INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 090/2023
Data: 26/05/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
REDUÇÃO NO FRETE RODOVIÁRIO NÃO CORTA CUSTO DO TRANSPORTE, DIZ SINDICATO DE EMPRESAS DE SP 4
OS DESAFIOS DO PROFISSIONAL DA ÁREA MARÍTIMA E PORTUÁRIA 5
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA ***6***
INVESTINDO R$ 120 MILHÕES, GRUPO RAÇA COMEÇA GERAR ENERGIA COM A ROV SOLAR 6
PORTAL PORTO GENTE ***7***
DTA ENGENHARIA VAI DRAGAR TERMINAL PESQUEIRO DO PORTO DE LUÍS CORREIA 7
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***8***
EDITORIAL – CAMINHO PARA O FUTURO 8
NACIONAL - HUB – CURTAS 9
ITF 1 ..... *9*
ITF 2 ..... *9*
ITF 3 ..... *10*
Pianc 1 ..... *10*
Pianc 2 ..... *10*
NACIONAL - GOVERNO ANUNCIA MEDIDAS PARA BENEFICIAR INDÚSTRIA E AMPLIAR ACESSO A CARROS POPULARES 10
REGIÃO SUL - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TEM MELHOR QUADRIMESTRE DA HISTÓRIA 11
TECON RIO GRANDE TEM ALTA DE 11% EM MOVIMENTAÇÕES 12
ABTRA - ESPAÇO - PÍLULAS DE AFC – COOPERAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS DE FRONTEIRA 13
REGIÃO SUL - SANTA CATARINA TERÁ AUMENTO DE 76% NA ESCALA DE CRUZEIROS EM 2023/24 13
REGIÃO NORDESTE - COMPLEXO DO PECÉM APRESENTARÁ ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO HUB DE H2V EM JUNHO 15
REGIÃO SUDESTE - EXPECTAVAS PARA O ENAPORT E O CONOGMO SÃO ASSUNTO NO PROGRAMA ZR NEWS 15
CISNE BRANCO ATRACA HOJE NO PORTO DE SANTOS 17
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - RELAÇÕES AMAZÔNICAS 17
OPINIÃO – ESC - FINANÇAS SUSTENTÁVEIS: O CAMINHO ESTÁ ABERTO 18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***20***
O MAIOR PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO PARA NO PORTO DE ANTUÉRPIA-BRUGES 20
PRODUÇÃO GLOBAL DE CAFÉ EM 2022/23 ESTÁ PREVISTA 171,3 MILHÕES DE SACAS 21
REVOGADAS NORMAS SOBRE INGRESSO DE VIAJANTES ADOTADAS DURANTE PANDEMIA DE COVID-19 21
ONU TRABALHA PARA FACILITAR EXPORTAÇÃO DE GRÃOS E FERTILIZANTES DA RÚSSIA PARA ÁFRICA 22
EMISSÕES DE CARBONO DA DP WORLD CAEM 5% EM 2022 23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS ***24***
PETROBRAS ENTRA COM PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO NO IBAMA SOBRE A FOZ DO AMAZONAS 24
BRASIL E REINO UNIDO ANUNCIAM APORTES EM PROJETO AMBIENTAL NA AMAZÔNIA 25
AERIS VÊ REDUÇÃO DE INSTALAÇÃO DE AEROGERADORES NO BRASIL EM 2024 26
COM VETO, LULA SANCIONA LEI QUE PERMITE COMERCIALIZAÇÃO DE CRÉDITOS DE CARBONO EM CONCESSÕES FLORESTAIS 28
JORNAL O GLOBO – RJ ***29***
HADDAD DIZ QUE PROGRAMA PARA REDUZIR PREÇO DOS CARROS É 'TÓPICO' E PARA POUCOS MESES 29
ELETROBRAS ABRE SELEÇÃO PARA 351 VAGAS, EM PRIMEIRO PROCESSO DE CONTRATAÇÃO PÓS-PRIVATIZAÇÃO 30
C-390 DA EMBRAER MIRA MERCADO DE US$ 60 BILHÕES EM 20 ANOS 31
ALÉM DE BRASIL, SÓ TAILÂNDIA ADOTA META DE INFLAÇÃO ANUAL ENTRE 26 PAÍSES, DIZ ESTUDO DE DIRETOR DO BC 32
TCU TEM PARECERES CONFLITANTES SOBRE RELICITAÇÃO DO GALEÃO 33
FILAS NO ESTACIONAMENTO SÃO MAIS UM SINTOMA DA SATURAÇÃO DO SANTOS DUMONT ENQUANTO GALEÃO SEGUE ESVAZIADO 35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***36***
AUDITORES DA RECEITA FARÃO OPERAÇÃO ESPECIAL EM PORTOS EM MOBILIZAÇÃO POR PAGAMENTO DE BÔNUS 36
ANEEL MANTÉM BANDEIRA VERDE EM JUNHO E CONTA DE LUZ CONTINUA SEM TAXA ADICIONAL 36
COMO A HISENSE, GIGANTE CHINESA DOS ELETRODOMÉSTICOS, QUER CONQUISTAR O MERCADO BRASILEIRO 37
EM MEIO À SECA DE NOVOS PROJETOS, VOLTALIA APOSTA EM SERVIÇOS DE PARQUES EÓLICOS 41
ENQUANTO ESPERA BRASKEM, UNIPAR MUDA ESTRUTURA PARA DOBRAR DE TAMANHO 41
VALOR ECONÔMICO (SP) ***42***
AGU SE MANIFESTA CONTRA LEI QUE DEFINIU TRAÇADO DE FERROGRÃO EM PARQUE JAMANXIM 42

TESC ABRE ESTRUTURA PARA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS EM SÃO FRANCISCO DO SUL (SC) 43
SIGMA FAZ ACORDO PARA VENDER REJEITO DE LÍTIO PARA YAHUA 44
POTENCIAL PARA AUMENTO DAS RESERVAS DE PETRÓLEO JUSTIFICA EXPLORAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL, AVALIA IBP 45
PORTAL PORTOS E NAVIOS 46
DGS DEFENSE ENTREGA EMBARCAÇÃO DGS 777 AO IBAMA, EM ALAGOAS 46
ARTIGO: LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL: O IMPACTO DO ESG PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE TRANSPORTES 47
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 49
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 49

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

REDUÇÃO NO FRETE RODOVIÁRIO NÃO CORTA CUSTO DO TRANSPORTE, DIZ SINDICATO DE EMPRESAS DE SP

Segundo entidade patronal, preço já está defasado porque aumentos anteriores não foram repassados

Por: Bárbara Farias

De acordo com o Setcesp, a tabela permanece defasada e a atualização pela ANTT gera um desconforto entre embarcadores e transportadores Foto: Alexsander Ferraz/AT

A redução nos pisos do frete rodoviário em até 3,21% não refletirá em diminuição de custos aos transportadores de carga. Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região (Setcesp), a tabela permanece defasada e a atualização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na verdade, gera um desconforto entre embarcadores e transportadores.

Conforme portaria publicada no Diário Oficial da União (DOU) da última terça-feira (23), a variação negativa entre 2,34% e 3,21% nos pisos mínimos do frete rodoviário ocorreu devido à retração do preço do litro do diesel, que chegou a 5,7% nas bombas, de acordo com o último levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O reajuste considera o preço final do diesel S10 nas bombas, uma vez que a Lei Federal 13.703/2018 determina que a tabela seja reajustada sempre que ocorrer oscilação no valor do combustível superior a 5%, seja para baixo ou para cima.

O presidente do Conselho Superior e de Administração do Setcesp, Adriano Depentor, afirmou que os novos reajustes “representam um desconforto entre embarcadores e transportadores, pois fica a impressão de redução de custos, mas, na verdade, o frete continua defasado, uma vez que os aumentos anteriores não foram repassados na íntegra. Então, não entramos em um patamar de total compensação. Aliás, estamos longe disso”.

Dessa forma, segundo ele, não haverá corte de custos no transporte. “Não irá baratear o custo do transporte. Esta redução é irrisória perante os demais custos que sofreram elevação, insumos necessários à nossa atividade, e os repasses não foram alcançados plenamente. E o frete permanece ainda defasado”.

Já o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho, disse que as novas medidas teriam efeito se “se as transportadoras cumprissem a tabela de pisos de frete”. Segundo ele, na prática, isso não ocorre.

Além disso, considerando o custo logístico, Carvalho ponderou que “embora a tendência seja o preço do frete baixar, a diminuição no preço do diesel acaba compensando um pouco”. Entretanto, ele também atribui os reajustes na tabela à queda na oferta de serviço nos primeiros meses do ano. “Estamos transportando 50% menos neste ano em comparação ao mesmo período de 2022. Acredito que isso também tenha influenciado nas reduções, é a lei da oferta e da procura”.

O professor de Comércio Exterior da Unimes e da Fatec Praia Grande, Marcos Nardi, é cético quanto à reação do mercado em reduzir os preços. “Infelizmente, as reduções propostas não possuem vínculo direto na atividade em si, pois a regulação do setor acaba ocorrendo por condições de mercado, onde normalmente nem todos os atores se sentem confortáveis em aplicar”.

Nardi também apontou as diferenças entre embarcadores e transportadores. “O setor de transportes e portuário em nosso País é extremamente volátil para as pressões por parte das empresas embarcadoras. Logo, quando existe algo que consiga mesmo que à força elevar seus ganhos, fica difícil compreender que devem aderir à redução".

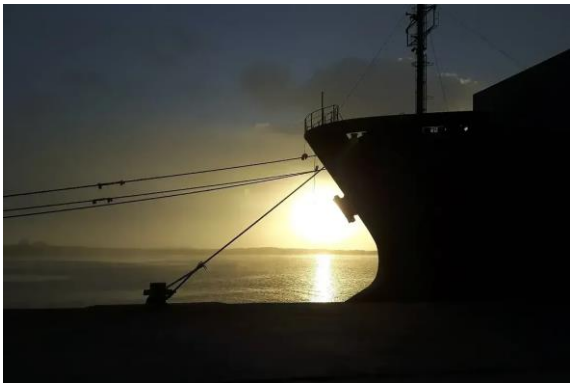
Segundo ele, "para cima todos aderem facilmente, às vezes por simples especulação, às vezes para suprir perdas que já ocorrem há tempos. Porém, para baixo, os preços tendem a não seguirem na mesma velocidade. Essas reduções, se mantidas, serão sentidas no longo prazo, quando para o mercado houver a segurança que não são passageiras”.

O professor Nardi acrescentou que existe um outro lado dessas reduções: elas são a ponta do processo e não um tabelamento prático de valores. Logo, não existe a obrigatoriedade de segui-las em efeito cascata. "Se ocorresse, seria um alívio fantástico ao produto brasileiro rumo ao exterior, pois o produto com baixa manufatura não possibilita agregar custo”.

