuiuti, a Rua XV de Novembro e as coisas vão se conectando. Eu tenho certeza de que nos próximos cinco anos teremos todo um centro revitalizado”, ressaltou Farinello.

De acordo com o projeto elaborado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, o Armazém 4 deverá ser integrado ao parque, tornando-se um espaço para atividades culturais, sob gestão da Prefeitura. Por fim, o Armazém 7 ficará sob responsabilidade da Autoridade Portuária, que deve destiná-lo a atividades educacionais e tecnológicas em parceria com universidades.

Entenda

O Parque Valongo - projeto de revitalização das áreas dos armazéns 4, 5 e 6, em Santos - será entregue em julho de 2024. A Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Prefeitura assinaram o contrato de cessão de uso gratuito da área entre os armazéns 5 e 6, que não existem mais, onde haverá uma área aberta com vista para o mar.

O projeto já tem R\$ 15 milhões garantidos, de uma empresa internacional que será anunciada em duas semanas. Outros R\$ 20 milhões serão repassados pelo Governo Federal.

“É um novo equipamento turístico para a Cidade. Os recursos já estão garantidos por meio de uma parceria, de uma lei municipal, aonde uma empresa privada aportará os recursos de R\$ 15 milhões e reconstruirá o Armazém 4 e as casas de pedra”, afirmou o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB).

O prefeito disse que a área poderá ter também “playground, fontes interativas, possivelmente uma roda gigante, um espaço cultural e turístico para o desenvolvimento da nossa região e do Centro Histórico de Santos”. No entanto, ele não revelou o nome da companhia que destinará recursos ao empreendimento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/05/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

COPOM MANTÉM A TAXA SELIC EM 13,75% A.A.

O Copom diz em nota que a inflação ao consumidor, segue acima do intervalo compatível com o cumprimento da meta para a inflação.

Por Patricia Raposo



Reunião do Copom presidida por Roberto Campos Neto/Foto: Raphael Ribeiro/BC

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco central, manteve a Selic em 13,75% ao ano. A decisão não causa surpresas aos analistas econômicos, que entendiam que a conjuntura econômica não favoreceria a redução da taxa, diante da deterioração das projeções de inflação futura.

Em seu comunicado, o Copom justifica também que o ambiente externo se mantém adverso. “Os episódios envolvendo bancos no exterior têm elevado a incerteza, mas com contágio limitado sobre as condições financeiras até o momento, requerendo contínuo monitoramento. Em paralelo, os bancos centrais das principais economias seguem determinados em promover a convergência das taxas de inflação para suas metas, em um ambiente em que a inflação se mostra resiliente”, disse o texto.

Nesta quarta-feira, 3, o Federal Reserve anunciou mais um aumento na taxa de juro dos Estados Unidos, após a reunião do Comitê Federal do Mercado Aberto (FOMC) do Federal Reserve, o banco central americano. O aumento de 0,25% na taxa de juro não surpreendeu especialistas e investidores. A taxa ainda está dentro do teto de juros definido.

Em relação ao cenário doméstico, o Copom ressalta que os indicadores da atividade econômica seguem corroborando o cenário de desaceleração esperado, “ainda que exibindo maior resiliência no mercado de trabalho”. O comunicado diz ainda que a inflação ao consumidor, assim como suas diversas medidas de inflação subjacente, segue acima do intervalo compatível com o cumprimento da meta para a inflação. “As expectativas de inflação para 2023 e 2024 apuradas pela pesquisa Focus elevaram-se marginalmente e encontram-se em torno de 6,1% e 4,2%, respectivamente.”

Análise

O economista André Perfeito, da Necton, diz que a decisão da Autoridade Monetária em manter a taxa básica em 13,75% sugere que o colegiado do COPOM não deve cortar os juros na reunião de junho, mas apenas no segundo semestre.

“Alguns pontos chamaram a atenção como a perspectiva de que a aprovação do Arcabouço Fiscal não gera automaticamente corte de juros, o que no mais é óbvio, mas contrasta com elogios iniciais a proposta do Ministério da Fazenda”, diz.

Mas, segundo André Perfeito, o que reafirma a perspectiva contracionista “é a insistência em falar algo que já foi dito: que irá atuar com juros no atual patamar até que haja queda da inflação corrente e da inflação futura (ancoragem das expectativas).”

“No mais isso deve bater no mercado de capitais na perspectiva que com juros neste patamar a renda variável – e o resto da economia – seguem com uma bola de ferro no pé”, salienta.



A inflação ao consumidor segue acima da meta/Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

Íntegra do comunicado do Copom

O ambiente externo se mantém adverso. Os episódios envolvendo bancos no exterior têm elevado a incerteza, mas com contágio limitado sobre as condições financeiras até o momento, requerendo contínuo monitoramento. Em paralelo, os bancos centrais das principais economias seguem determinados em promover a convergência das taxas de inflação para suas metas, em um ambiente em que a inflação se

mostra resiliente.

Em relação ao cenário doméstico, o conjunto dos indicadores mais recentes de atividade econômica segue corroborando o cenário de desaceleração esperado pelo Copom, ainda que exibindo maior resiliência no mercado de trabalho. A inflação ao consumidor, assim como suas diversas medidas de inflação subjacente, segue acima do intervalo compatível com o cumprimento da meta para a inflação. As expectativas de inflação para 2023 e 2024 apuradas pela pesquisa Focus elevaram-se marginalmente e encontram-se em torno de 6,1% e 4,2%, respectivamente.

As projeções de inflação do Copom em seu cenário de referência* situam-se em 5,8% em 2023 e 3,6% em 2024. As projeções para a inflação de preços administrados são de 10,8% em 2023 e 5,2% em 2024. Em cenário alternativo, no qual a taxa Selic é mantida constante ao longo de todo o horizonte relevante, as projeções de inflação situam-se em 5,7% para 2023 e 2,9% para 2024.

O Comitê ressalta que, em seus cenários para a inflação, permanecem fatores de risco em ambas as direções. Entre os riscos de alta para o cenário inflacionário e as expectativas de inflação, destacam-se (i) uma maior persistência das pressões inflacionárias globais; (ii) a incerteza ainda presente sobre o desenho final do arcabouço fiscal a ser aprovado pelo Congresso Nacional e, de forma mais relevante para a condução da política monetária, seus impactos sobre as expectativas para as trajetórias da dívida pública e da inflação, e sobre os ativos de risco; e (iii) uma desancoragem maior, ou mais duradoura, das expectativas de inflação para prazos mais longos.

Entre os riscos de baixa, ressaltam-se (i) uma queda adicional dos preços das commodities internacionais em moeda local; (ii) uma desaceleração da atividade econômica global mais acentuada do que a projetada, em particular em função de condições adversas no sistema financeiro global; e (iii) uma desaceleração na concessão doméstica de crédito maior do que seria compatível com o atual estágio do ciclo de política monetária.

Por um lado, a reoneração dos combustíveis e, principalmente, a apresentação de uma proposta de arcabouço fiscal reduziram parte da incerteza advinda da política fiscal. Por outro lado, a conjuntura, caracterizada por um estágio em que o processo desinflacionário tende a ser mais lento em ambiente de expectativas de inflação desancoradas, demanda maior atenção na condução da política monetária. O Copom enfatiza que não há relação mecânica entre a convergência de inflação e a aprovação do arcabouço fiscal, e avalia que a desancoragem das expectativas de longo prazo eleva o custo da desinflação necessária para atingir as metas estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional. Nesse cenário, o Copom reafirma que conduzirá a política monetária necessária para o cumprimento das metas.

Considerando os cenários avaliados, o balanço de riscos e o amplo conjunto de informações disponíveis, o Copom decidiu manter a taxa básica de juros em 13,75% a.a. O Comitê entende que essa decisão é compatível com a estratégia de convergência da inflação para o redor da meta ao longo do horizonte relevante, que inclui o ano de 2024. Sem prejuízo de seu objetivo fundamental de assegurar a estabilidade de preços, essa decisão também implica suavização das flutuações do nível de atividade econômica e fomento do pleno emprego.

Considerando a incerteza ao redor de seus cenários, o Comitê segue vigilante, avaliando se a estratégia de manutenção da taxa básica de juros por período prolongado será capaz de assegurar a convergência da inflação. O Comitê reforça que irá perseverar até que se consolide não apenas o processo de desinflação como também a ancoragem das expectativas em torno de suas metas. O Comitê avalia que a conjuntura demanda paciência e serenidade na condução da política monetária. O Copom enfatiza que, apesar de ser um cenário menos provável, não hesitará em retomar o ciclo de ajuste caso o processo de desinflação não transcorra como esperado.

Votaram por essa decisão os seguintes membros do Comitê: Roberto de Oliveira Campos Neto (presidente), Diogo Abry Guillen, Fernanda Magalhães Rumenos Guardado, Maurício Costa de Moura, Otávio Ribeiro Damaso, Paulo Sérgio Neves de Souza e Renato Dias de Brito Gomes.

* No cenário de referência, a trajetória para a taxa de juros é extraída da pesquisa Focus e a taxa de câmbio parte de USD/BRL 5,05, evoluindo segundo a paridade do poder de compra (PPC). O preço do petróleo segue aproximadamente a curva futura pelos próximos seis meses e passa a aumentar 2% ao ano posteriormente. Além disso, adota-se a hipótese de bandeira tarifária “verde” em dezembro de 2023 e de 2024. O valor para o câmbio é obtido pelo procedimento usual de arredondar a cotação média da taxa de câmbio USD/BRL observada nos cinco dias úteis encerrados no último dia da semana anterior à da reunião do Copom.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 04/05/2023

RAQUEL LYRA ASSINA COM BNDES PARA VIABILIZAR AVANÇOS NO ABASTECIMENTO DE ÁGUA E SANEAMENTO

Por *Jairo Lima*



Foto: *Thiago Facina/BNDES*

A governadora Raquel Lyra assinou junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no Rio de Janeiro, nesta quarta-feira (3), um contrato para a realização de estudos de modelos de participação de investimentos privados em prol de serviços de água e saneamento no Estado. O secretário de Recursos Hídricos e de Saneamento, José Almir Cirilo, também assinou o contrato. Já o secretário de Projetos Estratégicos, Diogo Bezerra, acompanhou a agenda que aconteceu na sede do

Banco.

A governadora ressaltou a importância do estudo para que o Estado alcance os critérios estabelecidos pelo Marco Legal do Saneamento Básico. “O BNDES é um parceiro estratégico de desenvolvimento do Brasil e de Pernambuco, para que a gente possa trabalhar a universalização de acesso à água e de tratamento de esgoto no nosso Estado. Isso é para o enfrentamento aos graves indicadores que dispomos em Pernambuco. Somos o segundo estado do Brasil em racionamento d’água, com 2 milhões de pessoas sem acesso à água e 70% do esgoto não recebe tratamento. Vamos enfrentar essa questão com muito trabalho, transparência, diálogo. Agradecemos ao BNDES por estar nos apoiando em algo tão estratégico para o Estado”, afirmou.

O produto que resultará dessa contratação será um instrumento essencial para acelerar o investimento necessário que garanta o acesso aos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário a todos os pernambucanos. O valor do contrato do estudo será de R\$ 8.351.175,77. A previsão é de que até o fim do próximo ano sejam desenvolvidos os estudos que apresentem as propostas do modelo de negócio.

“Hoje, tivemos aqui mais um momento importante e estratégico da ação do BNDES junto com o Governo do Estado de Pernambuco, organizando toda uma ação que vai viabilizar estudos para garantir a universalização do acesso a água e esgoto para a população pernambucana até 2033. A ideia é que 7,8 milhões de pessoas passem a ter acesso a água e esgoto”, destacou a diretora do BNDES, Tereza Campello, que completou: “E nós estamos aqui mais uma vez, realizando nossa função, retomando a função estratégica do banco, não só com o fomento, mas organizando uma agenda para viabilizar os nossos investimentos”.

A contratação foi autorizada pelo Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco em sua 15ª Reunião Ordinária, ocorrida em 4 de abril de 2023. O documento prevê a prestação de serviços técnicos especializados de estruturação de projetos de concessão dos serviços públicos de abastecimento de água e de esgotamento sanitário em todos os municípios do estado de Pernambuco, além de Fernando de Noronha.

A proposta de atualização e estruturação de parceria para os serviços de água e esgoto no Estado de Pernambuco atende ao arcabouço legal vigente e leva em consideração a notória especialização da instituição, atestada pelos recentes processos realizados nos estados de Alagoas, Rio de Janeiro e Ceará, por exemplo. Recentemente, foram celebrados os contratos de estruturação de projetos em Pernambuco com o mesmo objetivo de desenvolvimento de estudos para concessão, a exemplo de rodovias e parques.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/05/2023

SUAPE ENTREGA PLANOS DE MOBILIDADE URBANA PARA CABO DE SANTO AGOSTINHO E SIRINHAÉM

Por Jairo Lima



A prefeita do município, Camila Machado; diretor-presidente do Porto de Suape, Marcio Guiot; e vice-prefeito do Cabo de Santo Agostinho, José Arimatéia

A instalação de faixas de pedestres funcionais e coloridas em locais de tráfego intenso, a construção de calçadas amplas e com acessibilidade, a colocação de totens com a indicação de equipamentos públicos de interesse da população, além de ciclovias nas áreas de maior fluxo comercial e de serviços e pontos de ônibus com telhado verde e rede de internet wif-fi, são algumas das melhorias propostas nos Planos de Mobilidade do

Cabo de Santo Agostinho e de Sirinhaém, cidades localizadas no território estratégico de Suape.

Os documentos, elaborados em 12 meses, foram entregues na manhã desta quarta-feira (03) aos representantes do executivo dos respectivos municípios. Nesse período, ocorreram várias audiências públicas, ações para diagnóstico dos tecidos urbanos alvos de estudo e a formatação de dezenas de propostas para melhoria da mobilidade, principalmente, nas áreas centrais das cidades, visando o bem-estar da população residente e dos visitantes.

A solenidade aconteceu na sala do investidor, no edifício-sede do atracadouro pernambucano, e contou com a participação do diretor-presidente do Porto de Suape, Marcio Guiot; da prefeita do município de Sirinhaém, Camila Machado; do vice-prefeito do Cabo de Santo Agostinho, José

Arimatéia; de autoridades políticas das duas cidades, de colaboradores da estatal e de representantes da empresa responsável pelos Planos de Mobilidade.

“Foi com muita alegria que recebemos a consolidação do Plano de Mobilidade Urbana e Humana Sustentável para o município de Sirinhaém. Este instrumento vai balizar nossas ações e intervenções na infraestrutura, para melhorar a mobilidade das pessoas em nossa cidade. Sirinhaém se projeta para um novo momento de desenvolvimento e esse estudo será fundamental para redimensionar e preparar a cidade para acolher e humanizar a circulação de vidas e do progresso nesta região”, afirmou a prefeita do município, Camila Machado.

O vice-prefeito do Cabo de Santo Agostinho, José Arimateia, ressaltou a importância da entrega. “É um plano de mobilidade urbana e humana, que alcança as pessoas. O estudo serve para ajustar o que foi mal planejado no passado e para nos orientar nas futuras intervenções. Estamos felizes e gratos pela entrega desse projeto pela empresa Suape”, ressaltou.

A iniciativa faz parte do cronograma do acordo de cooperação técnica entre a estatal e as prefeituras, a fim de apoiá-los no planejamento de curto, médio e longo prazo na melhoria do fluxo viário, reestruturação dos modais de transporte coletivo e acessibilidade. Esse tipo de parceria com os municípios do território estratégico de Suape está previsto no Plano Diretor 2035 da estatal. O investimento foi de R\$ 860.000,00, com recursos próprios da estatal pernambucana.

“A mobilidade urbana anda ao lado do desenvolvimento socioeconômico. Para nós, é muito importante poder contribuir com a melhoria na qualidade de vida dos moradores dos municípios do entorno de Suape. Com esse subsídio, as prefeituras fortalecem a capacidade institucional do poder público e aprimoram as ações urbanísticas em equilíbrio com o meio ambiente”, pontua Guiot. De acordo com o gestor, os estudos também garantem maior integração entre as demais cidades que compõem a área de influência do complexo (Escada, Moreno, Ribeirão, Rio Formoso, Ipojuca e Jaboatão dos Guararapes).

O plano foi desenvolvido pela empresa Vinícius Ribeiro — Arquitetura, Planejamento e Mobilidade Urbana Ltda, vencedora da licitação, numa construção coletiva com a sociedade civil e o poder público. Oficinas, palestras e vários encontros foram realizados desde o início do contrato para assegurar a participação de todos os segmentos da sociedade na composição do núcleo gestor, responsável por deliberar as decisões do projeto.

Entre as diversas ações propostas nos planos de mobilidade, também são sugeridas a construção de faixas de pedestres elevadas, a implantação de uma central de inteligência para monitorar a segurança local e a construção de passarelas sobre a linha férrea e rodovias para priorizar a circulação de pedestres e usuários do transporte público coletivo, garantindo a infraestrutura necessária e condições adequadas de segurança.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/05/2023

ANP AUTORIZA RETOMADA DA PRODUÇÃO DO POLO BAHIA

Informações: TN Petróleo



A Petrobras comunica que obteve, na última sexta-feira, 28/04/2023, autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para retomar a produção de mais 6 instalações localizadas nos campos de Taquipe, Buracica, Fazenda Alvorada, Rio do Bu e Cidade de Entre Rios, dando continuidade aos trabalhos de desinterdição do Polo Bahia Terra.

A companhia iniciou a execução dos procedimentos operacionais necessários para o retorno seguro do

processo produtivo dessas instalações que, somado à produção das instalações previamente autorizadas ao retorno operacional, possibilitará o reestabelecimento de aproximadamente 43% da produção total do Polo Bahia Terra.

O Polo teve a operação paralisada por determinação da ANP e a Petrobras vem envidando todos os esforços para o atendimento às condicionantes estabelecidas pelo órgão regulador e para garantir o reestabelecimento da operação das instalações do Polo Bahia Terra no menor tempo possível.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/05/2023

MAPEAMENTO APONTA CRESCIMENTO DE PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL

FONTE: Click Petróleo e Gás



Foto: hidrogênio verde no Brasil

Uma análise realizada pela H2 Brazil, projeto voltado para o desenvolvimento corporativo de hidrogênio no país, aponta um significativo crescimento de projetos de hidrogênio verde no Brasil.

De acordo com o mapeamento realizado, pelo menos 42 projetos encontram-se em diferentes estágios de desenvolvimento em diversas regiões brasileiras. A maioria dos projetos de hidrogênio verde está localizada em portos no nordeste do país, local que possui a maior parte da capacidade solar. O mapeamento, que tem previsão de término no final de 2023, identificou mais de

800 empresas e instituições em 12 setores da cadeia de valor do hidrogênio verde em cinco regiões brasileiras.

José Zloccowick, coordenador da H2 Brazil, informou que será lançada em breve uma ferramenta interativa para detalhar os projetos e os atores envolvidos em cada estado.

Os hubs de hidrogênio verde nas regiões portuárias são apontados como um dos principais modelos de negócios para o desenvolvimento do hidrogênio verde no Brasil, uma vez que esses hubs concentram toda a demanda dos complexos industriais portuários em um só local e podem atender a demanda de exportação. Além disso, a produção de amônia verde é uma das alternativas para o transporte.

A produção de hidrogênio verde pode ser vista como uma forma de explorar o enorme potencial brasileiro de geração renovável.

Dos projetos em desenvolvimento, são 99 GW de energia solar e 25 GW de energia eólica. Cerca de 73% do custo de produção do hidrogênio verde é representado pela eletricidade.

O objetivo é tornar o hidrogênio verde produzido no Brasil competitivo. Para isso, é necessário que o patamar de preço da energia renovável no país chegue a valores entre US\$ 10/MWh e US\$ 30/MWh (R\$ 149/MWh), de acordo com estimativas apresentadas no Intersolar Summit Nordeste. É essencial que a energia renovável seja cada vez mais acessível para que a produção do hidrogênio verde, seja viável.

Embora o nível de competitividade ainda esteja distante dos preços dos leilões, o custo de transporte e armazenamento também será um diferencial para a produção e comercialização do hidrogênio verde. A localização geográfica dos portos no nordeste do país e a presença de consumidores industriais que podem fazer investimentos conjuntos em infraestrutura podem ser importantes para colocar o Brasil na liderança da corrida mundial pelo hidrogênio verde.

A expectativa é que o hidrogênio verde produzido no Brasil se torne uma alternativa confiável e sustentável para o desenvolvimento econômico e a preservação do meio ambiente.

O país possui condições climáticas e geográficas vantajosas para a produção de energia limpa em grande escala, o que pode torná-lo cada vez mais competitivo no mercado internacional e mais resistente a choques externos que afetem o comércio de energia.

Com este cenário em evidência, o hidrogênio verde surge como uma importante fonte de energia renovável, que pode contribuir significativamente para a redução da emissão de gases poluentes, além de promover a geração de desenvolvimento econômico e social para o Brasil.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/05/2023

FÁBRICA DE NITROGENADOS USARÁ HIDROGÊNIO VERDE

Informações: Revista OE



Atlas Agro Fertilizantes anunciou que investirá US\$ 850 milhões (aproximadamente R\$ 4,3 bilhões) na primeira fábrica de nitrogenados a partir do hidrogênio verde do País. A unidade, que será construída em Uberaba (MG), terá capacidade de produção de 500 mil toneladas por ano de fertilizantes. As obras serão iniciadas no próximo ano e devem ser concluídas em meados de 2027.

Normalmente, a produção de fertilizantes nitrogenados demanda uso de fontes fósseis, que emitem mais de 1 tonelada de CO₂ equivalente (CO₂eq) para cada tonelada produzida, segundo a Atlas Agro. Já o hidrogênio verde é

o gás cujo processo de obtenção utiliza fontes renováveis, como a gerada por usinas solares e eólicas. Para produzir hidrogênio e amônia verdes, são demandadas altas quantidades de energia para o processo de eletrólise, que separa o H₂ da água.

Na nova unidade, a Atlas Agro afirma que será utilizada uma matriz 100% limpa para produção do hidrogênio e amônia verdes e os fertilizantes nitrogenados com zero carbono. O plano da empresa é de construir entre sete e nove unidades de fertilizantes nitrogenados verdes no Brasil, visando a reduzir a dependência brasileira dos fertilizantes importados, principalmente da Rússia, sem agredir o meio ambiente.

“Hoje, importamos mais de 85% dos fertilizantes que utilizamos no Brasil, um país que é uma das maiores potências do agronegócio no mundo. O montante equivale a mais de US\$ 8 bilhões em importações em fertilizantes para o território brasileiro”, afirmou em nota Knut Karlsen, co-fundador e CEO da Atlas Agro para América Latina.

“A nova planta é um importante passo para a substituição de fertilizantes estrangeiros com significativa pegada de carbono por uma produção nacional a partir de manufatura limpa e sustentável. Também se configura como uma grande oportunidade para a reindustrialização verde e a segurança alimentar no Brasil”, completou Karlsen.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/05/2023

ACORDO ENTRE GOVERNO FEDERAL E PARANÁ GARANTE PEDÁGIO MAIS BARATO NAS RODOVIAS PARANAENSES

Modelagem do projeto prevê leilão por menor tarifa, não havendo necessidade de pagamento de aporte, até 18%. Edital deve ser publicado na segunda quinzena de maio



Delegação das rodovias estaduais à União garante a realização do leilão - Foto: Cláudio Kbene/PR

Reunião nesta quarta-feira (3) entre o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, os ministros dos Transportes, Renan Filho, e da Casa Civil, Rui Costa, e o governador do Paraná, Ratinho Junior, selou o acordo para a realização do leilão dos lotes 1 e 2 do sistema rodoviário paranaense. Os projetos preveem tarifas mais baratas em comparação ao que a população do estado pagava até dois anos atrás.

Segundo a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, motoristas que passarem pela praça de pedágio de Lapa, por exemplo, pagarão até 33% a menos que em comparação à tarifa corrigida praticada no encerramento do contrato anterior. Em Porto Amazonas, a diferença é maior: 36%. Em valores absolutos, sem contar a inflação, os preços caem em até 28%.

“O interesse do mercado é muito grande. Aliás, eles têm conversado conosco no sentido de nós agilizarmos a publicação do edital. Entretanto, eu concordo que as taxas de juros, no patamar colocado no Brasil, elas desestimulam os investimentos em infraestrutura”, afirmou o ministro dos Transportes, após a reunião com o presidente e o governador do Paraná.

Trâmite

A expectativa é que o edital seja lançado na segunda quinzena de maio, com o certame ocorrendo na primeira quinzena de setembro. No encontro realizado no Palácio do Planalto, em Brasília, o governo do Paraná formalizou a delegação das rodovias estaduais para a União, passo fundamental para o lançamento do edital. A partir do acordo entre União e governo local, caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovar os documentos e o calendário do certame e publicar o aviso de licitação.

“É um momento muito importante para o país. A chegada do presidente Lula à Presidência da República resgatou a capacidade de investimento do Estado, mas é desejo também do governo fortalecer a atração do capital privado para fortalecer a infraestrutura nacional. Esse leilão das rodovias do Paraná, tanto federais quanto estaduais, vai garantir um investimento nos próximos anos de em torno de R\$ 18 bilhões”, disse Renan.

A nova modelagem consiste em um leilão por menor tarifa, não havendo necessidade de pagamento de aporte, até 18%. Acima desse percentual, a contribuição será necessária. O investimento por menor tarifa exige, por exemplo, que o recurso seja usado na própria concessão para assegurar o andamento execução das obras ao longo da rodovia, com pedágios mais baratos aos usuários.

Dos seis lotes que fazem parte do sistema rodoviário do Paraná, dois estão com os projetos prontos. O lote 1 possui 473,1 quilômetros de extensão e é composto pelas BRs 277/373/376/476/PR e PRs 418/423/427. São 343 quilômetros de duplicações e outros 218 quilômetros de terceiras faixas. A concessionária vencedora do certame deverá investir R\$ 7,9 bilhões no decorrer do contrato, além do aporte necessário para operação dos trechos.

Já o lote 2, das BRs 153/277/369/PR e PRs 092/151/239/407/408/411/508/804/855, tem 604,16 quilômetros. O projeto prevê 356 quilômetros de duplicações e 139 quilômetros de terceiras faixas, em um investimento de R\$ 10,8 bilhões pelos próximos 30 anos.

Como ficou



RODOVIAS DO PARANÁ

Confira os dois primeiros lotes que serão leiloados pelo Governo Federal

Lote 01	Tempo de contrato: 30 anos Novos investimentos: R\$ 7,9 bilhões Extensão: 473 km por 18 municípios Sistema: BRs 277/373/376/476/PR e PRs 418/423/427
Lote 02	Tempo de contrato: 30 anos Novos investimentos: R\$ 10,8 bilhões Extensão: 604 km por 24 municípios Sistema: BRs 153/277/369/PR e PRs 092/151/239/407/408/411508/804/855



Infográfico com as principais informações dos lotes 1 e 2 do Paraná

Trâmite

De acordo com a proposta, haverá tarifa diferente para pista simples e pista dupla, mecanismo de compartilhamento de risco de receita, desconto de usuário frequente, desconto básico para TAG (5%), iluminação inteligente (LED) e áreas de escape. As obras de ampliação de capacidade ocorrem em um ciclo único concentrado entre os anos três e sete da concessão.

“Tivemos uma curva de aprendizado importante que estamos empregando no projeto das rodovias paranaenses. A modelagem que chegamos visa preservar a saúde financeira da concessão, evitando deságios muito grandes, e possibilitando um pedágio barato e justo que garanta investimentos”, explicou o ministro dos Transportes.

Histórico

Os outros quatro lotes restantes ainda estão nas áreas técnicas do Ministério dos Transportes e da ANTT. Em novembro de 2021, o Governo Federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), assumiu a conservação de 1.877 quilômetros de rodovias federais paranaenses, que antes eram administradas por seis diferentes concessionárias.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 04/05/2023

TRANSPORTE DE GADO E TURISMO SÃO BENEFICIADOS COM REVITALIZAÇÃO DA BR-487/PR, A ESTRADA BOIADEIRA

Foram aplicados cerca de R\$ 281 milhões nas intervenções, que somam 46,91 quilômetros de pistas renovadas

A primeira etapa da renovação da BR-487/PR, a Estrada Boiadeira, está pronta. As intervenções contemplaram 46,91 quilômetros no chamado lote 1 e receberam investimento de aproximadamente R\$ 281 milhões. Os serviços finalizados incluem 13,3 km de restauração entre Porto Camargo e Icaraíma, e novo pavimento de Icaraíma até Serra dos Dourados, trecho no qual foram implantados sinalização, contornos e nove viadutos.



Serviços foram executados por equipes do DNIT
- Foto: DNIT/Divulgação

Além de aumentar a fluidez nos perímetros urbanos, garantindo mais segurança para cerca de 134 mil habitantes na área de influência da rodovia, os reparos na BR-487 vão facilitar o acesso ao arquipélago fluvial e sítios arqueológicos do Parque Nacional de Ilha Grande, beneficiando a atividade turística. Dividida em três fases, a renovação da rodovia contribui ainda com o transporte de gado entre as regiões Sul e Centro-Oeste: a Estrada

Boiadeira liga o Paraná e o Mato Grosso do Sul, dois dos maiores produtores do agronegócio do país.

Trata-se de um dos maiores projetos rodoviários realizados no Paraná, fruto da parceria entre os governos Federal e do estado, com a Itaipu Binacional. Nesta rota, está localizado o projeto rodoviário do Corredor Bioceânico, o qual ligará os portos brasileiros de Paranaguá (PR) e Santos (SP), aos portos do norte do Chile, atravessando também o Paraguai e a Argentina.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 04/05/2023

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO PONTA DO FÉLIX OBTÉM CERTIFICAÇÕES EM SEGURANÇA E CONFORMIDADE PELA RECEITA FEDERAL

Assessoria de Comunicação

O Porto Ponta do Félix, em Antonina, litoral do Paraná, conquistou o Certificado de Operador Econômico Autorizado (OEA), emitido pela Receita Federal, e passará a integrar o Programa Aduana Brasileira. A certificação é um reconhecimento às empresas que demonstram capacidade de gerir riscos relacionados à segurança física das cargas e à conformidade tributária aduaneira.



PPF é primeiro Porto Brasileiro a contar com as duas certificações, passando a usufruir de todos os benefícios do programa que os títulos prevêm.

Além disso, o Porto em Antonina também foi certificado nas modalidades de Conformidade e Segurança, que avaliam critérios gerais e de conformidade aduaneira, levando em consideração a adoção de procedimentos exigidos pelo Programa Brasileiro de Operador Portuário Econômico Autorizado (OEA) e aplicados à cadeia de suprimentos no fluxo das operações de comércio

exterior.

Entre os diferenciais do Porto Ponta do Félix está a existência de um entreposto aduaneiro dentro da área portuária.



"Somos o primeiro Porto Brasileiro a contar com as duas certificações, passando a usufruir de todos os benefícios do programa que tais títulos nos garantem", comemora o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan.

Vantagens

As certificações fazem com que o Porto Ponta do Félix passe a contar com os benefícios e vantagens dos Acordos de Reconhecimento Mútuo que a Receita Federal do Brasil (RFB) tem com as administrações aduaneiras de outros países. Na prática, a certificação permite maior praticidade e agilidade no processo documental de suas operações de importação e exportação, dando maior celeridade às movimentações internacionais.

"O Porto de Antonina se torna um parceiro estratégico da Receita Federal, sendo considerado um operador de baixo risco e confiável", completa o presidente. Segundo ele, a certificação impacta no dia a dia da atividade portuária, com maiores benefícios oferecidos pela Aduana, entre eles, mais agilidade e previsibilidade nas operações de importação e exportação.

Entre as vantagens, a Declaração Única de Exportação (DU-E) do exportador OEA, selecionada para conferência, é processada pelas unidades da RFB de forma prioritária. Além disso, o percentual das Declarações, selecionadas para canais de conferência, é reduzido em relação aos demais declarantes.

Hoje o país tem parceria de Programas OEA com mais de 20 países como, por exemplo, os que fazem parte do Mercosul, México, Colômbia, Bolívia, Uruguai, Peru e China.

"57% de todos os destinos das declarações de exportações brasileiras estão no radar de alcance de benefícios nas aduanas estrangeiras. Este fator trará muito benefícios para os nossos clientes, com a desburocratização dos processos", completa Birkhan.

Diversificações das operações

A certificação contribui ainda com a diversificação nas operações do Porto Ponta do Félix. O Terminal é multipropósito, com capacidade para movimentar e armazenar diferentes tipos de cargas, como fertilizantes, açúcar ensacado, sal, malte, trigo, pellet de madeira e alimentos.

"Investimos cada vez mais na customização do serviço, para atender a demanda dos clientes e assim aumentamos também a diversidade dos itens movimentados", afirma o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan.

Ao longo dos próximos meses, o Porto Ponta do Félix também contará com novos armazéns, que possibilitam o aumento de 85% da capacidade de armazenagem, passando de 280 mil toneladas para 520 mil toneladas, de forma gradativa.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/05/2023

PORTO DE SANTOS: TERMINAL ECOPORTO COM VISÃO ESG

Editor Portogente

O sindicato cujo futuro encontra-se aberto no Brasil, segue fundamental. (Márcio Pochmann)

Defendendo a renovação sem licitação do contrato do terminal da operadora portuária Ecoporto, no Porto de Santos, que vence em junho próximo, o sindicalista e vereador da Câmara Municipal de Santos, Chico Nogueira (PT), justifica a manutenção dos empregos dos trabalhadores. Assim, tem promovido mobilização da categoria, para demonstrar o temor do possível desemprego, um motivo bem forte nos dias de hoje.



Indubitável que a garantia de trabalho e demissão só com justa causa, é um valor que precisa ser entendido como razão de uma empresa ser concessionária de área pública. É um debate para iluminar a transição da operação com as novas tecnologias. Ou melhor, uma condição a ser incorporada nos futuros editais de licitação. De modo que, além de preservar o trabalho, terá que promover novos investimentos e gerar competitividade.

Veja mais * Porto de Santos rumo ao seu destino
[https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115354-](https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115354-porto-de-santos-rumo-ao-seu-destino)

[porto-de-santos-rumo-ao-seu-destino](https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115354-porto-de-santos-rumo-ao-seu-destino)

Trata-se da pauta central do futuro sindicalismo portuário. Pois, a preservação do emprego implica práticas sociais e a sobrevivência do negócio. Quando no comércio marítimo, no hemisfério norte, já há navios conduzidos por robô. Situação que alerta e transforma o caso do terminal da Ecoporto em uma adaptação ao novo tempo, bem como destaca a importância de enfrentar a dispensa da mão de obra pela nova tecnologia e pelo capital; em situações semelhantes.

Veja ainda * Diálogo sincero entre atores do Porto de Santos e região

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114955-dialogo-sincero-entre-atores-do-porto-de-santos-e-regiao>

Por conta disso, é essencial ampliar o escopo dessa negociação, para se justificar e ser inovadora. Principalmente nas cláusulas trabalhistas, como pacto que assegure garantir a sobrevivência humana ante a automação. Decerto, a figura central desse desafio, o trabalhador, também ocorre de não perceber a importância da sua participação, por desconhecer a realidade do desemprego e a precarização do trabalho que assola o mundo.

Veja mais * Gestão Lula não privatiza Porto de Santos e anuncia inovação

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115344-gestao-lula-nao-privatiza-o-porto-de-santos-e-anuncia-inovacao>

O momento profundo da renovação do contrato da Ecoport, acontece quando o principal porto do Brasil é dirigido por um partido trabalhista, expondo, também, a questão do futuro do sindicalismo. Um conflito entre o capital e o trabalho, no porto que foi palco histórico de cenas revolucionárias, com vidas perdidas, na defesa do trabalho portuário e no heroico enfrentamento da ditadura.

Veja também * Meta e diálogo destacam a atual diretoria do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115385-meta-e-dialogo-destacam-a-atual-diretoria-do-porto-de-santos>

É a vez e a hora do sindicalismo portuário se justificar e se condicionar. Ao mesmo tempo em que será condicionado pela sociedade da qual faz parte.

Veja mais * Hora de construir o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115134-hora-de-construir-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/05/2023



EDITORIAL – AMAZÔNIA, PESQUISA E EXPLORAÇÃO SUSTENTÁVEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Amazônia é uma das maiores riquezas naturais do mundo, possuindo uma biodiversidade única e abundante. Porém, essa riqueza não é apenas um patrimônio brasileiro, é um bem mundial. Por isso, é essencial que a região seja explorada de forma sustentável, para que possa continuar a contribuir para o desenvolvimento do país e do mundo.

Nesse sentido, a assinatura do decreto pelo presidente Lula da Silva para desvincular a gestão do Centro de Bionegócios da Amazônia (CBA) da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e, ainda, qualificar a Fundação Universitas de Estudos Amazônicos (FUEA) como Organização Social (OS) para gerir o centro, é uma medida extremamente importante.

Ao dar mais autonomia para o CBA captar recursos públicos e privados e ampliar suas atividades de pesquisa, fomenta-se o desenvolvimento de tecnologias e conhecimentos que podem ser aplicados em diversas áreas, como a medicina, a agricultura e a indústria.

Além disso, a gestão do CBA, em parceria com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, a Fundação de Apoio ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas e a Universidade do Estado do Amazonas, permitirá a criação de uma rede de conhecimento e tecnologia capaz de atender às necessidades da região e do país.

É fundamental que o desenvolvimento da Amazônia seja realizado de forma responsável e sustentável. A pesquisa e a exploração dos recursos naturais devem ser feitas de forma consciente, levando em consideração a preservação ambiental e a valorização das comunidades locais.

Por isso, é urgente investir em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias que permitam a exploração sustentável dos recursos naturais da região. O CBA pode ser uma ferramenta importante nesse sentido, contribuindo para o avanço da ciência e tecnologia na região amazônica, e consequentemente, para o desenvolvimento econômico e social do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AEROPORTOS 1

O Governo Federal quer reduzir o movimento no Aeroporto Santos Dumont, na cidade do Rio de Janeiro. No ano passado, mais de 10 milhões de passageiros passaram pela instalação. A ideia é reduzir esse total para cerca de 9 milhões. Simultaneamente, Brasília quer ampliar a utilização do Aeroporto do Galeão, também na Cidade Maravilhosa. Este tem recebido cerca de 8 milhões de passageiros por ano, mas tem uma capacidade para 17 milhões. Para impulsionar o Galeão, são cogitadas ações como uma redução no ICMS para suas atividades - medida proposta pelo Governo do Estado - e torná-lo o hub (aeroporto concentrador) dos Correios, informou ontem o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

AEROPORTOS 2

O ministro também destacou que defende a permanência da operadora Changi à frente do Aeroporto do Galeão. Mas para isso, a empresa, que venceu o leilão para a concessão da instalação, deve voltar a pagar o valor de outorga previsto em seu lance.