Procurado, o Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) não retornou até o fechamento desta edição.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 26/05/2023

OS DESAFIOS DO PROFISSIONAL DA ÁREA MARÍTIMA E PORTUÁRIA

O mercado é complexo e exige compreensão de questões jurídicas que impactam na competitividade
Por: Eliane Octaviano



Atualmente, são exigidas dos profissionais da indústria shipping o desenvolvimento de novas competências e habilidades Foto: Pixabay

A demanda por profissionais especializados na área marítima e portuária tem sido crescente. Para atuar no setor, são exigidos conhecimentos específicos e é importante que os interessados se qualifiquem e busquem por atualização constante. Mas é importante destacar que conhecer o Direito Marítimo e Portuário não se caracteriza como relevante apenas para profissionais do Direito.

O mercado é complexo e exige de quem atua nas áreas de administração, comércio exterior, logística, tributação, economia e contabilidade, entre outras, a compreensão de algumas questões jurídicas que impactam no risco e na competitividade da empresa.

Atualmente, são exigidas dos profissionais da indústria shipping o desenvolvimento de novas competências e habilidades.

Mas quais seriam as principais? Uma delas é a inovação, prezando pela capacidade de inovar e pensar fora da caixa, criar novas alternativas, apresentar comprometimento, conhecimento dos processos e habilidade de enxergar soluções e de negociar. Outro ponto é a flexibilidade, que gira em torno da criatividade e da capacidade de trabalhar em equipe, de se conectar e interagir, pensamento crítico e liderança. A terceira característica é a Inteligência emocional, com capacidade de resiliência e de enfrentar crises.

Por fim, a compreensão do direito-custo e direito-prevenção. O direito-custo compreende o efeito econômico das normas sobre a atividade empresarial, ou seja, como as obrigações decorrentes das normas jurídicas impactam no custo do produto ou serviço. No contexto de direito-prevenção se inserem as questões de riscos, segurança jurídica, compliance, governança corporativa e a importância de se conhecer o direito para amparar a tomada de decisões, cumprir as obrigações ou evitar infrações e processos.

Importante ainda destacar, tanto no âmbito de direito-custo como de direito prevenção, o ESG, que contempla questões referentes às práticas das empresas em relação ao meio ambiente, governança e a responsabilidade social, isto é, o impacto da atividade empresarial em prol da sociedade e da comunidade.

A atuação das empresas no cenário internacional exige repensar os paradigmas de competitividade x sustentabilidade, envolvendo um conjunto de ações que exigem melhoria das condições de eficiência do setor, investimento em treinamento, capacitação e em ferramentas de gestão de riscos e custos.

Efetivamente, sai na frente o profissional que estiver integralmente capacitado a atuar nessa área onde se espera crescimento e evolução no Brasil e em todo o mundo. Destaca-se, também, a importância de se buscar aperfeiçoamento profissional em academias especializadas no tema e priorizar os cursos em escolas reconhecidas e com corpo docente qualificado, uma vez que a área em que atua exige ampla visão global dos diversos aspectos práticos que envolvem o mundo marítimo e portuário.

A escolha da instituição de ensino é fundamental. O profissional deve avaliar com cautela quais são os valores e a missão dela, o projeto pedagógico, e se a mesma ampara de forma efetiva seus processos de ensino e aprendizagem em paradigmas de excelência, considerando em especial as necessidades e a dinâmica do mercado, a individualidade e realidade de cada aluno, a construção do conhecimento voltada para a pratica e desenvolvimento de competências e se a instituição efetivamente considera seus alunos e educadores como protagonistas, comandantes das suas próprias rotas.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 26/05/2023

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

INVESTINDO R$ 120 MILHÕES, GRUPO RAÇA COMEÇA GERAR ENERGIA COM A ROV SOLAR

A Rov Solar chega ao mercado com usinas solares que totalizam uma capacidade de 10 MW de potência em sua primeira fase.
Da Redação ME

Rov Solar: geração em parque situado em Vitória de Santo Antão (PE)/Foto: divulgação

O Grupo Raça está se lançando no mercado de energia solar. O atacadista TOP5 de Pernambuco, é sediado em Vitória de Santo Antão há mais de 30 anos, e abastece com alimentos 90 municípios do estado. Sua nova empresa, a Rov Solar, vai gerar energia solar no estado, com investimento de R$120 milhões para os próximos dois anos. O aporte será utilizado na operação da usina de energia solar instalada em 27 hectares de área instalada em Vitória

de Santo Antão.

A Rov Solar chega ao mercado com usinas solares que totalizam uma capacidade de 10 MW de potência em sua primeira fase, que entra em operação nos próximos 45 dias. Daqui a 10 meses, a meta é dobrar essa capacidade.

Para entregar a energia dos parques solares com qualidade à concessionária, a Rov se utiliza da tecnologia israelense dos inversores da SolarEdge, líder mundial em faturamento no segmento de energia solar. A SolarEdge vai monitorar remotamente, 24 horas por dia, as 18 mil placas instaladas na usina solar de Vitória de Santo Antão, para garantir que todas as placas funcionem entregando o mais próximo de 100% da energia captada.

Placa solar diferenciada

“Um dos nossos grandes diferenciais é que as placas são monitoradas individualmente ou em pares e funcionam de forma diferente dos sistemas de strings convencionais que possuem fileiras com dezenas de placas fotovotaicas encadeadas, tendo o controle e produtividade dependente de todo o grupo de placas, o que diminui o aproveitamento da energia captada. Esse nosso sistema reduz as perda de performance, otimizando a geração de energia”, explica Reiville Serra, sócia diretora da nova operação.”

As placas já instaladas em Vitória de Santo Antão são da marca chinesa Longi, que também é produtora das células e fornece matéria-prima para outros fabricantes de placas solares no mundo inteiro. “Estamos usando a combinação dos dois melhores produtos em energia fotovoltaica do mundo. No que se refere à tecnologia, não temos nenhuma modéstia em dizer que estaremos entre as três usinas solares mais bem equipadas do Nordeste”, afirma Bruno Amaral, engenheiro e Diretor Técnico da ROV.

Rov Solar

Os parques solares da Rov Solar beneficiarão associações, cooperativas, consórcios ou condomínios parceiros da Rov Solar, possibilitando a alocação da energia elétrica gerada para clientes finais vinculados aos parceiros da Rov Solar, que podem ser pessoas físicas e jurídicas com contas de energia a partir de R$1 mil.

Neste modelo de negócio, os clientes poderão repartir entre si os custos da geração de energia e receber parte da energia elétrica gerada para compensar seu consumo de energia, por meio do sistema de compensação de energia elétrica criado pela Lei 14.300/2022, o que possibilitará uma redução nos seus custos com consumo de energia que pode chegar a 25%.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 26/05/2023

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

DTA ENGENHARIA VAI DRAGAR TERMINAL PESQUEIRO DO PORTO DE LUÍS CORREIA

Redação Portogente

DTA Engenharia vai dragar terminal pesqueiro do Porto de Luís Correia, no Piauí

O governador do Estado do Piauí, Rafael Fonteles, o diretor-presidente da Invest Piauí, Victor Hugo Almeida, e a diretora-presidente do Porto Piauí, Maria Cristina Araújo, assinaram, nesta quinta-feira (25/05/23), a ordem de serviço para início das obras do Terminal Pesqueiro do Porto de Luís Correia, cuja dragagem será realizada pela DTA Engenharia, a maior empresa de dragagem brasileira.

Inauguração de obras no Porto do Piauí. Crédito: Governo do Estado do Piauí.

Essa obra, paralisada há mais de 40 anos, vai viabilizar o acesso de embarcações e a construção de uma plataforma de atracação, bem como a futura retroárea com túneis de gelo, câmara frigorífica, fábrica de gelo, tanques de combustível e instalações administrativas.

O terminal vai receber embarcações de pesca de até 20 metros de comprimento e vai movimentar 3.600 toneladas de pescado por mês. Uma estrutura importante para fomentar a pesca de atum na costa do nordeste brasileiro e, operacionalmente, aquecer o comércio pesqueiro da região.

Os serviços de dragagem do volume de 678.483,95 m³ de material de fundo serão realizados com uma draga auto-transportadora, TSHD (Trailing Suction Hopper Dredger). Eles fazem parte da implantação do canal de 3,3 km e cota de -7,00m, para a operação de embarcações. Convém destacar, uma obra sem qualquer restrição ambiental. Uma iniciativa do governo para fomentar uma atividade que tem reflexos positivos na economia regional e geração de empregos. O prazo previsto para realização da dragagem é de 7 meses.

Investi Piauí
Agência de Atração de Investimentos Estratégicos do Piauí é a contratante dos serviços da DTA. Essa agência tem a missão de articular políticas públicas de fomento ao desenvolvimento regional.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 26/05/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CAMINHO PARA O FUTURO

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

O Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, tem movo para comemorar. Os dados mais recentes divulgados pela Autoridade Portuária revelam um aumento significativo na movimentação de cargas no primeiro quadrimestre de 2023, em comparação ao mesmo período do ano passado. Esse crescimento evidencia a importância do setor portuário para a economia do País e destaca a necessidade de investimentos em infraestrutura e tecnologia visando à ampliação da eficiência operacional e à redução de custos.

Com um aumento de mais de 20% na movimentação de cargas em relação ao ano anterior, o Porto de São Francisco do Sul registrou um marco impressionante de 5 milhões de toneladas movimentadas nos primeiros quatro meses do ano. As exportações representaram a maioria das mercadorias movimentadas, totalizando 2,8 milhões de toneladas, sendo os grãos (soja e milho) os principais produtos enviados ao exterior.

Vale destacar que, de acordo com a Autoridade Portuária, este crescimento na movimentação foi obtido sem perda da eficiência operacional. E nessa equação está o caminho para o desenvolvimento do setor. O futuro dos portos brasileiros passa, necessariamente, pelo desenvolvimento de ações para a atração de cargas, ampliando embarques e desembarques, e pela

revisão e melhoria de procedimentos, ao lado de investimentos em infraestrutura e tecnologia, para ampliar a eficiência das atividades.

Assim, é fundamental que as administrações portuárias em todo o País concentrem esforços em aprimorar a eficiência operacional e reduzir os custos para atender a crescente demanda que se busca. Investimentos em infraestrutura e tecnologia são cruciais para alcançar esses objetivos.

Em primeiro lugar, é necessário garantir que os portos possuam estruturas adequadas para receber e expedir cargas de forma eficiente. Isso implica em portos bem equipados, com berços de atracação modernos, áreas de armazenamento suficientes e um sistema logístico eficaz. Além disso, é preciso melhorar o acesso terrestre aos portos, com boas estradas e conexões ferroviárias, a fim de agilizar o transporte de mercadorias.

A adoção de tecnologias avançadas é outro aspecto crucial para otimizar as operações portuárias. A automação de processos, o uso de sistemas integrados de gerenciamento e monitoramento e a implementação de soluções digitais podem aumentar a eficiência e reduzir os tempos de espera dos navios. Além disso, a digitalização de documentos e a implementação de sistemas de rastreamento de cargas proporcionam maior transparência e agilidade nas operações.

Além disso, é importante promover um ambiente regulatório favorável e simplificado, estimulando a participação do setor privado e facilitando a realização de investimentos. Parcerias público-privadas podem ser uma alternava viável para impulsionar o desenvolvimento portuário, permitindo que os investimentos necessários sejam realizados de forma eficiente e sustentável.

A ampliação da eficiência operacional e a redução de custos nos portos beneficiam não apenas as empresas que utilizam essas infraestruturas, mas também a economia como um todo. Portos eficientes e competitivos contribuem para o aumento do comércio exterior, a geração de empregos e o crescimento econômico do país.

A hora é agora. É preciso aproveitar esse momento de crescimento e transformar os desafios em oportunidades, garantindo um futuro promissor para o setor portuário brasileiro. Com visão estratégica, investimentos adequados e parcerias eficazes, podemos construir portos modernos, competitivos e sustentáveis, impulsionando o desenvolvimento econômico do País.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ITF 1

O Brasil se tornou membro permanente do Fórum Internacional de Transportes (em inglês, International Transport Forum, ITF) ontem, dia 25. Sua entrada foi oficializada durante a cúpula anual da entidade, que terminou nessa quinta-feira em Leipzig, Alemanha. A novidade foi anunciada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, em suas redes sociais - ele estava na cidade alemã, participando do evento.

ITF 2

Reunindo 66 países e discutindo desafios e tendências globais do setor de transportes, o ITF é uma organização intergovernamental autônoma ligada à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Como informa o Ministério dos Transportes, é um think tank de questões relacionadas à política de transportes de todos os modais no mundo. Para o Brasil, é uma oportunidade de acompanhar as novidades no campo dos transportes nos mais variados países.

ITF 3

Comentando o ingresso do Brasil no fórum, o ministro Renan Filho afirmou que quer “construir com nossos parceiros uma agenda global que gere crescimento econômico com distribuição de renda e sustentabilidade ambiental. O governo brasileiro está convicto de que é com diálogo, respeito e união entre os países que vamos avançar e proporcionar aos nossos povos um mundo com melhores oportunidades para todas e todos”.

PIANC 1

Principal órgão internacional de pesquisa e normatização da infraestrutura do transporte aquaviário, a Pianc teve sua seção brasileira implantada ontem. A medida foi oficializada durante a assembleia geral da entidade, que ocorreu na quarta e nessa quinta-feira, na Noruega. A iniciava é coordenada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), que representa o governo brasileiro perante a Pianc, e pela Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), que ficará à frente da seção.

PIANC 2

As seções nacionais da Pianc são “elos” entre seus associados no país e a sede da entidade, que fica em Bruxelas. Segundo o diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, “a oficialização ocorrida hoje (ontem) consolida o comprometimento da agência com a Pianc, uma organização de referência mundial no transporte aquaviário, em criar a seção nacional para debater o setor. Também mostra que a Antaq está em constante busca pelas melhores práticas internacionais para regular e estabelecer o transporte aquaviário sustentável no país”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

NACIONAL - GOVERNO ANUNCIA MEDIDAS PARA BENEFICIAR INDÚSTRIA E AMPLIAR ACESSO A CARROS POPULARES

Principal delas é a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Pis/Cofins para veículos de até R$ 120 mil

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br

Poderá haver ainda reduções definidas por montadoras e outras relavas à venda dos carros direto da fábrica, segundo informou Geraldo Alckmin

No Dia Nacional da Indústria, comemorado ontem (25), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, anunciaram uma redução de impostos para ampliar o acesso a carros populares.

Alckmin e Lula se reuniram com empresários do setor no Palácio do Planalto. A principal medida prevê alíquotas menores para veículos de até R$ 120 mil, com a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Pis/Cofins.

Segundo Alckmin, as reduções nos preços finais dos carros vão variar de 1,5% até 10,96%, os descontos maiores serão para os carros mais baratos. A eficiência energéca e a produção nacional também serão levados em conta para determinar o desconto.

A União ainda vai especificar quantas faixas de redução haverá. Após a reunião, o governo informou que o pacote completo será anunciado em 15 dias. Segundo Alckmin, faltam ajustes com o Ministério da Fazenda.

“A Fazenda pediu até 15 dias para estabelecer a questão fiscal”, esclareceu o vice-presidente. De acordo com Alckmin, as medidas serão enviadas ao Congresso Nacional através de Medida Provisória.

Para o ministro do Desenvolvimento, as medidas anunciadas levam em questão o lado social. “Não vão fazer desconto para carro caríssimo. Segundo: eficiência energética, meio ambiente, carro ecológico, carro que polui menos, menor emissão de CO2. E terceiro, densidade industrial”, explicou Alckmin.

O objetivo inicial da medida era reduzir os valores iniciais de carros compactos com motor 1.0 para os valores entre R$50 mil e R$ 60 mil. Segundo Alckmin, os veículos mais baratos podem ser vendidos por um preço abaixo de R$ 60 mil. Fora as reduções tributárias, existe a possibilidade de vendas diretas da indústria, o que geraria “desconto ex-tarifário importante”.

“Esta é uma medida temporária de estimulo para um setor que responde por 20% do PIB da indústria de transformação e está com 50% de sua capacidade instalada ociosa. Ele vai ajudar a manter os empregos diretos e indiretos nas montadoras e em toda cadeia produtiva. Poderá haver ainda reduções definidas por montadoras e outras relavas à venda dos carros direto da fábrica. O Governo deverá emir MP permitindo esse tipo de transação”, informou a presidência da República por meio de nota.

Política de preços
O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Márcio de Lima Leite, também acredita que o preço do carro mais barato pode ficar abaixo de R$ 60 mil. Ele apontou que isso dependerá da política de preços de cada montadora.

Ele ressaltou que os veículos que já estão nos estoques das empresas podem aderir às medidas que serão anunciadas. “O Ministério da Fazenda está fazendo as contas para ver a validade das medidas, se dará por um ano, seis meses, dois meses. O tempo é fundamental para falar do tamanho da renúncia. A indústria trabalha com um mínimo de 12 meses”, afirmou Lima Leite.

Os preços dos carros populares são alvos de constantes reclamações do presidente Lula. “A fábrica de automóveis não está vendendo bem, mas qual pobre pode comprar um carro popular de R$ 90 mil?”, questionou no início de maio.

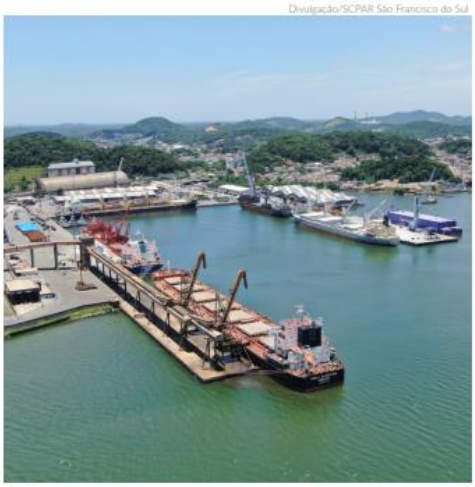
Alckmin também anunciou um crédito de R$ 4 bilhões para as empresas realizarem empréstimos em dólar. A medida poderá ser feita pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e valerá para toda a indústria.

Já em São Paulo, o BNDES anunciou um pacote de R$ 2 bilhões, com taxa fixa em dólar, para empresas brasileiras exportadoras que tenham receita em moeda norte-americana.

O ministro defendeu a aprovação da reforma tributária para ampliar os benefícios para o setor. “A indústria está super-tributada. O caminho é a reforma tributária. Ela ajudará a exportação, reduzirá custo Brasil, simplificará a questão tributária e diminuirá a judicialização, ajudando a economia como um todo”, disse.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

REGIÃO SUL - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TEM MELHOR QUADRIMESTRE DA HISTÓRIA

Primeiros quatro meses deste ano registraram crescimento de mais de 20% em comparação a 2022
Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



As exportações em São Francisco do Sul, que somaram 2,8 milhões de toneladas, representaram 57% do total de mercadorias movimentadas no primeiro quadrimestre

O Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, registrou um aumento de mais de 20% na movimentação de cargas no primeiro quadrimestre de 2023 em comparação ao mesmo período no ano passado. Segundo dados da Autoridade Portuária, esta foi a maior movimentação da história do terminal já registrada no primeiro quadrimestre de um ano. O complexo atingiu a marca de 5 milhões de toneladas movimentadas nos primeiros quatro meses do ano. No mesmo período do ano passado, o porto movimentou 4,1 milhões de toneladas, representando um aumento de 20,7%.

Segundo a SCPAR São Francisco do Sul, as exportações, que somaram 2,8 milhões de toneladas, representaram 57% do total de mercadorias movimentadas nos primeiros 120 dias do ano.

Os grãos (soja e milho), com 2,6 milhões de toneladas, lideram a lista dos produtos enviados ao exterior. Na sequência, óleo vegetal (100 mil toneladas) e madeira (81 mil toneladas).

Já as importações somaram 2,1 milhões de toneladas nestes quatro meses, equivalente a 43% da movimentação do Porto. Segundo a Autoridade Portuária, o setor metalúrgico (1,1 milhão de toneladas) e os fertilizantes (746 mil toneladas) foram as principais mercadorias recebidas de outros países.

“Nosso porto é altamente competitivo, por ser multipropósito. Outra característica é a sua eficiência, com razoável tempo de espera para os navios atracarem, além de apresentar agilidade na operação de carregamento e descarregamento de cargas”, destacou Cleverton Vieira, presidente do Porto de São Francisco do Sul.

Segundo Vieira, o porto atualmente conta com uma tarifa atrativa em comparação a outros terminais próximos. Além disso, ele citou outros fatores positivos, em especial a posição geográfica favorável para receber e expedir diversas cargas.

“Todos esses fatores, somados à capacidade produtiva de sua comunidade portuária e às ações do governo do Estado para melhorar ainda mais as condições de infraestrutura do Porto, ajudam a explicar o expressivo aumento no volume de cargas neste primeiro quadrimestre do ano”, analisou.

Em abril

A SCPAR São Francisco do Sul divulgou que somente no mês de abril a movimentação de mercadoria no terminal portuário chegou a 1,3 milhão de toneladas, que resultou no crescimento de 12% em comparação com o mesmo mês no ano passado, que registrou 1,15 milhão.