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ 1

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, se reuniu ontem com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin. Entre os assuntos debatidos, estava a construção do túnel ligando as duas margens do complexo marítimo. Quando Alckmin era governador de São Paulo, foi o responsável pela elaboração de um

dos projetos-executivos do empreendimento. Após o encontro, o vice-presidente gravou um vídeo com Pomini, destacando a importância da obra.

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ 2

No vídeo, Alckmin enfatiza que “o túnel traz segurança, pois a travessia (de balsas) Santos Guarujá é uma das mais movimentadas do mundo”. Ele ainda cita que este será um empreendimento aberto ao tráfego de “bicicletas, motocicletas, carros, ônibus e o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)”.

AGENDA

Em Brasília, Pomini ainda se reuniu com o ministro da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República, Alexandre Padilha, o presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, o deputado federal César Madureira (PSD-SP), e o advogado Cristiano Zanin, que defendeu o presidente Luiz Inácio Lula da Silva na investigação da Lava-Jato. Lula deve indicá-lo para a vaga aberta no Supremo Tribunal Federal. Segundo o presidente da Autoridade Portuária, Zanin “certamente nos representará, representará a advocacia na mais alta corte do País”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

NACIONAL - ALEXANDRE SILVEIRA PEDE AO CONGRESSO REVISÃO DA LEI DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Ministro de Minas e Energia e o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, foram sabatinados por comissões temáticas da Câmara

Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Silveira acusou a Petrobras de “boicotar” a entrega da produção natural de gás das plataformas em alto-mar para a costa brasileira

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, compareceu ontem (3), à Comissão temática do setor na Câmara dos Deputados. Ele defendeu alguns pontos da área de energia elétrica. Entre eles, a revisão pelo Congresso Nacional da obrigação de contratação de 8 gigawatts (GW) de usinas termelétricas que permitiu a privatização da Eletrobras.

A medida está prevista na lei 14.182/2021. De acordo com Silveira, reverter a proposição faz parte dos seus planos, mas ainda não foi abraçada pelo Palácio do Planalto. Segundo ele, a ideia está sendo debatida tecnicamente dentro do Ministério.

“É uma ideia que está sendo debatida tecnicamente e me senti muito à vontade para trazer ao próprio Congresso Nacional para iniciar esse debate”, afirmou o ministro.

No período da discussão da lei, a contratação de GW de térmicas a gás foi um “jabuti” incluído na lei da Eletrobras durante a tramitação no Congresso. A medida recebeu diversas críticas de agentes do setor elétrico, pois entra em conflito com o planejamento do setor.

Atualmente existe um debate jurídico sobre esta lei. A discussão surgiu após a União realizar o primeiro leilão para as térmicas, sem êxito, com a contratação abaixo do previsto.

Silveira ressaltou que entre as suas prioridades como ministro está equilibrar a segurança energética com limitação tarifária e que os custos da contratação das térmicas não podem ser tão benéficos aos consumidores no momento.



“Precisamos garantir a segurança energética com as térmicas e as hidráulicas que não são fio d’água. Portanto, ao fazer essa conta, o custo benefício para o consumidor é maior se diminuirmos o investimento em térmicas e estimularmos o sentimento nas hidráulicas e nas renováveis”.

Silveira também afirmou que “terá mão firme para que a Petrobras cumpra o seu papel social”. Para o ministro, a Petrobras precisa escolher melhor o seu tipo de investidor. Ele admitiu que a estatal precisa valorizar os acionistas com interesse em retornos a longo prazo e isso seria compatível com a visão estratégica que a União tem para a companhia.

“Nosso governo já decidiu. Vamos valorizar o conteúdo local, as questões estratégicas e vamos ter mão firme para que a Petrobras cumpra seu papel social”, disse o ex-senador.

Silveira acusou a estatal de “boicotar” a entrega da produção natural de gás das plataformas em alto-mar para a costa brasileira. O ministro chegou a esta conclusão ao observar os atrasos na construção do projeto Rota 3 e na falta de modernização das unidades de processamento e tratamento de gás.

Em março, Silveira anunciou o programa “Gás para empregar” com o intuito de aumentar a oferta de gás a preços reduzidos no mercado interno.

Agro sem taxas

O ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, também prestou esclarecimentos aos deputados ontem. Na Comissão de Agricultura, ele disse que o presidente Lula não tem intenção de taxar exportações do agronegócio, mas que o setor precisa “ficar vigilante”.

Fávaro também defendeu uma simplificação tributária e afirmou que o agronegócio paga muitos impostos. Para ele, “taxar a exportação é exportar empregos”. Para ele, a medida adotada na Argentina foi um erro e que se for repetida aqui, “vai matar a agropecuária brasileira”.

Fávaro pediu ao Congresso que vigie a não taxação das exportações. Ele ressaltou que, até o momento, não há nenhum projeto no Governo Federal para o ato.

“Mas sempre é importante estar vigilante. Tesouro é Tesouro. Ministério da Fazenda é Ministério da Fazenda, tem a ânsia arrecadatória, é pertinente deles. E aí tem um setor que pode ser visado e por isso nós temos que estar atentos para que nós possamos proteger e garantir a continuidade de políticas públicas eficientes para os brasileiros, em especial, para o agronegócio”, alertou.

O ministro também voltou a criticar as invasões de terras praticadas pelo Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST). Ele afirmou que a reforma agrária de “forma ordeira” é papel do Estado. “Tudo que passa pela ilegalidade não terá o meu posicionamento favorável”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

NACIONAL - GOVERNO FEDERAL VAI LEILOAR RODOVIAS ESTADUAIS E FEDERAIS DO PARANÁ

O acordo foi assinado durante reunião do presidente Lula com o ministro dos Transportes, Renan Filho, e o governador do Paraná, Ratinho Junior Crédito: Ricardo Stuckert/PR

Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br

O ministro Renan Filho ressaltou que o Governo Federal pretende fortalecer a atração do capital privado para melhorar a infraestrutura nacional. “Esse leilão das rodovias do Paraná, tanto estaduais quanto federais, vai garantir investimentos nos próximos anos em torno de R\$ 18 bilhões”, disse Renan. “Isso significa bastante só nesses dois lotes, se levarmos todos os outros lotes a leilão, serão cerca de R\$ 50 bilhões de investimentos somente no Paraná”, completou.



O governador do Paraná, Ratinho Junior, o ministro dos Transportes, Renan Filho, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinaram ontem (3) a concessão das rodovias do Paraná à iniciativa privada. Com isso, a União vai leiloar cerca de 3,3 mil quilômetros entre vias federais e estaduais.

A assinatura, que também contou com a presença do ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, aconteceu um ano e seis meses depois do fim do contrato com as concessionárias que eram responsáveis pelo antigo Anel da Integração no Paraná. O modelo de

concessão esperado pelo governo do estado inclui menor tarifa nas praças, leilão das rodovias na Bolsa de Valores e mais de 3 mil quilômetros de concessão e obras.

Segundo o governador Ratinho Junior, os primeiros lotes a serem leiloados não devem sofrer mudanças. De acordo com ele, depois da publicação do edital pelo Ministério da Infraestrutura, o estado e a União vão avaliar se os dois lotes serão soltos no mesmo dia ou um em cada dia para analisar qual dos dois terá mais disputa.

“Não deve mais ter mudança, em especial nesses dois primeiros lotes. Claro que os demais pode ser que tenha algum tipo de avanço ou não, isso depende do Tribunal de Contas da União que possa vir a fazer alguma sugestão”, disse o governador.

A expectativa é que os editais sejam divulgados até o dia 16 deste mês com os leilões previstos para o dia 24 de agosto e 16 de setembro deste ano na Bolsa de Valores de São Paulo. A previsão é que as novas concessionárias assumam as estradas nos últimos três meses de 2023.

O leilão inclui as rodovias federais BR-277, BR-376 e BR-373; além das rodovias estaduais PR-408, PR-151 e PR-323.

Segundo o acordo entre o Governo do Estado e o Governo Federal, vencerá a licitação a empresa que oferecer o pedágio mais barato, ou seja, der o maior desconto em cima da tarifa estipulada no edital a ser publicado. Até o último trimestre do ano, a responsabilidade pelas manutenções das rodovias do Paraná será do poder público.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

NACIONAL - SENADO APROVA REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

Proposta modifica a lei que dispõe sobre a segurança em águas sob jurisdição nacional

Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



O texto especifica as capacitações necessárias para exercer a profissão e manter a habilitação do serviço pela autoridade marítima Crédito: Divulgação/Conpra

A Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou ontem (3) o projeto que regulamenta a praticagem, referente aos profissionais que assessoram a condução de navios nas entradas e saídas dos portos. A aprovação foi unânime na Comissão com o placar de 15 votos a 0.

O Projeto de Lei (PL) é de autoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS) com a relatoria do senador Weverton (PDT-MA).

O PL 877/2022 busca oferecer segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços de praticagem. A proposta modifica a lei que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

As novas normas serão acrescentadas na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. O texto especifica as capacitações necessárias para exercer a praticagem e manter a habilitação do serviço pela autoridade marítima. Além disso, estabelece a constituição dos serviços dos práticos, a remuneração, os parâmetros para que a autoridade marítima institua anualmente a capacidade dos profissionais e os casos em que a autoridade marítima poderá conceder Certificado de Isenção de Praticagem.

Para o presidente da Praticagem do Brasil e vice-presidente da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA), Ricardo Falcão, o PL apresenta várias normas que já são colocadas em prática, mas de forma infralegal. Na visão dele, até o momento, a lei da praticagem tratada pela Marinha ainda é insuficiente para o setor.

“O texto legaliza o que já existe, traz clareza. O setor já estava se reunindo há semanas com os parlamentares para contribuir com o assunto”, disse.

Durante a análise do texto na Comissão, o senador Weverton agradeceu a colaboração dos senadores e das entidades envolvidas no assunto.

“Tenho certeza de que o Brasil tem muito mais potencial do que a gente possa imaginar, principalmente se dermos condição e segurança jurídica para prosperar. E esse é um item que tem que ser encarado de forma bastante serena, franca, como está sendo aqui”, pontuou.

A expectativa a partir de agora é pela celeridade da tramitação do projeto na Câmara dos Deputados. A proposta foi aprovada em caráter terminativo. Portanto, não precisa ser analisada no plenário do Senado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

REGIÃO NORTE - LULA ASSINA DECRETO PARA IMPULSIONAR BIONEGÓCIOS NA AMAZÔNIA

Medida muda gestão do Centro de Bionegócios da região, garantindo mais autonomia para captação de recursos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Lula assina decreto que muda gestão do Centro de Bionegócios da Amazônia e passa a permitir acesso a recursos da iniciativa privada Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou ontem (3) um decreto que desvincula a gestão do Centro de Bionegócios da Amazônia (CBA) da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Com personalidade jurídica própria, o CBA terá mais autonomia para captar recursos públicos e privados e ampliar suas atividades de

pesquisa.

O decreto também rebatizou o nome do órgão (antes era Centro de Biotecnologia da Amazônia) e qualificou como Organização Social (OS) a Fundação Universitas de Estudos Amazônicos (FUEA), selecionada a partir de concorrência pública para gerir o centro.

Após a publicação do decreto, a FUEA assinará o contrato de gestão com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), que irá transferir a gestão do CBA para a OS recém-habilitada.

A fundação atuará na gestão do centro em parceria com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, a Fundação de Apoio ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas e a Universidade do Estado do Amazonas.

O CBA tem como principal objetivo criar alternativas econômicas, inovadoras e sustentáveis para aproveitar a biodiversidade amazônica, promovendo o desenvolvimento científico, tecnológico e econômico da região por meio da realização de pesquisas com matérias primas locais para o desenvolvimento de medicamentos, alimentos e energias renováveis.

Na prática, a iniciativa permite ao CBA multiplicar seu orçamento e desenvolver, além de pesquisas, novos negócios com recursos naturais da Amazônia.

Para os próximos quatro anos, devem ser repassados ao centro R\$ 47,6 milhões em recursos públicos, porém, agora será possível acessar também verbas na iniciativa privada para pesquisa, desenvolvimento e inovação.

“O CBA será um vetor de atração de investimentos para o Brasil, e trará desenvolvimento de maneira sustentável, tanto ecológica quanto financeiramente. Um projeto de Estado com visão de longo prazo”, afirmou o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin.

Para ele, a ampliação da atuação do CBA resultará em investimentos, produtos, empregos, renda e desenvolvimento local e regional.

“Vamos trabalhar juntos com os ministérios de Ciência e Tecnologia, do Meio Ambiente, governos estaduais, governos municipais, universidades e, principalmente, a iniciativa privada para criar emprego, criar empresa, agregar valor, transformar a grande farmácia que é a biodiversidade amazônica em produtos, serviços, empregos e investimentos”, declarou o vice-presidente.

Atuação

O CBA passará a ter um núcleo de negócios com atuação em duas frentes. A primeira será na busca por pesquisas fora de seus próprios laboratórios, que resultem em produtos de “prateleira” que integrem o portfólio do centro e serão oferecidos a potenciais investidores.

Na segunda frente, em parcerias com a iniciativa privada, o centro garantirá o fornecimento de matéria-prima com regularidade e a preços competitivos, dando condições mínimas para que a indústria se estabeleça e haja sustentabilidade no trabalho das comunidades diretamente envolvidas, como ribeirinhos e povos originários.



O CBA tem como principal objetivo criar alternativas econômicas, inovadoras e sustentáveis para aproveitar a biodiversidade amazônica

O CBA foi criado em 2003, dentro da Suframa. De acordo com a Presidência da República, ao longo dos últimos anos, o centro tem trabalhado em projetos que buscam desenvolver novos produtos e processos usando insumos da biodiversidade amazônica em diversas áreas, como alimentos e bebidas, fitoterápicos, cosméticos, farmacêuticos, química, bioplásticos, agrícolas, têxtil, saúde, diagnóstica e de

papéis.

O centro também atua na capacitação de recursos humanos para o desenvolvimento de atividades de base sustentável, por meio de apoio técnico às comunidades tradicionais, unidades de manejo, empreendedores agroflorestais; e para transformação de rejeitos orgânicos e inorgânicos em produtos economicamente viáveis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

REGIÃO NORTE - EXPORTAÇÕES DE MILHO PELO ARCO NORTE SUPERAM PORTO DE SANTOS NO 1º TRIMESTRE

Terminais do Norte-Nordeste ultrapassaram em volume, pela primeira vez, os embarques do cereal pelo complexo paulista

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Cerca de 78% de todo volume embarcado nos terminais do Arco Norte foram movimentados pelos portos de Barcarena (PA) e Itaqui (MA) Crédito: Divulgação/CNA

O Brasil vendeu mais de 9 milhões de toneladas de milho ao mercado externo no primeiro trimestre deste ano, sendo os portos do Arco Norte responsáveis pelo embarque de 3,56 milhões de toneladas, o que representa 36,4% da movimentação nacional no período.

Com isso, o volume exportado pelos terminais localizados nos estados do Pará, Maranhão e Amazonas ultrapassaram pela primeira vez os embarques de milho realizados via Porto de Santos (SP), que foi responsável por 24,9% das movimentações nos três primeiros meses do ano. Os dados estão no Boletim Logístico de Abril, divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Os portos de Barcarena (PA) e Itaqui (MA) se destacaram nas operações e, juntos, exportaram aproximadamente 2,76 milhões de toneladas do cereal, cerca de 78% de todo volume embarcado nos terminais do Arco Norte, de acordo com a Conab.

Thomé Guth, superintendente de Logística Operacional da Conab, explica que a maior participação da região Norte é consequência do custo de frete mais barato em relação às rotas para os portos das regiões Sul e Sudeste.

Outro fator, segundo ele, são os crescentes investimentos que estão sendo realizados nos portos do Arco Norte, visando infraestrutura para o embarque de grãos e a internalização de fertilizantes, “o que promove, para muitas cargas direcionadas ao Arco Norte, o frete de retorno”, diz.

E a participação nacional do Arco Norte em relação às exportações de dois grãos principais – milho e soja – tem sido crescente nos últimos anos, saindo de 16,6% em 2009, para 37,1% em 2022, apontou a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Tanto que, no ano passado, os portos do Arco Norte superaram pela primeira vez o Porto de Santos ao exportarem 52,3 milhões de toneladas de soja e milho, enquanto Santos embarcou 46,8 milhões de toneladas.

Um dos motivos apontados para um 2022 histórico para a região é o cultivo de grãos que vêm crescendo no norte de Mato Grosso e na região de Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

Soja

Já para a soja, o Porto de Santos se manteve na liderança das exportações no primeiro trimestre deste ano, embarcando 8,26 milhões de toneladas, o que representa 43,2% do total movimentado, segundo o boletim, que apontou ainda um aumento de 2,9% em relação ao mesmo período do ano passado.

Porém, a participação do Arco Norte nos embarques de soja também cresceu, saindo 35,6% para 37,6% no período.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DE NOVO REBOCADOR NO PORTO DO AÇU

Trata-se da terceira embarcação construída nos estaleiros da companhia, no Porto de Santos

Por Cássio Lyra e Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O rebocador WS Rosalvo opera avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usada tanto em manobras portuárias quanto em rebocagem oceânica Foto: Divulgação/Wilson Sons

A Wilson Sons deu início às operações do seu novo rebocador, o WS Rosalvo, no Porto de Açú, em São João da Barra, no Rio de Janeiro. Esta é a terceira de uma série de seis novas embarcações mais sustentáveis construídas nos estaleiros da empresa, em Guarujá, no Porto de Santos (SP).

Segundo a companhia, o novo design hidrodinâmico melhora a eficiência do casco e permite reduzir em até 14% o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de gases de efeito estufa. Os rebocadores são os primeiros, no Brasil, com o padrão Tier III, da Organização Marítima Internacional (IMO), que atesta a redução de pelo menos 70% de óxidos de nitrogênio, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar nos portos onde operam.

O WS Rosalvo, da classe RSD 2513, tem notação de classe escort tug (rebocador de escolta) e equipamento de combate a incêndio certificado FIFI-1, com vazão de 2.400 m³ de água por hora. Seu design é da Damen Shipyards e possui 24 metros de comprimento e 13 metros de boca (largura).

A embarcação opera avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usada tanto em manobras portuárias quanto em rebocagem oceânica. O bollard pull (tração imposta ao cabo de reboque) é de mais 90 toneladas, fazendo do novo rebocador o mais potente em operação no Brasil, ao lado do WS Centaurus e do WS Orion.

Com a entrega do WS Rosalvo, a Wilson Sons chegou à marca de 151 embarcações construídas dentro de seus estaleiros. Todos estes rebocadores foram construídos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), e tiveram como agente financeiro o BNDES.

“O WS Rosalvo demonstra a relevância da inovação e da sustentabilidade para a Wilson Sons no mercado brasileiro, com projetos modernos na construção e operação dos novos rebocadores, cada vez mais necessários diante de uma demanda crescente nos portos por embarcações mais potentes para atender grandes navios de maneira mais sustentável”, afirmou Márcio Castro, diretor-executivo de Rebocadores da Wilson Sons.

Na data de entrega do novo rebocador, houve uma solenidade da companhia para clientes e parceiros. Na ocasião, os convidados tiveram a oportunidade de conhecer as instalações da embarcação e saber mais informações sobre o rebocador.

Homenagem

O nome WS Rosalvo é uma homenagem ao comandante Rosalvo Tenório Pimenta, que foi colaborador da Wilson Sons desde 1996 e que faleceu em 2021.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

REGIÃO SUL - PORTO DE ITAPOÁ BATE RECORDE HISTÓRICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM MARÇO

Números foram positivos também para o primeiro trimestre, que superou o período de 2022 em 14,5%

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O Porto de Itapoá movimentou 51.615 contêineres em março deste ano, superando o antigo recorde histórico de 49.762, registrado em julho de 2022
Crédito: Divulgação/Porto Itapoá

O Porto de Itapoá, em Santa Catarina, bateu seu recorde histórico de movimentação de contêineres no mês de março. Segundo a Autoridade Portuária, ao todo foram movimentados 51.615 contêineres, superando a marca de

49.762 que foi registrada no mês de julho de 2022.

O mês de março fechou, também, o primeiro trimestre do ano com números extremamente positivos. Ao todo, foram 138.255 contêineres movimentados, número 14,5% maior do que o mesmo período do ano passado.

A exportação de cargas refrigeradas pelo complexo portuário também atingiu recorde histórico no mês de março, com 2.715 contêineres movimentados superou a marca de 2.550 de março de 2014.

Segundo Cássio Schreiner, presidente do Porto Itapoá, os números apresentados consolidam o terminal portuário como um dos mais importantes do Brasil para exportação de cargas refrigeradas. Atualmente, são 2.892 tomadas dedicadas a este tipo de contêiner. Segundo o presidente, o plano é chegar a 5 mil tomadas no futuro.

Para Schreiner, o registro de crescimento de volume de cargas representa um sinal de que o mercado vem demandando a cadeia de serviços logísticos.

“Esperamos que ainda neste ano estes recordes sejam novamente batidos. Com investimentos na infraestrutura de acessos rodoviários e aquaviários de Santa Catarina, podemos avançar ainda mais dentro dessas projeções”, comentou.

Por fim, o presidente ressaltou que a infraestrutura atraiu importantes linhas de conexão para o porto, tornando-o cada vez mais significativo no contexto nacional.

“Somos o único porto de Santa Catarina com o serviço ASAS, da Maersk. Esse serviço nos permite oferecer o menor transit time de importação da Ásia entre todos os portos do Sul do Brasil”, completou.

Movimentos no Gate

O Gate do Porto Itapoá também conquistou novos recordes. Em março foram 42.921 movimentos registrados, superando o número de agosto do ano passado de 35.911. O mês também teve recorde de movimentação diária – 1.803 movimentos, segundo a Autoridade Portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/05/2023

**NACIONAL – SANTOS EXPORT 15 E 16 DE MAIO – BLUS MED CONVENTION CENTER
– SANTOS – SP**
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



SANTOS EXPORT 2023

confirmados

Autoridades estarão presentes no fórum regional abordando as questões mais relevantes para o desenvolvimento do Porto de Santos.

Jorge Lima
Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo

Jorge Bastos
Presidente da INFRA S.A

Rogério Santos
Prefeito de Santos

Anderson Pomini
Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos

15 e 16 de maio

Blue Med Convention Center
Santos - SP

Saiba mais em:
forumbrasilexport.com.br

SANTOS EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/05/2023

REGIÃO NORDESTE - ADVOGADO DELMIRO GOUVEIA ASSUME A PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE

Nome foi aprovado pelo Conselho de Administração do complexo portuário
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O advogado Delmiro Rodrigo Andrade da Cruz Gouveia foi empossado ontem (3) como o novo presidente do Porto do Recife (PE). O nome dele foi anunciado no fim do mês de março pelo secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti e aprovado nesta semana pelo Conselho de Administração da Porto do Recife S.A. Delmiro assume a cadeira que até então era ocupada por Tito Moraes, há quase 1 ano.

A cerimônia de posse foi realizada durante a tarde de ontem, nas próprias instalações portuárias e contou com a presença de diversas autoridades, políticos e empresários. Entre eles, José Lindoso, ex-presidente do Porto do Recife; André Teixeira, presidente da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Adepe) e do Conselho do Porto e do secretário Guilherme Cavalcanti.



A cerimônia de posse foi realizada durante a tarde de ontem, nas próprias instalações portuárias e contou com a presença de diversas autoridades, políticos e empresários. Divulgação/Porto do Recife

Delmiro Gouveia é especialista na área de gestão de contratos e graduado em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (Unicap). Atua ainda como pecuarista, ocupa a presidência da Sociedade Nordestina dos Criadores e é comodoro do Cabanga late Clube de Pernambuco.

Durante sua fala, o novo presidente disse que a prioridade de sua gestão será a renovação do convênio entre União e Estado em relação à administração do Porto do Recife.

“Temos toda uma gama de patrimônio do Porto, um desenvolvimento imobiliário que a região permite. Constatamos um grande investimento que nestes próximos meses deve ser inaugurado, que o hotel do Novo Recife e o Centro de Convenções. Desafio é grande, mas satisfeito em poder realizar”.

O deputado federal Luciano Bivar, presente na cerimônia, ressaltou as potencialidades do complexo. “O Porto do Recife tem tudo para ativar o patrimônio físico e também o serviço de cabotagem. Em gestões anteriores foi muito bem feita a parte de fundeamento. Espero que agora possamos dar efetivamente esse desenvolvimento que a cidade do Recife merece”.

Já Guilherme Cavalcanti acredita que a experiência do novo gestor vai contribuir para o enfrentamento dos desafios do Porto do Recife, na melhoria do processo de governança e na relação com os órgãos reguladores federais.

Destacou ainda que o complexo tem problemas específicos de ordem regulatória e de ajustes ao seu plano diretor, além de a necessidade de se tornar superavitário e “de integrar sua estratégia ao seu porto-irmão, Suape. O novo gestor estará alinhado a estes desafios”, declarou o secretário.

Cavalcanti agradeceu a presença de membros do Conselho do Porto e dos demais presentes à cerimônia, desejando boa sorte a Delmiro na nova jornada. “A gente está com todas as condições postas para ter muito sucesso”, finalizou.

Segundo o governo estadual, a nomeação está em linha com o compromisso do governo de escolher perfis técnicos para funções estratégicas na gestão pública.

PORTO DO RECIFE

O Porto do Recife foi inaugurado em 1535, há 488 anos. Hoje, possui um cais acostável de 2.960 metros de comprimento, com 16 berços de atracação, área de apoio para armazenagem coberta de 48.500 metros quadrados e descoberta de 80 mil metros quadrados. Movimenta uma média de 2,2 milhões de toneladas anuais e é administrado pelo Governo de Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/05/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

HAPAG-LLOYD LANÇA “SHIP GREEN”: NOVA SOLUÇÃO DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL BASEADA EM BIOCOMBUSTÍVEIS

Informações: Guia Marítimo (4 de maio de 2023)

A Hapag-Lloyd anunciou o lançamento do “Ship Green”, uma nova solução para transporte ecologicamente correto baseada em biocombustíveis. A solução é acessível de qualquer lugar e não exige compromisso de longo prazo dos clientes. Na primeira fase de lançamento, os clientes podem adicionar o Ship Green como um serviço adicional às suas reservas existentes.

O Ship Green apresenta três opções, representando diferentes níveis de redução nas emissões de dióxido de carbono equivalente (CO₂e) durante a etapa oceânica do transporte: 100%, 50% ou 25% das emissões de CO₂e da etapa oceânica de sua remessa.

A redução nas emissões ocorre pelo uso de biocombustíveis em vez de óleo combustível convencional em sua frota. A empresa garante que usa biocombustível de fontes de segunda geração proveniente de cadeias de fornecimento certificadas e produzido a partir de materiais residuais, como gordura marrom ou óleo de cozinha usado. Além disso, assegura que nenhum óleo virgem comestível é incluído no combustível.

As emissões evitadas são atribuídas às remessas com a abordagem chamada “book and claim”, o que significa que a Hapag-Lloyd pode atribuir as emissões evitadas de CO₂e a todos os transportes oceânicos, independentemente do navio e da rota utilizados. No momento, o Ship Green está disponível apenas para carga seca, mas será expandido para outros tipos de carga no futuro.

“Na Hapag-Lloyd, estamos comprometidos em facilitar para nossos clientes a redução de emissões e contribuição para a descarbonização. Com nossa nova solução Ship Green, estamos oferecendo aos nossos clientes uma maneira fácil e flexível de reduzir sua pegada ambiental e tornar sua cadeia de suprimentos mais sustentável”, diz Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

Transparência total nas emissões evitadas de CO₂e – Ao final de cada trimestre, os clientes receberão uma declaração de redução de emissões, verificando o total de emissões evitadas pelo Ship Green no respectivo período. O cálculo subjacente da redução de emissões é baseado na metodologia de contabilidade de emissões renomada da Clean Cargo Initiative (CCI), que se tornou um padrão comum amplamente utilizado por transportadoras, despachantes e embarcadores.

No passado, a Hapag-Lloyd testou com sucesso o transporte ecologicamente correto por meio de biocombustíveis com clientes selecionados, demonstrando a escalabilidade de soluções de transporte sustentáveis. Ao oferecer o Ship Green, a Hapag-Lloyd continua seu caminho em direção à frota neutra em emissões de carbono até 2045.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 04/05/2023

IMPORTAÇÃO DE AGROTÓXICOS TEM QUEDA DE 50% NO ANO

Informações: Brasil Agro (4 de maio de 2023)

As importações de agroquímicos caíram 49,9% nos quatro primeiros meses deste ano, em relação a igual período do ano passado. Dados divulgados pela Secex (Secretaria de Comércio Exterior) nesta terça-feira (2) indicam compras externas de 81 mil toneladas de janeiro a abril, praticamente metade das 161 mil toneladas dos mesmos meses de 2022.



Os gastos com as importações, no entanto, recuaram em ritmo menor, uma vez que os preços permaneceram em patamares elevados em boa parte deste ano. Entre os produtos classificados pelo Ministério da Agricultura como agrotóxicos estão inseticidas, herbicidas, fungicidas, além de outros.

O Brasil também está importando menos adubo. Após a aceleração das compras no primeiro semestre do ano passado, a entrada de fertilizantes no país recuou para 10,4 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre, 7% a menos do que em igual período de 2022.

A invasão da Ucrânia pela Rússia provocou uma aceleração dos preços no ano passado. Neste ano, devido ao recuo dos preços, os gastos nacionais com a compra externa de adubos caíram para US\$ 4,4 bilhões, 28% a menos.

Além de uma queda nos gastos com importações, o saldo da balança comercial do agronegócio está sendo favorecido pelo aumento das exportações. Nos quatro primeiros meses deste ano, os cinco principais produtos da balança do agronegócio renderam US\$ 37,2 bilhões, 7% acima dos valores de janeiro a abril do ano passado.

Com safra recorde, o Brasil tem a possibilidade de colocar um volume maior de produtos no mercado externo. As vendas de soja, líder nas exportações, já somam 33 milhões de toneladas, 3% a mais, apesar do atraso na colheita em várias regiões do país.

O Brasil enfrenta, no entanto, uma realidade de preços diferente da de 2022. Em abril, os preços médios das carnes bovinas caíram 23%, em relação aos de igual mês do ano passado. A queda do algodão foi de 17%; a da soja, 8,3%; a do café, 8%, e a do milho, 7%.

As carnes, produtos que têm a segunda maior participação na balança do agronegócio, renderam US\$ 6,5 bilhões no ano, 5% a menos do que em 2022. Queda de preço e interrupção das compras pela China, devido ao caso atípico de vaca louca, reduziram o volume e as receitas da carne bovina exportada.

Em abril, as exportações médias por dia útil dessa proteína caíram 26%, em relação às de 2022. No mesmo período, as de frango subiram 12%, e as de suínos, 20,4%.

Os dados da Secex mostram que as receitas com as exportações agropecuárias subiram 14% em abril, em comparação com o mesmo mês de 2022. O volume exportado teve alta de 17%, mas os preços médios recuaram 8% na média.

Uma das exceções foi o açúcar, que teve reajuste de 23% nos valores médios das exportações, mas o volume comercializado recuou 22% (Folha de S.Paulo, 3/5/23)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 04/05/2023

CÂMARA APROVA PROJETO QUE DETERMINA SALÁRIOS IGUAIS PARA HOMENS E MULHERES

Informações: Moneytimes (4 de maio de 2023)

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira um projeto que prevê mecanismos para garantir a igualdade salarial entre homens e mulheres que exercem a mesma função, informou a Agência Câmara Notícias.

O texto, que agora segue para o Senado, propõe mudanças na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) — que já prevê a igualdade salarial entre homens e mulheres que exercem a mesma função para empregados contemporâneos — para estabelecer a obrigatoriedade a partir de mecanismos de transparência e remuneração, além de prever aumento da fiscalização e estabelecer sanções administrativas.



Ainda segundo a Agência Câmara Notícias, o projeto exige que empresas com mais de 100 empregados divulguem relatórios de transparência salarial a cada 6 meses.

Identificada eventual desigualdade, os empregadores deverão apresentar e colocar em prática um plano de redução das diferenças com prazos e metas.

O projeto foi aprovado nesta quinta pelos deputados por 325 votos a 36.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva comemorou a aprovação da proposta.

“A Câmara acaba de aprovar, por maioria absoluta, a igualdade de salários entre mulheres e homens. Uma vitória importante para que, de uma vez por todas, tenhamos salários iguais para trabalhos iguais. Agradeço as deputadas e deputados pelos votos favoráveis ao projeto apresentado”, publicou Lula no Twitter.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 04/05/2023

DREYFUS VÊ ATRASOS NO CARREGAMENTO DE AÇÚCAR NO BRASIL E PREÇOS PODEM SUBIR MAIS

Por de Marcelo Teixeira - (Isto é)

NOVA YORK (Reuters) – A trading de commodities Louis Dreyfus prevê tempos de espera de pelo menos 30 dias para carregar açúcar no Brasil devido ao congestionamento nos portos e vê potencial para os preços da commodity subirem ainda mais, se o fenômeno climático El Niño prejudicar a produção.

Enrico Biancheri, chefe da plataforma de açúcar da Dreyfus, disse em uma apresentação durante a New York Sugar Week que o recente aumento no preço do açúcar é justificado, pois os produtores de todo o mundo precisam desse sinal para aumentar a produção e evitar grandes déficits de oferta nos próximos anos.

Os contratos futuros de açúcar bruto na ICE subiram para o nível mais alto em quase 12 anos na semana passada devido ao aperto de oferta de curto prazo após quedas de produção em áreas como Índia e China e um atraso no início da colheita no Brasil.

Biancheri disse que o Brasil embarcará 20% a mais de commodities agrícolas nesta temporada, após safras recordes ou quase recordes de soja, açúcar e milho, e os portos estarão estressados.

“Se você tem um navio chegando ao Brasil agora para carregar açúcar, você pode esperar que ele estará lá até o início de junho”, disse ele a corretores internacionais, analistas e produtores de açúcar em Nova York para o Sugar Dinner anual na quinta-feira.

A Dreyfus é um dos maiores players no mercado global de açúcar e foi o quarto maior exportador de açúcar do Brasil no ano passado.

Biancheri disse que os estoques de açúcar estão baixos em todo o mundo, e mais produção é necessária.

Sem açúcar adicional, ele disse que o mercado pode ter um déficit de oferta de mais de 6 milhões de toneladas em 2024/25 e de mais 8 milhões de toneladas em 2025/26.

O executivo acredita que os preços podem subir se o fenômeno climático El Niño que está se desenvolvendo atualmente, segundo os meteorologistas, reduzir as chuvas de monção na Ásia, que são fundamentais para a produção na Índia e na Tailândia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 04/05/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

FOZ DO AMAZONAS: 'NÃO EXISTE PRESSÃO DA PETROBRAS', DIZ DIRETOR DE E&P

Em entrevista exclusiva à epbr na OTC, Joelson Falcão afirma que não há confronto da empresa com Ibama. 'Trabalho técnico', diz.

Por epbr 4 de maio de 2023 Em Petróleo e gás



O diretor de E&P da Petrobras, Joelson Falcão, durante painel técnico na OTC 2023, em Houston. Foto: Agência Petrobras

O diretor de E&P da Petrobras, Joelson Falcão, afirmou à epbr que não há pressão sobre o Ibama para emitir a licença de exploração dos blocos de petróleo e gás da Margem Equatorial. A empresa tenta a liberação da perfuração do primeiro poço exploratório na Foz do Amazonas, no Amapá, e prevê outros 15 em toda a região de fronteira.

“Nós estamos [encarando o licenciamento] com muita tranquilidade. Andou saindo na mídia que estamos fazendo pressão. Não existe qualquer pressão por parte da Petrobras”, disse o executivo em entrevista exclusiva durante a Offshore Technology Conference (OTC), em Houston, nos Texas (EUA). “Não existe qualquer tipo de confronto com o órgão ambiental. Muito pelo contrário, nós temos um trabalho técnico sendo feito.”

Falcão afirmou que não vê necessidade de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), como vem sendo discutido pela área ambiental do governo federal, antes da perfuração do primeiro poço na região. Segundo ele, estudos mais complexos seriam necessários apenas se a exploração tiver sucesso, na etapa de desenvolvimento da produção.

“Na nossa visão não é necessário nessa fase [o AAE]. Nunca nos foi colocado no processo de licenciamento. (...) Caso nós tenhamos sucesso na descoberta, aí sim nós teremos um plano de desenvolvimento da produção e, evidentemente, todos os estudos com todas as partes envolvidas, a população, os órgãos ambientais e os governos locais serão feitos numa fase de desenvolvimento da produção.”

A entrevista completa com o diretor de E&P da Petrobras, Joelson Falcão, na OTC 2023, em Houston

O executivo afirma que é preciso discutir de forma mais técnica os possíveis impactos da exploração na Foz do Amazonas. Segundo ele, há uma percepção que as atividades seriam na própria foz do rio, o que não corresponde à realidade, já que o poço previsto está a mais de 500 km da região.

“No pré-sal brasileiro, a gente está produzindo na ordem de grandeza de duzentos a trezentos quilômetros do Rio de Janeiro, de Santos, de Cabo Frio. Nós estamos falando de mais que o dobro da distância para Foz do [Rio] Amazonas”, explicou.

“O nome Foz do Amazonas, com tudo que o Amazonas representa para o país e para o mundo, prejudica um pouco o senso comum. Mas falando em Amazonas, por exemplo, nós estamos há mais de trinta anos produzindo onshore dentro da Floresta Amazônica, com todo respeito ao meio ambiente, ajudando a desenvolver comunidades e gerando muito empregos em cidades próximas.”

Para Falcão, a Petrobras tem um histórico de produção que deve ser levado em conta no licenciamento ambiental e nas análises

“Nós já furamos mais de mil poços em águas profundas e águas ultraprofundas no Brasil, sem nenhum tipo de intercorrência. Ao longo de mais de três décadas que a gente tá em águas profundas e águas ultraprofundas”, disse.

Exemplo da Guiana

Falcão afirma que o potencial da região é grande, especialmente pela proximidade com os bem-sucedidos campos da Guiana, onde já foram encontrados cerca de 11 bilhões de barris de óleo e gás.

“A gente percebe o sucesso que tem sido a Hess e a Exxon na Guiana. E a gente tem toda a confiança que pode ter muito ganho para a sociedade brasileira se puder furar, não só esse poço, como todos os outros na Margem Equatorial.”

A Petrobras reservou US\$ 3 bilhões para a perfuração de 16 poços nos próximos cinco anos em quatro das cinco bacias da margem equatorial. A expectativa é fazer o primeiro poço na Foz do Amazonas (Amapá) e depois no bloco Pitu Oeste (Bacia Potiguar), para onde a sonda será deslocada caso a licença ambiental para a Foz não seja emitida para o Ibama.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/05/2023

ANÁLISES NO IBAMA DIVERGEM SOBRE VIABILIDADE DE LICENCIAMENTO NA FOZ DO AMAZONAS

Há indicações, contudo, para a necessidade de ajustes em proposta da Petrobras para campanha de exploração no offshore do Amapá

Por Hanríkson de Andrade 4 de maio de 2023 Em Meio ambiente, Mercado offshore, Política energética



Petrobras planejava perfurar um poço na Foz do Amazonas, que integra a margem equatorial, em novembro, mas licenciamento ambiental foi questionado pelo MPF (Foto: Cortesia/Total Energies)

BRASÍLIA – Em despacho interno do Ibama, o diretor substituto da Diretoria de Licenciamento Ambiental (DLIC), Régis Fontana, discordou parcialmente do parecer técnico que sugere a rejeição da licença para atividade de perfuração na Foz do Amazonas, projeto da Petrobras em águas profundas do Amapá.

O servidor diz não se opor aos argumentos da equipe técnica em relação a falhas no Plano de Proteção à Fauna, um dos elementos que compõem o requerimento de licença.

Por outro lado, no mesmo documento, afirma que considera todo o processo uma “avaliação político-estratégica a ser tratada em arena diversa do licenciamento ambiental”, e classifica a autarquia como “tão somente um órgão executor” de políticas estabelecidas pelo governo para as áreas ambiental e energética.



O despacho foi assinado por Fontana na quinta (27/4), mesmo dia em que o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD/MG), ligou para o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho. O parecer dos técnicos, concluído em 20 de abril, foi revelado pelo portal Sumaúma.

A epbr teve acesso ao despacho de Fontana, mas não ao parecer obtido pela Sumaúma, agência de jornalismo ambiental. O teor do documento foi confirmado por fontes.

A decisão final cabe a Agostinho, que tem autoridade para deferir ou não o pedido de licenciamento feito pela Petrobras.

A reportagem tentou fazer contato com o presidente do Ibama e por meio da assessoria do órgão, no sábado (29/3), mas não houve resposta. O diretor substituto da Dilic também foi procurado, nesta terça (2/5), mas não quis comentar o assunto. O espaço segue aberto.

Em entrevista à agência epbr, o diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Joelson Falcão, afirmou que não há pressão sobre o Ibama para emitir a licença e que a relação com o órgão é estritamente técnica.

“Nós já furamos mais de mil poços em águas profundas e águas ultraprofundas no Brasil, sem nenhum tipo de intercorrência. Ao longo de mais de três décadas que a gente tá em águas profundas e águas ultraprofundas”, afirma o executivo. Veja na íntegra.

Diretor indica continuidade do licenciamento

No despacho enviado à presidência do Ibama, o diretor do Dilic sugere que, em caso de negativa, “o processo não seja arquivado de imediato” de modo que a Petrobras possa apresentar “outras melhorias em resposta às dificuldades logísticas” apontadas pela área técnica do Ibama em relação ao projeto original.

A recomendação de Fontana diverge do parecer técnico, que indica “o indeferimento da licença requerida e o arquivamento [imediato] do processo de licenciamento ambiental”.

Tempo de resposta a vazamentos

Um item crucial do licenciamento de projetos de petróleo offshore é a mitigação dos riscos de um vazamento atingir a costa.

Segundo estudos contratados pela Petrobras, as condições marítimas da região levariam o óleo na direção oposta, para mar aberto. Os modelos foram considerados insuficientes no parecer do Ibama que indica a rejeição da licença, segundo a Sumaúma.

Fontes da área ambiental ouvidas pela epbr afirmam, de fato, entender que há risco de o óleo atingir a costa, não apenas a partir de um vazamento na Foz do Amazonas, mas em um eventual poço perfurado em Barreirinhas, bacia na margem equatorial.

Sobre a Foz do Amazonas, essas fontes afirmam que a falha está no tempo de resposta apresentado pela Petrobras e o plano emergencial deveria prever uma reação mais rápida a um incidente. É uma das pendências que poderia justificar, tecnicamente, a continuidade do licenciamento.

Barreirinhas é uma bacia sedimentar majoritariamente na costa do Maranhão. A Petrobras e outras empresas também possuem ativos na região. Assim como no caso da Foz do Amazonas, na costa do Amapá, os blocos estão em águas profundas e ultraprofundas.

Plano de proteção à fauna é único ponto sob competências do Ibama

O chefe do Dilic afirma que, “embora não discorde dos posicionamentos da equipe técnica”, apenas um dos aspectos, relacionado ao Plano de Proteção à Fauna (PPAF), “se encontra inteiramente nas competências do licenciamento ambiental [prerrogativa do Ibama] e que, de fato, impediriam tecnicamente a expedição da licença ambiental requerida”.



De acordo com a análise da área técnica, o plano tem falhas em relação ao planejamento de atendimento e resposta da empresa exploradora caso ocorram acidentes com vazamentos na bacia da Foz do Amazonas, o que provocaria grave impacto ambiental – morte de espécies ameaçadas, espalhamento de óleo pelas correntes marítimas, entre outros danos.

Fontana pondera, por outro lado, que as dificuldades logísticas para implementação de um Plano de Proteção à Fauna em linha com manuais de boas práticas poderiam ser avaliadas com a realização da simulação proposta pela Petrobras – a APO (Avaliação Pré-Operacional).

O intuito é demonstrar a capacidade de resposta desenvolvida pela Petrobras em hipótese de acidente.

“Desta forma, ainda que pese o longo tempo de tramitação do presente processo de licenciamento ambiental, o que traz muitos resultados deletérios para sua efetividade, sugiro que o processo não seja arquivado de imediato, oportunizando a empresa que apresente outras melhorias em resposta às dificuldades logísticas para a implementação do PPAF e/ou com a realização da APO.”

Fontana encerra o despacho enviado ao gabinete de Agostinho com a afirmação de que:

“(…) a decisão da abertura ou não de nova fronteira de exploração de petróleo no país, embora seja de extrema importância simbólica, é uma avaliação político-estratégica a ser tratada em arena diversa do licenciamento ambiental, uma vez que o Ibama é tão somente órgão executor das políticas estabelecidas pelas partes responsáveis pela definição das políticas ambientais e energéticas do país”.

Régis Fontana é remanescente do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e ocupa a chefia do Dilic interinamente.

Em maio de 2021, de acordo com o DOU, ele foi designado pelo então chefe do Ibama, Eduardo Bim, para assumir a função de diretor substituto da Diretoria de Licenciamento.

Petrobras propõe medidas adicionais

A Petrobras tem argumentado que, nesta fase inicial de exploração, a análise de impactos deve se restringir à perfuração de um poço pioneiro. Tenta evitar a antecipação da avaliação de impactos e condicionantes relativas a um projeto de maior porte.

Diante de negativas passadas do Ibama, a companhia propôs atividades adicionais – entre elas a realização de uma simulação de resposta a emergências – e novos estudos para etapas futuras, caso o primeiro poço resulte, de fato, em uma descoberta.

Mais de uma dezena de possíveis perfurações foram mapeadas, antes mesmo da empresa assumir a liderança do projeto. Originalmente, o FZA-M-59 e blocos adjacentes eram operados pela francesa TotalEnergies, que desistiu do projeto.

Em nota enviada à agência epbr, a estatal informou no sábado (28/4) que “aguarda posicionamento do governo” e que vem conduzindo diligentemente seu processo de licenciamento ambiental, “atendendo todas as exigências definidas pelos órgãos ambientais”.

A estatal também disse que vai acatar “qualquer decisão, seja liberando a perfuração ou optando por aprofundamento de estudos para avaliação da viabilidade de execução de uma campanha na bacia”.

Ministro intercede em favor de projeto no Amapá

Alexandre Silveira tenta interceder em favor de uma solução para o licenciamento da exploração na bacia da Foz do Amazonas (bloco FZA-M-59) – a cerca de 160 quilômetros da costa do Oiapoque (AP), na chamada Margem Equatorial. A Petrobras, por sua vez, pressiona para que o projeto vá adiante.

Na sexta (28), durante agenda em Uberaba (MG), Silveira declarou à epbr: “Tomei a liberdade de ligar para o presidente do Ibama. (...) “Ele [Agostinho] demonstrou muita parcimônia. Recebeu as minhas ponderações com muito bom grado”, afirmou.

Além da Petrobras, comandada por Jean Paul Prates (PT), e de Alexandre Silveira, o projeto encontra apoio em outras pastas. A ministra de Meio Ambiente e Mudanças Climáticas, Marina Silva (Rede), já se posicionou contrariamente; defendeu que novos estudos precisam ser iniciados.

Estudos geológicos apontam a possibilidade de o sucesso exploratório da Guiana, que produz mais de 300 mil barris/dia, se repetir na região de águas profundas da Foz do Amazonas.

Os países vizinhos da Margem Equatorial receberam investimentos em exploração offshore. A Guiana projeta ultrapassar 1 milhão de barris/dia no fim da década, há descobertas no Suriname e foram feitas tentativas na Guiana Francesa, que faz fronteira marítima com o Brasil.

Sem consenso sobre estudos de impacto ambiental

Historicamente, técnicos do Ibama demonstram preocupação tanto com os impactos de uma nova atividade industrial na região – aumento do tráfego de navios, aeronaves, atividades portuárias – como o risco de um vazamento atingir a costa.

Ambientalistas afirmam que há lacunas no conhecimento sobre a dinâmica das correntes. Modelagens contratadas pela Petrobras indicam não ser o caso, que um vazamento não atingiria a costa.

A localização do poço está há mais de 150 km da costa do Amapá e quase 500 km da foz do Rio Amazonas, propriamente dita, que dá nome à bacia sedimentar. Na região costeira, há áreas ambientalmente sensíveis.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/05/2023

PARANÁ SANCIONA POLÍTICA DE FOMENTO AO HIDROGÊNIO RENOVÁVEL

Governo estadual anunciou, na quarta (3/5), uma série de medidas para criar política integrada de fomento à produção, pesquisa e uso do gás de baixo carbono

Por Nayara Machado 4 de maio de 2023 Em Biocombustíveis, Hidrogênio, Política energética, Transição energética



Assinatura da lei que institui a Política Estadual do Hidrogênio Renovável no Paraná (Foto: Roberto Dziura Jr./AEN)

BRASÍLIA — O governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior (PSD), sancionou na quarta (3/5) a Política Estadual do Hidrogênio Renovável, com os primeiros passos para incentivar o uso de hidrogênio. O texto traz a definição de hidrogênio renovável como “elemento obtido a partir de fontes renováveis por meio de um processo com baixa emissão de carbono”.

Isso significa que a política estadual deverá olhar para diferentes rotas de produção, e incluir, além do H2 verde, produzido a partir da eletrólise, os derivados de bioenergia como etanol e biogás.

O estado, que tem uma forte presença do agro, quer aproveitar sua produção de biomassa, ao mesmo tempo em que estimula a aplicação do insumo como fonte energética e na produção de fertilizantes.



“O processo de separação da molécula permite que o hidrogênio seja estocado e comprimido como um gás, que é muito utilizado na indústria pesada, na aviação civil, em grandes embarcações ou mesmo em automóveis”, explica o secretário estadual do Planejamento, Guto Silva.

“Além da produção do hidrogênio, há a possibilidade de produzir fertilizantes verdes, como amônia e ureia, mercado que o Paraná também pode se tornar competitivo”, completa.

A lei (.pdf) entra em vigor sessenta dias contados após a data de sua publicação. Entre as ações previstas estão a realização de estudos e estabelecimento de metas por parte do poder público; incentivo ao uso de hidrogênio renovável no transporte público, na indústria e na agricultura; e promover estudos em sandbox regulatório, para desenvolver planta de produção e serviços para hidrogênio de baixo carbono.

Com base na política estadual, o governo pretende estruturar o Plano de Hidrogênio Verde do Paraná, com a contratação de assessoria especializada para elaboração de uma proposta comercialmente viável.

O plano deve contar com um diagnóstico do cenário atual do estado frente ao mercado de H2 verde e diretrizes gerais, sugestões de incentivos governamentais e proposta de implantação do Plano de Estruturação do Mercado de H2 Verde no Paraná.

Pacote de incentivos

Durante evento do setor, Ratinho Junior disse que o Paraná está se organizando para liderar a produção nacional do gás considerado o “combustível do futuro”, e anunciou uma série de medidas para criar uma política integrada de fomento à produção, pesquisa e uso do insumo.

O pacote inclui o Programa de Energia Verde, voltado à produção e uso de energias renováveis e sustentáveis, em especial o hidrogênio verde (de eletrólise). A medida prevê a articulação de incentivos fiscais com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

Outra forma de incentivo econômico virá na forma de crédito. O Sistema Paranaense de Fomento, formado pela Fomento Paraná e pelo Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), deve disponibilizar R\$ 500 milhões por ano para financiar a cadeia produtiva. Serão R\$ 300 milhões da linha BRDE Energia Sustentável e R\$ 200 milhões da Fomento para projetos de investimento e capital de giro.

“Queremos sair na frente na discussão sobre hidrogênio verde, criando um ambiente favorável para atrair investimentos dessa cadeia para o Estado”, afirma Ratinho Junior.

“Temos plenas condições liderar esse processo e ser grande um fornecedor de energia para a Europa e outros países. O hidrogênio utiliza como matéria-prima a água, que temos em abundância no Paraná”.

O governo também vai criar o Descomplica H2R, nos mesmos moldes do Descomplica Energias Renováveis, com critérios para reduzir a burocracia do licenciamento ambiental dos empreendimentos.

Na frente de P&D, foi formalizada uma cooperação técnico-científica entre a Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, a Fundação Araucária e o Instituto de Tecnologia do Paraná (Tecpar) para a elaboração de projetos de inovação.

Primeiros projetos

No início de abril, a Engie Brasil Energia assinou um protocolo de intenções com a agência privada de atração de investimentos Invest Paraná, para desenvolver projetos de grande escala de produção de hidrogênio verde no estado. O documento é um instrumento de cooperação que, geralmente, antecede um acordo com atribuições mais definidas.

A Invest Paraná também tem um protocolo de intenções com a Sengi Solar, empresa do Grupo Tangipar, para a implantação de uma fábrica com investimento previsto de R\$ 50 milhões.

Um terceiro projeto pretende produzir combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês) a partir de biogás e hidrogênio verde em Foz do Iguaçu.

Parceria da Agência Técnica de Cooperação Alemã GIZ e com o Centro Internacional de Energias Renováveis (Cibiogás) está desenvolvendo uma planta piloto com previsão de começar a funcionar em meados de 2023.

O projeto conta com investimentos na ordem de R\$ 9 milhões. A produção será em escala laboratorial, mas a proposta é desenvolver um modelo que possa ganhar escala e ter os processos replicados. Outro produto da biorrefinaria piloto será o petróleo sintético renovável.

Em entrevista à agência epbr no final de abril, Rafael Gonzalez, diretor-presidente do Cibiogás, conta que o mercado de biogás e biometano está se fortalecendo no contexto da transição energética, uma oportunidade para construção de uma política energética de descarbonização que tenha impacto econômico nos setores produtivos.

“Estabelecer uma política energética, não só de suprimento da energia, mas baseada na descarbonização dos setores econômicos, é o futuro para novos mercados e posicionamento global do país”, defende.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/05/2023

BRASIL ELEVOU EM 12% AS RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO EM 2022

Reservas brasileiras de petróleo e gás crescem 12% e estão mais concentradas no pré-sal. Debate sobre a exploração da Foz do Amazonas volta a movimentar parlamentares

Por epbr 4 de maio de 2023 Em Comece seu Dia, Mercado offshore, Política energética



Brava Star (NS-45), navio-sonda offshore da Petrobras (Foto: Divulgação)

As reservas provadas de petróleo e gás totalizaram, em 2022, 14,9 bilhões de barris, aumento de 12,2% em relação a 2021 e maior patamar desde 2014, segundo dados da ANP.

Crescimento, basicamente, no litoral do Sudeste, graças ao pré-sal, com 96% das reservas nas bacias de Campos, Santos e Espírito Santo. Percentual era de 92% em

2013.

– Fora da região, as reservas marítimas recuaram 64% nesses dez anos. Em terra, a queda foi de 48%, para 460 milhões de barris.

Período marcado pela concentração de investimentos da Petrobras e outras grandes petroleiras na exploração da Bacia de Santos – o offshore de Sergipe é a grande exceção.

– E na tentativa de abrir uma nova fronteira na margem equatorial, marcada na década por crises econômicas, setoriais e, notadamente, pela sensibilidade ambiental.

O foco está na Foz do Amazonas. O Ministério de Minas e Energia (MME) defendeu novamente esta semana a campanha da Petrobras na bacia marítima no Amapá. Alexandre Silveira (PSD) disse que o pré-sal dá “claros sinais de esgotamento exploratório”, em audiência na Câmara.



– O senador Lucas Barreto, do partido do ministro e do Amapá, quer promover um debate no Congresso Nacional com Ibama, a ministra de Meio Ambiente, Marina Silva (Rede), Petrobras e MME. Marina já é esperada em comissão na Câmara na próxima semana.

– O ministro Silveira intercedeu junto ao presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, em favor de uma solução para a licença de perfuração na Foz do Amazonas. Com parecer negativo sobre a mesa, cabe a Agostinho decidir os próximos passos do licenciamento.

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) estima que, se não forem feitas novas descobertas, a produção de petróleo no pré-sal atingirá o seu pico entre 2029 e 2030, de 4,3 milhões de barris/dia — e entrará, em seguida, numa curva descendente.

— O contraponto de ambientalistas e críticos do projeto é que o Brasil precisa dar uma guinada e buscar alternativas desenvolvimento econômico para o futuro, em bases verdes.

Estados produtores de óleo e gás atraem a maioria dos projetos de eólica offshore. Seis em cada dez parques de geração de energia eólica em alto mar, com pedidos de licenciamento registrados no Ibama, estão em estados com histórico de produção de petróleo e gás natural – e que, no futuro, poderão arrecadar também royalties oriundos das renováveis. As petroleiras Equinor, TotalEnergies e Shell, aliás, concentram 22% do total de projetos eólicos com pedidos no Ibama, em potência instalada. (epbr)

Empresas de sísmica miram eólica, mas travam em falta de regulação. Companhias especializadas em levantamento de dados geofísicos para a indústria de óleo e gás estão interessadas em prestar serviços de aquisição de dados meta-oceânicos para projetos de geração eólica offshore no Brasil. As empresas, contudo, ainda veem com cautela a falta de regulação e pedem urgência na definição das regras sobre a coleta e uso dos dados no setor eólico offshore. (epbr)

Petrobras se prepara para oferecer serviço de captura de carbono a indústrias. Empresa vê a tecnologia CCS como um novo negócio e não só como mecanismo para reduzir emissões, disse à epbr o gerente executivo de Reservatórios, Tiago Homem. A companhia pretende lançar um projeto piloto a partir do terminal de Cabiúnas, em Macaé (RJ) e espera, assim, criar as bases para a regulação dessa atividade no Brasil. (epbr)

Mais detalhes: Petrobras planeja primeiro hub brasileiro de armazenamento de CO₂ Petroleira brasileira segue a direção de grandes pares internacionais que já começaram a firmar os primeiros contratos comerciais de CCS. Em 2022, Yara e Northern Lights (Equinor, Shell e TotalEnergies) firmaram o primeiro contrato internacional para transporte e armazenamento de CO₂ no Mar do Norte.

Grande desafio da Petrobras será tornar seus produtos mais verdes, diz Tolmasquim. Em entrevista à epbr, a primeira após assumir a recém-criada diretoria de Transição Energética da petroleira, Maurício Tolmasquim explica os planos da nova pasta para reduzir a pegada de carbono: “Sem dúvida a gente tende a diversificar o portfólio de renováveis e não ficar apenas na eólica offshore”, disse, durante a OTC. Ele cita também o hidrogênio e a captura e uso de carbono (CCUS) como candidatos a entrar na carteira de projetos.(epbr).

E Petrobras avalia priorizar gás para a indústria A companhia entende que é preciso dar prioridade ao setor industrial, e não a geração termelétrica, no fornecimento de gás natural nos próximos anos. O novo diretor de Transição Energética da petroleira, Maurício Tolmasquim, disse à epbr, no entanto, que a empresa deve atender somente aos mercados em que o gás “realmente seja competitivo”. (epbr)

MME estuda como revogar a contratação obrigatória de térmicas a gás. Ministro Alexandre Silveira afirmou que a pasta estuda enviar ao Congresso uma proposta para revisar a obrigatoriedade da contratação de 8 GW de geração termelétrica, como prevê a lei de privatização da Eletrobras.

Segundo ele, a proposta “ainda não é uma ideia do governo”, e sim do Ministério de Minas e Energia. (epbr)

Programa para oferta de gás pode gerar R\$ 95 bi em investimentos, diz EPE. Governo estima que o programa Gás Para Empregar, anunciado pelo Ministério de Minas e Energia, pode atrair investimentos, principalmente, em unidades de fertilizantes nitrogenados e outros químicos (R\$ 39,3 bilhões), além de novos aportes em gasodutos de transporte (R\$ 25 bilhões), unidades de processamento (R\$ 15,4 bilhões) e em rotas de escoamento offshore (R\$ 14,9 bilhões). (epbr)

Acelen cobra acordo inexistente por desconto em óleo, diz Petrobras. Petroleira pediu ao Cade o arquivamento do caso em que é investigada por, supostamente, restringir o acesso da Refinaria de Mataripe (BA) ao óleo cru da Petrobras.

– A estatal diz que a Acelen tenta exigir a comercialização de um petróleo por um valor mais barato, com base numa “expectativa que alegadamente teria sido criada durante as negociações para a venda da refinaria”. Segundo a petroleira, porém, tal acordo nunca foi fechado. (epbr)

Petróleo cai novamente, após Fed subir juros O barril do petróleo do Brent – referência global – para julho caiu 3,97%, a US\$ 72,33. O recuo se intensificou após o Federal Reserve (Fed, banco central americano) elevar a taxa de juros de referência em 0,25 ponto percentual, como apontavam as estimativas dos analistas e os preços de mercado. (Valor)

Governo não está considerando taxar exportações do agro, diz Carlos Fávaro. Ministro da Agricultura e Pecuária e Abastecimento também disse nesta quarta (3/5) que o Plano Nacional de Fertilizantes está sendo tratado como prioridade dentro do governo. (epbr)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/05/2023

VIVO E HELEXIA INAUGURAM TRÊS USINAS SOLARES NO PARANÁ

Juntas, as usinas somam 18,4 megawatts-pico (MWp) de capacidade instalada e devem abastecer mais de 1,7 mil pontos de consumo da Vivo

Por epbr 4 de maio de 2023 Em Solar, Transição energética



Usina solar da Helexia para a Vivo em Cidade Gaúcha, no Paraná (Foto: Cortesia Helexia)

BRASÍLIA — A Vivo inaugurou em abril mais três usinas solares do seu projeto de geração distribuída renovável. Os empreendimentos da Helexia estão localizadas nas cidades do Alto Paraná, Cidade Gaúcha e Loanda, no Paraná.

Juntas, as usinas somam 18,4 megawatts-pico (MWp) de capacidade instalada e devem abastecer mais de 1,7 mil pontos de consumo

da Vivo.

A iniciativa faz parte do projeto da empresa de telefonia para implantar 85 usinas de fontes solar, hídrica ou biogás em todo o Brasil. Segundo a companhia, 61% das usinas de geração distribuída serão de fonte solar, 30% hídrica (pequenas hidrelétricas), e 9% de biogás.

No total, serão produzidos mais de 711 mil MWh/ano, o equivalente ao consumo de uma cidade com até 320 mil habitantes.

Já a Helexia, concluiu em março as obras no município de Paranaíba, no Mato Grosso do Sul. Com isso, a empresa atinge a marca de 23,3 MWp em operação comercial no Brasil.

A energia produzida em cada usina será injetada no Sistema Nacional Integrado (SIN), especificamente na rede da Distribuidora Local e se transformará em crédito para a Vivo, que espera economizar com as faturas de energia elétrica.

Serão, ao todo, oito mil pontos de consumo da operadora distribuídos entre os estados de Rondônia, Mato Grosso do Sul, Paraná, São Paulo, Ceará, Amazonas, Rio Grande do Sul e Tocantins.

Programa de eficiência

Além da GD, o grupo está investindo em eficiência energética. Em 2021, o programa da Vivo conseguiu economizar 62,38 GWh. O desafio ambiental do grupo Telefônica é reduzir em 90% o consumo de energia por unidade de tráfego até 2025, na comparação com 2015 e permanecer com 100% de eletricidade gerada a partir de fontes renováveis.

Desde 2018, o consumo de energia da companhia é 100% renovável. Naquele ano, o consumo foi de 26% de renováveis (obtidas no mercado livre e em GD própria) para 100% — por meio da aquisição de certificados de energia (I-RECs) de fonte eólica para os 74% restantes. Os I-RECs são certificados internacionais de renováveis (International Renewable Energy Certificates, em inglês).

Com isso, a empresa antecipou em 12 anos sua meta de consumo totalmente renovável, prevista para 2030. E reduziu em 70% as suas emissões de CO₂ com relação a 2015. Desde 2019, a Vivo é também uma empresa neutra em carbono.

Geração distribuída solar alcançou 20 GW em abril

A geração distribuída de energia solar no Brasil alcançou 20 gigawatts (GW) de potência instalada em abril, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

A solução, popular entre consumidores de menor porte, está crescendo rapidamente. Entre janeiro e abril deste ano, foram adicionados 2,1 GW de potência em comparação com 1,7 GW no mesmo período do ano passado, de acordo com a Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD).

Atualmente, mais de 1,8 milhão de sistemas fotovoltaicos estão conectados à rede elétrica. Eles fornecem energia para aproximadamente 2,4 milhões de unidades consumidoras em todo o país. A geração distribuída solar representa 99% da capacidade instalada.

As regiões com maior destaque nas instalações são São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Paraná e Mato Grosso, que possuem incentivos estaduais para essa fonte de energia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/05/2023

ANP AUTORIZA USO DE BIODIESEL PURO (B100) EM FROTA CATIVA DA AMAGGI

Projeto vem acompanhado da instalação de usina da Amaggi para a produção do biocombustível
Por Millena Brasil 4 de maio de 2023 Em Biocombustíveis



Caminhão Scania, da série R, durante colheita mecanizada de cana-de-açúcar (Foto: Carlos Biagini/Scania)

BRASÍLIA – A Amaggi obteve, nesta quarta (3/5), autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para o uso experimental de 100% de biodiesel (B100) em frota cativa.

Com a licença da ANP, a companhia de grãos pode utilizar biodiesel puro em até 300 caminhões, contanto



que atenda às especificações vigentes do biocombustível.

“É importante ressaltar que os testes irão ser iniciados em parte reduzida da frota e que o aumento se dará de forma gradativa, até o limite autorizado pelo órgão regulador”, explicou a empresa, em nota.

O projeto apresentado à agência prevê um consumo total por caminhão de até 5 mil litros de biodiesel por mês, ao longo de dois anos e, portanto, limitado a 36 milhões de litros no período.

Coincide com a instalação de uma usina de biodiesel em Lucas do Rio Verde (MT), onde a empresa poderá produzir até 1 milhão de litros do biocombustível por dia. A iniciativa está em desenvolvimento desde 2019, associada à uma planta já existente de esmagamento de soja no local.

Compromisso ambiental

O biodiesel (B100) é misturado ao diesel A em uma proporção definida pelo governo federal. Atualmente, a mistura obrigatória está em 12% (diesel B12).

O uso do B100 é previsto, mediante autorização. Uma das contrapartidas é o compartilhamento de informações com a ANP e com o Ibama, órgão ambiental que já autorizou o projeto da Amaggi.

Outro pré-requisito atendido é a garantia dos caminhões. Neste projeto, a Scania assegurou que os motores habilitados a operar com diesel B podem ser convertidos para a utilização do B100.

Para isso, a fabricante pediu ajustes no software dos veículos e no intervalo de manutenção para o funcionamento com 100% de biodiesel. A garantia é dada mediante o uso de um sistema próprio de conversão.

“O uso de combustível B100 em veículos não convertidos pode trazer impactos negativos como o entupimento de filtro e danos ao sistema de pós-tratamento de gases”, explicou a Scania.

O uso experimental será realizado em modelos graneleiros R500 6x4 da Scania, com motores no padrão Euro V.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 04/05/2023*



JORNAL O GLOBO – RJ

ANDRÉ MENDONÇA ATENDE A PEDIDO DE HADDAD E VALIDA JULGAMENTO DO STJ QUE DEU VITÓRIA DE R\$ 90 BI AO GOVERNO

Ministro suspendeu os efeitos do julgamento sobre isenção do ICMS na cobrança de impostos federais

Por Daniel Gullino — Brasília

Dois dias após se reunir com o titular da Fazenda, Fernando Haddad, o ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), reviu nesta quinta-feira sua própria decisão e reestabeleceu a validade de um julgamento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que deu vitória ao governo federal em uma disputa tributária de até R\$ 90 bilhões.

Na semana passada, Mendonça havia determinado a suspensão do julgamento, minutos antes do seu início. Entretanto, os ministros do STJ decidiram seguir com a análise, e deram vitória ao

governo, autorizando a cobrança de dois impostos sobre benefícios fiscais concedidos pelos estados por meio do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).



**O ministro André Mendonça, durante sessão do STF –
Foto : Carlos Moura/STF/27-04-2023**

A decisão atende à expectativa do Ministério da Fazenda, que espera um aumento de arrecadação de até R\$ 90 bilhões a mais, o que se tornaria a principal medida de reforço de caixa do ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Para viabilizar a nova regra fiscal para o equilíbrio das contas públicas, o governo precisa de um aumento de arrecadação da ordem de R\$ 150 milhões.

Além da visita de Haddad, o governo federal enviou formalmente uma manifestação pedindo a reconsideração.

A decisão de Mendonça seria analisada pelos demais ministros a partir de sexta-feira, e poderia ser derrubada. Na decisão desta quinta, ele afirma que devido a reconsideração não há mais necessidade do julgamento. A decisão, no entanto, será da presidente do STF, ministra Rosa Weber.

Na tese aprovada pela Primeira Seção do STJ, ficou definido que os benefícios fiscais só podem ser excluídos da base de cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) caso sejam atendidos alguns requisitos, como a comprovação que foram utilizados como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos.

Mendonça havia determinado a suspensão do julgamento atendendo a um argumento de que o STF está analisando a incidência do PIS e da Cofins sobre os valores referentes a créditos presumidos do ICMS, concedidos pelos estados a contribuintes, e que os temas estariam relacionados.

Na decisão desta quinta, Mendonça manteve a suspensão dos processos ligados diretamente ao caso discutido no STF.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/05/2023

BANCOS VÃO INTERROMPER TRANSFERÊNCIAS VIA DOC E TEC ATÉ FEVEREIRO DE 2024

Operações do tipo vem caindo nos últimos anos, segundo dados do Banco Central

Por O Globo

Enquanto o Pix ganha cada vez mais espaço no dia a dia dos consumidores, batendo recordes de uso e volume de transações, os bancos vão deixar de oferecer transferências via Documento de Ordem de Crédito (DOC) até o fim de fevereiro do ano que vem. A medida acontece por conta da queda nas operações do tipo nos últimos anos e vale para as transações feitas para pessoas físicas e jurídicas.

Prazo para encerramento das funções

Segundo a Federação Brasileira de Bancos (Febraban), pessoas físicas e jurídicas poderão emitir ou agendar transações via DOC até o dia 15 de janeiro, às 22h, para envio até o dia 29 de fevereiro (2024 será um ano bissexto), quando os sistemas de recebimento e processamento de DOC serão encerrados.

O DOC foi criado em 1985 pelo Banco Central e permite transferências de até R\$ 4.999,99, com cobrança de taxa, que varia de banco para banco. Na comparação com a Transferência Eletrônica Disponível (TED), que passou a valer em 2002, a modalidade é mais demorada: o valor cai na conta

do beneficiado apenas no dia útil seguinte, caso a transação seja feita até as 21h59. Se não, somente no próximo dia útil.

Pix, a escolha favorita dos brasileiros

Um levantamento feito pela Febraban, a partir de dados do Banco Central (BC), mostra que, em 2022, do total de 63,071 bilhões de operações, o Pix foi a escolha preferida dos brasileiros, e as transações via DOC somaram apenas 3,7% do total.

Confira o volume de transações dos principais meios de pagamento utilizados no ano passado:

- Pix: 24 bilhões
- Cartões de crédito: 18,2 bilhões
- Cartões de débito: 15,6 bilhões
- Boletos: 4 bilhões
- TEDs: 1,01 bilhão
- Cheques: 202,8 milhões
- DOC: 59 milhões

Transferências via TEC

Além do DOC, também serão descontinuadas as operações de Transferência Especial de Crédito (TEC), feitas exclusivamente por empresas para pagamento de benefícios a funcionários.

“Com o surgimento do Pix e a alta movimentação bancária com menores taxas, tanto a TEC quando o DOC deixará de ser a primeira opção dos clientes, que têm dado preferência ao Pix, por ser gratuito e instantâneo”, afirmou, em nota, o presidente da Febraban, Isaac Sidney.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/05/2023

PRESIDENTE DO SENADO APRESENTA PROJETO DE LEI PARA REGULAR O USO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NO BRASIL

Rodrigo Pacheco incorporou ideias de outros três PLs no seu texto, que também analisou propostas de uma comissão de juristas que estudou o tema

Por Renan Monteiro — Brasília



O presidente do Senado, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG) Pedro França/Agência Senado/23-3-2

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, apresentou um projeto de lei (PL) estabelecendo diretrizes gerais para o desenvolvimento, implementação e uso de sistemas de inteligência artificial (IA) no Brasil. O objetivo é mapear e entender os impactos econômicos e sociais que o desenvolvimento dessa tecnologia pode provocar no país.

Três outros projetos que já tramitavam nas duas Casas foram "apensados" ao texto de Pacheco, que também incorporou ideias e propostas de uma comissão de juristas que estudou o tema e apresentou um relatório final após mais de 70 audiências públicas.

Governos de vários países vêm buscando regular as ferramentas de inteligência artificial. Nesta quinta-feira, a Casa Branca vai se reunir com representantes de Google, Microsoft e outras empresas para discutir os riscos dessa tecnologia. A União Europeia e o Reino Unido também buscam implementar uma nova regulação.



A justificativa do PL cita pontos como a proteção de direitos fundamentais, do regime democrático e da liberdade de decisão e de escolha das pessoas. Também menciona a necessidade de respeito aos direitos trabalhistas. O texto do projeto fala em duas principais abordagens:

“De um lado, estabelece direitos para proteção a pessoa diariamente impactada por sistemas de inteligência artificial, desde a recomendação de conteúdo e direcionamento de publicidade na internet até a sua análise de elegibilidade para tomada de crédito e para determinadas políticas públicas. De outro lado, de um arranjo institucional de fiscalização e supervisão, cria condições de previsibilidade acerca da sua interpretação e, em última análise, segurança jurídica para inovação e o desenvolvimento tecnológico”, diz trecho do projeto de lei.

Dados sensíveis

O projeto será votado no contexto de receios sobre os limites éticos e eventuais impactos da Inteligência Artificial no mercado de trabalho. As preocupações cresceram com o avanço da chamada inteligência artificial generativa, que produz conteúdo, como o ChatGPT, lançado em novembro passado.

Ao tratar sobre a fiscalização do uso da inteligência artificial, o projeto determina que o Executivo crie o um órgão responsável por zelar, implementar e fiscalizar o cumprimento dos ditames legais sobre a IA em todo o território nacional.

Por outro lado, o texto reconhece a necessidade de fomentar a inovação da inteligência artificial no Brasil, inclusive com a criação de um ambiente regulatório experimental (sandbox regulatório) - que hoje viabiliza a criação de fintechs, por exemplo.

O projeto veda a implementação e o uso de sistemas de inteligência artificial que possam acarretar “discriminação direta, indireta, ilegal ou abusiva, inclusive”. São citados o uso de dados sensíveis sobre características pessoais como origem geográfica, raça, cor ou etnia, gênero, orientação sexual, classe socioeconômica, idade, deficiência, religião ou opiniões políticas.

“É urgente regular a inteligência artificial, que já é amplamente utilizada e traz inúmeros riscos a direitos fundamentais. O projeto de lei agora apresentado pelo Senador Rodrigo Pacheco procura definir com clareza direitos para proteção do elo mais vulnerável, a pessoa natural, continuamente afetada por sistemas de inteligência artificial”, diz em nota o ministro do STJ Ricardo Villas Cueva, que presidiu a comissão de juristas.

Alguns países, como França e Espanha, chegaram a abrir investigação contra o ChatGPT por suspeita de violação da lei de proteção de dados europeia. A Itália deu passo além e bloqueou o uso da ferramenta até que a empresa se enquadre na Lei Geral de Proteção de Dados da União Europeia (GDPR, na sigla em inglês).

Uso de biometria

Um outro ponto é a utilização de sistemas biométricos pelo poder público, que precisará ser aprovada previamente por ato normativo “que estabeleça garantias para o exercício dos direitos da pessoa afetada e proteção contra a discriminação direta, indireta, ilegal ou abusiva.

Greg Brockman: Robôs não vão superar pessoas, diz cofundador da OpenAI, criadora do ChatGPT
Com atenção a preceitos éticos, o projeto veda, por exemplo, o uso de qualquer sistema de inteligência artificial que possa induzir pessoas a comportamentos considerados prejudiciais, ou que explore vulnerabilidades de grupos específicos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/05/2023

TRANSPETRO ANUNCIA CRIAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PARA VOLTAR A CONSTRUIR NAVIOS NO PAÍS

Segundo o novo presidente da subsidiária da Petrobras, Sergio Bacci, equipe terá um prazo de 60 dias para fazer um levantamento da demanda de navios e quais os estaleiros e o custo

Por Bruno Rosa — Rio



Sergio Bacci, novo presidente da Transpetro – Foto : Bruno Rosa/O Globo

A Transpetro, subsidiária da Petrobras que opera 8,5 mil quilômetros de dutos no país e é dono de terminais e de uma frota com diferentes tipos de navios, anunciou a criação de um grupo de trabalho para voltar a construir navios no Brasil. A informação foi dada por Sérgio Bacci, novo presidente da companhia, em coletiva de imprensa nesta quinta-feira.

— Temos a missão de retomar a construção de navios em estaleiros no Brasil. Criamos um grupo de trabalho que terá um prazo de 60 dias para fazer um levantamento para saber a demanda de navios e quais os estaleiros e o custo. É um prazo de 60 dias porque o Brasil tem pressa — disse ele.

Segundo Bacci, no entanto, a construção de navios não será a qualquer custo e a qualquer prazo. Segundo ele, o grupo de trabalho vai analisar ainda o tipo de navio que será demandado.

— Vamos ter que ter um parâmetro. Vamos usar o Fundo Da Marinha Mercante. Queremos entrar no hall de prioridades do governo Brasileiro — afirmou ele.