A exportação atingiu 793 mil toneladas, sendo a soja o principal produto (726 mil toneladas). A importação, por sua vez, foi de 488 mil toneladas, puxadas pelo aço (295 mil toneladas) e fertilizantes (181 mil toneladas).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

TECON RIO GRANDE TEM ALTA DE 11% EM MOVIMENTAÇÕES

Entre janeiro e abril, terminal de contêineres administrado pela Wilson Sons operou 198.857 TEU

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

A Wilson Sons, operadora de logística e portuária, divulgou resultados em seu Terminal de Contêineres (Tecon) localizado no Porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul. O primeiro

quadrimestre de 2023, o terminal da companhia registrou crescimento de 11% em relação ao mesmo período do ano passado.

Entre janeiro e abril deste ano, o Terminal de Contêineres teve a movimentação de 198.857 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Ainda no primeiro quadrimestre, o terminal registrou novo recorde de produtividade, durante a operação do navio Mediterranean Express, em janeiro. Nesta escala, foram movimentados 1.567 contêineres, atingindo a média de 42 contêineres movimentados por hora (MPH) em cada guindaste de cais utilizado.

Para Paulo Berne, diretor-presidente do Tecon Rio Grande, uma série de fatores colaboram para este resultado de produtividade do terminal ao longo de seus anos de operação.

“Além de cumprirmos nossos compromissos contratuais, realizamos grandes investimentos no Tecon Rio Grande, incrementando a capacidade e a produtividade do terminal por meio de modernização tecnológica de equipamentos, processos e adequação da infraestrutura. O Tecon Rio Grande tem papel fundamental para a logística das empresas gaúchas, uma vez que oferece uma alternava segura e confiável para armazenagem e movimentação dos mais diversos tipos de carga”, completa.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

ABTRA - ESPAÇO - PÍLULAS DE AFC – COOPERAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS DE FRONTEIRA

O Artigo 8 do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC) fala de práticas destinadas a agilizar os processos de importação, exportação e trânsito aduaneiro nos pontos de fronteira. Ele recomenda que os países signatários garantam a cooperação entre as autoridades e os órgãos de controle, para que suas ações sejam coordenadas de maneira a facilitar o comércio transfronteiriço.

A questão impacta diretamente as atividades dos setores logístico portuário e de recintos alfandegados, já que nesses locais são desenvolvidas muitas das atividades desses órgãos controladores.

Quando o Brasil aderiu ao AFC, em 2018, declarou à Organização Mundial do Comércio (OMC) que cumpriria essa recomendação imediatamente, porque já contava com comissões que reuniam agentes do comércio exterior para justamente promover a cooperação entre eles, por exemplo a Conaportos, no setor logístico-portuário. Mas de forma geral elas ainda eram pouco ativas.

De lá para cá, as ações concomitantes entre os órgãos anuentes foram se tornando mais comuns, sobretudo entre Alfândegas, a Vigilância Agropecuária (Vigiagro) e a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), no âmbito dos novos processos de exportação e importação reunidos no Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex). No cronograma do Pucomex, a inspeção conjunta foi implantada em 2022 e a inspeção coordenada está prevista para 2025. E já são positivos os resultados na redução do tempo de liberação das cargas nos pontos de fronteira.

Coluna sob responsabilidade da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra). Jornalista responsável: Milena de Castro
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

REGIÃO SUL - SANTA CATARINA TERÁ AUMENTO DE 76% NA ESCALA DE CRUZEIROS EM 2023/24

Estão previstas 113 paradas de embarcações nos portos do estado, ante as 64 registradas na temporada 2022/23

Por MARÍLIA SENA - marilia@portalbenews.com.br

De acordo com a Clia Brasil, Itajaí registrou 25 escalas na temporada 2022/23 de cruzeiros e passará a ter 38 na próxima

A temporada 2023/24 de cruzeiros em Santa Catarina promete ser bem maior que a anterior. De acordo com dados fornecidos pela Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), as escalas de navios vão saltar das 64 registradas em 2022/23 para 113 na temporada seguinte, o que representa um aumento de 76,5%.

Mais escalas de navios significam mais leitos disponíveis. A projeção nesse quesito é de uma alta de 78% em relação a 2022/23 (316 mil leitos contra 177 mil). O período da temporada também será ampliado. Serão 172 dias a partir do início, no dia 4 de novembro. Portanto, a previsão de término é para maio de 2024. A última temporada começou no dia 10 de dezembro e se encerrou no dia 20 de abril.

Essas e outras informações foram divulgadas durante um encontro na última segunda-feira (22) entre o secretário estadual de Turismo, Evandro Neiva; o presidente da Clia, Marco Ferraz; o presidente institucional da Costa Cruzeiros, Renê Hermann; e o representante da MSC Cruzeiros Javier Carnevale.

Ainda de acordo com os dados apresentados pela Clia Brasil, Balneário Camboriú receberá 54 escalas na nova temporada contra 22 na encerrada em abril deste ano. Itajaí subiráde25 para 38, enquanto Porto Belo aumentaráde17escalaspara21.

Serão nove navios como em 2022/23, mas com capacidade maior. Existe a possibilidade de estreia de outros destinos catarinenses, com escalas teste em Penha e em São Francisco do Sul, além do trabalho de longo prazo para viabilizar outras cidades.

Também participou do encontro realizado na segunda-feira o secretário de Turismo, Cultura e Esporte de Florianópolis, Ed Pereira. Com ele foram discutidas novas tratavas sobre a possibilidade de a capital de Santa Catarina ter uma escala teste ainda nesta temporada.

Segundo a Clia, reuniões pós-temporada estão sendo feitas nos municípios onde foram realizadas as últimas operações e contam com a participação do presidente Marco Ferraz e representantes da Costa Cruzeiros e da MSC. Na semana passada, houve um encontro em Santos (SP) com a diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS).

No Brasil, a temporada 2023/24 de cruzeiros terá 35 navios de longo curso, que farão paradas em 47 destinos de 15 estados, como Amapá, Amazonas, Pará, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

TEMPORADA 2022/23
Itajaí: 25 escalas / 74 mil leitos Balneário Camboriú: 22 escalas / 81 mil leitos Porto Belo: 17 escalas / 51 mil leitos Total: 64 escalas / 177 mil leitos

TEMPORADA 2023/24
Itajaí: 38 escalas / 129 mil leitos Balneário Camboriú: 54 escalas / 171 mil leitos Porto Belo: 21 escalas / 51 mil leitos Total: 113 escalas / 316 mil leitos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

REGIÃO NORDESTE - COMPLEXO DO PECÉM APRESENTARÁ ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO HUB DE H2V EM JUNHO

Audiência pública está marcada para o dia 22, com participação popular na análise do empreendimento

Por MARÍLIA SENA - marilia@portalbenews.com.br

Se a área dentro do Complexo do Pecém for viabilizada para a instalação do hub, o Ceará pode ser o protagonista no processo industrial de produção de energia verde no País

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE) apresenta em audiência pública, no próximo dia 22 de junho, o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) sobre o Hub de Hidrogênio Verde (H2V) que pretende implantar no complexo. O encontro será no auditório do Porto do Pecém, às 10 da manhã.

O EIA/Rima foi elaborado pela MRS Estudos Ambientais, que fez o estudo socioambiental, além das análises de alternavas locacionais, sendo a área escolhida a que apresentou maiores vantagens socioambientais, operacionais e logísticas.

A audiência é uma etapa importante do licenciamento ambiental porque garante a participação popular na análise de empreendimentos e atividades que, por regra, precisam elaborar e publicizar os resultados do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental.

O Hub de Hidrogênio Verde (H2V) do Complexo do Pecém visa fornecer área e infraestrutura para o desenvolvimento de um novo polo de produção de novo combustível.

No hub, a ideia é produzir o H2V a partir da eletrólise de água, utilizando fontes de energias renováveis como, por exemplo, a energia solar e a eólica. Em seguida, o hidrogênio verde será armazenado, preferencialmente em formato de amônia verde, para não haver emissão de gases do efeito estufa.

Se a área dentro do complexo portuário for viabilizada para a instalação do hub, o Ceará pode ser o protagonista no processo industrial de produção de energia verde no País.

O H2V poderá substituir os combustíveis fósseis, o que trará vantagens socioambientais e auxiliará nas metas mundiais de descarbonizar as operações de diversos segmentos, entre elas, o portuário.

Eia/Rima
O Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) são documentos que apresentam os estudos realizados na área onde se pretende instalar o empreendimento e debatem sobre a viabilidade do projeto com o órgão ambiental licenciador e com a comunidade.

A audiência é o momento em que a população pode obter esclarecimentos e elucidações sobre a proposta em análise e conhecer os impactos (negativos e positivos) através da apresentação do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

REGIÃO SUDESTE - EXPECTAVAS PARA O ENAPORT E O CONOGMO SÃO ASSUNTO NO PROGRAMA ZR NEWS

Eventos que envolvem o setor portuário acontecem de 31 de maio a 2 de junho, em Brasília

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

O presidente da ABTRA, Bayard Umbuzeiro Filho, disse durante o programa que irá participar de um dos painéis do Enaport

Na próxima semana, em Brasília, haverá dois eventos importantes que envolvem o setor portuário. O Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport) e o Conogmo (Congresso Nacional dos Ogmos) ocorrem a partir de 31 de maio e seguem até 2 de junho. Os temas que serão discutidos neles foram assunto durante o Programa ZR News, transmitido pela Rádio Santa Cecília FM (107,7) FM.

Organizados pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), o Enaport e o Conogmo são voltados exclusivamente ao setor empresarial. A abertura ocorre no próximo dia 31, enquanto que no dia 1° de junho haverá três painéis. São eles: “Programação paralela da Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário; Desafios e propostas para o setor portuário brasileiro; e Pautas estratégicas do setor empresarial portuário.

“A programação vai ser bastante rica. Os eventos em Brasília na próxima semana vão acabar fazendo um grande resumo dos principais tópicos hoje de debate em relação à operação portuária. Sejam os desafios, quer seja através do próprio avanço da evolução da negociação entre capital e trabalho. Temos cada vez mais os exemplos de acordos fechados entre trabalhadores e terminais portuários e associações empresariais, sem a necessidade de uma participação de sindicatos”, disse o diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo.

Segundo ele, o mercado hoje está cada vez mais evoluído, e isso é algo que vai ser bastante debatido. “Um dos pontos que gera grande expectava e é um dos temas mais quentes em relação aos órgãos de gestão da mão de obra portuária é a questão do treinamento e qualificação, demanda que o setor empresarial defende, sindicatos e trabalhadores defendem, mas devido a burocracia do sistema federal, são ações que não vão pra frente”, declarou o jornalista.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) Bayard Umbuzeiro, confirmou presença em um dos painéis e citou a importância da coalização portuária, onde todas as associações empresariais ligadas à atividade portuária estarão reunidas.