O executivo afirmou ainda que a Transpetro não será privatizada. Lembrou que até o fim deste ano vai lançar um edital para contratar mais pessoas com a abertura de concurso.

— A Transpetro não será privatizada. Vamos ampliar os serviços. Vamos buscar mais clientes e para isso vamos aumentar a capacidade. E vamos precisar de mais pessoas.

Segundo ele, o grupo de trabalho é formado por funcionários da Transpetro. Bacci afirmou que vai conversar com a Petrobras para entender as necessidades mais urgentes. A Transpetro tem hoje 26 navios e aluga outros 10.

— A gente precisa de tudo. O presidente da Petrobras Jean Paul Prates me perguntou quando íamos ter navios e eu disse que será o mais breve possível.

Bacci afirmou que o Brasil tem estaleiros em quase todas as regiões. Mas ressaltou que o setor precisa passar por uma modernização e capacitação. Ele lembra que o total de empregos caiu de 82 mil em 2014 para 20 mil hoje.

— Temos capacidade. Mas precisamos fazer uma adequação. E isso não será a qualquer preço. Os estaleiros terão que se adequar à nova realidade do país. Eles aprenderam muito nesses últimos anos. E aprenderam que é melhor ganhar pouco ou suficiente para ter um projeto de longo prazo — disse ele, ao ser questionado sobre os problemas enfrentados pelo setor nos últimos anos.

Destacou ainda que o Brasil precisa de encomendas perenes e de longo prazo:

— China, Coreia e Japão se fortaleceram porque tinham demanda de longo prazo. E isso só vai acontecer aqui se tivermos isso. Não podemos ter dez anos de encomendas e dez anos sem nada. Queremos fazer um projeto de estado.

Conteúdo local

Bacci afirmou ainda que o governo voltará a discutir a política de conteúdo local, afirmando que, se indagado, vai destacar a importância de ter alíquotas crescentes de conteúdo local para as diferentes embarcações:

- A indústria minguou e precisamos começar com índices baixos e ir aumentando aos poucos. E tem que ter diferentes tipos de conteúdo para as embarcações como sonda, balsa, gaseiros etc. E com isso você consegue ter tempo para atrair a indústria novamente.

Bacci afirmou ainda que já iniciou conversas com o Tribunal de Contas da União (TCU) e Controladoria-Geral da União (CGU) para se buscar uma solução para que estaleiros impedidos de fazer contratos com a Transpetro possam voltar a construir para a estatal.

— Assumi na sexta e na terça estive lá. Se o estaleiro fez um acordo de leniência, não tem porque não participar. Se ele fez acordo, pagou a conta, não tem porque não estar liberado. Tem estaleiro que não fez acordo de leniência, mas eles podem conversar novamente com a CGU. Eu fui no CGU e TCU e falei que vou voltar a construir navios, mas não quero ter problema. Temos que fazer uma política industrial de longo prazo, e isso passa pelo setor naval. A diferença agora é que há controles — disse ele, ao ser perguntado sobre os casos de corrupção revelados pela Operação Lava-Jato.

Bacci afirmou que hoje a Transpetro tem comitê independente de análise de fornecedores, por exemplo.

— Ha sistemas de governança rígidos. precisamos superar essa fase. Tudo que passamos nos ajudou a estarmos mais preparados hoje.

Ele disse ainda ter entregue uma lista de possíveis estaleiros ao TCU e CGU. Segundo ele, os órgãos ficaram de dar um parecer oficial sobre a condição de cada um deles. Segundo ele, estavam na lista empresas como EAS, Engevix, Enseada, QGI, Vard-Promar, Jurong, Mauá e Keppel, entre outros.

No último dia 28, além de Bacci, tomaram posse Fernando Mascarenhas, para o cargo de diretor financeiro, e Jones Soares, para o cargo de diretor de Transporte Marítimo, Dutos e Terminais da Transpetro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/05/2023

VOLKSWAGEN REDUZ PRODUÇÃO EM SP E PARANÁ; PELO MENOS 16 FÁBRICAS DO SETOR JÁ PARALISARAM ESTE ANO

Queda nas vendas, por conta dos juros altos, e falta de componentes são apontados como principais fatores para freio nas linhas de montagem

Por João Sorima Neto — São Paulo



Volks reduz turnos de produção em unidades de Taubaté e São José dos Pinhais - Foto : Volkswagen

Para adequar a produção ao volume de vendas, que está em queda este ano, a Volkswagen vai reduzir de dois turnos para um o funcionamento de suas fábricas em São José dos Pinhais, no Paraná, e Taubaté, no interior de São Paulo, a partir de 1º de junho. A montadora alemã também vai adotar o lay off (suspensão temporária do contrato de trabalho) por entre dois e cinco meses.

As informações são do Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba e do Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté e Região.



Em nota, a montadora confirmou a redução dos turnos e a adoção do lay off nas duas unidades, lembrando que a "ferramenta de flexibilização está prevista em acordo coletivo firmado entre o Sindicato e colaboradores da Volkswagen".

A previsão é que 700, dos 2 mil funcionários da unidade do Paraná tenham o contrato suspenso, segundo o sindicato. A produção diária de veículos cairá de 500 unidades para 300 unidades ao dia. O objetivo era fabricar 100 mil veículos este ano, mas com a medida serão 90 mil unidades.

A Volkswagen produz o modelo T-Cross na fábrica. Em abril, a montadora já tinha promovido um Programa de Demissão Voluntária (PDV) naquela unidade, com adesão de cerca de 70 funcionários.

Em Taubaté, unidade onde a Volks fabrica o Polo Track, o lay off deve atingir 800 trabalhadores, segundo o sindicato. A medida deve durar entre dois e cinco meses. Os sindicatos também confirmaram que o lay off está previsto no acordo coletivo com a montadora.

Entre março e abril, a Volks já tinha dado férias coletivas para dois mil metalúrgicos, na unidade de Taubaté e na fábrica de motores de São Carlos, também em São Paulo. Um grupo de 900 trabalhadores chegou a ficar afastado do trabalho por um mês.

Desde fevereiro, a Volkswagen já concedeu sete períodos de férias coletivas em suas quatro fábricas no país. Em comunicados, a montadora informou que as paradas seriam necessárias para manutenção nas linhas de produção e falta de componentes, com a interrupção da cadeia de produção durante a pandemia, que ainda afetam as montadoras este ano.

Montadora não fala em queda nas vendas

Nos comunicados, a montadora não fala em queda de vendas, mas os sindicatos de metalúrgicos afirmam que a montadora fala em redução da demanda por carros novos no país pelo impacto dos juros elevados.

Desde o início do ano, pelo menos 16 fábricas já anunciaram paralisações por falta de componentes, incluindo duas de motores, sem contar os lay offs. É mais da metade das 27 montadoras associadas à Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) que representa o setor. No total, o Brasil tem 57 fábricas do setor, que produzem motores, veículos, caminhões, ônibus e máquinas agrícolas. Neste ano, houve também três encerramentos de turnos, sem data para retorno.

Nesse grupo estão, além da Volks, montadoras como General Motors, Hyundai, Stellantis (dona das marcas Fiat, Jeep, Peugeot e Citroën), além das fabricantes de caminhões Mercedes-Benz e Scania. O primeiro trimestre do ano terminou com vendas de veículos zero quilômetro abaixo do esperado - pelo menos 30 mil unidades - trazendo preocupação ao setor diante de um cenário de juros elevados, falta de crédito e perda de renda do brasileiro.

Estudo sobre situação do setor automotivo

Na quarta-feira, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Moisés Selerges, entregou ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva um estudo detalhado sobre o setor automotivo elaborado pela entidade e pela subseção do Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos).

No documento, estão propostas para recuperação do setor, como juros mais baixos e linhas de financiamento populares, redução do valor dos veículos, incentivo às etapas de produção, nacionalização de peças e equipamentos e proteção ao emprego.

Alternativa para estimular demanda por carros novos

O presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, afirmou durante coletiva em abril que várias alternativas estão sendo discutidas com o governo para estimular a demanda por carros novos. Entre elas, a volta do carro popular "verde", com preço estimado entre R\$ 45 mil e R\$ 50 mil, uso de parte do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para compra de veículos zero quilômetros.

Reportagem do GLOBO mostrou que, atualmente, para cada carro zero quilômetro vendido é comercializado sete usados. Há alguns anos, essa relação era de um zero quilômetro para três usados. Um carro usado emite 23 vezes mais poluentes que um carro novo. A frota do país tem hoje, em média, 10,3 anos de uso, mesmo patamar de 1995.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/05/2023

RESERVAS ARGENTINAS CAEM A MENOR NÍVEL DESDE 2016, E EUA APOIAM QUE FMI ANTECIPE CRÉDITO AO PAÍS

Governo Biden está preocupado com o agravamento da crise na nação sul-americana. Fernández negocia receber recursos do Fundo em junho

Por Bloomberg — Washington



Banco Central da Argentina: país vive crise econômica e escassez de dólares – Foto : Erica Canepa/Bloomberg

As reservas internacionais da Argentina caíram ao menor patamar desde 2016, à medida que o banco central recorre aos cofres públicos para defender o peso. A moeda argentina atingiu a mínima histórica no mês passado, e o governo negocia com o Fundo Monetário Internacional (FMI) a antecipação de recursos.

Com peso 'derretendo': Argentina vira paraíso para turistas de países vizinhos, incluindo brasileiros

Novo papel do BNDES: Brasil propõe linha de crédito para Argentina compra mais produtos brasileiros. Entenda como vai funcionar

Nas rodadas de negociações, os EUA decidiram apoiar a antecipação de crédito do Fundo à Argentina, segundo fontes da Bloomberg. Com isso, o presidente Alberto Fernández, terá ao seu lado o maior acionista do FMI, o que pode facilitar um desfecho favorável a seu pedido.

A Argentina vive uma grave crise, com inflação acima de 100%, e forte desvalorização da moeda. O peso perdeu 13% de seu valor nos mercados paralelos no último mês. O país também vive a pior seca desde 1929, dificultando a exportação de alimentos e, conseqüentemente, a entrada de dólares.



Lula recebe o presidente da Argentina, Alberto Fernández, no Palácio da Alvorada, em Brasília — Foto: Sergio Lima/AFP

Diante desse cenário, a Argentina quer antecipar parcelas do financiamento de US\$ 44 bilhões que havia acordado com o FMI no início do ano, assegurando o acesso a mais dinheiro antes das eleições presidenciais de outubro.

Novo calendário de desembolsos

Em paralelo, negocia com o Brasil uma linha de crédito que a ajude a manter as importações de produtos brasileiros. Nesta semana, Fernández se reuniu com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em Brasília. Na ocasião, Lula disse que conversaria com o FMI "para tirar a faca do pescoço da Argentina."

Considerando o programa atual de Buenos Aires com o Fundo, a próxima parcela do crédito, de US\$ 10,6 bilhões, seria liberada entre junho e dezembro. O que o governo de Fernández quer é antecipar este valor integralmente ou ao menos parte dele para junho.

Se conseguir negociar com sucesso um novo calendário de desembolsos com o FMI, os EUA apoiarão um novo acerto, segundo autoridades americanas ouvidas pela Bloomberg. De acordo com essas fontes, a administração Biden considera a renegociação do acordo com FMI importante para evitar o aprofundamento da crise na Argentina.



Caixa de supermercado conta pilha de pesos argentinos em Buenos Aires. — Foto: AFP

Mas negociar com a equipe do FMI não será tarefa fácil para o país vizinho. O Fundo provavelmente solicitará do governo condições que poderão ser difíceis de cumprir, e o país tem um longo histórico de não conseguir atingir as metas fixadas pelo organismo.

22 programas com FMI em 70 anos

Foram 22 programas de crédito e quase 70 anos e, ainda assim, a Argentina não consegue estabilizar sua

economia. O país é o maior credor do Fundo.

Dólar blue, Catar, Coldplay, Netflix: Entenda para que servem os diferentes câmbios na Argentina
Uma autoridade dos EUA alertou que o governo americano precisará analisar qualquer acordo da equipe e fazer consultas com a liderança do FMI e outros membros de seu conselho executivo antes de assumir uma posição oficial.

O Departamento de Tesouro e o Conselho de Segurança Nacional dos EUA e o Ministério da Economia da Argentina preferiram não comentar o assunto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/05/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SANEAMENTO: OPOSIÇÃO NO SENADO NEGOCIA COM PACHECO VOTAÇÃO PARA DERRUBAR DECRETOS DE LULA

Proposta que altera parte dos decretos do governo foi aprovada na quarta-feira, pelos deputados, na primeira grande derrota do presidente no Congresso

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - A oposição ao governo Lula no Senado começou a se articular para votar na Casa o projeto que derruba parte dos decretos que alteraram a regulamentação do setor de saneamento e deram sobrevida a operação de estatais.

A proposta foi aprovada na noite de quarta-feira, 3, pelos deputados, numa primeira grande derrota para o terceiro mandato de Lula na Câmara. Líder na Oposição no Senado, o ex-ministro de Jair Bolsonaro Rogério Marinho (PL-RN) disse ter conversado nesta quinta sobre o tema com o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), que teria informado que irá encaminhar o PDL para a Comissão de Infraestrutura.

Marinho disse que pediu a Pacheco “celeridade”, para que a matéria possa ser votada em plenário nas próximas três semanas.

“O presidente (Pacheco) disse que iria despachar para a Comissão de Infraestrutura esse PDL. Pedi celeridade para ver se nas próximas três semanas a gente tenha condição de votar no plenário do Senado também esse PDL e aprová-lo. É a nossa perspectiva como oposição e como defensor das prerrogativas do Parlamento e dos direitos que a população tem de ter tratamento de esgoto e água no País”, afirmou Marinho.



Líder da oposição no Senado, Rogério Marinho chamou os decretos de Lula de 'retrocesso inadmissível' e 'invasão de prerrogativas' Foto: Gabriela Biló/Estadão

O senador foi ministro do Desenvolvimento Regional durante a tramitação do marco legal do saneamento. Ele também apresentou no Senado projeto para sustar as regras editadas por Lula, além de ter acionado o Supremo Tribunal Federal (STF) para tentar derrubar os decretos.

A reação aos textos surgiu, basicamente, por dois motivos: pela avaliação de que os decretos desrespeitaram o texto do marco legal, em vigor desde 2020, e pela “segunda chance” dada às empresas públicas de saneamento.

Na Câmara, a matéria ainda ganhou um gás pela insatisfação de deputados da base e do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), com a articulação do governo Lula.

O relatório aprovado pela Câmara suspende artigos dos dois decretos editados pelo presidente no início de abril. Em relação a um deles, derruba as normas que possibilitam que empresas públicas estaduais de saneamento prestem serviços a microrregiões ou regiões metropolitanas (RM) em contrato sem licitação.

Esse modelo, que o governo Lula tentou validar pelo decreto, é considerado pelo mercado uma afronta ao marco legal do saneamento, lei que obriga os municípios a abrir concorrência para contratarem um operador de água e esgoto.

Marinho chamou os decretos de Lula de “retrocesso inadmissível” e uma “invasão de prerrogativas”. “Questionamos hoje (quinta-feira) o presidente (Pacheco) em reunião a respeito do PDL aprovado ontem (quarta) na Câmara, principalmente com relação à prerrogativa do Parlamento. Esse governo tem se notabilizado por driblar o Parlamento nos temas, diria, mais complexos”, afirmou o senador.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/05/2023

‘NOVO PRÉ-SAL’ AMEAÇADO: DIRETOR DIZ QUE PETROBRAS ESTÁ ‘OTIMISTA’ QUANTO A POSICIONAMENTO DO IBAMA

Petrobras espera para as próximas semanas resposta do Ibama se posicione sobre testes preparatórios para campanha exploratória da Margem Equatorial

Por Aline Bronzati

HOUSTON (EUA) - A Petrobras espera que o Ibama se posicione sobre o pedido para iniciar testes preparatórios para a esperada campanha exploratória da Margem Equatorial, que abrange uma área do Amapá até o Rio Grande do Norte, nas próximas semanas. A demora por um desfecho tem gerado críticas de diferentes lados da indústria e que apontam para uma decisão política e também determinante para o futuro do setor de óleo e gás no Brasil em meio à expectativa de desaceleração da produção do pré-sal até 2030.

Chamada nos bastidores de “novo pré-sal”, a área desperta grande expectativa em toda a cadeia e esteve no centro dos debates da Offshore Technology Conference (OTC), maior evento da indústria



de exploração de petróleo e gás no mar, que acontece em Houston (EUA), nesta semana, devido ao sucesso visto nos países vizinhos. Na Guiana, mais de 10 bilhões de barris de petróleo já foram descobertos. Do lado brasileiro, a chamada Margem Equatorial é formada por cinco bacias: Foz do Amazonas, Potiguar, Pará-Maranhão, Barreirinhas e Ceará.

“Como a gente está em um momento de se obter ou não o direito de fazer um teste, o que é necessário antes da licença, então, a temperatura acaba ficando um pouco alta naturalmente porque está na hora de uma decisão”, diz o diretor de exploração e produção da Petrobras, Joelson Mendes, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

De acordo com ele, não há um prazo definido para o Ibama se posicionar. “A gente tem expectativas de que essa resposta seja nas próximas semanas”, afirma o diretor da Petrobras, que se diz “otimista” em relação ao tema.

Mendes acrescenta que a companhia está disponível para responder aos questionamentos do Ibama, como tem feito recentemente, e fazer tudo o que é necessário para obter o aval ambiental para explorar a Margem Equatorial. Dentre as principais dúvidas do órgão, estão questionamentos técnicos e, principalmente, como a produção na área poderia afetar a comunidade local. Mendes afirma, porém, que isso ainda não está em debate no momento.

“Quando a gente faz uma descoberta, se a gente for muito rápido vai levar seis, oito anos para desenvolver. O processo de desenvolvimento da produção na indústria do petróleo é lento. Hoje, o que a Petrobras está querendo saber é se tem petróleo ali ou não”, explica o diretor da Petrobras. “Como desenvolveríamos na hipótese de haver é uma outra questão, um outro processo de licenciamento.”

Em parecer obtido pelo Estadão/Broadcast, dez analistas do Ibama defendem rejeitar o pedido da Petrobras para realizar testes na Margem Equatorial, sob a justificativa de forte impacto na região. O pedido de licenciamento ambiental foi iniciado pela britânica BP no passado e foi continuado pela estatal brasileira.

Mendes diz que a Petrobras já perfurou mais de mil poços em águas profundas ou ultraprofundas, sem causar nenhum problema ambiental, nem pequeno, muito menos, de grande porte. Além disso, afirma que desde o acidente da BP, nos Estados Unidos, em 2010, um dos piores desastres ambientais, o setor de óleo e gás evoluiu muito no que chama de “capacidade de resposta” e que a Petrobras está alinhada às maiores empresas do mundo.

“A Petrobras opera há mais de 30 anos em terra (onshore) no Amazonas e também entendemos que podemos fazer isso no mar. Nós já perfuramos mais de mil poços no Brasil em lâminas de águas profundas ou ultraprofundas, sem nenhum problema, nada, zero”, afirma. “Estamos cada vez mais preparados para não deixar acontecer.”

Para o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Rodolfo Henrique de Saboia, a decisão de explorar ou não a Margem Equatorial é uma “questão estratégica” para o País e não uma “mera decisão técnica”.

Além do potencial da região, que é “enorme”, o Brasil precisa encontrar novas fronteiras energéticas considerando que o pré-sal vai engrenar em uma trajetória de desaceleração até 2030, alerta. Como no setor de óleo e gás, os projetos são de longo prazo, a decisão, de explorar ou não o potencial da Margem Equatorial, tem de ser tomada agora.

“É um potencial enorme (na Margem Equatorial) e que a gente simplesmente pode estar deixando de transformar em riqueza para uma região tão carente de investimento e que vai se beneficiar dela”, diz Saboia. “O que eu acho é que a gente tem que enfrentar a decisão. Decidir, olhar, ouvir todos os atores envolvidos e uma decisão política a ser tomada a respeito.”

O presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Roberto Ardenghy, afirma que está otimista em relação ao futuro posicionamento do Ibama sobre a Margem Equatorial, evidenciando que se trata apenas de um “poço exploratório” para saber se há realmente petróleo, como no lado da Guiana, em um cenário de declínio das reservas de petróleo no Brasil. “Todos os dias, à meia-noite, o Brasil produz 3,5 milhões de barris de petróleo, com eficiência, cuidado operacional e muita responsabilidade ambiental”, diz.

O diretor-presidente da Enauta, Décio Oddone, reforçou o coro de críticas à pressão ambiental em torno da Margem Equatorial, durante a OTC. “É uma decisão política no nível mais alto”, afirmou, a uma plateia de investidores estrangeiros e atores do setor, também chamando atenção para a necessidade de se explorar novas fronteiras na indústria visto que a produção do pré-sal, tido como muitos ainda como um ‘bilhete premiado’, está em vias de desacelerar à frente.

Segundo Mendes, da Petrobras, caso o Ibama rejeite o pedido da Petrobras para iniciar um teste na Margem Equatorial, a companhia seguirá com o seu planejamento de exploração, mas em um local diferente. O “plano B” prevê a migração dos trabalhos para outro ponto da região, mais precisamente na Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte, onde a estatal brasileira prevê dois poços. São eles Pitu Oeste e Anhangá. “O nosso planejamento é fazer um investimento de US\$ 2,9 bilhões na Margem Equatorial nos próximos cinco anos. Estamos falando de uma região inteira”, conclui.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/05/2023

ELETRONORTE: JUSTIÇA SUSPENDE OBRAS E CONDENA ELETRONORTE A INDENIZAR INDÍGENAS EM R\$ 17 MILHÕES

Empresas dizem que estão ‘adotando as medidas exigíveis’ contra condenação para preservar interesses da companhia e de acionistas

Por Amélia Alves

A Eletronorte, controlada da Eletrobras, foi notificada pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1), para suspender toda e qualquer atividade nas terras indígenas Canabrava/Guajajara, Rodeador, Lagoa Comprida e Urucu/Juruá, bem como licenças já concedidas ao empreendimento Linha de Transmissão 500kV Tucuruí/Marabá/Imperatriz/Presidente Dutra, informou a Eletrobras nesta quarta-feira, 2, em comunicado ao mercado.

A Eletronorte deverá ainda privar o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) de conceder novas licenças ao empreendimento, até que seja realizado o Estudo do Componente Indígena (ECI).



Eletronorte Foto: Paulo Santos / Reuters

Pela decisão, fruto de um recurso interposto pelo Conselho Supremo de Caciques e Lideranças Terra Indígena Cana Brava Guajajara, caberá à Eletronorte o depósito mensal de um salário mínimo para cada integrante das comunidades indígenas (TI Cana Brava, TI Urucujuruá, TI Lagoa Comprida, TI Rodeador), com base do censo demográfico fornecido pela Secretaria Especial de Saúde Indígena (SESAI).

Problema é referente a linhas de transmissão da

O montante aproximado de R\$ 17 milhões deverá ser pago até conclusão do ECI. “A Eletronorte e a Eletrobras estão adotando as medidas exigíveis, de modo a preservar os interesses da companhia e de seus acionistas”, afirma a Eletrobras no comunicado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/05/2023

CONGRESSO PODE CORRIGIR RETROCESSO NO SANEAMENTO; LEIA ANÁLISE

O que está em jogo é a capacidade de o Brasil quitar uma dívida social gigantesca representada pelo atraso de várias décadas na oferta de serviços básicos de saneamento ambiental

Por Gesner Oliveira

O projeto de decreto legislativo sustando pontos dos Decretos do Executivo sobre o setor do saneamento impede um retrocesso em uma das áreas mais importantes para o bem-estar da população brasileira.

Para além de disputas político-partidárias, o que está em jogo é a capacidade do Brasil quitar uma dívida social gigantesca representada pelo atraso de várias décadas na oferta de serviços básicos de saneamento ambiental. Basta dizer que cerca de cem milhões de brasileiros, em sua maioria nas faixas de renda mais baixas, não recebem serviços de coleta de esgoto.

Para eliminar o atraso vexatório do saneamento brasileiro é necessário passar dos atuais R\$ 17 bilhões de investimento para uma média anual de R\$ 36 bilhões, algo sem precedentes na história do setor. Para que tal salto seja possível é indispensável atrair o investimento privado, promovendo a competição pelo mercado e a regulação independente de ingerência política ou econômica. Este foi o motivo pelo qual, depois de mais de década de discussão, foi aprovado o novo marco do saneamento em 2020. O novo arcabouço regulatório não foi um produto do Governo Bolsonaro, mas resultado de esforço amplo de diferentes segmentos da sociedade civil.



Para eliminar o atraso vexatório do saneamento brasileiro é necessário passar dos atuais R\$ 17 bilhões de investimento para uma média anual de R\$ 36 bilhões, algo sem precedentes na história do setor Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Os Decretos nº 11.467/23 e nº 11.466/23 do Governo Lula, editados em meio a uma sanha demolidora de projetos da administração anterior, representaram um retrocesso. Seus dispositivos abrem brecha para que algumas das empresas estatais possam operar sem necessidade sem licitação; atrasam a solução para a

situação insustentável de mais de mil contratos irregulares; e adiam a comprovação da capacidade econômico-financeira de algumas companhias estaduais de saneamento básico que mantêm uma reserva de mercado. Reforçaram o vício brasileiro de procrastinação em matéria tão crucial para a saúde, educação e qualidade do meio ambiente para o povo brasileiro.

O Decreto Legislativo aprovado pela Câmara corrige parcialmente os decretos do Executivo ao sustar, dentre outros pontos: i) os §§ 13 a 17 do art. 6º do Decreto nº 11.467/23, que permitem contratos sem licitação para estatais no caso de microrregiões, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas; ii) os §§ 1º, 2º e 3º do art. 1º, e o art. 10 do Decreto nº 11.466/23, que afrouxam os critérios para que as estatais comprovem sua capacidade econômico-financeira.

Caberia ao Senado ir além e garantir a independência da Agência Nacional de Água e Saneamento Básico como autarquia responsável pela supervisão regulatória. Isso é essencial para harmonizar as regras de um setor fragmentado no qual atuam quase uma centena de agências infranacionais. Os decretos do Executivo introduziram uma perigosa ambiguidade acerca da competência da ANA, enquanto órgão de Estado, na emissão de normas de referência sem ingerência de órgãos de governo, sujeitos às pressões da conjuntura política.

O Senado também precisa ter a sabedoria de aproveitar pontos positivos dos decretos do Governo Lula. Destaque-se o fim do limite de 25% para realização de Parcerias Público Privadas que merecem estímulo. Esta modalidade demonstrou ser útil para vários segmentos de infraestrutura e para o saneamento em particular.

O novo marco do saneamento permite benefícios sociais comprovados de mais de R\$ 1 trilhão, montante comparável a outras reformas estruturais, como a da Previdência ou mesmo a tributária. Urge abandonar os pequenos interesses corporativos, paroquiais ou político-partidários em nome do sucesso do maior programa socioambiental do país e do Planeta. / Gesner Oliveira foi presidente da Sabesp (2007-11), coordena o Centro de Estudos de Infraestrutura & Soluções Ambientais da EAESP-FGV e é sócio da GO Associados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/05/2023

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

VIAGENS DE NAVIOS BATEM RECORDE NO MERCADO BRASILEIRO

Na próxima temporada, que vai de outubro próximo a maio de 2024, o setor ofertará 840 mil leitos e deve movimentar R\$ 3,9 bilhões

Por Cristian Favaro — De São Paulo



Depois de sofrer com a pandemia, que provocou a suspensão da temporada de cruzeiros em diversos momentos desde 2020, o segmento voltou a crescer no Brasil. O cenário é amparado pela retomada do turismo em meio a uma economia ainda fraca. Isso favorece o setor uma vez que uma parte dos consumidores considera o navio uma opção mais barata pois inclui alimentação, transporte, hospedagem e entretenimento em um único lugar.

Na próxima temporada, que vai de outubro próximo a maio de 2024, o setor ofertará 840 mil leitos, aumento de 6% em relação à temporada atual (encerrada em 20 de abril) – a maior em número de turistas em 10 anos. Superou o recorde anterior de 2011, quando 805 mil embarcaram no país, segundo a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil).

A projeção da Clia é que o negócio de cruzeiros deve gerar um impacto econômico de R\$ 3,9 bilhões no país, de outubro deste ano a maio de 2024. Na temporada encerrada em abril deste ano foram R\$ 3,6 bilhões. Esses valores consideram os investimentos das companhias marítimas e os gastos de turistas e tripulantes nas cidades visitadas pelos navios. A movimentação em 2021/2022, quando o país ainda passava por uma fase grave da pandemia, foi de cerca de R\$ 1,5 bilhão, com queda de 33,2% em relação ao período 2019/2020, segundo dados da Clia e da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

A falta de infraestrutura fez o Brasil perder muitos navios desde 2011, dizem executivos do setor

Mas há desafios como a falta de infraestrutura, que fez o país perder muitos navios desde 2011.



“A temporada passada foi muito importante e foi a primeira com embarques em Itajaí e Maceió”, diz o presidente da Clia, Marco Ferraz. Entre as novidades da próxima está a confirmação de Paranaguá (PR) como porto de embarque, além da possibilidade de estreia de destinos catarinenses, com escalas-teste em Penha e em São Francisco do Sul, além do trabalho de longo prazo para viabilizar outras cidades como Vitória (ES).

A temporada 2022/2023 foi a maior de todos os tempos da MSC Cruzeiros, diz Adrian Ursilli, diretor-geral da companhia no Brasil. Foram mais de 500 mil hóspedes embarcados, alta de 100% contra 2019/2020. A empresa trouxe ao país 7 navios, sendo 5 com embarques no Brasil.

Ursilli mostra otimismo com a próxima temporada no Brasil. “Teremos uma oferta de 210 mil cabines, 7% a mais do que a nossa oferta para a temporada 2022/2023”. Serão sete navios navegando pelo litoral da América do Sul. Pela primeira vez a empresa trará o MSC Grandiosa, maior da frota do grupo e que tem capacidade de mais de 6 mil hóspedes.

O presidente-executivo da Costa Cruzeiros para América do Sul e Central, Dario Rustico, diz que a empresa na temporada encerrada neste mês realizou cerca de 60 roteiros a bordo de 3 navios – Costa Firenze, Costa Favolosa e Costa Fortuna. “A América do Sul foi disparado o maior mercado a se recuperar no último ano e a perspectiva para a próxima temporada é a melhor”, disse. A próxima temporada será mais longa, com quase seis meses, um teste que o setor tem feito para ver se o mercado local consegue abraçar períodos mais longos de demanda.

A retomada do setor também foi sentida pela R11, agência especializada em venda de cruzeiros. A empresa pretende fechar este ano com um valor geral de vendas de R\$ 380 milhões, 10% maior do que 2019. “No acumulado até agora, o valor geral de vendas está 29% maior”, disse Ricardo Amaral, presidente da empresa.

A agência é representante exclusiva da Royal Caribbean no Brasil, mas a partir de agosto vai passar a operar também com venda de cruzeiros no mercado brasileiro e na América do Sul. “A gente vendia algo entre 70 e 80 mil passageiros por ano (antes da pandemia) de brasileiros fazendo cruzeiros no exterior”, disse. No ano passado foram 20 mil.

A empresa vai começar também a vender no mercado brasileiro cruzeiros fluviais na Europa, com foco na Alemanha, Áustria e França. “No Brasil pensamos em fazer, mas não está no foco agora”, disse, destacando oportunidade futura na região da Amazônia.

De olho em um outro mercado, o dos endinheirados que também buscam viagens, mas em um formato exclusivo, a MSC lançou em 2019 a Explora Journeys. Christopher Austin, diretor de vendas da empresa, contou ao Valor que a visão do projeto chegou da própria experiência dos fundadores nos seus iates privados. “Eles fizeram várias pesquisas e parcerias para entender o que esses clientes iriam querer em uma marca”, disse. O resultado apontou para um barco mais próximo de um iate – a primeira embarcação tem 461 suítes.

As vendas começaram em outubro de 2021 e a ideia é que os navios operem mais próximos do formato de um grande hotel de luxo, em que os hóspedes podem embarcar e desembarcar sem a necessidade de itinerários fixos. A primeira viagem está prevista para começar em julho (antes era maio, mas foi postergada por causa de atrasos na entrega do navio). A primeira viagem está prevista para começar em julho (antes era maio, mas foi postergada por causa de atrasos na entrega do navio). A previsão é a embarcação fique na costa brasileira no Carnaval de 2024, entre Rio e Salvador. Outras marcas de luxo também se aventuraram no setor, como a Four Seasons, com estreia prevista para 2025.

Mas Ferraz, da Clia, assim como executivos, lembraram que a infraestrutura no Brasil é ainda uma questão a ser melhorada, especialmente com novos terminais de passageiros e berços de atracação (pontos onde os navios ficam ancorados). Há obras de melhorias em andamento nos portos do Rio de Janeiro, de Ilhéus e de Salvador, embora em passos lentos.



A área de embarque em Santos (da Concais) abraçava em 2019 cerca de 60% dos cruzeiristas do país. “O porto de Santos a gente tem uma disputa muito grande hoje com carga. Naturalmente estamos sendo espremidos”, disse.

Há um projeto sendo estruturado pela Concais para levar a área de embarque para próximo do centro histórico (Valongo). A Concais chegou a apresentar uma versão inicial para o projeto na casa de R\$ 1,5 bilhão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/05/2023

MINISTRO DA AGRICULTURA GARANTE QUE GOVERNO LULA NÃO TAXARÁ EXPORTAÇÕES

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

O ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, afirmou nesta quarta-feira que não existe nenhuma proposta dentro do governo federal para tentar taxar as exportações. Perguntado sobre a reforma tributária, ele defendeu a simplificação do modelo de arrecadação e reiterou que o setor agropecuário já paga muitos impostos.

Fávaro ponderou, no entanto, que o setor precisa ficar “vigilante” diante da necessidade de arrecadação do Tesouro Nacional e do Ministério da Fazenda.

“Se cometermos o erro que nossos vizinhos argentinos fizeram, vamos matar o agro brasileiro”, disse Fávaro durante audiência pública na Comissão de Agricultura da Câmara dos Deputados. “Tem algum movimento no governo para taxar as exportações? Não tem, estou sendo categórico. Taxar a exportação é exportar empregos”, completou.

Fávaro disse que o Brasil precisa de uma reforma tributária que simplifique o sistema de arrecadação, já que o modelo atual, segundo ele, demanda estruturas complexas e gastos de vários setores produtivos. “A simplificação é fundamental. E em hipótese alguma se taxa produto de exportação. Quem fala que o agro não paga imposto é mentira”, disse.

Segundo o ministro, nos municípios com a economia baseada na produção do campo, 42% da arrecadação de impostos vêm da agropecuária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/05/2023

NOVO MECANISMO VAI PERMITIR QUE ARGENTINA PAGUE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS EM REAIS

Informações: Valor Econômico (4 de maio de 2023)

Cerca de 200 empresas brasileiras, principalmente da área industrial, poderão elevar suas exportações para a Argentina, após a criação de novos mecanismos de financiamento que permitirão ao país vizinho pagar suas compras em reais.

Os detalhes serão discutidos na próxima semana em Buenos Aires. O comércio bilateral, que já chegou a US\$ 40 bilhões, hoje está na faixa dos US\$ 30 bilhões.

Com as linhas de crédito, o lado argentino promete reduzir de 180 para 30 dias o prazo de desembaraço das mercadorias brasileiras, informa fonte. Com isso, o pagamento também se tornará mais ágil. Será criado uma versão em reais do Sistema de Importações da República Argentina (Sira), que garantirá um tratamento mais rápido (“fast track”).

Discutido na terça-feira (02) em reunião dos presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Alberto Fernández, o novo mecanismo de financiamento é tratado como uma solução “ganha-ganha”.



Para o Brasil, é uma medida que ajudaria a manter o nível de atividade da economia doméstica e a recuperar terreno perdido para a China no comércio bilateral. De 2013 a 2019, as exportações brasileiras para a Argentina encolheram cerca de US\$ 4 bilhões, o mesmo montante do crescimento das vendas chinesas para o país.

A China já possui um mecanismo de financiamento para suas empresas exportadoras, no qual as transações com a Argentina são feitas em yuans. É algo semelhante ao buscado pelo governo brasileiro.

Para a Argentina, o mecanismo de financiamento tem a vantagem de ser realizado em reais, reduzindo a demanda por dólares. O país vive uma crise em que a falta da moeda norte-americana é um elemento crítico.

As equipes econômicas dos dois países vão discutir detalhes operacionais do financiamento às empresas brasileiras. Por exemplo: falta decidir como será feito o mecanismo de garantia aos empréstimos. Segundo a fonte, a ideia é criar uma espécie de câmara de compensação em alguma instituição financeira brasileira, a ser escolhida.

O apoio brasileiro à Argentina deverá se estender ao banco do Brics. Na reunião com Fernández, Lula teria acenado com uma linha de financiamento do banco para apoiar países em situação de estresse cambial. Teria incumbido o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de levar o tema à reunião de governadores da instituição, em 29 de maio.

Haddad também foi incumbido de fazer chegar ao Fundo Monetário Internacional (FMI) a informação que o posicionamento do diretor para o Brasil na instituição, Afonso Bevilacqua, não é a do governo brasileiro. Fernández se queixou a Lula da posição hostil que o diretor tem mantido em relação à Argentina.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/05/2023

KLABIN: CALENDÁRIO DE PARADAS EM FÁBRICAS DEVE AFETAR PRODUÇÃO E RESULTADOS NO 2º TRI

Em maio, a parada está programada para a unidade Correia Pinto (SC), a maior fábrica de papel para sacos industriais (sackraft) da América Latina

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

O calendário de paradas para manutenção nas unidades industriais mais concentrado no segundo trimestre, neste ano, vai afetar o volume de produção e, conseqüentemente, os resultados no intervalo, de acordo com o diretor financeiro e de relações com investidores da Klabin, Marcos Ivo.

“O segundo trimestre vem com questões específicas de calendário de paradas”, ressaltou. Em abril, a companhia realizou a parada geral da unidade Puma, em Ortigueira (PR), que compreende a produção de celulose de mercado e o projeto Puma II. Em maio, a parada está programada para a unidade Correia Pinto (SC), a maior fábrica de papel para sacos industriais (sackraft) da América Latina.

“Mas, do ponto de vista estrutural, o primeiro trimestre deu uma indicação clara de como o modelo de negócios da companhia cria várias alternativas para navegar num cenário mais desafiante”, ponderou.

Para o mercado de embalagens, a expectativa é que as expedições acompanhem a evolução do Produto Interno Bruto (PIB) em 2023, com um início de segundo trimestre parecido com março do ponto de vista de demanda, afirmou Ivo.

Em cartões, um mercado mais resiliente e de vendas por contrato, a substituição do plástico de uso único tem sido um impulsionador da demanda. “A visão é otimista para 2023, o que é importante para a máquina de papel 28”, afirmou o executivo.

A MP 28, que será dedicada a cartões, está na reta final de construção e entrará em operação em junho, como parte do Projeto Puma II. O foco da Klabin, neste momento, está na conclusão do projeto, conforme o diretor.

Na celulose, a perspectiva para a fibra longa e fluff, principalmente, é positiva, enquanto a fibra curta segue em momento de correção.

Fonte: Valor Econômico - SP

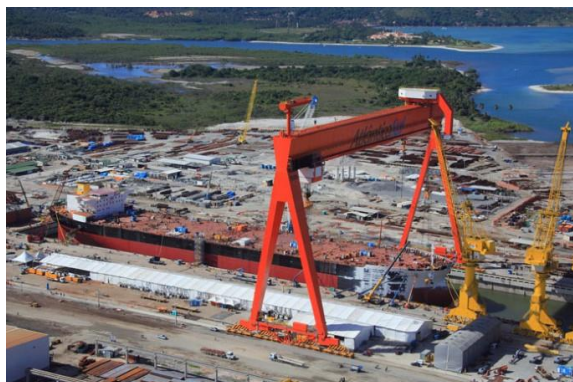
Data: 04/05/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BACCI PEDIU PARECER A ÓRGÃOS DE CONTROLE SOBRE SITUAÇÃO DE ESTALEIROS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04/05/2023 - 17:03



Reunião com CGU e TCU teve como objetivo avaliar condições de participação de construtores locais em eventuais processos para ampliar frota da Transpetro. GT da companhia vai procurar representantes da Marinha para conhecer modelo adotado na contratação das fragatas Tamandaré

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, se reuniu, na última terça-feira (2), com representantes da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Tribunal de Contas da União (TCU). O objetivo do encontro, que

ocorreu em Brasília, foi pedir aos órgãos de controle um parecer sobre a situação dos estaleiros nacionais para uma eventual participação em concorrências futuras para a construção de navios da frota da subsidiária da Petrobras.

Ele destacou que essa primeira viagem dele na presidência foi para conversar para que os órgãos de controle acompanhem de perto os projetos de construção de navios, desde o marco zero, a fim de evitar quaisquer irregularidades. “Temos condição de construir esses navios sem nenhum tipo de problema. As duas instituições se colocaram à disposição para fazer o acompanhamento do projeto de construção de navios”, afirmou Bacci, durante coletiva de imprensa, nesta quinta-feira (4).

Bacci contou que apresentou uma lista com os nomes de potenciais estaleiros que podem se interessar em participar de processos licitatórios. “Ficaram [órgãos de controle] fazer uma análise. Possivelmente, pode ter um ou outro (estaleiro) que não possa recorrer. É uma decisão da CGU”, ressaltou.

O presidente da Transpetro disse que, durante a reunião com os representantes do CGU e TCU, foram discutidos os modelos adotados pela Marinha do Brasil nos processos para obtenção do navio de apoio Antártico (NapAnt) e das quatro fragatas classe Tamandaré (PFCT). Segundo Bacci, os órgãos consideraram exitoso o modelo da força naval, que é aberto com sondagens de mercado (RFI — request for information) e com a formação de uma sociedade de propósito específico (SPE) para assinatura e execução do contrato.

Ele pediu para os membros do grupo de trabalho (GT) da Transpetro que estuda as possibilidades para a volta da construção de navios da companhia no Brasil que se reúnam com representantes da Marinha do Brasil para ter uma melhor compreensão do que foi feito nesses processos recentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

SUPER TERMINAIS PARTICIPA DA NAVALSHORE AMAZÔNIA, UM DOS MAIS IMPORTANTES EVENTOS NAVAIS DA AMÉRICA LATINA

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 04/05/2023 - 16:32



A feira é a principal plataforma de negócios da indústria marítima latino-americana e inicia jornada para tornar-se o ponto de encontro da indústria naval fluvial

O Super Terminais participa da Navalshore Amazônia, confirmada para os dias 24, 25 e 26 de maio, em Manaus. Patrocinador master da fase regional do evento mais importante da indústria naval em toda a América Latina, o Super Terminais será o único terminal portuário amazonense a participar da feira.

A Navalshore reunirá armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores nacionais e internacionais em um só lugar, no Centro de Convenções do Amazonas Vasco Vasques. A Naval Shore é principal plataforma de negócios da indústria marítima de toda a América Latina e agora inicia jornada para tornar-se o ponto de encontro da indústria naval fluvial.

Em agosto, também está prevista a 17ª edição da Navalshore no Rio de Janeiro, no centro de convenções Expo Mag, entre os dias 22 a 24. A feira é realizada desde 2004 no Estado. Em 16 edições, é responsável pela exibição de mais de 3,4 mil marcas de fornecedores de produtos e serviços para a indústria naval do mundo inteiro, promovendo negócios e desenvolvimento parcerias.

Um público total superior a 137 mil pessoas já passou pela feira, reunindo profissionais, empresários e representantes do poder público. Paralelamente à feira, a cada edição são promovidos cursos, workshops e conferências.

Entre as possibilidades que o evento oferece estão a oportunidade de negócios com mais de 7 mil profissionais qualificados, a reunião dos principais estaleiros e armadores nacionais e internacionais e presença das principais marcas do setor naval.

Super Terminais

Com mais de 25 anos de experiência no mercado de transporte e logística, o Super Terminais é o mais eficiente terminal privativo no Polo Industrial de Manaus. Opera cargas em contêineres, cargas de projetos e cargas soltas. A estrutura oferece ainda os equipamentos mais modernos do mercado e cumpre rigorosamente os cronogramas de manutenções preventivas e corretivas com peças originais, garantindo a segurança e a eficiência no manuseio de cargas. A média operacional está em 40 movimentos por hora, com 3 turnos, e 280 tomadas para contêineres refrigerados. Entre as grandes preocupações da empresa estão a preservação da maior floresta tropical do mundo – a Floresta Amazônica –, a capacitação para promover um ambiente sustentável e o desenvolvimento de campanhas para evitar a ocorrência de acidentes ambientais e humanos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

VLI - GUSTAVO PIMENTA COMO NOVO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA



A VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos, anuncia a escolha de Gustavo Pimenta como novo presidente do Conselho de Administração da companhia, para mandato de um ano. Pimenta é vice-presidente executivo de Finanças e Relações com Investidores na Vale e sucede a Luciano Siani no desempenho da função.

O executivo tem sólida carreira em companhias multinacionais, tendo exercido previamente à sua passagem pela Vale o cargo de CFO Global na AES Corporation, onde liderou o reposicionamento mundial da marca para uma empresa focada em ESG e baixo carbono, participando, também, de iniciativas de diversidade e inclusão no grupo. A VLI também mantém Mônica Stefanini Herrero como conselheira independente no Conselho de Administração.

Formado em Economia pela Universidade Federal de Minas Gerais e com mestrado em Finanças e Economia pela Fundação Getúlio Vargas, Pimenta foi também vice-presidente de Estratégia e Fusões e Aquisições do Citibank, em Nova York, além de ter sido membro de diversos conselhos de empresas, como AES Gener (Chile) e AES Clean Energy (EUA).

A VLI anuncia, ainda, a permanência de Mônica Stefanini Herrero como conselheira independente no Conselho de Administração. A posição, criada em maio de 2022, é um avanço que coloca a VLI como uma referência no rol de companhias de capital fechado, uma vez que não possui obrigação legal ou regulatória de ter membros independentes no seu Conselho de Administração.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

PORTO PONTA DO FÉLIX É O PRIMEIRO DO BRASIL A OBTER CERTIFICAÇÕES EM SEGURANÇA E CONFORMIDADE PELA RECEITA FEDERAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/05/2023 - 15:56



O Porto Ponta do Félix, em Antonina, litoral do Paraná, conquistou o Certificado de Operador Econômico Autorizado (OEA), emitido pela Receita Federal, e passará a integrar o Programa Aduana Brasileira.

A certificação é um reconhecimento às empresas que demonstram capacidade de gerir riscos relacionados à segurança física das cargas e à conformidade tributária aduaneira.

O Porto em Antonina também foi certificado nas modalidades de Conformidade e Segurança, que avaliam critérios gerais e de conformidade aduaneira, levando em consideração a adoção de procedimentos exigidos pelo Programa Brasileiro de Operador Portuário Econômico Autorizado (OEA) e aplicados à cadeia de suprimentos no fluxo das operações de comércio exterior.

“Somos o primeiro Porto Brasileiro a contar com as duas certificações, passando a usufruir de todos os benefícios do programa que tais títulos nos garantem”, comemora o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan.

Vantagens

As certificações fazem com que o Porto Ponta do Félix passe a contar com os benefícios e vantagens dos Acordos de Reconhecimento Mútuo que a Receita Federal do Brasil (RFB) tem com as administrações aduaneiras de outros países. Na prática, a certificação permite maior praticidade e agilidade no processo documental de suas operações de importação e exportação, dando maior celeridade às movimentações internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

A SAAM CONCLUI A AQUISIÇÃO DE REBOCADORES DA STARNAV

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/05/2023 - 15:52



A SAAM Towage Brasil terá 69 embarcações, uma das maiores e mais eficientes frotas do país, onde está a principal atividade da divisão de ReboCADORES da SAAM

A SAAM, empresa que presta serviços portuários, logísticos e de reboCADORES na América, concluiu o processo de compra de 21 reboCADORES da empresa brasileira Starnav, que contempla 19 reboCADORES em operação e dois em processo final de construção.

“Esta transação é uma das maiores na história da SAAM e é parte da nossa estratégia de continuar a projetar a liderança que temos na indústria de reboCADORES. No Brasil, está a operação principal da companhia e com este fechamento teremos uma das frotas mais eficientes e modernas do país, permitindo-nos, também, renovar parte da frota atual”, declarou o CEO, Macario Valdés.

Os novos reboCADORES são de última geração e forte potência. O valor total acordado pelos ativos da Starnav chega a US\$ 198 milhões. Do preço total a ser pago no fechamento, será deduzida a dívida financeira associada aos reboCADORES. Com esta operação, a empresa vai contar no Brasil com 69 reboCADORES, em 19 portos da costa.

A SAAM Towage presta serviços em mais de 90 portos da América, com mais de 140.000 manobras dedicadas a 40.000 navios por ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

PORTO DO AÇU É O PRIMEIRO DO PAÍS HOMOLOGADO PARA NAVEGAÇÃO ELETRÔNICA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/05/2023 - 13:46



O Porto do Açú é o primeiro no país homologado pela Anatel e Marinha do Brasil para navegação eletrônica. Com infraestrutura de classe mundial, 6,5 km offshore e 6 km onshore e 300 metros de largura, o balizamento náutico do canal de navegação do Terminal 2 do Porto do Açú foi projetado de forma a atender as referências internacionais em tráfego marítimo, com a implementação dos melhores recursos disponíveis no mercado internacional e nacional.

O parque de sinalização náutica do Açú é reconhecido por parceiros e comunidade marítima como um modelo de excelência de gestão e operação: composto por 20 sinais náuticos flutuantes, seis sinais náuticos fixos e 20 lanternas autônomas com AIS (Automatic Identification System) e embarcado para monitoramento remoto 24 horas por dia pela estação base do Centro VTS do Porto do Açú.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/05/2023

COM POUCAS CONSTRUÇÕES NOVAS, FORNECEDORES APOSTAM EM SERVIÇOS E DESCARBONIZAÇÃO. OFFSHORE GERA EXPECTATIVAS FUTURAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04/05/2023 - 02:35



As metas globais de descarbonização impulsionaram a pesquisa e o desenvolvimento de soluções mais eficientes e menos poluentes na indústria mundial de navegação. O mercado de motores, assim como o de sistemas de propulsão, tem um papel importante no segmento marítimo. As demandas aproximaram os principais fabricantes dos construtores e usuários desses equipamentos na busca por itens adequados ao contexto atual de operação. No Brasil, a escassez de novos projetos de construção e consequente queda nas vendas, nos últimos 10 anos, contribuiu para esse processo e para o aprimoramento do setor de pós-

vendas, com produtos e serviços mais personalizados e monitoramento para aumentar a eficiência operacional.

A Sotreq, representante da Caterpillar, avalia que, em relação a novas construções, o segmento de motores marítimos viveu em 2022 um ano parecido com o de 2021. Entre os destaques, os mercados de embarcações fluviais e de apoio portuário. A construção de rebocadores permanece estável, com projetos sendo entregues com regularidade para clientes da fornecedora. No segmento de navegação interior, um dos destaques no último ano foi a entrega dos grupos geradores para o empurrador híbrido da Hidrovias do Brasil, construído no estaleiro Belov (BA).

O gerente de vendas da área marítima da Sotreq, Rodrigo Feria, ressalta que o pós-vendas continua acelerado com demandas para peças e serviços. “Foi um ano muito bom para nossa unidade de negócios, com faturamento significativo, liderado pela parte de pós-vendas”, resume. No offshore, ele observa que houve um movimento de empresas de navegação trazendo embarcações de fora, que já diminuiu, e atualmente há expectativa quanto à necessidade de ampliação da frota de apoio marítimo em operação no Brasil. No entanto, não se sabe ao certo o potencial e se haverá encomendas para construção de barcos de apoio em estaleiros nacionais.

“Teremos que ver como o mercado vai se comportar. Se teremos programas como tivemos no passado, como Prorefam. Com a mudança de governo e as mudanças na Petrobras, teremos que entender melhor como será esse cenário. Mas, sem dúvida, existe demanda crescente por novas embarcações que, nos últimos dois a três anos, foi suprida com armadores trazendo embarcações lá de fora”, elenca Feria.

A Sotreq também tem contrato de pós-vendas com a Marinha do Brasil, para a manutenção de ativos da Caterpillar em embarcações da força naval, considerado um segmento importante e coberto pelos equipamentos do portfólio da fornecedora. Feria diz que a empresa acompanha de perto tanto os programas para construção de novos navios para renovação da esquadra, quanto para oportunidades menores.

A Wärtsilä é um dos principais fornecedores na construção pelo estaleiro Asmar (Astilleros y Maestranzas de la Armada) de dois navios de transporte anfíbio, com 110 metros de comprimento cada, para a marinha chilena. O contrato com o estaleiro estatal foi incluído na carteira de pedidos da divisão latino-americana da fabricante em fevereiro de 2023. A empresa também fornecerá propulsão para um catamarã para o transporte de 2.000 passageiros entre Argentina e Uruguai. No Paraguai, a empresa também foi contratada recentemente para retrofits, com substituição de motores antigos por modelos novos.



No Brasil, a fabricante fechou contrato com a Aliança Navegação e Logística em 2022 que prevê o fornecimento de quatro motores para duas novas barcas articuladas (ATBs), projetadas pela Robert Allan, a serem construídas no Estaleiro Rio Maguari (ERM), no Pará.

O termo prevê a redução do consumo de combustível e de emissões. Cada um dos dois navios vai operar com dois motores Wärtsilä 32, que dispõem de recursos para economia de combustível e níveis mais baixos de emissão. O equipamento também pode receber atualizações para aceitar futuros combustíveis neutros em carbono à medida que se tornem disponíveis e viáveis no mercado. A primeira embarcação deverá ser concluída ainda em 2023.

“Vemos luz no fim do túnel. As coisas estão começando a voltar. Num ritmo lento — se lembrarmos os áureos tempos de alguns anos atrás, mas estão voltando”, analisa o gerente sênior de vendas da Wärtsilä Marine na América Latina, Mário Barbosa. Ele cita que a empresa acompanha de perto o reaquecimento das atividades da frota de apoio marítimo no Brasil. “Estamos acompanhando o movimento do offshore. Hoje, não tem mais embarcação de apoio disponível. Em algum momento, isso será um gatilho que vai bater para novas construções. É a expectativa, precisamos ver como isso se acomoda e a capacidade de resgatar alguns estaleiros”, avalia Barbosa.

Na história recente, houve uma fase virtuosa para a construção naval no Brasil num período entre 2007 até 2013, quando o setor de O&G começou a demandar menos projetos dos estaleiros locais e muitos suppliers ficaram ociosos. A expectativa é que o apoio offshore esteja aquecido em 2024, mas os fornecedores aguardam a definição com cautela para que, confirmadas novas demandas de construção de barcos de apoio no Brasil, se consiga um dimensionamento adequado do volume de projetos. “Não sabemos como vai se comportar essa nova demanda que vai aparecer (...). Temos a sensação, vendo relatórios de mercado e pela quantidade de FPSOs que estão por vir para serem instalados que, com certeza, a cadeia de suporte offshore se moverá”, pondera Barbosa.

O gerente da área de negócios da Pesa, Esdro Câmara, observa que o mercado de construção em si ainda está muito devagar, sobretudo no sul do país, onde a fornecedora atua. Ele disse que o principal projeto na região, da construção das fragatas da Marinha do Brasil, teve o processo decisório feito na Alemanha e prevaleceram marcas locais. Ele acrescenta que o estaleiro Detroit (SC) conta com uma representação de outras marcas para construção de alguns rebocadores.

Recentemente, o Detroit também entregou a terceira embarcação especializada para transporte de salmão vivo, que contou com equipamentos da Weg. Câmara avalia ainda que, na construção de barcos pesqueiros de maior porte, o Brasil ainda está muito atrasado porque essa indústria não é forte o suficiente para gerar esse tipo de demanda no país.

O executivo enxerga que, apesar de haver projetos para ativar a navegação hidroviária na região Sul, ente o Rio Grande do Sul e o Uruguai, são iniciativas positivas mas que estão em fase de estudos há bastante tempo. Atualmente, ele observa a navegação interior no Sul concentrada basicamente no trecho de Porto Alegre até Rio Grande. Estima que, há pelo menos oito anos, não há novas embarcações de porte relevante construídas e entregues em estaleiros locais para operação em rios navegáveis do Sul.

Câmara conta que a Pesa forneceu equipamento para um cliente de Porto Alegre, mas era um produto de repotenciamento. “Ali, temos um cliente forte que é a Navegação Guarita, que transporta derivados de petróleo, principalmente diesel para Petrobras. Três embarcações da frota deles operam com nossos motores”, destaca.

Na parte de serviços, a Pesa vem conseguindo crescer substancialmente no suporte ao produto, principalmente no pós-vendas para o mercado offshore e para rebocadores portuários. Câmara conta que há expectativa por causa dos investimentos na atividade de exploração e produção de petróleo, que vem demandando mais embarcações offshore no último ano. “Atendemos os cinco maiores [armadores do apoio offshore] de frota. Temos atendido, pelo menos, metade deles ou em peça ou em serviço, no território sul do Brasil”, afirma Câmara.



A Pesa vê com bons olhos as oportunidades para a indústria nos próximos três a quatro anos. “Parece que o governo já sinalizou que quer priorizar a indústria naval brasileira. Aparentemente, a Petrobras vai priorizar o conteúdo local e estaleiros nacionais”, analisa Câmara. Ele lembra que, nesse período de aproximadamente 10 anos de desmobilização da construção naval no país, a Pesa focou no suporte a produtos e serviços. “Temos feito investimentos, vamos crescer 30% em número de técnicos. Estamos apostando que o mercado continuará aquecido e torcendo para que volte a construção naval no Brasil com mais fôlego”, projeta o gerente de vendas da Pesa.

No ano passado, especificamente nos setores marítimo e óleo e gás, a Cummins cresceu 55% em vendas na América Latina em comparação com 2021. Parte dos resultados obtidos em 2022 está relacionada ao aumento do volume de vendas de motores de propulsão e auxiliares, além de grupos geradores Cummins, com novos contratos com os estaleiros nacionais que produzem embarcações recreacionais. Para esse mercado recreacional, a Cummins afirma deter a liderança em vendas de geradores de energia, com 70% de participação. “Já no setor de óleo e gás, impulsionado basicamente pela Petrobras, a Cummins deu suporte a empresas de apoio offshore, com nova parceria que permitiu um bom volume de equipamentos de geração de energia e motores marítimos”, destaca o gerente de desenvolvimento de negócios marítimo, ferroviário e de óleo e gás da Cummins Brasil, Carlos Silame.

Ele menciona que o plano estratégico anunciado pela Petrobras prevê 15 novas plataformas iniciando operação até 2026. Das quais 12 serão instaladas em campos do pré-sal — Búzios, Itapu, Jubarte (Projeto Integrado Parque das Baleias) e Mero — e três no pós-sal (sendo duas unidades na Bacia de Campos e uma na Bacia de Sergipe-Alagoas). O plano já trouxe investimentos para o setor, o que contribui com os negócios da Cummins.

Outro importante segmento comercial que impulsionou as vendas da Cummins em 2022 foi a navegação fluvial no Arco Norte. Silame diz que esse setor tem apresentado grande potencial de crescimento de vendas de motores, elevando a participação da empresa em grandes estaleiros para aplicação marítima. As demandas para o mercado de navegação fluvial nessa região se concentram principalmente nos empurradores e em embarcações que atendem ao transporte de cargas em geral, transporte de combustíveis, pessoas e também o transporte de grãos. “Temos apostado no crescimento do mercado de transporte de grãos, principalmente para o escoamento da produção de soja, com boas perspectivas para o desenvolvimento da infraestrutura das hidrovias da região”, relata Silame.

Já os projetos aprovados no ano passado pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) na Região Norte, com investimento de cerca de R\$ 1 bilhão, também movimentam os negócios da Cummins para dar suporte a construção, reparo, conversão e modernização de embarcações.

Na parte de manutenção, Silame conta que, especificamente no setor marítimo, a empresa atua forte na área de aftermarket, suportando e contribuindo principalmente com armadores e estaleiros. “É um setor que não para e, conseqüentemente, recebe investimentos da Cummins para o desenvolvimento de novos dealers, capacidade de treinamento, pós-venda, além de análises estratégicas constantes para disponibilidade e atualização de peças e ferramentas”, destaca o gerente. Silame acrescenta que o suporte global da Cummins é realizado por meio de uma rede de 7,5 mil distribuidores locais espalhados em 190 países, o que traz a vantagem global para atender qualquer embarcação onde ela navegar.

A Cummins acredita que os pedidos por motores para o mercado recreacional marítimo devem permanecer mais estáveis no mercado nacional em 2023. Entretanto, a empresa ainda observa uma demanda bastante elevada para o setor de exportação, com destaque para a região norte-americana. “Estamos otimistas com os investimentos da Petrobras e os dedicados para a região do Arco Norte”, reforça Silame.

Ele destaca que a empresa se preparou com capacidade para dar suporte às demandas de vendas e pós-vendas por meio de um distribuidor próprio, a DCB (Distribuidora Cummins Brasil), além do restante de uma rede que traz cobertura por toda a costa brasileira, posicionados estrategicamente,



com escritórios avançados capazes de atender e dar cobertura às frotas de embarcações e navegação interna, que inclui Norte, Nordeste, Sul e Sudoeste do Brasil, bem como os demais países da América do Sul.

Dentro do setor marítimo, a Cummins enxerga como destaques para impulsionar os negócios as atividades de apoio: barcos de apoio offshore e rebocadores. Na avaliação da empresa, o programa de cabotagem (BR do Mar), criado com objetivo de ampliar a oferta e melhorar a qualidade do modal, também deve impactar positivamente as vendas de produtos no Brasil. “A Cummins tem atuação em todos os mercados do setor marítimo, sendo que a nossa participação, desde 2018 até os dias de hoje, só vem crescendo, com destaque para o setor de barcos recreacionais, apoio ao óleo e gás e comercial”, elenca Silame.

A Volvo Penta e seu centro autorizado, Odin Motores, afirmam que tiveram bons resultados em 2022, confirmando a expectativa inicial de crescimento da procura por motores e sistemas de propulsão. “Nossos produtos e soluções vêm ganhando ainda mais força no mercado, pela alta tecnologia, menor consumo de combustível, muita segurança e excelente torque em baixas rotações, contribuindo decisivamente para melhorar as operações em diferentes segmentos”, destaca o gerente comercial de motores marítimos da Volvo Penta, Leandro Barbosa.

O diretor do centro autorizado Odin, Felipe Caporali, detalha que o portfólio abrange vários sistemas de propulsão, com motorizações que entregam de 150 HP a 1.350 HP. “Conseguimos abranger um rol enorme de aplicações e atender às demandas em muitas áreas do segmento marítimo comercial: embarcações offshore, rebocadores portuários, praticagem, empurradores fluviais, transporte de passageiros, plataforma, pesca, Marinha e Exército e Polícia Federal, entre outras”, elenca Caporali.

Ele salienta que as demandas por manutenção previstas pela Volvo e pela Odin se mantiveram em muitos segmentos, por causa das necessidades das empresas do setor de preservar seus equipamentos. Ele explica que esse movimento de conservação e melhoria foi mais observado em clientes das aplicações portuárias, no transporte de passageiros e de cabotagem.

Barbosa acrescenta que a rede de centros autorizados da Volvo Penta foi fundamental para esse trabalho. A avaliação é que a rede, estrategicamente distribuída por todo o Brasil, é a extensão da marca junto aos clientes. “Estes braços especializados cada vez mais melhoram o suporte da marca ao produto e ao cliente, onde eles estiverem”, destaca o gerente da Volvo. Ele revela que a concessionária Odin pretende abrir uma nova filial no Norte do Brasil, uma parte do território que experimenta a expansão do setor.

A Volvo mantém a expectativa de um ambiente de negócios mais positivo este ano, apesar da instabilidade econômica. “Além de termos conseguido manter nossa carteira, mesmo num momento de problemas na cadeia global de abastecimento durante a pandemia, vemos agora oportunidades — principalmente no segmento de praticagem e de navegação interior no Norte do país. É resultado de nossos esforços e investimentos nesta área nos últimos três anos”, celebra Barbosa.

Caporali, da Odin, conta que a representante vem recebendo cotações desde o ano passado. Segundo o diretor, grandes estaleiros brasileiros estão participando de diferentes projetos e colocando os produtos da Volvo Penta em suas tomadas de preço, o que pode indicar um aumento na carteira de clientes em 2023.

Para Barbosa, o resultado é o reflexo do empenho das áreas comercial e técnica da Volvo Penta, juntamente com o trabalho dos centros autorizados. “Além disso, temos a força da marca, reconhecida mundialmente por projetar propulsores de alta tecnologia, ambientalmente corretos e com baixo consumo de combustível”, ressalta o gerente da Volvo Penta.

Volvo Penta e Odin monitoram constantemente o mercado e analisam oportunidades em diferentes áreas. O portfólio tem motores de 175 HP a 850 HP, por exemplo, o que permite atendimento a demandas por potência na navegação interior e ainda no mercado de geradores marítimos em offshore e rebocadores. “Nosso esforço é justamente para diversificar e conseguir atender à



demanda de diferentes clientes em diferentes áreas”, diz Barbosa, citando o segmento de navegação interior em águas doces.

Ele acrescenta que, junto com os centros autorizados, a Volvo Penta tem se empenhado em estar cada vez mais próxima dos clientes. “No Norte, junto com a Odin, que nos representa na região, temos trabalhado fortemente. Em maio próximo participaremos, junto com o centro autorizado da Navalshore Manaus, de um importante evento do setor, que mostra a expansão deste mercado”, destaca Barbosa.

Apesar da pandemia, que, assim como em 2021, impactou muitos negócios relativos ao mercado de transporte de pessoas e cargas por vias marítimas, a Scania verifica um pequeno aumento na procura por suas soluções em 2022. A demanda por serviços cresceu motivada, principalmente, por clientes que optaram por reformar os motores. O gerente de vendas de soluções de potência da Scania Operações Comerciais Brasil, Celso Mendonça, afirma que a empresa está mais otimista para 2023 e acredita que a demanda será maior do que no ano passado.

“Já percebemos um sensível aumento nas consultas por motores motivada por novos projetos de embarcações previstas para o próximo ano, especialmente no segmento de transporte de cargas”, conta. Ele destaca as novas opções em soluções financeiras disponibilizadas pelo Scania Banco e Programas de Manutenção Scania (PMS), com fornecimento de peças e serviços oferecidos pela rede de concessionárias. A Scania atua fortemente na navegação interior, focando o transporte de passageiros de lanchas a jato, ferry boats e também transporte de cargas em empurradores de pequeno/médio porte. “Nosso foco está em operações nas quais a confiabilidade e o custo operacional são primordiais”, explica Mendonça.

A Yanmar faz uma avaliação bastante positiva das vendas no ano passado. “Ano após ano, a Yanmar segue crescendo no segmento de motores marítimos. Em 2022, por exemplo, crescemos 29% em termos de faturamento e 10% em termos de unidades vendidas no comparativo com o ano de 2021”, destaca o supervisor de vendas de motores marítimos da Yanmar, Igor Cabral.

A empresa também registrou aumento de demanda no setor de pós-vendas (peças e serviços) como um todo, principalmente em peças. Os principais atendimentos foram em: MCPs de empurradores fluviais, ferry boats e lanchas de passageiros e praticagem; MCAs de navios de cabotagem. Para a Yanmar, a navegação interior continua sendo o mercado que mais demanda. Além dos segmentos de embarcações de trabalho atendidos regularmente (navios de cabotagem, empurradores fluviais, ferrys, lanchas de passageiros, praticagem, Marinha, etc.), a empresa atua em projetos do mercado recreacional. “Estamos bastante otimistas e acreditamos na força deste mercado. Temos recebido mais consultas de clientes finais do que dos próprios estaleiros, seja para substituição de motores, seja para novos projetos”, projeta Cabral.

Um destaque recente da Wärtsilä foi o contrato com o grupo CBO para implementação de solução híbrida de baterias no PSV CBO Wise. Em agosto de 2022, as duas empresas também assinaram um acordo com o objetivo de apoiar e acelerar a descarbonização da frota da empresa. O escopo completo do acordo inclui uma análise detalhada dos potenciais benefícios para a CBO e de soluções de curto e longo prazo, incluindo digitalização, eficiência energética e dispositivos de economia de energia, hibridização e futuros combustíveis marítimos alternativos, com foco particular na viabilidade do combustível etanol.

Barbosa acredita que o Brasil tem potencial para desempenhar um papel de destaque e oferecer soluções para descarbonizar as operações marítimas e offshore, não apenas localmente, mas também globalmente. Ele identifica a necessidade de desmistificar o insumo como combustível marítimo para que as empresas dessas duas indústrias em outros países possam enxergar melhor por que o etanol é um combustível pronto para o desafio da descarbonização.

O gerente lembra que, no exterior, existem estudos avançados de outros combustíveis marítimos, como metanol, amônia e hidrogênio. “Continuo falando que [o etanol] tem que ser daqui para o



mundo. O etanol não impede, nem elimina outras opções de fontes renováveis. Não haverá um combustível único que vai resolver todo problema. O etanol já está pronto”, defende Barbosa.

Ele revela ainda que a fabricante já vem trabalhando, preliminarmente, algumas oportunidades futuras para embarcações de suporte a campos eólicos em águas nacionais. E explica que, apesar desse tipo de projeto ainda depender da regulamentação das eólicas offshore, de licenciamento e da viabilidade de construção de embarcações específicas no Brasil, a expertise do grupo em outros mercados ajuda no suporte às consultas sobre propulsão, parte elétrica e posicionamento dinâmico, por exemplo.

O gerente da sênior da Wärtsilä estima que serão projetos para contratação no médio prazo e que demandarão o desenvolvimento de toda uma cadeia de fornecimento e de serviços no Brasil. Ele ressalta que a transição energética será um viés essencial para esses projetos. “Como pensar em embarcações de apoio às eólicas offshore sem pensar em combustíveis com baixa pegada de carbono?”, indaga Barbosa.

Feria destaca que a Caterpillar tem participação significativa no fornecimento de itens na cadeia global de suporte à geração eólica offshore. “Vemos com bons olhos do ponto de vista da aplicação dos nossos equipamentos. Talvez seja uma opção para embarcações mais antigas de apoio offshore que estão ociosas. Pode ser uma possibilidade. Ainda é bem embrionário e existem muitos investimentos a serem feitos até chegar na fase de embarcações operando”, analisa Feria.

Ele diz que a descarbonização é um foco da Sotreq e de sua representada Caterpillar. Detalha que a Sotreq conta com uma equipe local dedicada ao desenvolvimento desse tipo de projetos e que busca entender cada vez mais a operação dos clientes, com discussões em andamento tanto para descarbonização quanto para eficiência energética com upgrades e retrofits. “Vemos cada vez mais e estamos investindo mais nas soluções que possam gerar ganhos na descarbonização”, salienta.

A Sotreq atua, por exemplo, em projetos para transformar motores mais antigos, que atendiam apenas ao padrão Tier I da Organização Marítima Internacional (IMO), para que passem a atender aos níveis Tier II, alcançando redução significativa de nitrogênio (NOx). “Temos trabalhado em diversas frentes e estamos preparados. Temos investido bastante buscando a descarbonização. São muitos estudos nessa linha”, afirma Feria.

A Caterpillar vem investindo no desenvolvimento de produtos como motores e equipamentos auxiliares para aplicações relacionadas à eletrificação. Feria ressalta que a Sotreq mantém uma equipe dedicada para desenvolver esse tipo de projeto. Ele considera que muito do que se fala em descarbonização está ligado à maior eficiência operacional dos ativos existentes. Por conta disso, os profissionais de tecnologia procuram entender como os motores das embarcações podem ser mais eficientes, por meio dos possíveis upgrades e ajustes para reduzir o consumo de combustíveis e as emissões de CO2 equivalente no ativo. “Temos investido bastante nessa sinergia entre o que pegamos de informação das embarcações — com acesso através de sistemas de tecnologias de monitoramento, transformando em ações efetivas que vão gerar soluções para descarbonização”, destaca Feria.

A Cummins assumiu compromisso global para alcançar os objetivos conforme a estratégia de sustentabilidade chamada mundialmente de Planeta 2050, plano que tem como um dos seus pilares a adoção de tecnologias mais limpas em seus produtos e que são importantes para o processo de descarbonização no Brasil e em todos os países onde a empresa está presente. O Destino ao Zero é a estratégia da Cummins para reduzir os impactos de gases de efeito estufa (GEE) e qualidade do ar de seus produtos e atingir emissões zero até 2050 de uma forma que atenda a todas as partes interessadas de forma sustentável para os negócios da fabricante.

O gerente salienta que a descarbonização para a Cummins não se trata apenas de uma realidade, mas de um posicionamento para liderar a transição energética com profundo conhecimento dos clientes e consistência em relação à necessidade de diversificar. “Não existirá uma solução única para um caminho zero emissão e zero carbono. Por isso, trazemos uma combinação de soluções



com capacidade para atender aos mercados em que atuamos hoje e a agilidade essencial para impulsionar as ofertas de produtos no futuro”, detalha Silame.

Em 2021, quando completou 50 anos de operações no país, a Cummins lançou a unidade de negócios New Power no Brasil, hoje. O portfólio da unidade inclui conjunto de baterias, sistemas de controle, linha de módulos de células de combustível, além de eletrolisadores Cummins para produção de hidrogênio, inclusive para atender a embarcações do setor marítimo.

Silame conta que o projeto pioneiro do setor marítimo no mundo está no Porto de Antuérpia, na Bélgica, que abriga uma estação de reabastecimento de hidrogênio capaz de fornecer hidrogênio verde para navios, carros, caminhões e clientes industriais. A estação, construída pela CMB.TECH, utiliza o Cummins HyLYZER-250, um eletrolisador PEM de 1,2 MW, para produzir hidrogênio no local. A CMB.TECH é a divisão de tecnologia limpa da CMB. A empresa é uma desenvolvedora e integradora ativa de soluções de hidrogênio com foco em engenharia, produção de hidrogênio, aplicações industriais e marítimas.

A Cummins Inc. já forneceu eletrolisadores para mais de 60 estações de abastecimento de hidrogênio em todo o mundo, ofertando hidrogênio no local por meio de eletrólise. Quando os eletrolisadores são alimentados por fontes de energia renováveis, como eólica, solar ou hidrelétrica, o hidrogênio é totalmente verde, com zero emissões de carbono do poço à roda.

Silame acrescenta que a Cummins está promovendo a redução de emissões de forma mais rápida por meio de duas vias: diminuindo as emissões dos motores de combustão interna e, ao mesmo tempo, investindo em novos produtos de emissão zero. Essa estratégia inclui investir mais de US\$ 1 bilhão por ano em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias de energia no caminho para emissões líquidas zero até 2050. A empresa não acredita que o mundo será 100% elétrico no futuro, mesmo que as tecnologias avancem.

O gerente também cita como inovação da Cummins a plataforma de motores agnóstica, que compartilha blocos de motores, bem como os seus principais componentes, em uma mesma arquitetura, permitindo o uso de vários combustíveis (separadamente), como diesel, gás natural, gasolina e hidrogênio. Ele explica que esses motores contam com várias peças em comum, porém com especificações e calibração para cada tipo de combustível. A solução é importante para buscar a redução dos GEE de maneira mais prática e rápida.

O primeiro motor a ser fabricado, derivado da plataforma agnóstica, a partir do 2026, será o X15H, a hidrogênio. “Nossa previsão é que esta inovação protagonize de forma inteligente, pois foi desenvolvida para substituir um motor diesel, mantendo o mesmo powertrain, utilizando ainda tecnologias com as quais nossos clientes e usuários estão familiarizados”, adianta Silame. Ele observa uma grande demanda no mercado marítimo por sistemas de propulsão que atendam às leis cada vez mais restritivas, referentes a emissão de poluentes e carbono zero. “Estamos prontos para atender a este mercado, com a tecnologia certa, no momento certo”, garante o gerente.

A Cummins avalia que seus produtos vêm acompanhando toda a evolução das indústrias, contribuindo com soluções emissionadas, monitoramento remoto, motores eletrônicos, sistema de combustível exclusivo da Cummins com injeção XPI (Common Rail) para redução de consumo de combustível, além de soluções a gás — combustível com grande potencial de uso na região Norte do país, entre outros avanços. Silame diz que houve progressos que visam oferecer mais flexibilidade, redução de custo de operação, mais eficiência e sustentabilidade.

A Volvo Penta considera estar na vanguarda mundial em motores e soluções náuticas ambientalmente corretas desde seu surgimento. Barbosa diz que a empresa mais antiga do grupo Volvo carrega desde sua concepção o respeito ao meio ambiente, um dos três valores da marca, ao lado da segurança e da qualidade. A Volvo Penta oferece uma linha de sistemas de propulsão e acessórios que garantem melhor performance para as embarcações, com destaque para a diminuição das emissões e o baixo consumo de combustível.



A expectativa da Volvo Penta é que, até 2050, seus produtos sejam isentos de emissões em todo o mundo. Barbosa diz que o objetivo agora é a emissão zero. Segundo o gerente, a Volvo Penta globalmente entende que este é o principal vetor e está em andamento nos mercados mais maduros, como a Europa, onde já existe legislação nesse caminho. “Acreditamos que, futuramente, esse movimento caminhará também para o Brasil. A empresa já consegue fornecer soluções híbridas (elétrica-diesel) em outros mercados, mostrando a demanda por tecnologias deste tipo em nosso setor”, afirma.