“Está agendada a participação em um dos painéis em 1° de junho. Faço questão de estar lá. Nós temos a coalizão portuária no qual a Fenop faz parte. A gente conseguiu em um acordo de todas as associações, lembro de nossas participações. Muitas coisas passaram a ser mais fáceis, de encaminhamento, com a coalizão portuária. Se há unanimidade, nós vamos para a frente, e a maioria dos temas a gente tem da unanimidade”, afirmou.

Ogmos

Por fim, no dia 2 de junho haverá a realização do Congresso Nacional dos Ogmos (Órgãos Gestores de Mão de Obra). Evandro Schmidt Pause, diretor-executivo do Ogmo Santos, que recentementecompletou28anosdefundação, fará participação em um dos painéis com o tema que envolve a mão de obra portuária.

“Oportunidade ímpar. Esses eventos ocorrem anualmente, liderados pela Fenop. Mesmo o Enaport, onde vão ser discutidos os assuntos mais da operação portuária, da carga, das relações entre terminais, cargas e acessos. Acho que será um debate bem amplo. Depois, vamos ter a oportunidade de debater um pouco mais sobre mão de obra, basicamente a relação dos Ogmos. Temos um comitê de Ogmos dentro da Fenop em que já se debateram vários temas ao longo do ano. Nessa oportunidade se amplia o debate e traz um pouco a comunidade para participar. O Ogmo

Santos vai ser representado por mim em um dos painéis, que é sobre treinamento e habilitações da mão de obra", disse.

Santos Export
Todas as quintas-feiras o ZR News, com apresentação do jornalista Zerri Torquato, é voltado para os assuntos portuários, além de ter o quadro Santos Export. O programa pode ser acompanhado também pelo portalbenews.com.br.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

CISNE BRANCO ATRACA HOJE NO PORTO DE SANTOS

Embarcação da Marinha estará aberta para visitação do público neste domingo
Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

O Cisne Branco é um navio de representação da Marinha do Brasil que em uma temporada faz uma turnê internacional e em outra, um giro pela costa brasileira

O navio-veleiro Cisne Branco, da Marinha do Brasil, atraca hoje (26) no Porto de Santos. A embarcação estará aberta para visitação gratuita do público no próximo domingo (28). Segundo a Capitania dos Portos, o navio-veleiro seguirá atracado no Cais da Marinha até a próxima sexta-feira (2 de junho).

O Cisne Branco é um navio de representação da Marinha do Brasil que em uma temporada faz uma turnê internacional e em outra, um giro pela costa brasileira. Neste ano, está percorrendo portos brasileiros do Sul e Sudeste, em um tour chamado Brasil 2023.

A viagem teve início em abril, saindo do Rio de Janeiro. Ao todo, o Cisne Branco percorrerá cerca de 3,5 mil quilômetros pelos mares do Sul e Sudeste do país, até retornar ao Rio em junho.

A embarcação possui comprimento total de 76 metros, tem um deslocamento carregado de 1.038 toneladas, uma tripulação de 42 militares (10 oficiais e 32 praças) e propulsão a diesel e vela.

O navio estará aberto para visitação gratuita do público. O período para visitas no domingo ocorre a parr das 8h30 e seguirá até as 16h.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - RELAÇÕES AMAZÔNICAS

AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA
Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opiniao@portalbenews.com.br

É Relações Amazônicas demasiadamente complexo e desafiante decidir o que fazer na Amazônia. Há um interesse frequente na exploração de recursos naturais, mas tipicamente sem os devidos cuidados com o meio ambiente ou com as pessoas. Simultaneamente ao contexto, há um ignorar da

história, tanto quando diz respeito aos indígenas, tanto quando se refere às indústrias da Zona Franca de Manaus ou aos conhecimentos locais formais, presente nas universidades e institutos de pesquisas regionais. A prática é simplesmente ignorar a todos e a tudo que seja local.

É como se não houvesse história. É quase como se fôssemos inexistentes. Como se a região que possui milhões de habitantes fosse completamente desabitada. Esta forma de mencionar as questões da Amazônia por quem vive em outras regiões do mundo ou do país se torna crescentemente inaceitável, pois atualmente existem muitas maneiras de superar esta ignorância, desde que exista um mínimo respeito, que frequentemente não há. Deste contexto surgem vários dos problemas de entendimento sobre o que fazer na região.

De outra parte, há um grupo expressivo de pessoas “locais”, completamente desrespeitosas pela região onde vivem, que absorvem uma característica exploradora, ignorando as civilizações presentes – talvez pela impossibilidade de ser reconhecido localmente, talvez por sua associação com grupos exploradores de fora. São espécies de feitores, que cuidam dos interesses do império, sempre vigilantes para atender ao que é importante termos estas questões sempre presentes quando se avizinham debates sobre o futuro da Amazônia, para termos alguns “pré-conceitos” em vista, antes das conversas, tentando romper mutuamente tais condições que atrapalham o progresso da Amazônia e, por consequência, do Brasil. Estamos em uma armadilha de destruição expressiva e desnecessária. Há simultaneamente grande desigualdade social e incontáveis oportunidades. É necessário compreender como as ocasiões de mudança são perdidas por uma estrutura que costuma repetir os erros do passado.

Para sair desta condição precisaremos começar a respeitar os interesses de cada localidade da região, bem como reconhecer e agir como uma república. A troca de postura é uma necessidade que precisará remover os hábitos que estão profundamente arraigados dos vários lados do debate. A transcendência será positiva para o mundo; ficar travado repetindo os hábitos que sabotam vínculos sociais, levará ao mesmo resultado que temos obtido: um enorme rastro de pobreza e destruição, com alguns poucos beneficiados – tipicamente em outros países.

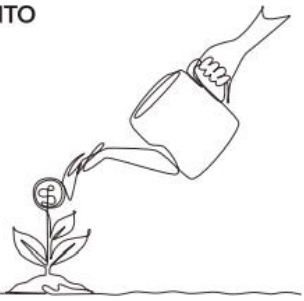
> ***É COMO SE NÃO HOUVESSE HISTÓRIA. É QUASE COMO SE FÔSSEMOS INEXISTENTES. COMO SE A REGIÃO QUE POSSUI MILHÕES DE HABITANTES FOSSE COMPLETAMENTE DESABITADA. ESTA FORMA DE MENCIONAR AS QUESTÕES DA AMAZÔNIA POR QUEM VIVE EM OUTRAS REGIÕES DO MUNDO OU DO PAÍS SE TORNA CRESCENTEMENTE INACEITÁVEL, POIS ATUALMENTE EXISTEM MUITAS MANEIRAS DE SUPERAR ESTA IGNORÂNCIA, DESDE QUE EXISTA UM MÍNIMO RESPEITO, QUE FREQUENTEMENTE NÃO HÁ.***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

OPINIÃO – ESC - FINANÇAS SUSTENTÁVEIS: O CAMINHO ESTÁ ABERTO

JOÃO EDUARDO AMARAL
Presidente do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export e
Diretor Geral e de Operações
da iniciativa Voz dos Oceanos
opiniao@portalbenews.com.br

REBECCA ALONSO NASCIMENTO
Secretária do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export e
Advogada do J Amaral Advogados
e da iniciativa Voz dos Oceanos
opiniao@portalbenews.com.br



O Finanças Sustentáveis: o caminho está aberto quando falamos em finanças, sejam pessoais ou corporativas, é comum pensarmos em dois fatores básicos: contenção de despesas e maximização de receitas, servindo estes, sempre, como o target principal almejado – muitas vezes, é verdade, independentemente dos meios utilizados para alcançar tais objetivos.

Nessa linha, é bastante comum atrelarmos o tema “finanças” apenas ao elemento monetário da sua composição, o que, quando falamos em finanças sustentáveis, torna-se apenas mais um dos diversos componentes deste amplo mecanismo. Mas o que são, então, conceitualmente, estas finanças? Largamente conhecidas para os antenados ao mundo da sustentabilidade, as finanças sustentáveis ainda são pouco populares e praticadas pela sociedade em geral.

Basicamente, trata-se de aplicações e envolvimentos financeiros, por parte de pessoas físicas e jurídicas, em negócios em que a sustentabilidade é o seu carro-chefe – ou, minimamente, está inserida em alguma vertente de tal negócio – nas mais diversas atividades econômicas desempenhadas globalmente. São, tais negócios, aqueles que estão em linha e praticam no seu core business os três pilares do ESG (ambiental, social e governança), visando, como objetivo principal, o alcance de uma sociedade mais sustentável e justa para as presentes e futuras gerações.

As finanças sustentáveis olham para aquelas empresas que, além de em suas ações diretas e/ou indiretas preservarem o meio ambiente, respeitam as pessoas, priorizam em seu ambiente interno a inclusão social, e possuem uma cultura corporativa organizada e empenhada com causas sustentáveis, em especial mediante o engajamento da mais alta gestão e dos seus acionistas.

O interessante é que o tema não é novidade e já faz parte do dia a dia dos agentes de mercado. Como sabemos (já abordamos o assunto amplamente em outros artigos) a sustentabilidade e o ESG são fatores cruciais para os investidores quando da decisão pelo aporte ou não de capital em empresas, que olham sempre para o melhor retorno ajustado pelo risco. Igualmente, trata-se de fator relevante levado em conta pelos bancos na análise de empresas tomadoras de crédito, o que vem crescendo, inclusive, no âmbito das pequenas e médias empresas e nos fundos de investimentos sustentáveis.

Podemos observar, pois, que é uma realidade do mundo dos negócios e não mero romance dos apaixonados – que somos – por este mundo da sustentabilidade.

Como exemplo, podemos citar o crescimento dos títulos verdes, especialmente utilizados nos setores da energia renovável e da agricultura, sendo o Brasil o maior mercado atuante nestes títulos na América Lana. Na seara do capital aberto, a B3 possui o índice ISE B3, que reúne empresas comprometidas com o desenvolvimento sustentável. No lado do BNDES, temos o Crédito ASG, com financiamento disponível para empresas que cumprem metas ESG.

Para além dessas considerações, falar em finanças sustentáveis significa bem administrar os recursos que se têm disponíveis, a partir do seu uso equilibrado, racional e consciente. De nada adianta investir em novas tecnologias, por exemplo, e não atuar fortemente na frente de reciclagem e reutilização. Empresas que atuam com upcylcing – ou reutilização criava – crescem a cada dia, e são peça fundamental quando olhamos não só para as inovações que cuidam do futuro, mas àquelas que buscam reinventar o presente e ressignificar a herança deixada pelo consumismo insustentável.