Nos últimos anos, a Volvo Penta vem procurando novos parceiros, como fabricantes e empresas de desenvolvimento de tecnologia naval, voltados para melhor navegabilidade e diminuição de consumo de combustível. Barbosa diz que a empresa tem a inovação em seu DNA e pretende melhorar a experiência de navegação do cliente com novas tecnologias.

Cabral ressalta que a Yanmar conduz os negócios, em todos os segmentos de atuação, priorizando o meio ambiente desde sua fundação em 1912. “Em termos de motores marítimos, nossos centros de P&D desenvolveram os motores bicompostível (gás natural/diesel/HFO) há alguns anos. E também estamos em desenvolvimento um sistema de célula de combustível de hidrogênio marítimo”, elenca Cabral.

Em 2022, a empresa lançou o “Yanmar Green Challenge 2050”, que tem o objetivo de eliminar as emissões de gases de efeito estufa até 2050 nas atividades comerciais do grupo e alcançar impacto ambiental zero ao circular recursos, à medida que intensifica os esforços para concretizar um futuro sustentável. Também no ano passado, a Yanmar Holdings (Japão) adquiriu uma participação majoritária na Eleo Technologies B.V., uma empresa de tecnologia de bateria em rápido crescimento, que tem sede em Helmond, na Holanda. Cabral explica que, ao integrar a tecnologia de bateria avançada, escalável e modular da Eleo, a Yanmar ampliará seus recursos de powertrain eletrificado, com soluções versáteis e personalizadas para grande variedade de aplicações industriais.

Na visão da Scania, ainda existem nesse segmento de equipamentos alguns conceitos equivocados de que motores mecânicos são mais confiáveis. A empresa tenta desmistificar o receio dos clientes e suas equipes de manutenção com relação a injeção eletrônica e outras tecnologias, que visam otimizar a queima de combustível fóssil e, conseqüentemente, a diminuição de emissões.

“Impulsionados pelo alto custo dos combustíveis, percebemos que, cada vez mais, os clientes começaram a valorizar as novas tecnologias por terem uma combustão mais eficiente e, conseqüentemente, um menor consumo de combustível”, observa Mendonça. A Scania também nota uma procura maior pela conectividade dos motores, que permita acompanhamento da performance dos propulsores remotamente.

O gerente comercial ressalta que o portfólio contém a opção para motores a gás (natural e/ou biometano) para aplicação em grupos geradores. Devido às dificuldades com relação ao armazenamento de gás em embarcações de pequeno/médio porte, a empresa ainda não tem uma previsão para lançar produtos para propulsão desses modelos. Mendonça explica que existem projetos para uma solução híbrida (diesel-elétrica) em fase de testes em embarcações na Europa, mas ainda sem previsão de vir para o Brasil.

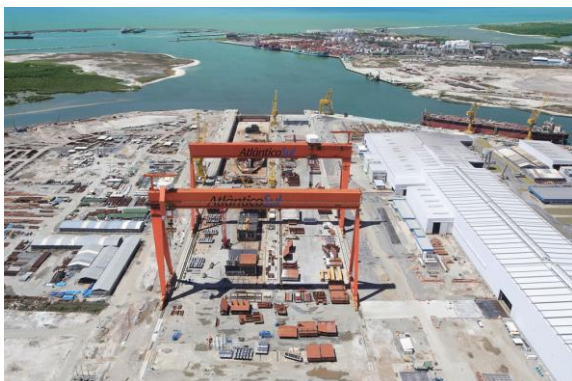
O portfólio da Scania abrange soluções para transporte fluvial de 220 CV até 1.000 CV. “Além das parcerias de longa data com os estaleiros e clientes finais, estamos reforçando os valores de nossa linha de soluções com a rede de concessionárias em projetos e treinamentos específicos para ter maior capilaridade no mercado. Tanto em vendas de produtos quanto em serviços”, destaca Mendonça.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

ESTALEIROS RELATAM AUMENTO NO NÚMERO DE DOCAGENS E SERVIÇOS DE REPARAÇÃO NAVAL EM 2022

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04/05/2023 - 02:35



Estaleiros nacionais registraram aumento no número de docagens e serviços de reparo em 2022. Ainda que não compense a ausência de novas construções, a reparação naval se tornou uma atividade importante nos últimos 10 anos para garantir a manutenção dos equipamentos e de parte da mão de obra em instalações vocacionadas principalmente para a construção naval. A execução de reparos também vem sendo importante nos processos de recuperação judicial de estaleiros de grande porte, que precisaram se reestruturar a partir da crise iniciada em 2014. Navios de cabotagem e ativos do setor de petróleo e

gás estão entre as principais apostas da indústria nacional nesse nicho.

O Atlântico Sul Heavy Industries (PE) vem se destacando na atividade de reparo desde 2020, quando retomou as atividades. No ano de 2022, o dique do então nomeado Estaleiro Atlântico Sul (EAS) ficou vazio apenas um mês, ao passo que, nos demais meses, a instalação contou com duas embarcações simultâneas, sendo uma no dique e outra no cais de acabamento, além da realização de uma docagem dupla no dique, com duas embarcações de clientes diferentes. “Em 2023, o EAS já tem contratos fechados e todos os slots em negociação. Há negociações em andamento, inclusive, para o ano de 2024”, destaca o diretor do estaleiro, Léo Delarole.

Ele conta que, quando o estaleiro iniciou na atividade de reparos, havia dúvidas com a reação do mercado, porque se tratava de um novo nicho de negócio. Delarole ressalta que, após estudar bem o mercado, agregar profissionais com know how ao time e ter realizado os primeiros reparos com qualidade, dentro do prazo contratado, o serviço se consolidou. “Com atendimento diferenciado a cada cliente, houve uma grande aceitação do mercado, nos qualificando como uma das principais alternativas para reparação naval do Brasil”, celebra Delarole.

Para o EAS, a demanda reprimida por docagens pós-pandemia ainda não acabou. A avaliação é que muitos armadores conseguiram o adiamento das docagens com as classes em virtude da pandemia, porém esses adiamentos começaram a expirar a partir de 2022. “O que observamos é uma demanda de um grande volume de armadores solicitando docagens para o mesmo período”, afirmou Delarole.

O diretor acrescenta que, passados mais de dois anos concentrados na atividade de reparo, o EAS se consolidou nesse mercado realizando reparos em diversos tipos de embarcações, de contêineres e gaseiros a navios para transporte de químicos e barcos de apoio offshore. Ele conta que o estaleiro já atua em reparo de apoio offshore, porém conversão e upgrades são segmentos que estão sendo estudados.

O diretor do EAS explica que as principais atividades recorrentemente solicitadas são reparos de classe, que são realizados a cada cinco anos, e alguns reparos intermediários, de dois anos e meio. As atividades incluídas são tratamento de casco e pintura, manutenção no sistema de propulsão e governo, reparos estruturais e de acessórios e manutenção de equipamentos e, eventualmente, instalação do sistema de tratamento de lastro.

Em março de 2023, o EAS já havia realizado 35 reparos desde quando começou nesta atividade, no ano anterior. “Todas as nossas docagens foram de armadores nacionais. Ainda vemos poucas empresas internacionais interessadas”, acrescenta Delarole. Ele destaca que, desde a entrega do último navio construído em 2019, o EAS manteve um time de manutenção no site para manter as instalações e equipamentos preservados e em estado de rápida operacionalização. Segundo o diretor, isso fez com que poucos investimentos fossem necessários no início dos reparos.

O estaleiro Mauá (RJ), que realizou 36 docagens em 2022, vislumbra que há campo para melhorar, ligeiramente, esse desempenho em 2023. A diretoria comercial do estaleiro entende que a demanda por reparos/docagens está aquecida e deve permanecer assim durante este ano no mercado de



apoio marítimo. “É nossa expectativa continuar com o dique ocupado nos próximos meses devido ao vencimento do prazo das docagens de classe e alterações em sistemas das embarcações devido à adaptação necessária das mesmas aos contratos que estão por vir por conta da entrada em operação dos novos FPSOs”, projeta a diretoria do estaleiro.

As principais apostas do Mauá estão nas demandas relativas ao setor de O&G. Além das demandas vindas do apoio marítimo, também as demandas oriundas do apoio portuário estão em aquecimento, porém concentradas nos estaleiros verticalizados, como os dos grupos Wilson Sons (SP) e Detroit (SC), por exemplo. O estaleiro Mauá observa que, além das docagens de classe, existe uma demanda para reparos de conversão e modernização para atendimento aos contratos novos do setor de O&G.

Para a diretoria do Mauá, não é possível visualizar no horizonte novas demandas de reparo provenientes do programa BR do Mar (14.301/2022). “As demandas existentes são por parte do aquecimento do setor de O&G. Não se sente ainda o resultado devido aos efeitos da entrada em vigor da BR do Mar”, comenta a equipe do estaleiro, por meio de nota. Para atender a serviços de reparo e upgrade da porta-batel, a diretoria do estaleiro tomou decisões com o objetivo de disponibilizar mais área de cais para suporte aos serviços.

A administração do estaleiro Enseada acredita que a demanda por reparos no pós-pandemia ainda não tenha sido completamente atendida. “Com o retorno gradativo das atividades após a pandemia, entendemos que as demandas têm potencial para crescimento, pois vários reparos podem ainda estar represados”, projeta o estaleiro, que já realizou manutenções/SPS e reparos em plataformas offshore, UMS (flotéis) e embarcações.

Na visão do Enseada, as demandas por reparo vindas dos setores de O&G e de cabotagem seguem como as principais apostas, por se tratar de segmentos com maior potencial para solicitar este tipo de serviço. “A Enseada vem apostando no reparo e manutenção associados ao apoio portuário, por entender que sua estrutura de complexo logístico-portuário, anexa ao estaleiro, é um grande diferencial competitivo”, destaca a empresa.

O Enseada ainda não está com seu dique seco operacional, de modo que as atividades de reparo do estaleiro são sempre realizadas com as embarcações atracadas a um dos cais multipropósito. Apesar de não identificar mudanças relevantes no perfil de demandas nos últimos anos, a empresa acredita que o mercado de reparo deve apresentar crescimento em 2023.

O Enseada é um complexo industrial, naval e logístico-portuário de última geração, com capacidade de processamento de mais de 36.000 toneladas de aço/ano por turno. A empresa avalia que não necessita no momento de atualizações ou investimentos adicionais para atender à demanda, exceto para trabalhos que demandam o uso de dique seco. O grupo também ainda não consegue dimensionar os impactos do BR do Mar para as atividades.

A Ecovix Construções Oceânicas, que administra o Estaleiro Rio Grande (ERG), no Rio Grande do Sul, acredita que o setor de O&G ainda será o maior demandante de reparos, seguido pelas embarcações de cabotagem ou mesmo de longo curso. Mas destaca que a lei que criou o programa BR do Mar (14.301/2022) ainda não se refletiu em novas demandas aos estaleiros nacionais. “Temos uma expectativa de incremento (demanda por reparos). Somente nos dois primeiros meses do ano, recebemos mais solicitações de propostas do que em todo o segundo semestre de 2022”, relata o diretor operacional da Ecovix Construções Oceânicas, Ricardo Ávila.

Nas docagens de classe, as embarcações têm prazo para realizar alguns reparos. As revalidações são mandatórias para manter a chancela das classificadoras e para que o navio possa seguir em operação. Essas docagens normalmente ocorrem de cinco em cinco anos. Já as docagens emergenciais são aquelas onde é necessária alguma intervenção que não pode ser resolvida com a embarcação flutuando. “Temos recebido ainda algumas solicitações de docagens de classe, que em alguns casos foram postergadas pela pandemia. Mas, acredito que essa não será a tônica da demanda”, avalia Ávila.



A Ecovix não enxerga no apoio um segmento que demandará o ERG em grande escala, nem para serviços de reparo e manutenção, nem para upgrades e conversões. “Para nosso estaleiro, pelas dimensões da infra e distância dos centros de produção offshore, é difícil que tenhamos demanda por embarcações menores, como as de apoio portuário ou mesmo as de apoio offshore de menor porte”, analisa Ávila.

O diretor observa que, nos últimos dois anos, não houve mudança do perfil de serviços de reparo, manutenção e docagem. Ávila explica que, basicamente, são serviços relativos a renovação do certificado de classe, como serviços nas áreas de pintura, revisão de válvulas e equipamentos, algum serviço de tubulação e demais intervenções que precisam ser realizadas para que a embarcação possa passar mais cinco anos operando sem interrupção ou nova docagem.

Em 2022, o ERG realizou três docagens e um reparo com uma embarcação acostada em seu cais. Ávila diz que, recentemente, a Ecovix realizou alguns pequenos investimentos a fim de melhorar a performance nas atividades particulares da atividade de reparação. O diretor explica que foram feitas melhorias com base nas lições aprendidas nos reparos e devido à necessidade de se adequar à uma realidade mais competitiva. “Imaginamos que teremos um melhor número de dias de ocupação de dique, não necessariamente mais docagens”, projeta Ávila.

A Dock Brasil, especializada em reparos em dique flutuante, também tem expectativa de que a demanda continue aumentando em 2023. “Os preços terão aumentos maiores, pois os custos dos estaleiros com insumos, serviços e mão de obra estão crescendo rapidamente”, acredita o diretor da empresa, Carlos Boeckh. Ele nota que a pandemia atrasou investimentos em reparos e adaptações da frota de apoio offshore como, por exemplo, conversões e modificações específicas para atendimento do mercado de exploração e produção (E&P) de petróleo e gás.

Na visão da Dock Brasil, essa demanda ainda não foi atendida e o número de docagens continuará crescendo em 2023. O setor offshore continua como principal mercado da empresa, principalmente com serviços para PSVs (transporte de suprimentos), AHTS (manuseio de âncoras) e OSRVs (combate ao derramamento de óleo). Entre os principais serviços de reparo demandados pelos armadores à Dock Brasil, estão o tratamento de superfície e pintura, manutenção e teste de válvulas, reparos estruturais e de tubulação, assim como manutenção e reparo do sistema de propulsão e de governo.

No ano passado, a Dock Brasil realizou 34 docagens no dique flutuante e outras 11 docagens em terra. “Realizamos 45 docagens em 2022. Nosso objetivo para os próximos anos é continuar aumentando o número de docagens e a taxa de ocupação das posições secas em terra”, projeta Boeckh. Outra aposta da Dock Brasil no ano passado foi a compra de equipamentos, como guindaste, plataforma elevatória, máquinas de hidrojato e máquinas de solda. “Investimos na construção de oficinas e em almoxarifado, aumentamos a área de posicionamento de embarcações em terra e aumentamos nosso efetivo”, detalha Boeckh.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) vê com atenção a questão da reparação naval no Brasil, com o objetivo de que sejam asseguradas as melhores condições possíveis para o progresso desse importante segmento de atuação dos estaleiros. A avaliação é que há necessidade de desenvolver esse mercado, que conta com um grande estaleiro especializado, Renave (RJ), que possui instalações para atendimento a grandes navios, além de outros estaleiros na costa brasileira e na Amazônia.

“A reparação naval é uma atividade que os estaleiros não especializados praticam quando a demanda por novas construções diminui. Assim, vimos nos últimos anos essa atividade ser exercida também em grandes estaleiros com instalações ociosas”, comenta o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

O Sinaval entende que o aumento da demanda por novos navios tende a regularizar o mercado de reparação, o que torna importante que os estaleiros construtores recebam encomendas e

mantenham-se plenamente ocupados, deixando de concorrer num mercado que exige instalações adequadas e pessoal especializado na atividade de reparação. Rocha sugere que uma providência benéfica para o reparo naval de grande porte no Brasil seria a retomada da reparação dos navios da Transpetro no país, em vez de serem usados estaleiros da Argentina para essa finalidade.

O presidente do Sinaval lembra que, no horizonte de médio prazo, existe um novo mercado referente às atividades de desmonte e reciclagem de navios e estruturas marítimas. Um projeto de lei (1.584/2021) para viabilizar esse novo mercado tramita na Câmara dos Deputados. “As normas para execução dessas atividades ainda estão sendo discutidas pela Marinha e por órgãos como o Ibama [Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis]. Temos que aguardar essa regulamentação, que o Sinaval acompanha com interesse”, diz Rocha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

EMPRESAS DE RESPOSTA A VAZAMENTOS APOSTAM EM PARCERIAS E INOVAÇÃO PARA AUMENTAR PREVENÇÃO E MONITORAMENTO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04/05/2023 - 02:35



O gradativo reaquecimento das atividades offshore e as projeções para novas plataformas de petróleo e gás e de geração de energia no mar vêm demandando consultas e atendimentos de empresas de resposta a emergências. O segmento aposta em parcerias e em novas soluções tecnológicas para aumentar a segurança, com ferramentas para prevenção de acidentes com vazamentos e plataformas para o monitoramento de dados para tomada de decisão. Além da estrutura de combate ao derramamento de óleo, companhias de resposta a vazamentos diversificaram a atuação para atender novas

operadoras que assumiram campos maduros. Outra frente de trabalho está direcionada à expectativa em torno do desenvolvimento de parques eólicos offshore no médio prazo.

Uma iniciativa da área de Inovação da OceanPact, financiada pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), apoia operações de emergências ambientais. A plataforma Cronos conta com radares de alta frequência instalados na costa brasileira que varrem até 300 quilômetros de distância da terra e trazem informações de correntes, permitindo à OceanPact uma modelagem computacional, quase em tempo real, para casos de vazamento de óleo, com resposta considerada praticamente imediata.

O principal objetivo do Cronos é reduzir o tempo entre a detecção de um incidente, como um derramamento de óleo, e uma resposta eficaz. Ele pode ser aplicado também para operações de busca e salvamento (SAR, na sigla em inglês), que podem reduzir em até 60% a área de levantamento. A área do Cronos abrange as duas principais bacias produtoras de óleo e gás do Brasil, Campos e Santos, incluindo a região do pré-sal.

A plataforma integra dados meteoceanográficos de fontes in situ e remotas, sendo que o sistema de monitoramento mais importante da plataforma são os campos de correntes de superfície obtidos por radar de alta frequência (HFR) em tempo quase real, que são assimilados em alta resolução. sistema operacional de resolução com modelo Regional Oceanic Modelling System (ROMS). Segundo a empresa, é o primeiro caso de assimilação do radar HFR em um modelo oceânico para a América do Sul.

Para vento e ondas, implementações de alta resolução são usadas para a área Cronos, com a saída comparada operacionalmente com dados medidos e saídas globais. De acordo com a Finep, esta plataforma é classificada como pioneira e se apresenta no plano estratégico com alto grau de



inovação e relevância para o setor econômico, em especial para a indústria de petróleo e gás no Brasil.

A OceanPact destaca que a avaliação dos resultados assimilados contra o modelo livre (sem assimilação) mostrou melhorias em componentes dos campos de velocidade, fornecendo previsões mais precisas das correntes oceânicas na área. As comparações para cenários de casos reais, incluindo uma emergência SAR (busca e salvamento), mostraram uma melhora significativa nas trajetórias modeladas com a assimilação do HFR.

Uma das principais aplicações do Cronos é a modelagem de derramamento de óleo, realizada com dois modelos, o modelo comercial de contingência e resposta a derramamento de óleo (Oscar) e o modelo acoplado de código aberto para previsão de derramamento de óleo (CMOP), ambos resolvendo o transporte e intemperismo da mancha ou gotas de óleo. Atualmente, o CMOP é desenvolvido na Rede de Modelagem e Observação Oceanográfica (Remo), que inclui o Centro de Pesquisas da Petrobras (Cenpes), universidades e a Marinha do Brasil.

O projeto abrange ainda uma parceria estratégica com a Marinha, por meio do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), que tem como um dos objetivos aprimorar o monitoramento oceânico em uma região estratégica para o Brasil, conhecida como Amazônia Azul. Outra colaboração relevante é com o Laboratório de Métodos Computacionais em Engenharia (LAMCE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), fornecendo expertise em assimilação de dados, que resulta em previsões mais precisas do que os modelos oceânicos globais usados pela indústria de petróleo e gás.

O diretor comercial da OceanPact, Érik Fabian, diz que o projeto é focado na Bacia de Campos, da qual a empresa possui muitos dados consolidados, mas também cobre parte do norte da Bacia de Santos e um trecho da Bacia do Espírito Santo, utilizando dados referenciais para comparação e aprimoramento do modelo.

Fabian conta que a empresa estruturou o projeto pensando também no suporte para empresas independentes que compraram campos maduros da Petrobras. “Com essa tecnologia, a velocidade de resposta para essas empresas é muito mais rápida”, destaca. Ele explica que a tecnologia de alta precisão é essencial para empresas que tenham menor estrutura de equipamentos e de embarcações em relação à Petrobras para episódios de vazamento.

A OceanPact também montou uma base de resposta no Porto do Açu (RJ) que é apontada como a maior de resposta à emergência da América Latina em termos de inventário de equipamentos e de recursos humanos. O grupo conta com uma estrutura de equipamentos que inclui dispersante químico, barreiras para queima (in situ burn), utilizadas em alguns casos permitidos pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A empresa conta com mais de 45 quilômetros de barreira offshore, recolhedores de óleo e tecnologia current buster, uma das mais utilizadas no Brasil em termos de resposta à emergência.

Fabian explica que a estrutura da base é capaz de atender os níveis Tier I, II e III de resposta a emergência. “Atendemos com equipamento a bordo de embarcações nas esferas local, regional e interestadual e podemos até fornecer equipamento para Guiana em caso de vazamento de óleo, colocando equipamento em avião. É a maior estrutura no Brasil”, afirma o diretor comercial.

A Hidroclean vem aumentando seu escopo de serviço e aposta também em qualificar sua força de trabalho para que os contratantes tenham as soluções necessárias em uma só empresa, com os mesmos padrões de qualidade e segurança. O número de bases da empresa do grupo Bravante pelo país passou de 41, em janeiro de 2022, para 47, em janeiro de 2023. Na visão da Hidroclean, o principal desafio é adequar tecnologias estrangeiras às normas regulatórias nacionais. Essa necessidade também torna a importação de novas tecnologias um processo um pouco mais demorado.



“É primordial estarmos atentos às evoluções do setor, sobretudo tecnológicas. Sem dúvidas, a Hidroclean é uma empresa que busca oferecer aos seus contratantes as melhores opções de ferramentas e serviços dispostas no mercado”, afirma o gerente comercial da Hidroclean, Douglas Linhares.

Ele cita um software que permite o gerenciamento e o registro de crises e emergências ambientais — inclusive vazamento de óleo — de forma remota e em tempo real. O IAP Software é oferecido por meio da parceria com o The Response Group, do qual a Hidroclean é a representante oficial e exclusiva no Brasil.

A Hidroclean também investiu em uma tecnologia que diminui o custo da operação e garante mais segurança aos operadores e uma maior eficiência na contenção e no recolhimento de óleo offshore. O Oil Trawl, da NorLense, está em fase final de testes e aprovação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A expectativa da empresa é que o equipamento esteja apto para ser contratado em breve.

Linhares afirma que a capilaridade da Hidroclean, com quase 50 bases pelo país, permite à empresa atender derramamento de óleo no mar e em terra, seja para atender emergências hazmat (materiais perigosos), fauna, entre outras. Ele acrescenta que essa rede também conta com diversos serviços oferecidos, entre treinamentos, simulados, elaboração de planos, modelagem matemática, cerco preventivo, locação de equipamentos e atendimento a emergências de todos os níveis.

Desde os anos 1970, o foco da AllMaritim foi de fornecer soluções inovadoras para controle e combate a derramamentos de óleo. A empresa firmou recentemente parceria com uma das líderes de mercado, a Markleen, com o objetivo de intensificar o desenvolvimento de novas tecnologias, principalmente para áreas costeiras e portuárias. “Com a nova aliança, ampliamos substancialmente nosso portfólio de produtos para um novo segmento de mercado: portos, refinarias, terminais e áreas costeiras”, afirma o diretor-geral da AllMaritim, Trond Dale. Ele diz que as empresas uniram forças para atender a um mercado cada vez mais exigente em termos de eficiência, qualidade e sustentabilidade dos produtos.

A gerente comercial da AllMaritim no Brasil, Gisele Mendes, acrescenta que o mercado offshore se modernizou e novas tecnologias vieram dar suporte aos planos de emergência individual (PEIs) das operadoras, possibilitando uma resposta mais rápida e eficiente e permitindo a atuação em novas fronteiras. Ela destaca que a AllMaritim foi a pioneira, trazendo a tecnologia NOFI Current Buster para o offshore brasileiro. “Infelizmente, o mercado portuário não acompanhou este salto tecnológico que ocorreu no mercado offshore, mas estamos trabalhando para trazer tecnologias inovadoras para a proteção costeira”, conta Gisele.

Na visão da AllMaritim, um dos desafios no Brasil é a falta de um órgão nacional que tenha estrutura de resposta para atender a um eventual incidente com vazamento de óleo na água, ao contrário do que já ocorre em países como Noruega, Holanda, Austrália e Reino Unido. A empresa entende que isso pode atrasar, por exemplo, a resposta a manchas órfãs.

A AllMaritim também observa que no Brasil os planos de área (PAs), a princípio, não contemplam recursos extras que poderiam ser compartilhados para dar suporte a incidentes de médio a grande porte. A avaliação é que os recursos que costumam ser utilizados são os já contemplados nos planos de emergência individuais (PEIs) das empresas que compõem o PA. Para a empresa, uma forma de estimular a inovação do setor portuário poderia ser, por exemplo, incluir nos planos de área tecnologias mais avançadas, que poderiam ser adquiridas ou alugadas de forma compartilhada.

Outro desafio percebido pela AllMaritim é a falta de uma regulamentação para as companhias de resposta a emergência. A empresa considera que a não exigência de um inventário mínimo de recursos e nem qualificação técnica específica da equipe de resposta pode ter um impacto grande já que, por não se tratar do core business das empresas, este é um tipo de serviço comumente terceirizado.



A AllMaritim ampliou seu portfólio de produtos em 2022, através de novas parcerias, oferecendo aos operadores, um toolbox mais completo para lidar com diferentes cenários. Além da qualidade e da inovação das tecnologias, a empresa aposta na sustentabilidade dos produtos como um novo diferencial.

Na área de navegação, a OceanPact hoje está entre as cinco maiores frotas de barcos offshore do Brasil, segundo relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) com dados de janeiro de 2023. A frota da OceanPact cresceu expressivamente a partir de 2021, com o IPO e a compra da UP Offshore, incorporando outras embarcações. A área de relações com investidores do grupo registra que, nos últimos dois anos, a OceanPact investiu mais de R\$ 1 bilhão.

Fabian destaca duas embarcações de pesquisa da geociência que, segundo ele, são os únicos barcos de pesquisa oceanográfica do Brasil, além de oito ROVs (robôs submarinos de operação remota) e oito RSVs (embarcações equipadas com robôs) em operação para a Petrobras. “Mexemos muito no setor de subsea e nossa frota se diversificou para PSV (transporte de suprimentos), AHTS (manuseio de âncoras), OSRV (combate a derramamento de óleo, RVs (pesquisa) e MPSV (multipropósito). Em 2023, será o ano de performar. É o ano em que esperamos colher os frutos de todo investimento feito nos últimos anos. Temos gasto muita energia com inovação”, afirma Fabian.

O diretor de Inovação da OceanPact, Arthur Kos, diz que a empresa tem quase 30 navios coletando ventos, informações e posição em tempo real. Ele conta que a empresa trabalha na integração do Cronos com dados do Marem, software da EnvironPact, a fim de criar ferramentas para ver onde a mancha de óleo está se deslocando. A ideia é consolidar vários dados com alguns objetivos: resposta a emergência, monitoramento ambiental, integração de radares de detecção de óleo e a parte de subsea.

Kos ressalta que os três primeiros radares operacionais feitos por uma empresa privada no Brasil contaram com financiamento da Finep como inovação pioneira e com a parceria com a Marinha. Explica que os dados do radar de alta frequência são fornecidos para o IAPM em Arraial do Cabo. “A utilização de dados é importante. Estamos desenvolvendo nossa solução de busca e resgate. Estamos no patamar de aprofundar dados e estarmos mais juntos para melhorar os processos de busca e resgate, por exemplo”, projeta Kos.

O gerente de negócios em inovação da OceanPact, Carlos Leandro, acrescenta que a solução Chronos reduz de 100% para 36% a área de busca em caso de operação de resgate de homem ao mar, ou helicóptero dentro d’água, por exemplo. “Construímos uma ferramenta que assimila os dados. As empresas que fornecem serviços fazem baseados em modelo numérico atmosférico, onda e corrente. Nosso modelo difere porque utilizamos dados de radar a 300 km da costa. Fazemos cobertura ampla nas bacias Campos e Santos”, afirma Leandro.

Para Fabian, da OceanPact, a tecnologia não deve ser pensada somente em relação ao hardware e ao software. Ele menciona o ICS (Incident Command System), que já é largamente utilizado nos Estados Unidos há muitos anos e que vem sendo implementado no Brasil para dar apoio às empresas na organização de suas emergências. Ele também cita o 1OceanPact Digital1, que funciona como tecnologia Common Operational Picture (COP), que dá uma visão de tudo que está acontecendo durante a emergência.

O OceanPact Digital é uma plataforma que visa à integração de diferentes fontes de dados para apoio à tomada de decisão, com aplicações para permitir resposta assertiva e no menor tempo possível em situações de emergências ambientais ou de busca e salvamento, por exemplo. Fabian diz que, em resumo, a empresa está inserindo ferramentas que já atendem seus clientes e fazendo a integração com demais sensores, permitindo o monitoramento em tempo real para casos de emergências.

Ele acrescenta que a equipe monitora 24 horas, todos os dias da semana, campos de petróleo e operações específicas de alguns clientes. Em caso de emergência, os clientes deixam suas



estruturas e vão para o centro de comando operado pela EnvironPact no Rio de Janeiro (RJ) para a administração do evento com apoio do grupo OceanPact. “O segredo da emergência é o tempo de detecção e resposta: quanto mais rápido detectar, mais eficaz será a resposta”, afirma. Ele ressalta que a decisão depende do cenário detectado, de combate à dispersão.

O CEO da EnvironPact, Adriano Ranieri, detalha que muito do trabalho é aproveitando o conhecimento adquirido junto à indústria de petróleo no mar, como impactos ambientais e informações georreferenciadas, de modo que possa auxiliar clientes na transferência de campos maduros para novas operadoras. Ele relata que existem empresas privadas que assumem ativos offshore cujas informações ambientais são anteriores aos marcos regulatórios da quebra do monopólio do setor.

A EnvironPact, empresa de consultoria na área de oil spill e meio ambiente do grupo OceanPact, foi responsável pela implantação do ICS, considerado importante para ajudar o plano de transição das empresas que compraram campos maduros da Petrobras. “Quase nos especializamos em ajudar empresas que compraram campos maduros da Petrobras, dentro da revisão de plano de emergência e definição de novas estratégias”, destaca Fabian. Os resultados serão apresentados, em novembro, no Clean Gulf, um dos maiores eventos sobre derramamento de óleo do mundo, que será realizado no Texas, Estados Unidos.

Ranieri, da EnvironPact, destaca a implantação do ICS, que utiliza uma metodologia desenvolvida por bombeiros norte-americanos na década de 1970 para ajudar as organizações a trabalhar em conjunto dentro de um único evento, com eficiência de comunicação. Ele explica que o ICS foi internacionalizado principalmente depois do acidente de Macondo (2010), no Golfo do México, e funcionou para gerenciamento de equipamentos e pessoas envolvidas naquela resposta.

Uma das atuações mais importantes da Hidroclean, segundo Linhares, foi a experiência de atendimento à emergência do navio Haidar, em Barcarena (PA), em 2015. A embarcação transportava 5.000 bois vivos quando naufragou. Outro atendimento marcante foi nas praias do Nordeste, quando apareceram extensas manchas de óleo em 2019, onde foram removidas 5.379,76 toneladas até fevereiro de 2020. A Hidroclean atuou para contenção e recolhimento desse óleo.

Também em 2019, a Hidroclean atuou em um acidente em Canaã dos Carajás, onde uma grande área vegetada e com córregos foi afetada por contaminação de óleo lubrificante, gerando uma grande esforço de tratativa na remediação do solo e vegetação contaminados.

Outro destaque da Hidroclean é a experiência one-stop-shop, por meio da sinergia entre as empresas do grupo Bravante. Linhares explica que a frota offshore pode, por exemplo, estar com os equipamentos da Hidroclean, ao passo que o segmento de bunker já pode oferecer o transporte de combustíveis com o cerco preventivo e prontidão ambiental incluído pela Hidroclean, dentre outros serviços sinérgicos. O gerente comercial assegura que essa experiência facilita a dinâmica com os contratantes.

A AllMaritim observa uma mudança no perfil do cliente global, que tem se preocupado cada vez mais com a sustentabilidade dos equipamentos e da sua operação de resposta. Por questões ambientais, barreiras de menor qualidade que são praticamente descartáveis perdem espaço para sistemas com maior vida útil e durabilidade. Cada vez mais, questões ambientais são levadas em consideração na análise do custo-benefício de um produto, não se limitando somente a questões econômicas.

Para atender a essa demanda, a AllMaritim investiu em novas tecnologias de produção, como modernas mesas de corte digital e sistemas de soldagem HF. A empresa entende que melhorou ainda mais a qualidade e durabilidade dos produtos, e reduziu ao mínimo os resíduos gerados, tornando-os mais sustentáveis.

A Markleen, parceira da AllMaritim, investiu em fontes de energia 100% renovável para a produção de todos os seus equipamentos. A parceria desenvolveu uma big bag feita de garrafas pet recicladas

para o armazenamento das barreiras absorventes Ecosorb. De acordo com a AllMaritim, cada bag contém 117 garrafas reutilizadas.

O caso mais recente de atuação na área offshore, foi o fornecimento para a Petrobras de 10 sistemas NOFI Current Buster 6, sistema avançado de resposta a vazamento de óleo para águas rápidas. Os sistemas serão utilizados para dar suporte às operações da operadora na Margem Equatorial. De acordo com a AllMaritim, os sistemas foram entregues no final de 2022 e estarão de prontidão em embarcações dedicadas para uma rápida resposta.

No setor costeiro e portuário, a AllMaritim destaca o desenvolvimento da Ecospeed, uma barreira autoinflável com um design inovador que dispensa qualquer dispositivo para ser inflada. O carretel da barreira, o Ecoreel, é elétrico e conta com controle remoto para que o sistema seja lançado à distância. A empresa descreve que o dispositivo possibilita lançar 300 metros de barreira em 15 minutos. Em 2022, nove desses sistemas foram entregues à Norwegian Defence Material Agency.

A AllMaritim salienta que é uma tecnologia patenteada, que além de proporcionar maior rapidez na resposta, se destaca pela redução na pegada ambiental. Como o sistema é 100% elétrico, não é necessário utilizar combustível fóssil, proporcionando uma operação sem emissões de gases de efeito estufa e quase sem nenhum ruído. A empresa garante que os sistemas elétricos aumentam consideravelmente o tempo de vida útil dos equipamentos, reduzindo o custo em manutenção e a necessidade na reposição de peças. Quanto maior a durabilidade, menor a necessidade de substituição da barreira e menos lixo é gerado. Isso torna o sistema muito mais sustentável.

Para a OceanPact, a Margem Equatorial é um desafio interessante por tratar-se de uma região complexa, com uma dinâmica de corrente rápida da foz do Rio Amazonas, alta amplitude, maré e ventos intensos em determinadas épocas do ano, que dificultam prever para onde pode evoluir uma situação de emergência. Fabian conta que os current busters fornecidos pela empresa estão funcionando bem na região. "Estamos nos preparando para poder atender a Margem Equatorial. Junto com a transição de campos da Petrobras para [empresas] privadas, são as grandes e boas novidades que temos no nosso setor", projeta Fabian.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

FORNECEDORES DE EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO TÊM BOA EXPECTATIVA DE NEGÓCIOS

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 04/05/2023 - 02:35



Em 2022, os portos brasileiros movimentaram 1,209 bilhão de toneladas, o segundo maior desempenho registrado. Mas as cargas minerais foram responsáveis por 450,34 milhões de toneladas, um decréscimo de 2,7% comparado ao mesmo período de 2021. Ainda assim, as empresas fornecedoras de equipamentos para movimentação de minério estão otimistas. O CEO da SKIC Brasil, Robson Campos, vê o ano passado de uma forma muito positiva. De acordo com ele, no segundo semestre de 2022 a companhia teve uma alta significativa de convites para cotar equipamentos na área de mineração e o mesmo está sendo observado

no primeiro bimestre de 2023.

"Acreditamos que teremos um ano de boa demanda, principalmente nos grandes portos gerenciados pela iniciativa privada. Em 2022, executamos a montagem do primeiro transportador de correias da SKIC no Brasil, tivemos grande êxito na execução do projeto e com alto nível de satisfação do nosso cliente. Além disso, elaboramos diversas propostas, ainda em negociação, e tivemos convites para participar de novas concorrências para implantação de equipamentos de movimentação de minérios", comenta.



Segundo Campos, cada vez mais os grandes terminais estão conscientes da necessidade de manutenção, principalmente para manter sua produtividade e até para atender aos padrões ambientais de certos processos que são realizados ali. Para o CEO, as empresas mineradoras estão buscando obter mais qualidade nos produtos oferecidos, bem como a eficiência de estoque e a distribuição com custo baixo e entrega no prazo. Esses resultados são alcançados por meio de investimentos em melhoria do processo com novas tecnologias, com ferramentas capazes de aperfeiçoar e integrar os recursos e processos produtivos. Para ele, aumentar a eficiência e a eficácia do processo de manuseio de pátio e carregamento tem como consequência a redução de custos e aumento da qualidade dos serviços.

"Hoje, o principal porto que vem demandando os serviços da SKIC é o Porto de Tubarão, em Vitória, no Espírito Santo, onde há alguns contratos em execução e outros já em fase de conclusão. É um porto que possui algumas das principais empresas do setor de mineração instaladas. Mas não podemos deixar de destacar também os TUPs (terminais privados) de mineração das grandes empresas espalhados pelo Brasil, que vêm demandando muitas cotações de propostas de montagem", destaca Campos.

A SKIC faz montagem de equipamentos do setor de mineração de ponta a ponta, desde equipamentos de exploração e beneficiamento de minério até os equipamentos de embarque do material. Para movimentação, a empresa monta TCLA, transportadores de correias, viradores de vagões, carregadores de vagões, carregadores e descarregadores de navios, minerodutos, executa montagem de cais, planta de filtragem, instala tanques de armazenamento, monta estruturas metálicas complementares e emissários.

Para Campos, a pandemia teve um impacto significativo em diversos setores, porém no setor de mineração, devido à alta do preço que a commodity sofreu na época, ocorreu o "destravamento e o avanço de muitos investimentos em projetos novos e trocas de equipamentos antigos para aumento de capacidade, o que manteve uma demanda regular de convites".

Assim como Campos, Evanger Coscia Filho, engenheiro na Shanghai Zhenhua Heavy Industries (ZPMC- Brasil), também avalia que 2022 foi um alívio para muitos setores da economia que sofreram com a desaceleração do mercado e aqueles que tinham visto os seus investimentos "minguarem" devido à falta de confiança no futuro. "O aumento nos investimentos por parte das empresas foi um indicativo de que a confiança no mercado estava voltando. Os empresários viram oportunidades para expandir seus negócios e investir em novas áreas. Isso se refletiu não apenas em um aumento no volume de investimentos, mas também no aumento das consultas recebidas", comenta o engenheiro.

De acordo com ele, não foram apenas as empresas já estabelecidas no mercado que aproveitaram o momento para investir. Novos players também se mostraram interessados em explorar as oportunidades oferecidas pela retomada econômica, buscando orientação e informação para entender como poderiam entrar em um mercado em recuperação que exigia atenção e preparação. Para Coscia Filho, a pandemia foi um grande marco que causou impacto e incertezas, mas serviu como um lembrete importante sobre a importância da diversificação dos investimentos e da necessidade de se preparar para situações de crise.

Para o engenheiro, é preciso considerar desafios e incertezas que ainda existem em relação à pandemia e os impactos econômicos decorrentes dela. Entretanto, ele acredita que já é possível enxergar uma melhora na demanda por equipamentos de mineração em diversos países, principalmente, após a recuperação dos preços de commodities como o minério de ferro, carvão e cobre. "Isso fez com que muitas mineradoras investissem novamente em equipamentos para aumentar a produção e reduzir os custos operacionais. Além disso, a demanda por metais, minerais e outros materiais de mineração está aumentando, em diferentes setores da economia. Isso tem impulsionado a procura por equipamentos de mineração, como escavadeiras, carregadeiras, perfuratrizes, transportadores e britadores", afirma.



Para o executivo, cada vez mais os terminais estão buscando aumentar a eficiência e a produtividade em seus sistemas de movimentação de minérios e máquinas de pátio. Isso porque a competitividade no mercado está mais acirrada e a busca por melhores resultados é fundamental para manter a rentabilidade do negócio. Nesse sentido, segundo o engenheiro, os terminais têm investido em tecnologias avançadas para otimizar a movimentação de cargas como sistemas automatizados de gerenciamento de estoque, sistemas de rastreamento em tempo real, equipamentos de manuseio de materiais de alta capacidade e eficiência, entre outros.

"Os terminais também têm investido na capacitação e treinamento de seus colaboradores, visando aumentar a eficiência e segurança nas operações de movimentação de cargas. Em suma, a busca pela eficiência e produtividade é constante nos terminais de movimentação de minérios, e a adoção de tecnologias avançadas e o investimento em treinamento e capacitação são essenciais para alcançar esses objetivos", relembra o engenheiro.

Para ficar mais próximo de seus clientes, a ZPMC adotou uma estratégia de expansão global e estabeleceu escritórios em locais estratégicos em todo o mundo. Esses escritórios têm por objetivo fornecer suporte personalizado ao cliente, incluindo peças, serviços de manutenção, atualizações e reformas em seus equipamentos. "Acreditamos que estar mais próximos de nossos clientes é fundamental para entender melhor suas necessidades e oferecer soluções personalizadas. Nossa equipe em cada escritório está altamente qualificada e treinada para garantir a qualidade e eficiência em todos os serviços prestados. Nosso objetivo é fornecer aos clientes soluções de transporte de materiais com tecnologia de ponta, qualidade superior e excelente desempenho", destaca Filho.

A companhia oferece solução completa para transporte de materiais, tendo disponível equipamentos como correias transportadoras, viradores de vagões, carregadores e descarregadores de navios, descarregador contínuo de navios, empilhadeira, recuperadora de minério e guindastes de carga geral.

Para Marcelo Vieira, diretor comercial da Rimac, as perspectivas estão cada vez melhores porque os terminais têm buscado aumentar a eficiência e produtividade de máquinas de pátio e sistemas para movimentação de minérios. "Atualmente é um tema muito discutido e demandado pelos nossos clientes. Temos opções de operação remota assim como autônoma, logicamente que tudo depende das condições operacionais de cada um, mas estamos preparados para atendê-los e inclusive ano que vem teremos uma novidade de operação autônoma aqui no Brasil que será apresentada formalmente ao mercado no momento oportuno", diz.

A Rimac distribui no Brasil equipamentos do fabricante chinês DHHI (Dalian Huarui Heavy Industry), que produz shiploaders, carregadores de navios até 22.000tph, stacker reclaimers, empilhadeiras de até 15.000tph e viradores de vagões, entre outras soluções para movimentação de granéis sólidos. A empresa conta com clientes em sua cartela como VLI, Usiminas, Gerdau e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Em 2022, fechou um contrato importante com a Vale para fornecimento de duas retomadoras para o site de Conceição, Minas Gerais.

Vieira acredita que a demanda de minério tem um bom horizonte pela frente, pois muitas consultas têm sido geradas e a companhia está atendendo mineradoras, empresas de engenharia e novos entrantes. "Entramos na fase final de comissionamento de outros três equipamentos para o site da S11D. Temos bons projetos em andamento, sendo alguns firmes e outros em estágio inicial de estudos", afirma.

Para o diretor da Rimac, já é possível enxergar uma melhora nas demandas principalmente com projetos de expansão e renovação de plantas e portos, assim como projetos greenfields. "Estamos muito animados com os mesmos e trabalhando arduamente para apresentar nossas soluções de equipamentos. Por termos assinado termo de confidencialidade com nossos clientes, não podemos divulgar os nomes das empresas, mas adianto que temos cinco importantes projetos para fornecimento de carregadores de navios em andamento, visando melhorar e aumentar o escoamento de minério pelos portos brasileiros", celebra.



O Porto de Itaguaí, situado na baía de Sepetiba, no estado do Rio de Janeiro, é um dos mais importantes do país na exportação de minério de ferro. Com o maior calado da costa leste da América do Sul, o porto possui atualmente dois terminais de minério de ferro e um terminal de contêiner. Em 2022, teve uma movimentação média mensal de 3,9 milhões de toneladas nos terminais da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS) e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

De acordo com Jean Paulo Castro e Silva, diretor-presidente interino da PortosRio, autoridade portuária responsável pela gestão dos portos públicos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, 2022 foi marcado por uma forte queda de movimentação em relação a 2021 devido a fortes chuvas na região produtora no quadrilátero ferrífero em Minas Gerais. "Mas tivemos a recuperação de movimentação no final do primeiro semestre do ano, tendo atingido quase o mesmo nível de 2021 no total do ano, 47,5 milhões de toneladas", destaca.

Nos últimos quatro anos, a movimentação média foi de 44,05 milhões de toneladas. Em 2019 foram 38,9 milhões (afetado pelo desastre de Brumadinho); em 2020 o número ficou em 41,9 milhões (afetado pela crise da Covid-19); e em 2021, com 47,9 milhões. O diretor vê de forma positiva as perspectivas de incremento nos volumes movimentados de minério de ferro para os próximos anos, especialmente pelo fato de a PortosRio vir trabalhando para que áreas ainda não arrendadas passem a gerar resultado financeiro com novos contratos.

"Nosso Plano de Negócios 2023-2027 prevê, no seu horizonte de planejamento para o Porto de Itaguaí, um arrendamento de longo prazo para um novo terminal de minério, apontado como um dos maiores arrendamentos já realizados pelo Governo Federal, com estimativa de investimentos de R\$ 3 bilhões para sua implantação. Quando entrar em operação, o terminal deverá movimentar cerca de 5 milhões de toneladas nos primeiros anos, chegando até 30 milhões de toneladas no longo prazo", comenta Silva.

O novo empreendimento será implantado em uma área de 312.514m², com início das operações previsto para 2028. Além disso, o Porto de Itaguaí possui investimentos em curso e previstos para os próximos anos superiores a R\$1 bilhão, englobando dragagem, obras civis e adição de novos equipamentos. "Em 2022, além da manutenção programada nos equipamentos existentes das arrendatárias, a CSN fez investimentos na compra de balança rodoviária, bem como sistema de proteção e combate a incêndio. Esses investimentos foram na ordem de R\$ 22 milhões de reais", relembra Silva.

Responsável pela operação do terminal portuário de minério de ferro do Porto do Açu, a Ferroport vê 2022 de forma positiva. A companhia fechou o ano com 21,4 milhões de toneladas embarcadas em 131 navios. De acordo com o terminal, a movimentação tem sido aderente ao plano de produção da Anglo American, empresa global de mineração; e da Prumo, empresa privada brasileira que atua no setor de infraestrutura e logística.

"O terminal fez investimentos correntes, inclusive em dragagem de manutenção do canal, bacia de evolução e berços de atracação. Há perspectivas de aumentarmos o volume. Os planos de produção para os próximos anos já consideram ritmos de produção alinhados à capacidade do projeto Minas Rio, que é de 26,6 milhões de toneladas", destaca a Ferroport.

Guilherme Gomes, Equipment Sales do Terminal Full Dealer (TFD), também vê 2022 como um ano positivo na área de movimentação de minérios. "Ano passado estreitamos laços comerciais com nossos clientes e grande parte de nossas expectativas se confirmou. Em linhas gerais quem tinha a necessidade dos equipamentos investiu", comenta.

A companhia atende a portos localizados de Manaus a Rio Grande e possui um time de serviço espalhado pelo Brasil, prestando assistência técnica especializada, substituição de partes e peças, treinamento para o departamento de manutenção, contrato de manutenção, terceirização de manutenção, controle de frota de equipamentos, inspeções e certificação NR-29, inspeção técnica

das partes estruturais, mecânica e eletroeletrônica, reforma e upgrade de máquinas para reduzir custos com manutenção.

"Nossos clientes estão sempre em busca de equipamentos de ponta, fabricados por empresas internacionais, buscando eficiência operacional. Para movimentação de minérios possuímos duas representadas: Rotainer, que produz sistema para rotação de contêineres com projetos de tecnologia avançada, e o Telestack, empresa irlandesa líder de mercado com soluções de manuseio de materiais a granel", detalha o consultor. Gomes acredita que já é possível enxergar alguma melhora nas demandas para esse tipo de equipamentos, principalmente por causa da prorrogação do Reporto, que deu segurança para novos negócios.

Já o diretor comercial da Rimac, Marcelo Vieira, teme pelo prazo estabelecido para o fim do Reporto. "Devido aos reflexos da pandemia e a guerra na Ucrânia, os prazos de componentes e produção aumentaram ao longo do ano. Para alguns equipamentos, estamos com prazos de até 24 meses. E, neste último caso, se o Reporto não for renovado após 31 de dezembro os clientes correm riscos de não gozarem do incentivo", lamenta Vieira.

Após uma longa discussão em janeiro de 2022, Governo Federal e Congresso decidiram manter o Reporto até o final de dezembro de 2023. Entretanto, para as companhias, o tempo não é suficiente. Segundo Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), a prorrogação não surtiu nenhum efeito, inclusive muitas empresas deixaram de adquirir equipamentos com medo de o produto não chegar a tempo de obter a isenção. "Só quem conseguiu aproveitar foram as empresas que obtiveram uma liminar na justiça. Embora o governo tenha dado até 2023, a Receita Federal alegou que o Orçamento de 2022 não previu as renúncias fiscais recorrentes desse incentivo. Então, no geral não foi autorizado", destaca o presidente da ATP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

INDICADORES REVELAM INVESTIMENTOS EM SUSTENTABILIDADE NOS PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS DE USO PRIVADO

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 04/05/2023 - 02:35



O Brasil vem ampliando investimentos em sustentabilidade no meio portuário. Uma iniciativa reflete essa tendência, a elaboração de um guia de sustentabilidade portuária, projeto considerado pioneiro em nível mundial. O guia foi desenvolvido pelo grupo de pesquisa LabPortos da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), em parceria com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH). Outro impulsionador é o índice de desempenho ambiental (IDA), implementado em 2012 pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(Antaq).

Termômetro de boa gestão ambiental, portos públicos e privados perseguem boa pontuação no IDA e cada vez mais investem em desenvolvimento sustentável e assuntos relacionados ao ESG (a sigla em inglês representa sustentabilidade ambiental, social e de governança corporativa).

De acordo com o indicador da Antaq de 2021, no ranking dos portos públicos, o Porto de Itajaí (SC) foi o destaque com 99,82 pontos. Paranaguá (PR) ficou com nota de 99,29 e Santarém (PA), com 97,33. Os portos de Itaqui (MA) e São Francisco do Sul (SC) completaram a lista dos cinco mais bem avaliados. Entre os Terminais de Uso Privado (TUPs), Ponta da Madeira (MA) obteve 97,01 e o Terminal da Alumar, 96,09, seguido por Porto Itapoá com 96,02.



Para Thales Schwanka Trevisan, gerente de meio ambiente, o Porto de Paranaguá pode ser considerado um dos portos que mais evoluíram no índice, saltando da 26ª colocação em 2012 para o primeiro lugar em 2017. Permanece desde 2018 em segundo lugar, sendo o primeiro dentre os portos públicos considerados de grande porte. Desde 2013, quando recebeu sua Licença de Operação de Regularização Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o porto vem incrementando, por meio de sua diretoria executiva de meio ambiente, uma equipe técnica para executar mais de 20 programas ambientais, bem como ações perante a sua comunidade de entorno, buscando a melhoria da relação porto-cidade.

Trevisan acredita que é necessário uma melhoria contínua na execução das ações ambientais. Atualmente, o foco tem sido o fortalecimento principalmente de seus programas na área socioambiental, de modo que busque a melhoria na relação do porto-cidade, implementando projetos utilizando princípios da permacultura. "Destacamos também a nossa evolução da gestão na área de prevenção de emergências ambientais", comenta.

A Portos do Paraná tem investido mais de R\$ 20 milhões anuais na execução dos seus programas ambientais — a sua equipe também vem crescendo. Atualmente há 20 colaboradores permanentes da diretoria de meio ambiente e mais os profissionais especializados das empresas contratadas para execução dos programas ambientais.

Na visão do gerente, um dos maiores desafios para a gestão ambiental é buscar o alinhamento contínuo de desenvolvimento econômico com a sustentabilidade. "Ainda vemos como essencial a evolução contínua e a modernização dos equipamentos utilizados na operação portuária, visando a diminuição de impactos ambientais e, felizmente, isso vem sendo realizado gradativamente na área portuária", celebra.

De acordo com o gerente de meio ambiente Oscar Schmidt, o Porto de São Francisco do Sul vem buscando continuamente dar atenção às questões ambientais e de segurança do trabalho. Para ele, o que se busca agora é atingir um nível de excelência e sustentabilidade como elemento de desenvolvimento e suporte às operações, não somente na área do porto organizado, mas também nas áreas do entorno portuário. "Ações como o cuidado com os resíduos provenientes dos navios, que recebem um tratamento específico, de acordo com a legislação. A retirada, o transporte e a destinação final desses resíduos é fiscalizada e controlada seguindo todos os padrões internacionais", exemplifica Schmidt.

O Porto de São Francisco do Sul vem tendo uma crescente evolução no índice. Em 2014, o IDA era de 62,52 pontos percentuais, passando para 86,57 pontos em 2019. Nos anos de 2020 e 2021, atingiu seu melhor resultado, com 96,95 pontos percentuais. Para o gerente, isso vem evidenciando os investimentos que estão sendo feitos na área ambiental, que tem se mantido na faixa de 3% do faturamento bruto da empresa (atualmente, gira em torno de R\$ 3,5 milhões). "Com o Projeto de Monitoramento Integrado, em estudo para a sua implantação, os investimentos deverão subir para a casa de 5% a 6% do faturamento bruto da empresa, visto que haverá a ampliação das condicionantes existentes, bem como a inclusão de novas condicionantes que ofereçam maior efetividade para os controles ambientais", destaca Schmidt.

O Projeto de Monitoramento Integrado tem por objetivo avaliar os efeitos sinérgicos decorrentes da operação de um conjunto de empreendimentos e medir conflitos de uso com as demais atividades econômicas desenvolvidas na área. Além de garantir a manutenção dos serviços ecossistêmicos deste ambiente. Para o gerente, ele é um desafio que busca a melhoria dos efeitos e condições de operação dos portos localizados na Baía da Babitonga e que se caracteriza como um plano piloto que poderá ofertar as experiências e ações implementadas para as demais áreas portuárias do país.

Schmidt avalia que o porto tem feito melhorias pontuais que exigem mais investimentos como, por exemplo, a oferta de energia para navios, geração de energia renovável e ainda ampliar as ações ambientais já em andamento. Segundo o diretor, a equipe que atua na área ambiental e de segurança do trabalho é bastante reduzida, frente às demandas existentes e aos desafios que se busca conquistar. Entretanto, o Porto de São Francisco está buscando ampliar seus quadros e



consultorias com o objetivo de melhor aparelhar o porto para dar atendimento de excelência às boas práticas ambientais.

O Porto de Itajaí obteve em 2021 pela quarta vez consecutiva o primeiro lugar no ranking do IDA. Para Médelin Pitrez dos Santos, coordenadora de meio ambiente, segurança do trabalho e sustentabilidade, o resultado vem sendo alcançado porque o índice leva em consideração os requisitos legais, as legislações que são pertinentes à atividade portuária, o que tem sido uma preocupação constante do porto. "Nós somos uma autoridade portuária que leva como primordial a sua atuação, sempre com o compromisso de preservação ambiental, de ouvir a comunidade ao nosso redor e de trabalhar com todos os terminais portuários privados que compõem o nosso complexo de Itajaí e Navegantes", diz.

Para 2023, o porto pretende dar continuidade ao trabalho que tem sido executado nos anos anteriores e resgatar alguns projetos como as certificações internacionais da ISO 9001 e o ISO 37001 (Sistema de Gestão Antissuborno), bem como fortalecer a governança e a gestão da autoridade pública junto aos terminais privados. Mas há desafios que precisam ser enfrentados. A coordenadora destaca que a maior dificuldade, atualmente, é saber conciliar as legislações, normativas internacionais impostas pela Organização Marítima Internacional (IMO), e também a saúde e segurança de todos os envolvidos na atividade portuária.

"Os portos estão cada vez mais recebendo navios maiores com mais cargas, com diferentes tipos de produtos movimentados. Então temos alguns desafios como os combustíveis verdes. Ou demandas que acabam vindo para o setor portuário, como por exemplo em relação à água de resíduo que sobra do sistema de lavagem de combustível. Também tem a situação de bioincrustação que precisamos ficar atentos. Cada vez mais precisamos conciliar o desenvolvimento dos portos com a gestão ambiental, com a saúde das pessoas e com a produtividade", relembra Santos.

O diretor de operações, meio ambiente e tecnologia, do Porto de Itapoá, Sergni Pessoa Rosa Jr., também acredita que o maior desafio seja o balanço entre eficiência e valor ambiental, principalmente porque há grandes investimentos envolvidos. "Precisamos ter o equilíbrio e colocar o nosso máximo, focando em eficiência energética e tecnologia. Com isso, temos uma companhia mais eficaz e menos resistente a mudanças", comenta.

O Porto de Itapoá ficou em quarto lugar em 2021 no ranking de desempenho entre os portos privados. De acordo com Rosa Jr., esse é o resultado de um investimento de R\$ 12 milhões por ano na área ambiental e a criação da gerência de meio ambiente, uma pasta diretamente ligada à diretoria de operações, com um time de especialistas com formação multidisciplinar. "A nossa gestão ambiental deixou de ser algo restrito a cumprimento de normas, então sempre partimos do princípio da inovação para tentar melhorar e aumentar os controles que temos. Sabemos do impacto que temos no meio ambiente e queremos fazer com que esse impacto seja saudável", destaca o diretor.

Para Rosa Jr., os temas relacionados ao ESG ampliam a competitividade e tornam os negócios sustentáveis a longo prazo. Ao todo, o Porto de Itapoá tem 59 programas divididos em oito linhas principais: gestão sustentável da água, prevenção da poluição, preservação e biodiversidade, proteção do mar e da Baía da Babitonga, mudança do clima, uso sustentável de recursos, gestão de resíduos e compostagem com 100% de desvio dos aterros sanitário. "Nós temos ações pautadas no desenvolvimento consciente, sustentável, a gente investe bastante em melhores práticas, tecnologia, inovação, tanto em ação social quanto ambiental também, isso faz parte do nosso planejamento estratégico com foco no ESG", observa.

No outro lado do país, o Terminal do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) vem se destacando. O terminal apresenta, nos últimos quatro anos, evoluções crescentes em seu desempenho, avançando de 76,55 em 2018 para a pontuação de 96,09 em 2022, ficando em terceiro lugar como melhor terminal privado. Para Francinaldo Matos, superintendente de meio ambiente, o crescimento foi consequência da implementação de avanços significativos como a ampliação dos estudos com foco em biodiversidade na área portuária, a realização de parcerias com universidades e a implementação de uma agenda ambiental.

Em 2022, o terminal fez um grande investimento na área ambiental por meio da contratação de um amplo estudo em parceria com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) para monitoramento do manguezal, da biota aquática e da qualidade da água e sedimentos. "Esse estudo está sendo de extrema importância no entendimento das variáveis ambientais e, conseqüentemente, na construção e execução de um sistema de monitoramento integrado para o desenvolvimento de medidas de gestão eficientes, focadas na conservação da biodiversidade e na manutenção da qualidade ambiental da região", destacou Matos.

Além disso, a Alumar mantém um programa de gestão de resíduos e tem como meta melhorar a estrutura de reciclagem até 2025. Também está realizando substituições de pontos de iluminação por energia solar e conta com uma agenda ambiental, com diversas campanhas ao longo do ano, que promovem engajamento e sensibilização ambiental para colaboradores diretos e indiretos.

Na visão da companhia, é necessário desenvolver e priorizar medidas focadas na formulação de estratégias para conservação do manguezal, ecossistema com diversas funções ecológicas a nível global para conservar e preservar a qualidade ambiental da área de influência portuária. Matos também destaca a importância de garantir a sustentabilidade em suas operações, especialmente no ambiente portuário, suscetível a variações hidrodinâmicas e flutuações naturais.

"O ambiente estuarino, de transição entre o rio e mar, possui a função ambiental específica de suportar a biota aquática para o desenvolvimento de recursos pesqueiros, como peixes e crustáceos, tão importantes para as comunidades vizinhas. Por isso, nos estudos ambientais que realizamos, sempre contamos com a participação e engajamento dessas comunidades, visando o interesse comum e reforçando nosso compromisso com o desenvolvimento sustentável, com responsabilidade social e ambiental", comentou.

A Alumar tem uma estrutura de meio ambiente multidisciplinar composta por profissionais experientes e qualificados, que é continuamente ampliada e redimensionada para atender as demandas crescentes de meio ambiente. Cerca de 90% de seus colaboradores são maranhenses e ainda conta com centenas de fornecedores locais. O sistema de gestão da Alumar é integrado e engloba gestões de qualidade, saúde, segurança e meio ambiente estabelecido com base nas normas NBR ISO 9001, NBR ISO 14001 e NBR ISO 45001. Em 2019, obteve a certificação ASI (Aluminium Stewardship Initiative), o mais importante selo de sustentabilidade na cadeia de valor do alumínio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

ESG GANHOU RELEVÂNCIA NA AGENDA DOS MINISTÉRIOS, DA ANTAQ E DA ONU

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 04/05/2023 - 02:35



A sigla ESG vem se tornando, cada vez mais, uma estratégia essencial para o desenvolvimento e crescimento das organizações. A governança ambiental, social e corporativa, do inglês Environmental, Social, and Corporate Governance, engloba boas práticas nas três áreas e pode diferenciar uma empresa na hora de atrair investidores. O tema já faz parte da agenda dos ministérios e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com objetivo de mobilizar a comunidade empresarial na adoção e promoção, em suas práticas de negócios, do Pacto Global da Nações Unidas, que trata do tema.

A Santos Port Authority (SPA) aderiu ao Pacto em 2021 e em 2022 realizou a sua 1ª Jornada ESG, evento para discutir o tema. Além disso, criou a Gerência de Sustentabilidade e dedicou uma área para Governança, Riscos e Compliance. De acordo com a companhia, a cultura ESG vem norteando



as atividades e direcionando para a criação de um legado com mais responsabilidade social, desenvolvimento sustentável, ética e integridade.

“Esse é um processo longo, contínuo e complexo, por todas as peculiaridades que cada organização possui e pelo volume de atores envolvidos interna e externamente. E passa por ações de educação e conscientização, pelo estabelecimento de políticas públicas e parcerias de fomento às práticas ESG e investimentos à infraestrutura”, comenta a SPA.

A adoção de práticas de sustentabilidade tem tido cada vez mais importância e vem sendo valorizada no contexto global, com empresas e governos em diversos países buscando implementar iniciativas que levem em consideração aspectos ambientais, sociais e de governança. Em 2021, a McKinsey, empresa de consultoria empresarial americana, apontou que o termo é primordial em questões de investimentos, fusões e aquisições em todo o mundo. Segundo a SPA, a autoridade também vem focando em uma relação sustentável com seus stakeholders.

“Tal pilar é representado por três temas estratégicos: Sustentabilidade, Relações Porto-Cidade e Governança e Integridade. É neste sentido que atuamos para que ambos os setores, público e privado, caminhem juntos, considerando a representatividade que o complexo portuário de Santos tem no market share nacional e sua importância regional na América Latina”, diz a SPA.

Para a autoridade portuária, a implantação da cultura alinha a empresa às práticas mais modernas de mercado, o que tende a elevar seu grau de investimento, promovendo acesso a ferramentas e capacitações específicas, desenvolvimento e liderança em projetos e iniciativas sustentáveis com outras empresas. Como consequência, ampliando a competitividade, a eficiência e a oportunidade de negócios no ambiente do porto.

A companhia tem atuado em várias vertentes, com o objetivo de ser referência no setor. Vem implementando uma nova política de sustentabilidade, fazendo mapeamento de riscos corporativos e estabelecimento de procedimentos para gestão e mitigação. A empresa implementou um comitê de diversidade e estabeleceu um comitê de inovação com foco em parcerias. Além disso, estabeleceu convênio com o poder público, focando no remanejamento de famílias em situação de ocupação irregular do Complexo da Prainha, no Guarujá.

Em relação ao ambiente portuário, para a SPA tanto o setor público quanto o privado estão avançando na implantação de práticas ESG, mesmo que os desafios possam ser distintos em relação a aspectos como cultura organizacional, complexidade regulatória, demanda de investidores, recursos financeiros, entre outros. “A implantação de boas práticas ESG deve ser vista como uma jornada contínua de melhoria e é fundamental que seja uma prática de todos os setores da sociedade, sejam empresas públicas, privadas e a própria sociedade civil”, ressalta a autoridade portuária.

A SPA acredita que o setor público vem tendo avanços robustos na transparência e no combate à corrupção no setor público, principalmente com marcos legais como a Lei 13.303/2016 (lei das estatais), a Lei 12.527/2011 (de acesso à informação) e a Lei 12.846/2013 (lei anticorrupção). Para a organização, isso tem contribuído cada vez mais para o setor público melhorar seus procedimentos tanto para combater a corrupção quanto para deixar transparente seus dados. E enfatiza que é necessário continuar investindo em medidas que fortaleçam a ética e a integridade nas atividades governamentais e empresariais, garantindo uma gestão cada vez mais responsável e sustentável.

A Lei Federal 13.303/2016, conhecida como Lei das Estatais, trouxe diversas vantagens para a transparência e o combate à corrupção no Brasil. Ela estabeleceu novas regras para a gestão das empresas estatais, tornando mais rígidos e técnicos os critérios de escolha dos seus dirigentes e conselheiros, além de exigir a criação de mecanismos de controle interno e externo mais eficazes. A lei também estabeleceu normas para a transparência na gestão dessas empresas, como a divulgação de informações sobre suas atividades e resultados financeiros, bem como a realização de licitações públicas mais transparentes.



De acordo com Béatrice de Toledo Dupuy, gerente de comunicação corporativa e sustentabilidade da Santos Brasil, implantar uma cultura de ESG não é mais uma opção e sim uma necessidade. “Ou as empresas se conectam com as demandas da sociedade moderna ou desaparecerão no médio prazo. O mercado de capitais já deixou claro que o comprometimento com a redução de impactos ambientais, o desenvolvimento humano e o respeito à ética e transparência ganharam destaque na decisão do direcionamento de investimentos”, afirmou.

Para Dupuy, já é possível notar no setor portuário o crescente engajamento com essa agenda, seja pelas operadoras portuárias em si, pelos órgãos governamentais ou pelas empresas de navegação. E como efeito da implantação ESG, o país passa a ter empresas genuinamente engajadas com boas práticas empresariais, deixando-as mais transparentes e compromissadas com questões ambientais, sociais e de governança.

A gerente acredita que tanto o setor portuário público quanto o privado precisam ser reatualizados. “O setor público tem papel fundamental para a disseminação do ESG, por meio de agendas regulatórias, políticas públicas e compromissos internacionais que incentivem e valorizem essas práticas. Enquanto o privado tem obrigação de participar da sociedade como um veículo para que políticas afirmativas, sejam elas ambientais ou de inclusão social, sejam implementadas”, lembrou.

A Santos Brasil publica seu desempenho em relatórios de sustentabilidade desde 2007, é signatária do Pacto desde 2013 e no fim de 2022 passou a integrar o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3, a bolsa de valores brasileira. Também no ano passado, integrou as carteiras do ICO2 (Índice Carbono Eficiente) e do IGPTW, que reúne empresas com melhores práticas no mercado de trabalho. “No âmbito social, só neste ano, estamos patrocinando 41 projetos que visam a inclusão e o desenvolvimento sociais. Não apenas das comunidades do entorno de nossas unidades, mas da sociedade como um todo. São projetos voltados para esporte e cultura, todos com a educação e o desenvolvimento em comum”, destacou Dupuy.

Para a coordenadora da Unidade de Integridade, Gestão de Riscos e Controle Interno do Porto de Suape, Fabiana Maranhão, assim como para a coordenadora de Desenvolvimento Ambiental, Responsabilidade Socioambiental e Sustentabilidade da mesma instituição, Rafaella Viana, a Lei das Estatais e de acesso à Informação vem sendo um importante instrumento para a transparência e combate à corrupção no setor público brasileiro. Da mesma maneira, o relatório GRI (Global Reporting Initiative) e o canal de ouvidoria. “Quanto mais informação à disposição do cidadão, mais o controle social será exercido. Suape, por exemplo, vem sendo monitorado pela Secretaria da Controladoria-Geral do Estado de Pernambuco no tocante a sua adequação e conformidade”, disseram.

Para elas, programas de compliance apresentam um viés preventivo na gestão de riscos, fazendo com que as empresas evitem problemas em suas atividades, que podem se transformar em atos de corrupção. Sempre baseados nos pilares voltados para atendimento do código de ética, políticas de integridade, treinamentos, avaliação de riscos, registros contábeis, controles internos e canal de denúncias. “Suape tem estabelecido, por meio do Programa de Integridade, Gestão de Riscos e Controles Internos, mecanismos adequados de governança alinhados com as melhores práticas internacionais. Com isso, assegura a credibilidade da atuação das unidades responsáveis pelo controle interno dos órgãos e entidades da administração pública do poder executivo estadual”, comentam.

Segundo Viana e Maranhão, ao longo dos 44 anos de fundação do porto a empresa vem implementando ações e projetos voltados para a cultura ESG com base em sua estrutura de governança. A filiação ao Iclei (Governos Locais pela Sustentabilidade) é uma das ações que, desde 2021, vem sedimentando e consolidando o papel de relevância concedido ao meio ambiente e a posição da Suape como um agente impulsor de sustentabilidade. O porto tem as certificações: ISO 14.001:2015, NBR 16.001:2012 e ISO 9.001:2015.



Para as coordenadoras, essa é mais uma iniciativa de transparência da estatal, tornando público o seu desempenho para comparação setorial e intersetorial com outras corporações públicas e privadas. “A excelência em práticas ambientais, sociais e de qualidade do Sistema de Gestão Integrada (SGI) trouxeram mais fôlego para a administração da estatal avançar ainda mais na execução de projetos sustentáveis. Com a adesão de Suape ao Pacto Global da Organização das Nações Unidas, assumimos publicamente o compromisso de buscar as condições necessárias para consolidar os seus 10 princípios e os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 nas operações cotidianas da empresa”, afirmam.

A estatal destaca que está pronta para firmar parcerias com os investidores com foco no desenvolvimento sustentável, promovendo ações sociais e de responsabilidade ambiental. Além disso, salienta que a implantação de boas práticas ESG resulta na mitigação de problemas jurídicos, trabalhistas, fraudes e ações judiciais por impactos ao meio ambiente, indicando para os investidores que Suape é um território capaz de atrair projetos econômicos, sustentáveis e inclusivos para todos os stakeholders na geração de valor para Pernambuco e para o país.

Para as coordenadoras, os setores público e privado têm realidades distintas, mas conversam entre si. Para elas, o importante é fomentar e buscar sempre as melhores práticas, onde quer que estejam, pois a promoção do debate, do aprofundamento das questões, seja no âmbito público ou privado, só traz benefícios para ambos os lados e um não existe sem o outro. “Entendemos que o investimento em ESG pode ser impulsionado mais facilmente no setor privado. Mas destaque-se o papel fundamental do setor público para normatizar e trazer as bases ESG sob a ótica de serviço público, possibilitando sedimentar as boas práticas ambientais, sociais e de governança no Brasil”, comentam.

Vinícius Patel, diretor de administração portuária do Porto do Açu (RJ), acredita que a gestão privada é mais célere na tomada de decisões necessárias para a implantação de práticas ESG. “Fatores macroeconômicos também influenciam, principalmente no caso da transição energética pressionada pela recente crise do petróleo, pela guerra Rússia x Ucrânia e pelo período pós-pandemia, o que vem acelerando a implantação dessas práticas em nível global”, diz.

O Porto do Açu, privado, atua com foco no desenvolvimento sustentável, adotando e disseminando práticas ambientais, sociais e de governança que regem suas operações e relacionamentos. De acordo com Vinícius Patel, toda a orientação de negócios da companhia é norteada pelas oportunidades advindas da transição energética e de novas fontes de energia. O planejamento estratégico norteia o crescimento de suas operações por meio do desenvolvimento de negócios de baixo carbono e do incentivo à sustentabilidade na cadeia global de logística portuária.

A companhia tem mais de 30 projetos socioambientais desenvolvidos e mantidos pelo grupo Prumo, que administra os negócios do porto. Como a Reserva Caruara, criada de forma voluntária em 2012 para preservar e restabelecer a área de restinga típica do litoral fluminense, na qual o Açu se encontra. Além disso, como parte da Caruara, a empresa mantém também o Programa de Preservação às Tartarugas Marinhas (PMTM), que já devolveu mais de 1 milhão de filhotes ao mar.

“Atuamos em programas sociais por meio do AbrAçu e também incentivamos e priorizamos os fornecedores locais por meio da parceria com o Sebrae/RJ. Nossos compromissos estão expressos em nossa Política de Sustentabilidade, que formaliza nosso compromisso de gerar valor para todas as partes interessadas e contribuir com o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU”, destaca Patel.

De acordo com o diretor, a política de sustentabilidade do Porto do Açu estabelece as diretrizes de implantação da estratégia de sustentabilidade em cinco pilares de atuação: segurança; meio ambiente e clima; pessoas e comunidade; negócios sustentáveis; e governança e compliance. Desenvolvido pelo Programa de Compliance da Prumo, em 2021 e 2022 obteve a Certificação ABNT NBR ISO 37001:2017, um reconhecimento internacional recebido após ampla auditoria para avaliar a conformidade e adequação do Sistema de Gestão Antissuborno aos requisitos estabelecidos. “Estamos na vanguarda mundial tanto em inovação na implantação de infraestrutura



como na transição energética e no olhar atento à comunidade no entorno e na preservação do bioma no qual o Porto do Açú está inserido”, afirma.

Para a diretora de sustentabilidade da Wilson Sons, Monica Jaén, incorporar as questões de sustentabilidade à gestão do setor portuário torna-se estratégico e essencial para a perenidade das empresas, pois o desempenho econômico dependerá cada vez mais do equilíbrio entre todos os temas. Sendo assim, a diretora acredita que as empresas passaram a monitorar e orientar suas ações considerando os aspectos ESG. Ou seja, temas relacionados passaram a integrar as reuniões das diretorias e dos conselhos cada vez mais.

“Há uma demanda crescente dos clientes, investidores, acionistas, financiadores, organizações da sociedade civil, colaboradores, consumidores, órgãos reguladores, enfim, da sociedade, para todas as etapas da cadeia produtiva em relação aos temas ambientais, sociais e de governança. Existem oportunidades de melhorias, assim como em outros setores, principalmente para uma melhor estruturação dos temas para avanços do setor, indo além do cumprimento dos padrões legais estabelecidos. Vale ainda comentar sobre a evolução das empresas com a adesão às certificações e as exigências de mercado”, ressalta Jaén.

A Wilson Sons possui a ISO 14000 de seus terminais de contêineres, bases de apoio offshore e centro logístico como forma de gestão ambiental e responde voluntariamente ao Global de Nova Iorque para medir a sua performance nos temas ESG e acompanhar as tendências mundiais no tema, além de ser signatária do Pacto Global desde 2009. A companhia participa também como membro do Carbon Disclosure Project (CDP) e em 2022 foi qualificada, pelo segundo ano consecutivo, com o Selo Ouro no Programa GHG Protocol, que tem o objetivo de estimular e apoiar corporações na elaboração e publicação de inventários de emissões de gases do efeito estufa (GEE).

Para a diretora, de uma maneira geral a Europa é mais ativa nas questões ESG quando comparada com outras regiões, o que se reflete na antecipação de demandas para o setor produtivo. Entretanto, Jaén destaca que o Brasil também tem iniciativas alinhadas aos princípios fundamentais da sustentabilidade de potencializar o impacto positivo das atividades, reduzir ao mínimo seus reflexos negativos, e contribuir para a prosperidade das regiões de atuação das empresas.

“O licenciamento ambiental, por exemplo, é obrigatório para as obras em área portuária, também houve avanços com o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos portos marítimos brasileiros. A inovação também é uma ferramenta importante para tornar o nosso setor mais sustentável. Acreditamos que vivemos um momento inédito do setor marítimo e portuário, em que a adoção de novas tecnologias permitirá tornar as operações nos portos e o transporte aquaviário de carga cada vez mais eficientes, seguros e sustentáveis”, afirma Jaén.