Consideremos, pois, que investir em sustentabilidade não só é uma prática altamente lucrava, como se volta àquelas empresas que buscam estar antenadas às mais modernas práticas de ESG e inovação sustentável. Negócios que agridem o meio ambiente, por exemplo, estão fora do radar dos investidores – e já não mais passam despercebidos pelos consumidores.

Destacamos, ainda, e não menos importantes, os Princípios para o Investimento Sustentável lançados pela ONU, em 2005, em conjunto com um grupo internacional de investidores institucionais, que consistem em: (i) incorporar os temas ESG às análises de investimento e aos processos de tomada de decisão, (ii) ser pró-avos e incorporar os temas ESG às políticas e práticas de propriedade de avos, (iii) buscar sempre fazer com que as entidades nas quais se investe divulguem suas ações relacionadas aos temas ESG, (iv) promover a aceitação e implementação dos princípios dentro do setor do investimento, (v) trabalhar unidos para ampliar a eficácia na implementação dos princípios, e (vi) divulgação de relatórios sobre atividades e progresso da implementação dos princípios. Levando-se em consideração os signatários que aderiram aos referidos princípios, esma-se que o total de avos abarcados chegue a US$ 90 trilhões.

Em conclusão, há ainda muito o que se explorar, mas, sem sombra de dúvidas, o caminho para as finanças sustentáveis está totalmente aberto, e representa o que há de mais moderno e alinhado às expectavas de desenvolvimento sustentável do mundo atual.

> ***É BASTANTE COMUM ATRELARMOS O TEMA "FINANÇAS" APENAS AO ELEMENTO MONETÁRIO DA SUA COMPOSIÇÃO, O QUE, QUANDO FALAMOS EM FINANÇAS SUSTENTÁVEIS, TORNASE APENAS MAIS UM DOS DIVERSOS COMPONENTES DESTE AMPLO MECANISMO. MAS O QUE SÃO, ENTÃO, CONCEITUALMENTE, ESTAS FINANÇAS? LARGAMENTE CONHECIDAS PARA OS ANTENADOS AO MUNDO DA SUSTENTABILIDADE, AS FINANÇAS SUSTENTÁVEIS AINDA SÃO POUCO POPULARES E PRATICADAS PELA SOCIEDADE EM GERAL.***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/05/2023

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

O MAIOR PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO PARA NO PORTO DE ANTUÉRPIA-BRUGES

Informações: Port Technology (26 de maio de 2023)

Com uma capacidade de contêineres de 24.346 TEU, o MSC LORETO não é apenas o maior navio a fazer escala no porto, mas também é atualmente o maior porta-contêineres do mundo, título que compartilha com seu navio irmão MSC IRINA.

O navio iniciou sua viagem inaugural em Ningbo (China) em 19 de abril e partirá para Felixstowe (Reino Unido) em 28 de maio.

A embarcação tem 400 metros de comprimento, 61 metros de largura e 25 tripulantes.

O navio transporta uma ampla gama de mercadorias, desde matérias-primas até produtos acabados, como máquinas, plásticos, borracha, eletrônicos, móveis e muito mais.

"Estamos orgulhosos de receber o MSC LORETO", disse Jacques Vandermeiren, CEO do Porto de Antuérpia-Bruges.

"Isso demonstra que nosso porto pode receber os maiores porta-contêineres. É nossa ambição como porto continuar a crescer de forma sustentável, com um dedo firme no pulso da conjuntura económica global."

O porto de Antuérpia-Bruges está organizando cinco passeios para ver o MSC LORETO da água em 27 de maio.

Todos os 750 assentos foram reservados, informou a MSC.

"O interesse na chegada do novo navio recorde, o MSC LORETO, confirma que as atividades no porto de Antuérpia ainda capturam a imaginação do público em geral", disse Marc Beerlandt, CEO da MSC Bélgica.

Apesar de chamar o maior porta-contêineres do mundo, o Porto de Antuérpia-Bruges experimentou um declínio de 4,5% na movimentação total durante o primeiro trimestre de 2023 em comparação com o mesmo período do ano passado.

No início deste mês, o Porto de Antuérpia-Bruges lançou a rede 'D-Hive drone-in-a-box' para aumentar a segurança na área portuária.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/05/2023

PRODUÇÃO GLOBAL DE CAFÉ EM 2022/23 ESTÁ PREVISTA 171,3 MILHÕES DE SACAS

Informações: Forbes (26 de maio de 2023)

A produção mundial de café prevista para a safra 2022/23 foi estimada em 171,3 milhões de sacas de 60 kg. Caso se confirme, a produção atual representará um incremento de 1,7% em comparação com a mesma produção global da safra anterior de 2021/22, que foi de 168,5 milhões de sacas.

Convém ressaltar que o consumo global em 2021/22 atingiu um volume equivalente a 175,6 milhões de sacas, o que representou um crescimento de 0,6% em relação ao mesmo período anterior.

Com relação à previsão do consumo para a safra atual em curso, estima-se que a demanda mundial deverá alcançar em torno de 178,5 milhões de sacas, o que representará um acréscimo de 1,7% ante o mesmo período anterior. Isso significa um déficit na oferta mundial de 7,3 milhões de sacas.

Vale ressaltar que os dados estatísticos do desempenho da cafeicultura em nível mundial, constam do Relatório sobre Mercado de Café – abril 2023, da OIC (Organização Internacional do Café), documento que se encontra disponível na íntegra no Observatório do Café, do Consórcio Pesquisa Café coordenado pela Embrapa Café, unidade localizada em Brasília (DF).A OIC analisa o período entre os meses de outubro a setembro, nas quatro grandes regiões cafeeiras do planeta: América do Sul, Ásia & Oceania, América Central & México e África.

O organismo também classifica os cafés verdes, no caso, da espécie Coffea arabica, em três tipos: 'Naturais Brasileiros', 'Suaves Colombianos' e 'Outros Suaves'; e, em complemento, os cafés da espécie Coffea canefora em 'Robustas'.

Os dados estatísticos do setor, em nível mundial, exclusivamente do mês de março de 2023 (os mais recentes disponíveis), registram que as exportações globais de grãos verdes desse mês totalizaram aproximadamente 10,9 milhões de sacas, das quais 3,08 milhões de sacas foram de grãos verdes dos Naturais Brasileiros, 960 mil sacas de Suaves Colombianos, além de 2,11 milhões de sacas de Outros Suaves. As exportações de grãos verdes dos Robustas somaram 4,74 milhões de sacas.

Vale também destacar que a participação do café solúvel nas exportações globais, de todas as formas do produto, foi de 10,1% (média móvel de 12 meses), tendo como referência apenas o mês de março de 2023. E ainda que o Brasil foi o maior exportador de café solúvel, com a venda ao exterior de 320 mil sacas no mês. (Com Embrapa)
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/05/2023

REVOGADAS NORMAS SOBRE INGRESSO DE VIAJANTES ADOTADAS DURANTE PANDEMIA DE COVID-19

Informações: ANVISA (26 de maio de 2023)

A Anvisa informa às empresas e representantes do setor portuário a decisão de revogar as Resoluções da Diretoria Colegiada (RDCs) 754 e 759, ambas de 2022.

Essas RDCs estabeleciam medidas sanitárias adotadas em virtude da Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) decorrente da pandemia de Sars-CoV-2, destinadas às operações portuárias, bem como ao embarque e desembarque em embarcações de cruzeiros, de carga e em plataformas.

A decisão sobre as revogações foi formalizada pela Diretoria Colegiada (Dicol) da Agência, no último dia 10 de maio, sendo oficializada com a publicação da RDC 789/2023 no Diário Oficial da União (D.O.U.) de 15/5.

A Anvisa comunica também o fim do prazo de vigência da RDC 456/2020, que tratava da adoção de medidas em aeroportos e aeronaves em virtude da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) provocada pelo novo coronavírus. Conforme o artigo 27 da RDC, a validade da norma terminou no último dia 21/5, conforme redação dada pela RDC 684/2022. Portanto, desde então, a resolução perdeu automaticamente a sua vigência, não produzindo mais efeitos.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/05/2023

ONU TRABALHA PARA FACILITAR EXPORTAÇÃO DE GRÃOS E FERTILIZANTES DA RÚSSIA PARA ÁFRICA

Informações: Money Times (26 de maio de 2023)

A ONU está trabalhando com o Banco Africano de Exportação e Importação (Afreximbank) para criar uma plataforma que ajude a processar transações de exportações russas de grãos e fertilizantes para a África, disse a principal autoridade comercial da ONU à Reuters nesta quarta-feira.

Um acordo fechado em julho do ano passado exige que a ONU ajude a Rússia a superar quaisquer obstáculos às exportações de grãos e fertilizantes por três anos.

O acerto foi firmado junto com outro acordo que permite a exportação segura de alimentos e fertilizantes da Ucrânia pelo Mar Negro, depois da invasão da Rússia em fevereiro de 2022.

Os acordos tinham a intenção de aliviar a crise alimentícia global que, segundo a ONU, piorou por causa da guerra, uma vez que os dois países produzem grãos e fertilizantes para o mercado global, especialmente para África e para o Oriente Médio.

“Ainda não superamos isso”, disse Rebeca Grynspan, que lidera a implementação do acordo da ONU com a Rússia, em uma entrevista, descrevendo o acordo do Mar Negro e o pacto entre ONU e Rússia como uma “tábula de salvação para a segurança alimentar” ao redor do mundo.

O acordo do Mar Negro foi estendido na semana passada pela terceira vez, após a Rússia concordar com uma prorrogação por mais dois meses. Porém, Moscou está ameaçando deixar o acordo, a menos que uma lista de demandas sobre suas exportações de alimentos e fertilizantes seja cumprida.

As exportações agrícolas da Rússia não estão sujeitas às sanções que o Ocidente impôs pela invasão à Ucrânia, mas Mascou afirma que há restrições a pagamentos, à logística e a seguro, bem como um efeito mais amplo das medidas. Os Estados Unidos e outros rechaçaram as reclamações russas.

Grynspan disse que está trabalhando com o Afreximbank para tentar ajudar países de pequeno e médio porte na África a acessar grãos e fertilizantes russos por meio de “transações mais ágeis”.

“Estamos trabalhando com eles (Afreximbank) e fazendo uma plataforma que vai possibilitar uma ‘due diligence’ mais ágil com os clientes para que se cumpra as sanções, mas permita as transações de alimentos e fertilizantes com a África”, afirmou.

O Afreximbank, com sede no Cairo, não estava imediatamente disponível para comentários. Grynspan não compartilhou mais detalhes, já que as discussões continuam.

O banco agrícola da Rússia, conhecido como Rosselkhozbank, foi removido da rede internacional de pagamentos SWIFT pela União Europeia (UE) em junho passado.

A Rússia quer que a instituição seja reconectada, mas a UE disse que não está considerando o restabelecimento dos bancos russos.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/05/2023

EMISSÕES DE CARBONO DA DP WORLD CAEM 5% EM 2022

Informações: Port Technology (26 de maio de 2023)

O relatório ESG, publicado em 26 de maio, foi desenvolvido de acordo com os mais recentes padrões da Global Reporting Initiative (GRI).

Ao longo de 2022, a DP World disse que reforçou sua estrutura de governança ESG e gerenciamento de riscos e lançou um Conselho Executivo de Sustentabilidade para fornecer orientação estratégica sobre a estratégia de sustentabilidade e as métricas ESG do Grupo.

A empresa também integrou o ESG como um risco em seu registro de riscos corporativos em 2022 e publicou seu primeiro Relatório ESG autônomo c 2021.

Maha AlQattan, Diretora de Pessoas e Sustentabilidade do Grupo, DP World , disse: “Na DP World, acreditamos em permitir resiliência e construir um futuro inteligente e sustentável que gere impacto social de longo prazo.

“Em 2022, vimos ventos contrários globais contínuos, mas isso nos desafiou a expandir novas fronteiras de colaboração. Tenho orgulho de termos cortado nossas emissões diretas de carbono em 5% e aumentado significativamente nossas contribuições à comunidade.

“Reconhecemos o nosso impacto e continuamos a analisar como usamos os nossos recursos de forma responsável, em questões desde a educação à infraestrutura de WASH, de acordo com o nosso roteiro claro para o futuro”, acrescentou AlQattan.

A DP World afirmou que a descarbonização é um foco central para a empresa e o negócio continua a trabalhar em direção às suas metas de se tornar neutro em carbono até 2040 e zero carbono líquido até 2050.

Em novembro, na COP 27, o presidente e CEO do grupo, Sultan Ahmed Bin Sulayem, anunciou que a DP World se juntou ao Green Shipping Challenge e se comprometeu a investir até US$ 500 milhões para reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO2) em quase 700.000 toneladas nos próximos cinco anos. anos .

O Grupo também firmou uma parceria estratégica com o Maersk McKinney Moller Center for Zero Carbon Shipping e ingressou no Think Lab do Pacto Global da ONU sobre Transição Justa.

Este relatório vem menos de três semanas depois que a DP World anunciou a instalação de painéis fotovoltaicos de conversão de luz solar em seu hub London Gateway no Reino Unido .

Mais recentemente, a empresa anunciou que distribuirá até £ 15 milhões (US$ 18,6 milhões) para projetos comunitários na região do estuário do Tâmisa .
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/05/2023

AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS ENTRA COM PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO NO IBAMA SOBRE A FOZ DO AMAZONAS

Petroleira entende ter resolvido questões levantadas na negativa do pedido, como recolhimento de óleo e tratamento de animais em caso de vazamento

Por epbrepbr 25 de maio de 2023 Em Meio ambiente, Petróleo e gás

Plataforma para exploração offshore de óleo e gás (Foto: WikiCommons)

A Petrobras pediu na noite desta quinta-feira (25) ao Ibama que reconsidere a decisão de negar a licença de perfuração do bloco FZA-M-59 na Bacia da Foz do Amazonas, no Amapá. O anúncio foi feito pelo presidente Jean Paul Prates, pelo Twitter. Na rede social, ele afirmou que há "mal-entendidos técnicos e argumentos distorcidos".

A estatal entende ter resolvido os problemas levantados, mas questiona a mudança de postura do órgão sobre a exigência de Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS).

Um dos entraves indicados pelo Ibama era a falta de recursos para combater um eventual vazamento de petróleo na região. A Petrobras tem 12 embarcações de recolhimento de olho na Foz do Amazonas — a mesma quantidade que as bacias de Campos (6) e Santos (6) somadas.

Outra questão levantada pelo órgão era o tempo de recolhimento e tratamento de fauna atingida por óleo em caso de vazamento. Inicialmente, seria de 48 horas, já que o centro de tratamento e "despetrolização" da companhia fica em Belém (PA).

A Petrobras garante que pode tratar os animais em menos de 24 horas, usando helicópteros e embarcações mais rápidas e ampliando a base de estabilização de fauna existente hoje em Oiapoque (AP).

O Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna (CRD) foi construído pela Petrobras a pedido do próprio Ibama, no processo de licenciamento da Foz do Amazonas. Segundo a empresa, foi aprovado em fevereiro deste ano pelo órgão.

'Quebra de contrato'

Com relação à AAAS, a petroleira entende que mudar o entendimento e exigir o estudo após o leilão é "quebra de contrato".

A decisão do presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, de negar o pedido com base na AAAS foi recebida com surpresa dentro da companhia. Isso porque o estudo já tinha sido dispensado desde o leilão da área, na 11a rodada da ANP, em 2013.

Desmobilização

A Petrobras já começou a desmobilização dos recursos que estão na Foz do Amazonas mesmo pedindo reconsideração do Ibama. Isso inclui helicópteros, embarcações e a sonda que está no local desde dezembro e já consumiu mais de R$ 500 milhões nesse período.

A desmobilização está sendo feita mesmo após pedido do ministro para avaliar a manutenção da sonda no local. A estatal avalia internamente que os recursos são necessários em outros projetos enquanto não há uma decisão diferente do Ibama permitindo a perfuração na bacia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 26/05/2023

BRASIL E REINO UNIDO ANUNCIAM APORTES EM PROJETO AMBIENTAL NA AMAZÔNIA

Governo britânico liberou R$ 45 milhões e o brasileiro, R$ 32 milhões

Por Agência Brasil 25 de maio de 2023 Em Meio ambiente

Ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, e Ministro de Relações Exteriores do Reino Unido, James Cleverly, visitam sítio experimental do AmazonFACE (Foto: Raul Vasconcelos/ASCOMMCTI)

O governo britânico anunciou, nesta quarta-feira (24), aporte de 2 milhões de libras, cerca de R$ 12,3 milhões, a projeto na Floresta Amazônica. O anúncio foi feito em visita do ministro das Relações Exteriores, Commonwealth e Desenvolvimento do Reino Unido, James Cleverly, à estação de pesquisa do AmazonFACE.

A estrutura fica cerca de 80km ao norte de Manaus, e lá estão sendo montadas as torres do programa na Floresta Amazônica.

A ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), Luciana Santos, participou da visita nessa terça-feira (23).

Com o valor anunciado hoje, o Reino Unido soma 7,3 milhões de libras (R$ 45 milhões) de apoio ao AmazonFACE, desde 2021. O governo brasileiro investiu R$ 32 milhões por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT). A liberação dos recursos foi anunciada pela ministra Luciana Santos durante a visita.

De acordo com o MCTI, os resultados do AmazonFACE vão ajudar a comunidade científica internacional a compreender melhor como a maior floresta tropical pode ajudar na mitigação das mudanças climáticas globais, bem como aumentar a precisão de sua vulnerabilidade ao aquecimento global.

“A iniciativa tem contribuição central para respostas mais apropriadas no alcance das metas globais do clima”, acrescentou o ministério.

“O AmazonFACE é o principal projeto de cooperação científica entre os dois países. O Reino Unido é o segundo maior parceiro de ciência e tecnologia do Brasil, sendo que nos últimos sete anos houve cooperação em pelo menos 700 iniciativas bilaterais de pesquisa”, destacou o ministério.

O AmazonFACE é coordenado por cientistas do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (Inpa/MCTI) e da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), em cooperação internacional com o governo britânico e implementado pelo Met Office – o serviço de meteorologia britânico.

O experimento se propõe a responder a seguinte questão global: “Como as mudanças climáticas afetarão a Floresta Amazônica, a biodiversidade que abriga e os serviços ecossistêmicos que ela fornece à humanidade?”.

Para isso, o AmazonFACE avalia a capacidade de resposta da floresta tropical a níveis elevados de dióxido de carbono (CO_2) e os impactos deste processo para o clima global, a biodiversidade e os ecossistemas. Ou seja: como a floresta reage ao aumento de concentração de CO_2 para entender seu papel dentro do contexto das mudanças climáticas.

Tecnologia Face

O experimento utiliza a tecnologia FACE (Free Air Carbon Dioxide Enrichment), ou enriquecimento de gás carbônico ao ar livre, em português. A tecnologia libera ar enriquecido com gás carbônico sobre uma vegetação e monitora suas respostas.

Ainda de acordo com o ministério, isso vai ajudar a entender como o aumento do CO_2 modifica folhas, raízes, solo, ciclo da água e dos nutrientes da Floresta Amazônica.

O impacto ao redor da área do experimento na Amazônia será mínimo e todo o carbono liberado será compensado com o plantio de árvores em áreas de fronteira com o desmatamento.

A tecnologia existe desde os anos 1990 e já foi aplicada em projetos em florestas temperadas nos Estados Unidos e na Austrália e no Reino Unido. O AmazonFACE é o único em floresta tropical.

Infraestrutura
Segundo o ministério, para executar o experimento, estão em construção os anéis (plots) em um território reservado para pesquisa na Floresta Amazônica.

Cada anel tem 16 torres de 35 metros de altura e 30 metros de diâmetro, que circundam cerca de 50 árvores adultas. É por meio dessas torres que será liberado o ar com CO_2. Nelas também serão acoplados sensores de monitoramento que medem a concentração de CO_2 no ar. No total, serão seis anéis.

Cada anel terá também um guindaste com cerca de 50 metros de altura que permitirá aos cientistas coletar materiais e observar o que acontece acima da copa das árvores.

A previsão é colocar os seis anéis em operação no início de 2024. O empreendimento científico tem o desafio de montar a infraestrutura da plataforma de pesquisa com a tecnologia FACE.

*Com informações do MCTI

Edição: Kelly Oliveira/Agência Brasil
Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 26/05/2023

AERIS VÊ REDUÇÃO DE INSTALAÇÃO DE AEROGERADORES NO BRASIL EM 2024

Empresa estuda instalar fábrica nos EUA para dar conta da demanda internacional
Por Reuters 25 de maio de 2023 Em Eólica, Transição energética

Turbina de energia eólica 5/08/2013 REUTERS/Carlos Jasso

SÃO PAULO — A fabricante de pás eólicas Aeris Energy deve elevar seus volumes de exportação a partir de 2024, quando enxerga uma potencial redução da demanda no mercado brasileiro, ao mesmo tempo em que prossegue com estudos para a abertura de uma fábrica nos Estados Unidos, de acordo com o diretor de Planejamento e de Relações com Investidores, Bruno Lolli.

A empresa, que é a maior fabricante de pás para aerogeradores da América Latina, está agora em fase de discussões comerciais com clientes sobre os volumes e destinos das encomendas para os próximos anos.