A Wilson Sons, em parceria com Porto do Açú e Hidrovias do Brasil, apoia a iniciativa do Cubo Itaú, que tem por objetivo promover a colaboração entre grandes corporações, startups, fundos de investimento e demais stakeholders do ecossistema portuário. Segundo Jaén, a Wilson Sons enxerga a tecnologia como aliada da infraestrutura marítima e portuária e da sustentabilidade no setor, por meio de melhorias operacionais, da busca por ganhos de eficiência e da produtividade em nossa indústria.

A Maersk também vem investindo em tecnologia. A companhia iniciou a transição energética e já vem implantando tecnologias sustentáveis no Brasil. Para reduzir a emissão, o grupo tem se dedicado à construção de um portfólio de soluções climáticas que resultará na redução de emissões em cerca de cinco milhões de toneladas de gás carbônico por ano até 2030. A empresa encomendou um total de 19 embarcações com motores capazes de operar com metanol verde. No próximo ano, o primeiro navio de transporte de contêineres da Maersk movido a metanol verde e com capacidade para 2.500 TEUs vai iniciar as operações na Europa. A partir de 2024, 18 navios de grande porte com capacidade para mais de 17 mil TEU também passarão a navegar pelo mundo com combustível verde.



“Como fornecedor global de serviços logísticos de ponta a ponta em todos os modos de transporte, é nosso objetivo estratégico estender nossa ambição de zerar a emissão de CO2 para todo o negócio. A ciência é clara, devemos agir agora para obter progressos significativos nesta década”, afirma Soren Skou, CEO da A.P. Moller - Maersk.

No Brasil, desde janeiro de 2023 quatro navios da classe Explorers da Aliança, que realizam a cabotagem no país, utilizam uma nova tecnologia de equipamentos elétricos que conectam o navio a uma fonte de energia no porto. Com isso, não é mais necessário manter motores a combustão ligados durante o tempo que o navio estiver atracado. Segundo a companhia, embora ainda não haja nenhum terminal no Brasil que forneça essa facilidade, a Maersk entende que isso acontecerá muito em breve, e por isso já está investindo na tecnologia.

Além disso, a Aliança, em parceria com o Instituto Geomar-Kiel e Depto. de Oceanografia da UERJ, participará do projeto de pesquisa que monitora a absorção do CO2 pelos oceanos. Em 2022, o navio Vincente Pinzon foi aparelhado para medição autônoma de dados oceanográficos, em tempo real, incluindo a absorção do CO2 no Atlântico sul ao longo da costa brasileira. A companhia também está construindo as duas primeiras barcaças ATBs oceânicas para transporte de contêineres do Brasil. Elas permitem o transporte simultâneo de um volume maior de carga em relação a outras embarcações e transporte terrestre. E os motores principais poderão, no futuro, ser movidos a combustíveis verdes.

De acordo com Pascoal Gomes, CFO e DRI da Log-In Logística Intermodal, o processo de construção de uma agenda ESG no setor de navegação no Brasil vem sendo, cada vez mais, direcionado pela necessidade genuína de um ambiente sustentável de seus modelos de negócio. Ele vem observando uma heterogeneidade com relação às iniciativas de estruturação e implantação de uma agenda ESG. “Algumas empresas estão bem avançadas nesse quesito, em outras, no entanto, ainda há um caminho a ser percorrido, pois a cultura não se difunde num estalar de dedos, ela é o resultado de um ambiente de boas práticas de sustentabilidade”, destaca.

Para Gomes, as políticas ESG no setor estão caminhando no mesmo ritmo, quando comparadas a outros países. O diretor acredita que a regulamentação brasileira, por ter estado um pouco defasada com relação às melhores práticas globais, têm buscado se adaptar tempestivamente aos padrões internacionais e, conseqüentemente, vem fomentando a adequação das empresas brasileiras de forma saudável. “A adoção de critérios ESG está cada vez mais em pauta, não só nas empresas, mas em órgãos públicos, gestoras de investimentos e bancos aqui no Brasil. Nesse sentido, nosso país está caminhando de acordo com as principais diretrizes internacionais, como, por exemplo, buscando o atendimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que fazem parte da agenda das Nações Unidas para 2030”, relembra.

Para o diretor, as práticas ESG contribuem para a perenidade e resiliência dos negócios, diminuindo o impacto no planeta das nossas operações. Gomes enfatiza que empresas privadas com melhores práticas de ESG, que seguem genuinamente os princípios de boas práticas como transparência, equidade, prestação de contas e responsabilidade corporativa, que de fato busquem aplicar iniciativas estratégicas de sustentabilidade, além de terem comprovadamente desempenho superior, possuem a capacidade de atrair os melhores investidores, as mais interessantes linhas de crédito, os melhores parceiros de negócio, uma cadeia de suprimentos mais alinhada aos seus valores, os clientes de valor, pois eles captarão o valor dessas iniciativas através dos serviços prestados, na relação ganha-ganha, bem como na perenidade de suas próprias empresas. “Acreditamos que um ambiente diverso seja fundamental para uma equipe mais engajada e comprometida, que consegue tornar a experiência do cliente cada vez mais próxima e contribuir diretamente na retenção e na sua satisfação”, comenta.

Nos últimos anos, a Log-In implementou inúmeras iniciativas com objetivo de ampliar sua agenda e oferecer benefícios sustentáveis ao setor. Como o programa Mulheres na Operação que tem por objetivo fomentar a presença feminina em cargos culturalmente destinados aos homens, além de apostar na diversidade atrelada a um futuro mais sustentável. O programa Navegar é pioneiro no



recrutamento exclusivo para mulheres marítimas, ele tem por objetivo fomentar a presença feminina em cargos de liderança, especialmente, nas áreas operacionais e marítima.

No aspecto de Meio Ambiente (E – Environment), a Log-In vem implementando várias melhorias em sua frota de navios, com o objetivo de aprimorar a eficiência energética dos mesmos, reduzindo o consumo de Bunker (Combustível dos Navios), por meio de diversos investimentos em novas tecnologias, com retrofits que aumentam o desempenho na integração de casco-hélice-motor, sistemas inteligentes de controle automático de performance dos motores, aproveitamento dos gases de descarga para geração de calor, aprimoramento dos controles e softwares dos motores eletrônicos, provendo melhores desempenho e consumo, tratamento e pintura realizado nas últimas docagens proporcionando melhor performance da operação. Em 2022, implantaram também o recurso de simulação e controle de emissão de CO2 para seus clientes. Com a ferramenta, acessível em seu site, as empresas podem calcular e comparar o índice de emissão gerado pelo transporte de carga marítimo e rodoviário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

PRODUTOS E SERVIÇOS 734

Da Redação PRODUTOS E SERVIÇOS

Crescimento

O Grupo Máxima encerrou o ano de 2022 com uma receita de R\$ 45,3 milhões, registrando aumento de 19% em relação a 2021. O Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) se manteve na casa dos 30%, repetindo o feito de 2021, que atingiu o mesmo percentual. O principal crescimento do grupo foi apresentado pela onBlox, especializada em softwares logísticos para o gerenciamento de armazém e frotas (WMS e TMS), que registrou aumento de 39% no faturamento, alcançando R\$ 2,4 milhões.

No ano passado, a onBlox obteve o crescimento de 27% no número de clientes. Para 2023, a empresa segue perseguindo crescimento e projeta investimentos na casa de R\$ 1,5 milhão em tecnologias e Pesquisa & Desenvolvimento.

A MáximaTech, líder em soluções de força de vendas, com 35% de market share no atacado distribuidor, de acordo com o ranking ABAD/Nielsen 2022, registrou aumento de 18% no faturamento, o que equivale a R\$ 38,5 milhões. Entre seus focos de investimento para 2023 está a frente logística, que receberá um aporte de R\$ 3 milhões para o lançamento de novas soluções.

Inovação

A Scania lança no Brasil o seu primeiro programa de inovação focado em conexão com startups, o Inovação em Movimento. As inscrições estão abertas até 5 de maio e podem participar startups de todo o país. Com duração de seis a oito meses, o programa visa encontrar soluções no ecossistema para resolver desafios propostos pela Scania, transformando-os em oportunidades.

Desenvolvido sob medida pela Innoscience, consultoria de inovação corporativa especializada em projetos de conexão entre grandes empresas e startups, o programa tem por base método desenvolvido pela Innoscience e publicado na MIT Sloan Review Brasil (revista ligada ao Massachusetts Institute of Technology, meca da tecnologia e da gestão no mundo).

Os desafios oferecidos pela Scania para as startups se inspirarem e apresentarem suas soluções são nas áreas de análise de dados, captação de dados de consumo em tempo real e gestão do fluxo de pedidos.

Organizado em seis fases, o programa será lançado com a abertura das inscrições e scouting (quando os desafios são colocados para as startups se inscreverem para sugerirem potenciais soluções). Na sequência ocorrem a seleção das startups e o pitchday (apresentação das propostas para a escolha). Com a startup selecionada, será feita a imersão na oportunidade e o desenho da potencial solução, bem como o seu experimento.



Mini-transponder

A ausência de equipamentos de sinalização de navegação para embarcações de pequeno e médio porte impulsionou a Hydro a apoiar projeto para desenvolver o mini-transponder, por meio da plataforma Conexões Sustentáveis. O Fundo de Sustentabilidade Hydro está apoiando um projeto tecnossocial para produção de mini-transponder no município de Barcarena. Desenvolvido pelo Instituto Açaí – Ciência e Cidadania na Amazônia (IACCA), o projeto visa atender as famílias ribeirinhas de Barcarena (comunidades vizinhas da ilha da Trambioca, Ilha Arapiranga e na localidade do Furo do Arrozal) entregando protótipos do equipamento sem custos. Inicialmente, 178 famílias ribeirinhas serão vinculadas ao projeto, que tem duração de 19 meses, e 80 equipamentos serão distribuídos.

Segundo o IACCA, das famílias que serão diretamente beneficiadas, 42% usam como meio de trabalho a rabeta, sendo que do percentual de 51,7% dos ribeirinhos que utilizam os rios como meio de sobrevivência, 55,4% navegam à noite, o que aumenta a necessidade do equipamento para melhor visualização. Na mesma pesquisa foi constatado que 72,4% dos pescadores não utilizam nenhum item de segurança, como salva-vidas, e 51,1% deles já sofreram algum acidente com embarcações ou alguém da família.

“O mini-transponder é um equipamento de comunicação via rádio, que sinaliza de forma inteligente a aproximação entre as embarcações, evitando as colisões entre elas e tornando a navegação mais segura nos rios da Amazônia. Vamos investir inicialmente mais de R\$ 200 mil no projeto, com ajuda do Fundo. A nossa meta é reduzir em até 60% as colisões nas embarcações com permanência do transponder instalado”, ressalta Gilberto Silva, presidente do IACCA

Infraestrutura de TI

A Santos Brasil selecionou a 5F Soluções como fornecedora de soluções de TI em projeto de transformação digital. O projeto, no valor de R\$ 10 milhões, contempla o refresh de toda a infraestrutura de rede e tecnologia da empresa. O projeto teve início em maio de 2019 e foi concluído abaixo do tempo estimado, conferindo à Santos Brasil mais confiabilidade de rede, mais velocidade, infraestrutura e atualização com alto poder de gerenciamento e segurança.

Segundo Sylvio Herbst, sócio diretor da 5F Soluções em TI, o projeto teve início dentro de um escopo de consultoria, onde identificou-se a necessidade de atualização de todo parque tecnológico da rede LAN (Data Center e Distribuição) e Wireless da Santos Brasil. Ainda segundo Herbst, a 5F foi responsável pelo desenvolvimento do projeto em parceria com a equipe de TI do cliente, incluindo levantamento, design, arquitetura, comercialização, implantação, além de suporte nível 3 full time.

Esse projeto de refresh da infraestrutura de TI do cliente foi motivado pela necessidade de modernização e automação da área de movimentação de contêineres no Porto de Santos, alinhado com a necessidade da transformação digital de que todas as empresas e segmentos necessitam.

Por elas

A Wista Brazil (Women's International Shipping & Trading Association) lançou o livro Por Elas, iniciativa da associação para amplificar as vozes de mulheres que possuem amplos conhecimentos técnicos capazes de enriquecer os principais debates do setor.

A Wista é uma associação internacional sem fins lucrativos que tem atuação no Brasil desde 2016. A entidade busca fomentar a troca de conhecimento e incentivar o desenvolvimento da carreira profissional dentro da indústria marítima, com vista à ampliação da pluralidade de gênero, raça, idade e credo.

Escavadeira

A Sotreq acaba de trazer para o mercado brasileiro a escavadeira hidráulica Cat 350 de 48 toneladas, produzida pela Caterpillar. O equipamento alia produtividade, eficiência e menor consumo de combustível com tecnologia que propicia até 45% de aumento na eficiência do operador. Além disso, oferece tecnologia de fábrica, assistente de nivelamento, balança inteligente, tela digital e



sistema hidráulico, entre outras inovações. Comparada com a Cat 349-07, a 350 consome até 13% menos combustível para custos de operação mais baixos e maior potencial de lucro.

A escavadeira Cat 350 possui diferencial com tecnologias simples de serem aplicadas, como o Cat GRADE 2D (sistema que guia os operadores na operação de terraplanagem através de um visor na cabine), o Grade Assist (sistema que oferece velocidade e precisão nos trabalhos de corte e escavação, automatizando os movimentos da lança e da caçamba para o operador) e principalmente o Payload (balança inteligente com tecnologia que fornece a pesagem de carga em movimento para ajudar os operadores a atingirem metas precisas todas as vezes).

A cabine do operador da 350 possui controle automático de temperatura e assentos mais largos, o que propicia um ambiente confortável com amplo espaçamento entre o operador e os consoles. Ela ainda oferece excelente visibilidade do local de trabalho, o que aumenta a produtividade e a segurança na obra, inclusive conta com uma câmera traseira para maior segurança e visualização do ambiente de trabalho.

Refrigerados

A movimentação de mercadorias perecíveis ao redor do mundo é uma tarefa desafiadora, especialmente quando se trata de cargas como frutas, carne e remédios. De acordo com o último relatório feito pela Global Food Losses and Food Waste um terço dos alimentos transportados se perde devido à má gestão da cadeia de frio. Para garantir condições ideais ao mover cargas sensíveis, os próprios contêineres refrigerados da Maersk são conectados a um sistema de Gerenciamento Remoto de Contêineres da Maersk, que rastreia as condições dentro dos frigoríficos. Desde dezembro de 2019, os clientes têm visibilidade dessas condições por meio do assistente de refrigeração virtual Captain Peter.

Agora, a Maersk lança o novo pacote Captain Peter Integrated, permitindo a integração de dados com a Aplicação do Programa Interface (API) para que os clientes obtenham o registro de dados brutos com leituras de temperatura em seu próprio sistema de escolha. Pode ser seu próprio sistema de gerenciamento de transporte ou uma plataforma de terceiros. Além disso, o cliente contratual agora pode conceder acesso para que seus carregadores e consignatários façam login e visualizem os detalhes da remessa diretamente no Captain Peter.

“O lançamento do Captain Peter Integrated é um passo importante na jornada rumo a cadeias de suprimentos mais habilitadas digitalmente e integradas. Visibilidade e flexibilidade são cruciais para nossos clientes e suas partes interessadas e, ao permitir que os dados fluam diretamente de nossos ativos para o sistema do cliente, estamos construindo uma parceria mais próxima e, finalmente, permitindo melhores decisões para suas cadeias de suprimentos,” diz Bruce Marshall, Head of Reefer Solutions na A.P. Moller – Maersk.

Ao longo de 2022, mais de 80% da frota refrigerada foi atualizada para fornecer dados de hora em hora ao Captain Peter - em comparação com uma atualização diária anterior - permitindo ainda mais visibilidade e reduzindo o risco de mercadorias danificadas e desperdício de alimentos. Até o final de 2023, 90% da frota refrigerada da Maersk suportará a transmissão de registro de dados por hora. O grupo também pretende abrir cerca de 125 armazéns frigoríficos e novas plantas de embalagem para processar frutas em locais estratégicos.

Certificação

A Petronect, empresa coligada da Petrobras, que atua no mercado de tecnologia da informação para o setor de Óleo e Gás, recebeu certificação BV ESG 360 do Bureau Veritas. A empresa é a primeira do sistema Petrobras a receber o reconhecimento por suas ações e boas práticas em Responsabilidade Social, Meio Ambiente e Governança Corporativa (do acrônimo em inglês ESG - Environmental, Social and Governance).

Os critérios adotados pelo Bureau Veritas na certificação BV ESG 360 da Petronect estão alinhados com a ABNT PR 2030, que apresenta diretrizes e práticas recomendadas na gestão ESG para empresas brasileiras. Os especialistas do Bureau Veritas verificaram aspectos essenciais na gestão



da Petronect, como ações e projetos em ecoeficiência, cadeia de suprimento, relações de trabalho e com a comunidade local.

Para alcançar a certificação, a Petronect criou um Comitê ESG formado por 13 de seus colaboradores das áreas de Responsabilidade Social e Marketing, Administrativo, Relacionamento, Jurídico, Governança, Contratos e Recursos Humanos. Esse Comitê ficou responsável por mapear as ações e apresentar seus resultados ao Bureau Veritas para a correta análise pré-certificação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

EDITORIAL 734

Da Redação EDITORIAL

Nos primeiros 100 dias de mandato, o governo Lula (PT) buscou diálogo com o setor portuário para tratar das demandas prioritárias e apresentou suas diretrizes, sobretudo onde há divergências com o governo passado. Entre elas, o Ministério de Portos e Aeroportos deixou claro que não há intenção de conceder a administração de autoridades portuárias à iniciativa privada, mas sinalizou que esse movimento pode ocorrer para gestão da dragagem e serviços de zeladoria portuária. A pasta também avalia que a Santos Port Authority (SPA) tem recursos para construção do túnel de ligação entre Santos e Guarujá.

Para a navegação, há discussões internas sobre uma secretaria voltada para o desenvolvimento de hidrovias. Importantes para integrar a infraestrutura de transportes e acomodar as projeções de crescimento da produção do agronegócio. Alguns pontos do BR do Mar devem ser revisitados e a indústria naval tem a promessa de espaço na agenda.

A primeira reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em 2023 não ocorreu em março, como previsto, em razão da organização dos novos membros, incluindo a indicação dos cargos de presidente e suplente. Até o fechamento desta publicação, a nova data ainda não havia sido anunciada. Quanto antes essas definições saírem, melhor para encaminhar a destinação de novos financiamentos para construção de embarcações no Brasil. Enquanto essas expectativas não se concretizam, o aumento do número de docagens e de reparos em 2022 se mostrou importante no processo de reestruturação dos estaleiros, ainda que não seja suficiente para instalações de maior porte vocacionadas para grandes obras.

A escassez de projetos de construção levou à queda nas vendas de equipamentos e de navipeças nos últimos 10 anos. Fornecedores de motores, por exemplo, decidiram fortalecer o pós-vendas nesse período, com produtos e serviços mais personalizados, com eficiência operacional e alinhamento às metas globais de descarbonização. O segmento verifica que o apoio offshore tem boas perspectivas, mas ainda falta um panorama nítido sobre novas demandas por supplies. As projeções para novas plataformas de petróleo e de geração de energia no mar, porém, são positivas e vêm demandando consultas e atendimentos de empresas de resposta a emergências de derramamento de óleo, que investem em parcerias e inovação para aumentar a prevenção e o monitoramento das atividades offshore.

Esta edição também destaca que portos públicos e terminais privados vêm investindo constantemente em sustentabilidade, com práticas ESG cada vez mais inseridas na agenda portuária. Temas que estão no dia a dia de gestores ambientais e demais profissionais que se reencontram nos dias 26 e 27 de abril, no 16º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente (Ecobrasil), promovido pela Revista Portos e Navios e que tem a coordenação técnica da Cisporto Consultoria. Mudanças climáticas e gestão de água de lastro serão os assuntos principais dos painéis de abertura do evento, que acontece no Rio de Janeiro. Boa leitura!

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

ARTIGO - PRÁ ONDE VAI O FRETE?

Por Leandro Barreto OPINIÃO 03/05/2023 - 21:13

Essa é invariavelmente a pergunta que mais escuto em palestras, treinamentos, reuniões ou conversas com clientes, sobretudo, de importadores, exportadores e agentes de carga. Mas, antes de respondê-la, é preciso fazer algumas considerações.



Quem está há mais tempo nessa indústria deve se lembrar dos famosos ciclos da navegação (havia uma lenda de que ocorriam a cada 7 anos):

Tabela 1

Claro que fatores econômicos globais (especialmente a crise internacional de 2008) sempre acentuaram (para cima e para baixo) esses ciclos, contudo, aprendi que um bom entendimento dos fatores estruturais do setor (Oferta x Demanda, Encomendas x Sucateamento, Combustível, Afretamento, Frota inativa) costumava proporcionar uma boa leitura do mercado e, conseqüentemente, projeções de frete relativamente assertivas (notadamente entre o fim dos anos 90 e início dos anos 2000, quando oferta & demanda por transporte marítimo em contêineres cresciam acima de dois dígitos, em meio ao auge da globalização, da containerização de cargas em todo o mundo e do boom das commodities).

demanda por transporte marítimo em contêineres cresciam acima de dois dígitos, em meio ao auge da globalização, da containerização de cargas em todo o mundo e do boom das commodities).

Uma missão complexa

Pode-se dizer, entretanto, que projetar tendências para esses fretes vem se tornando uma missão cada dia mais complexa, especialmente após:

- a crise 2008: quando a oferta e a demanda global por contêineres passaram a crescer cerca de 5% a.a;
- a falência da Hanjin e a onda da M&A de 2016: provocada pelos recorrentes prejuízos do setor;
- Guerra Comercial EUA x China (2018-2019): que deflagrou um movimento de busca dos americanos por novos parceiros comerciais;
- Desdobramentos provocados pela pandemia do COVID-19: lockdowns, novos hábitos de consumo, incentivos fiscais, explosão do e-commerce, congestionamentos, redução da oferta e etc.

Fundamentos do Frete Marítimo



Com essas taxas de crescimento mais moderadas (alinhadas ao crescimento do PIB global), cada dia mais os ciclos da navegação se mostram como parte de uma robusta engrenagem composta por fatores estruturais, conjunturais e econômicos, cada qual composto por muitas variáveis, conforme demonstrado na figura seguinte:

Tabela 2

A situação está tão complexa que até mesmo os principais índices internacionais de frete vêm demonstrando variações (e até tendência) divergentes nas últimas semanas. Enquanto o SCFI, o FBX/Freightos e o Platts' reportaram na semana 15 uma alta dos fretes na rota Asia > WCNA, respectivamente 29%, 71% e 19%, o WCI/Drewry e o XIS/Xeneta apontaram quedas de 4% e 0,5%, respectivamente (leia mais: Container shipping sees

signs of a bottom – at least, for now).



O que temos hoje são cenários

De forma geral, realmente há muitos novos navios para entrar em operação nos próximos meses (o equivalente a 8,3% da capacidade em 2023 e 8,9% em 2024, segundo o Alphaliner), num momento em que a demanda global dá sinais de arrefecimento, e isso obviamente sugere queda dos fretes.

Mas supondo que:

a guerra na Ucrânia acabe e o custo da energia baixe para os Europeus e os grãos/fertilizantes baixem em todo o mundo? Os fretes poderiam reagir!

o recente arrefecimento da demanda global tenha sido fruto de um reajuste dos inventários em virtude do fim dos congestionamentos nos principais portos do mundo (que aumentaram consideravelmente os transit times – estoque em trânsito)? Isso também poderia levar a uma reação dos fretes!

os armadores, voltando a reportar resultados negativos, decidissem enviar para sucata todos os navios com mais de 20 anos (isso representaria um redução de 10% na capacidade global) ou, ainda, decidissem reduzir em 10% a velocidade dos navios, buscando atender às novas normas de emissões do IMO2023 (isso também reduziria em 10% a capacidade global)? Isso possivelmente faria os fretes subir.

Importante reforçar que, com apenas essas duas medidas que estão sob sua ingerência (sucateamento de navios antigos/ineficientes e redução de velocidade), os armadores poderiam neutralizar toda a capacidade adicional aguardada para 2023 e 2024!

Em outras palavras, e objetivamente falando, o que vai acontecer com os fretes nos próximos trimestres está sujeito a decisões (de governos, empresários e armadores) que ainda não foram tomadas e, portanto, atualmente a única, responsável e verdadeira resposta para essa questão é: depende!

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/05/2023

RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO NO BRASIL CRESCEM 12% EM 2022

Da Redação OFFSHORE 03/05/2023 - 20:55

Em 2022, houve aumento de 12,2% nas reservas provadas de petróleo (1P), em comparação a 2021. Também houve aumento de 9,7% no volume relativo ao somatório de reservas provadas e prováveis (2P) e de 11,1% no somatório das provadas, prováveis e possíveis (3P). Os dados são do Boletim Anual de Recursos e Reservas (BAR) da ANP, divulgado em 2 de maio.

Foram declarados pelas empresas contratadas para exploração e produção no Brasil 14,856 bilhões de barris de petróleo de reservas provadas, 21,943 bilhões de barris de reservas provadas + prováveis e 26,922 bilhões de barris de reservas provadas + prováveis + possíveis.

O índice de reposição de reservas provadas (IRR 2022/2021) de petróleo foi de 246,3%, representando cerca de 2,717 bilhões de barris em novas reservas. O índice de reposição de reservas indica a relação entre o volume apropriado e o volume produzido no período considerado, ou seja, para cada barril de petróleo produzido foram apropriados outros 2,27 barris.

No caso do gás natural, foram declarados 406,324 bilhões de metros cúbicos de reservas 1P, 517,422 bilhões de m³ de reservas 2P e 587,752 bilhões de m³ de reservas 3P, correspondendo ao aumento em números absolutos de 7,3%, 5,2% e 4,9% respectivamente, se comparado com o ano de 2021.

Os campos de Búzios, Sépia e Tupi foram os que mais contribuíram para a maior variação positiva de reservas em valores absolutos.

As mudanças ocorridas no volume das reservas de petróleo e gás natural brasileiras são devidas à produção realizada durante o ano, às reservas adicionais oriundas de novos projetos de desenvolvimento, declarações de comercialidade e revisão das reservas dos campos por diferentes fatores técnicos e econômicos.

As empresas operadoras dos campos produtores devem informar anualmente à ANP, até o dia 31 de janeiro, os volumes de reservas, recursos, produção acumulada e os volumes in situ de petróleo e de gás natural relativos ao ano anterior. As informações contidas no BAR devem estar de acordo com o Plano de Desenvolvimento e com os demais planos e programas submetidos à Agência, devendo ser elaborado de acordo com a Resolução ANP nº 47/2014.

O que são reservas provadas, prováveis e possíveis

As reservas provadas correspondem à quantidade de petróleo ou gás natural que a análise de dados de geociências e engenharia indica com razoável certeza como recuperáveis comercialmente, na data de referência do Boletim Anual de Recursos e Reservas. Quando são usados métodos probabilísticos, a probabilidade de que a quantidade recuperada seja igual ou maior que a estimativa deverá ser de pelo menos 90%.

Nas prováveis, a probabilidade de que a quantidade recuperada seja igual ou maior que a soma das estimativas das reservas provada e provável deverá ser de pelo menos 50%. No caso das reservas possíveis, a probabilidade de que a quantidade recuperada seja maior ou igual à soma das estimativas das reservas provada, provável e possível deverá ser de pelo menos 10%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

PORTO DE IMBITUBA RECEBE LICENCIAMENTO PARA AMPLIAR O CAIS 3

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/05/2023 - 20:52



A SCPAR Porto de Imbituba recebeu nesta quarta-feira (3) a Licença Ambiental de Instalação (LAI) para realizar a obra de recuperação, reforço e ampliação do Cais 3, com aporte previsto de mais de R\$ 92 milhões, totalmente custeado pela autoridade portuária. A empresa recebeu também a LAI, do Instituto do Meio Ambiente (IMA), para dar início à obra de construção do Pier Turístico da cidade de Itapema (SC).

“Santa Catarina é o único estado do Brasil que tem cinco portos, isso é uma pérola que nós temos que cuidar. O IMA está fazendo a sua parte, fazendo andar

todos os pedidos represados. Seja sim ou não, estão dando resposta. Criamos secretarias para setores estratégicos justamente por isso. Portos, aeroportos, ferrovias. Temos que inovar em tudo”, ressaltou o governador catarinense Jorginho Mello.

Com previsão de entrega em 2025, o reforço estrutural do Cais 3 alargará o berço e permitirá maior automatização, permitindo a instalação de novos equipamentos de movimentação de cargas, como shiploader. O Cais 3 receberá, também, dois dolphins, um de atracação e um de amarração, para viabilizar o recebimento de navios maiores, passando do limite atual de 205 metros (LOA) para embarcações com até 300 metros. Após a obra, o planejamento da SCPAR é realizar a dragagem de aprofundamento do local, equiparando a capacidade do Berço 3 a dos Cais 1 e 2, que possuem profundidade de 15 metros.

“Estamos felizes por emitir essa licença ambiental para a execução das obras do Cais 3, sabemos que o empreendimento está comprometido com a preservação ambiental e vai operar dentro das exigências estabelecidas para garantir o desenvolvimento social, econômico e sustentável da região portuária e, conseqüentemente, do nosso estado”, destacou a presidente do IMA, Sheila Meirelles.

Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, destacou ser “um dia de muita satisfação e realização para o Porto de Imbituba porque, coincidentemente, no momento em que batemos em abril o novo recorde de movimentação mensal, temos a autorização para iniciar essa obra fundamental para o Porto alcançar um novo patamar operacional e atender o incremento esperado na operação de cargas nos próximos anos, com maior capacidade e eficiência”.

O Porto de Imbituba fechou abril com a maior movimentação mensal já realizada no complexo portuário, em torno de 770 mil toneladas, segundo os números prévios da Autoridade Portuária, que tem os dados finais em fase de fechamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023

NOVAS OBRAS FAZEM O TRANSPORTE MARÍTIMO VOLTAR A RESPIRAR

Por Eduardo Lavigne e Gustavo Maschietto OPINIÃO 03/05/2023 - 20:45



O setor portuário brasileiro sempre teve grande importância histórica e econômica, sendo o transporte marítimo um dos primeiros meios utilizados na comercialização de produtos com outros países, desde os tempos do Brasil Colônia, quando Portugal era o nosso único parceiro comercial. Hoje, o setor, como um todo, não só aumentou o número de parceiros, como também transporta o maior volume de cargas em todo o mundo.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o setor portuário movimentou 174,46 milhões de toneladas somente nos dois primeiros meses de 2023. É justo, portanto, que receba grandes aportes do Governo e de empresas privadas, que tornem as operações comerciais, principalmente com outros países, menos custosas. O setor já dá sinais de melhorias necessárias, com diversos contratos sendo fechados no mercado de construção especializada.

Nos últimos meses, observamos um crescente no volume de obras portuárias que nunca foi visto antes, o que pode ter sido causado pelo aumento das privatizações e por uma demanda represada, gerada pela pandemia da Covid-19 e Guerra da Ucrânia, que impossibilitaram ou tornavam mais difíceis as transações comerciais. Se observarmos atentamente, a dor é mais antiga. Já vínhamos de uma crise econômica mundial que impactava diversos setores, desde 2014, e estes eventos adversos acabaram tornando os investimentos ainda mais escassos. Mesmo com tanta dificuldade, o setor sobreviveu e já dá sinais de melhora.

Voltando para 2023, no mundo pós-pandêmico e um pouco mais abastado, observamos um movimento de novos contratos, que não miram somente na construção dos portos, mas também abre espaço para obras igualmente necessárias como, dragagem e manuseio da carga. O setor, sem dúvida, vive tempos melhores, o que é justo devido à sua tamanha importância para tantos setores da economia. Como disse assertivamente João Cabral de Melo Neto em um dos seus poemas: “o engenheiro pensa o mundo justo, mundo que nenhum véu encobre”.

Mesmo com este olhar positivo, em meio a tantos aportes, a movimentação dos portos brasileiros ainda está longe de se comparar a outras grandes potências mundiais, apesar de sermos um país costeiro. E muito se deve a estrutura que encontramos em nossos portos, que ainda operam com Calados — parte submersa dos navios — de 14 metros, profundidade superada há anos em países mais competitivos em transporte marítimo, como Hong Kong e Reino Unido, que já operam com 16 metros. Quanto maior a potência do porto, mais investimentos ele atrai, pois consegue receber embarcações maiores e em maior quantidade, diminuindo o custo agregado do transporte e aumentando a competitividade brasileira no mercado interno e externo. Os ventos estão favoráveis e não temos dúvida que, em breve, vamos inaugurar uma nova fase do desenvolvimento portuário do

país, com instalações mais modernas e preparadas para o momento atual, que pede economia e rapidez nos processos.

Autores Gustavo Maschietto é diretor de Engenharia e Operações da Carioca Engenharia, empresa com mais de 50 obras portuárias no portfólio, 300 km de estacas no Brasil e 150 mil m² de cais construídos. Eduardo Lavigne é superintendente de Desenvolvimento de Negócios da Carioca Engenharia

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/05/2023



Eduardo Lavigne Gustavo Maschietto

BELOV PREVÊ CONCLUSÃO DE OTSV ATÉ FINAL DE MAIO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 03/05/2023 - 20:44



Conversão de PSV em embarcação de apoio a terminais oceânicos será segunda do tipo em operação no mercado brasileiro e primeira a operar sob bandeira nacional. Unidade será afretada pela Petrobras, com contrato inicial de 4 anos

A Belov prevê, para até o final deste mês, a conclusão de um PSV (transporte de suprimentos) em OTSV (apoio a terminais oceânicos), que será o segundo do tipo em operação no mercado brasileiro e o primeiro a operar sob bandeira nacional. O Belov Mares, em construção no estaleiro do grupo na Bahia, será o

segundo com essas características a operar para a Petrobras, com contrato de afretamento com validade de quatro anos, renovável por mais um ano. O OTSV (Offshore Terminal Support Vessel) trata-se de uma embarcação adaptada para prestar serviços de apoio às plataformas tipo FPSO/FSO nas operações de descarga de petróleo para os navios-tanque (offloading), em especial na manutenção das linhas de mangote de offloading.

O diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas, explicou que o OTSV não é um produto de prateleira em nenhum estaleiro do mundo por se tratar de uma embarcação com grande quantidade de equipamentos especiais, onde os itens principais são os carretéis para linha de mangotes de offloading. Essa característica traz a necessidade de aquisição para conversão de uma embarcação comum do tipo PSV, especializados no apoio às plataformas oceânicas de perfuração, ou produção, ou MPSV (multipropósito), que contam com diversos equipamentos, podendo executar tarefas de abastecimento, reboque, pesquisa e até resgate.

Vilas Bôas acrescentou que a conversão para OTSV demanda um número muito grande de horas de engenharia, para desenvolver um projeto especial sobre demanda e em seguida executar tal adaptação. A embarcação foi adquirida com capital próprio, com custo de aproximadamente R\$ 90 milhões, e a conversão foi financiada com recursos da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e custará em torno de R\$ 60 milhões. “O estaleiro Belov nunca tinha projetado, construído ou convertido um PSV em OTSV. Também está sendo inédita a construção e instalação de equipamentos muito específicos como carretéis, CRO (coletor de resíduos oleosos), sistema de fornecimento de gás inerte”, detalhou Vilas Bôas à Portos e Navios.

Além do OTSV, a Belov tem em andamento as obras do segundo empurrador híbrido, com entrega prevista para este mês, e a transformação de uma balsa em uma draga, prevista para ser entregue em outubro. Vilas Bôas destacou que o estaleiro tem se especializado em construção de embarcações inovadoras com alta tecnologia e desenvolvimento associado. “Em nosso estaleiro construímos as primeiras embarcações do mundo que eram diesel-elétricas com hidrojato como propulsão principal e também DP2 (posicionamento dinâmico tipo 2) e também os primeiros empurradores híbridos do planeta”, disse.



O OTSV que opera no Brasil é o único em operação no mundo e trata-se de uma embarcação estrangeira, construída no exterior, utilizando bandeira brasileira provisória sob o REB (registro especial brasileiro). “Esta conversão de um PSV em OTSV será a primeira projetada e convertida no Brasil e será o primeiro OTSV de bandeira brasileira, pois, apesar de o PSV estar sendo construído na China, por se tratar de uma embarcação nova, a mesma foi nacionalizada e hoje está sob bandeira brasileira”, ressaltou Vilas Bôas.

O diretor acrescentou que muitos dos equipamentos especiais, pela primeira vez, serão projetados, construídos e instalados no Brasil e por uma empresa brasileira. A embarcação será afretada à Petrobras com sistema de medição remota de altura de onda por micro-ondas verticais de alta frequência, detectadas por radar especial. Os carretéis para armazenamento e transporte de mangotes flutuantes de offloading serão capazes de armazenar as linhas de mangotes completas e suas válvulas (tipo NSV ou borboleta) nas extremidades.

As versões anteriores de carretéis exigiam a retirada da NSV ou da válvula borboleta para a armazenagem da linha de mangotes. O carretel de mangotes de offloading poderá enrolar toda uma linha de offloading sem nenhuma desmontagem. Até hoje, os carretéis existentes não conseguem armazenar uma linha de mangotes sem a remoção das válvulas — sejam elas do tipo NVS, sejam válvulas borboletas.

Com isso, a empresa precisa remover as válvulas das seções dos mangotes, no convés da embarcação, antes de colocar o restante da linha no carretel. O carretel do Belov Mares foi projetado e está sendo construído para armazenar toda a linha, incluindo as válvulas, trazendo maior produtividade e um menor tempo de operação. Os carretéis foram projetados por uma empresa parceira e a engenharia da Belov atuou com o projetista para desenvolver um carretel confiável, com a capacidade solicitada pelo cliente e com capacidade de armazenar os mangotes juntamente com as suas válvulas.

Ao todo, serão cerca de 350 toneladas de estruturas metálicas a serem projetadas, construídas e instaladas no barco, para demandas como: carretéis de offloading, fundações de diversos equipamentos, rolo de popa, sistema de contenção de escoamento de óleo, guinchos de manuseio, entre outros. Além dos diversos equipamentos e recursos que a embarcação será dotada.

Vilas Bôas contou que, com o desenvolvimento desse projeto, o grupo Belov, iniciará seu plano de expansão no mercado de afretamento de embarcações. Apesar de ser proprietária de três embarcações de apoio a mergulho raso (SDSV — Shallow Diving Support Vessel) e de ter rebocadores e balsas portuárias, essa será a primeira embarcação de apoio marítimo que não atuará com mergulho. “Por se tratar de uma embarcação nova, construída no estaleiro Cosco, e vindo direto da China para Estaleiro Belov, podemos nacionalizá-la e, hoje, ela já está na relação de embarcações de bandeira brasileira da nossa frota. Isso consolida o nosso plano estratégico para essa área de atuação”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 04/05/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 076/2023
Página 102 de 102
Data: 04/05/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br