“Este ano, produzimos 100% do volume para mercado doméstico. Em 2024 e 2025 tende a ser menor para o doméstico, o que cria espaço para retomarmos exportações”, afirmou Lolli à Reuters.

Segundo o executivo, a perspectiva de uma menor demanda para pás no Brasil ocorre em meio à desaceleração do desenvolvimento de novos projetos de geração de energia eólica.

“Os projetos hoje estão em ‘stand-by’”, disse, citando uma combinação de fatores para esse cenário, como a volatilidade dos custos de novos empreendimentos, preços mais baixos da energia no médio prazo, grande oferta sendo adicionada à matriz, principalmente de geração solar distribuída, e baixo crescimento do consumo nacional de energia.

Mercado em alta nos EUA e Europa

O contexto é o inverso nos Estados Unidos e Europa, onde as taxas de retornos para novos projetos de energias renováveis estão muito melhores, acrescentou.

“Nunca vimos empreendedor tomando decisão de instalar parque (renovável) ganhar tanto dinheiro (nos EUA e Europa). Então ao mesmo tempo em que vemos Brasil com um risco de redução de volume até 2026, temos uma restrição imensa de fabricação de componentes para essas regiões”.

A Aeris tem sua produção concentrada na zona industrial de Pecém (CE), de onde também exporta a depender da demanda de sua carteira de clientes, que inclui as maiores fabricantes mundiais de aerogeradores. A empresa deve atingir uma capacidade de produção de pás equivalente a 4 gigawatts (GW) por ano.

Fábrica no exterior é ‘inevitável’

A empresa também segue estudando a abertura de uma fábrica nos Estados Unidos, país que vem incentivando fortemente o mercado de energia renovável, com perspectiva de mais do que dobrar as taxas anuais de instalação de parques eólicos.

Lolli afirmou que a Aeris está aprofundando estudos sobre benefícios fiscais no âmbito do Inflation Reduction Act (IRA), lei americana de apoio à transição energética, ao mesmo tempo em que negocia com potenciais Estados que poderiam receber a fábrica e com clientes que consumiriam suas pás.

Em paralelo, a empresa também avalia se seria um projeto “greenfield”, com a instalação de uma fábrica do zero, ou “brownfield”, montando uma linha de produção em algum espaço alugado ou comprado.

Embora ainda não haja decisão tomada, o diretor considera que uma planta fora do país é “passo inevitável” para a Aeris.

“É um passo que julgamos inevitável porque clientes estão demandando que a gente instale capacidade fora do ‘site’ atual. Hoje nosso apetite de expandir o ‘site’ atual reduziu por conta da demanda dos clientes de ter diversificação de geografias”.

A Aeris também está avaliando a produção de pás para projetos de geração eólica offshore, mas considera que essas discussões são um pouco mais complexas. Isso porque, além de o número de “players” nesse mercado ser menor, há um movimento mundial de algumas fabricantes de aerogeradores de verticalizar suas produções, explicou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 26/05/2023

COM VETO, LULA SANCIONA LEI QUE PERMITE COMERCIALIZAÇÃO DE CRÉDITOS DE CARBONO EM CONCESSÕES FLORESTAIS

Objetivo é fomentar bioeconomia e preservar vegetação nativa
Por Nayara Machado 25 de maio de 2023 Em Clima, Meio ambiente

Reflorestamento na Fazenda Joa, no Mato Grosso (Foto: Fazenda Joa/UFSC)

BRASÍLIA — O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou na quarta (24/5) a lei 14.590/23 que permite a exploração sustentável de atividades não madeireiras e o aproveitamento e comercialização de créditos de carbono em florestas públicas concedidas.

Resultado da aprovação de projeto de lei de conversão da Medida Provisória 1.151/2022, a lei permite a outorga de direitos sobre acesso ao patrimônio genético para fins de pesquisa, desenvolvimento e bioprospecção e sobre a exploração de recursos pesqueiros ou da fauna silvestre.

As concessões em unidades de conservação, terras públicas e bens dos entes federativos também poderão desenvolver e comercializar projetos de pagamento por serviços ambientais e créditos de carbono.

Publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta (25), o texto vem com um veto sobre o dispositivo que autorizava a inclusão na reserva legal da propriedade – percentual da área coberta de vegetação nativa – de áreas destinadas à manutenção de estoque de madeira.

Na mensagem do veto, Lula explicou que a medida poderia ampliar a inclusão de florestas plantadas com espécies exóticas na reserva legal, indo contra o objetivo de proteção da vegetação nativa. O veto precisa ser analisado em sessão conjunta do Congresso Nacional.

Daniela Stump, advogada e sócia de ESG do DC Associados, afirma que os créditos de carbono são uma fonte de renda muitas vezes decisiva para viabilizar restauração e proteção da floresta.

“As alterações sancionadas eram aguardadas pelo setor privado, as quais fomentam a bioeconomia, destravando fluxo financeiro para restauração florestal e proteção ambiental mais efetiva em florestas públicas e UCs concedidas, com a possibilidade de comercialização de créditos de carbono”, explica.

“Ponto importante é a transferência de titularidade dos créditos de carbono do poder concedente para o concessionário de florestas públicas e direito de comercializá-los conforme regulamento a ser editado”, completa.

O que diz a lei:

Dentre as mudanças, está a permissão ao Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES) para habilitar outros agentes financeiros, inclusive fintechs, públicos ou privados, para atuar nas operações de financiamento com recursos do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC).

Esses agentes deverão suportar os riscos do negócio. Antes, o BNDES, gestor do fundo, só poderia credenciar bancos públicos para atuar com o FNMC.

Além disso, o concessionário de florestas públicas poderá unificar operacionalmente as atividades de manejo florestal em unidades próximas. Concessionários diferentes em uma mesma unidade de

conservação também poderão unificar as operações, a partir da elaboração de um único Plano de Manejo Florestal Sustentável (PMFS).

O Serviço Florestal Brasileiro (SFB) vai elaborar o Plano Plurianual de Outorga Florestal (PPAOF), com duração de quatro anos, contendo o conjunto de florestas públicas a serem concedidas.

O edital de licitação da floresta pública deve prever seguro de responsabilidade civil contra eventuais danos causados ao meio ambiente ou a terceiros, além de garantia para cobrir a inadimplência de obrigações contratuais.
Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 26/05/2023

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ QUE PROGRAMA PARA REDUZIR PREÇO DOS CARROS É 'TÓPICO' E PARA POUCOS MESES

Ministro da Fazenda diz que financiamentos ficarão mais baratos de forma sustentável quando cair a taxa Selic
Por Victoria Abel — Brasília

O ministro Fernando Haddad faz sinal de 'joinha' ao participar de audiência na Câmara dos Deputados Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta sexta-feira que o programa lançado pelo governo federal para reduzir o preços dos carros no país é apenas "tópico" e para poucos meses.

- É um projeto curto no tempo para acomodar essa transição de crédito caro e pátios cheios. Não é um programa de longo prazo, é tópico, para alguns meses neste ano. Estamos discutindo quantos meses ele vai durar. As contas serão feitas até domingo - disse o ministro.

Questionado se o valor do programa chegaria a R$ 8 bilhões, ele disse que não chegaria a "um quarto desse valor".

- Temos certeza de que vamos retomar o financiamento com o ciclo de queda dos juros. O programa não custará nem um quarto desses R$ 8 bilhões em isenções. Caiu a produção industrial brasileira em um espaço muito curto de tempo. Se o governo não tiver uma atenção nesse espaço de tempo, ficará difícil. Estou falando de um programa que vai durar 3 ou 4 meses, não é estrutural - afirmou o ministro.

Haddad concede entrevista à Globonews nesta sexta-feira. Sobre a aprovação do projeto que estabelece o novo marco fiscal do país, Haddad diz que o projeto está sendo bem recebido e que o governo está trabalhando para chegar à meta fiscal prometida no ano que vem.

- Se tomarmos todas as medidas, podemos pretender chegar ao resultado dentro da banda já no ano que vem. Se você não atingir o projeto dentro da banda, você tem limitações. O projeto tem sido

muito bem recebido. Quer dizer que você consegue construir maioria quando tem um projeto que convence a maioria.

Uma das medidas para aumentar a arrecadação está prestes a cair no Congresso, que é a medida provisória que altera as decisões do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf).

- Está faltando o Carf. É fundamental para o Brasil participar do clube dos países ricos. Com essa regra herdada do Bolosnaro não tem acordo na OCDE - afirmou.

O ministro comentou a indicação do seu secretário-executivo, Gabriel Galípolo, para a diretoria de política monetária do Banco Central. Segundo ele, o nome veio do próprio presidente do BC, Roberto Campos Neto.

- Quem mencionou o nome do Galípolo foi ele (Campos Neto) na índia.

Ele defendeu a mudança na perseguição da meta de inflação para contínua, no lugar do ano calendário.

- Eu não conheço país que adota a meta calendário. Dá impressão que dá para jogar para cima e para baixo. Você define a meta contínua e o Banco Central a persegue. Quando você define a contínua, dificilmente muda. Vejo essa meta contínua com muito bons olhos. Ela vem angariando simpatia, antes, dava pânico nas pessoas - disse.

Haddad comentou as chances de aprovação da reforma tributária e negou a possibilidade de o governo voltar com a CPMF. Esta semana, o ministro da Previdência, Carlos Lupi, disse que havia estudos sobre o tema em sua pasta.

- É a primeira reforma tributária na redemocratização. Este governo não tem a pretensão de retomar nada disso (CPMF). Depois da reforma, vamos ter que começar uma discussão séria sobre transição econômica. Reindustrializar o país a partir de bases limpas.

Haddad disse o governo está terminado o "desenho" do plano de conformidade para as empresas de varejo do sudeste asiático. Segundo ele, haverá um comitê de acompanhamento, e os Correios vão impedir a entrada de produtos no país sem o pagamento de impostos.

- O que aconteceu de bom a partir da minicrise é que essas empresas resolveram aderir ao plano da Receita de conformidade. Estamos oferecendo condições de se adequarem à lei do país. Esse plano de conformidade está no fim o desenho. Vamos definir com os estados a parceria que vai ser feita. Tem que ter uma entrada só e uma saída só. O emprego no Brasil agradece, porque vão competir em pé de igualdade. Vamos montar um comitê de acompanhamento para as boas práticas. Os Correios vão impedir (o envio de mercadoria ilegal).
Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/05/2023

ELETROBRAS ABRE SELEÇÃO PARA 351 VAGAS, EM PRIMEIRO PROCESSO DE CONTRATAÇÃO PÓS-PRIVATIZAÇÃO

Segundo a empresa, estas são as primeiras vagas das mais de 800 que serão disponibilizadas nos próximos meses, de forma escalonada
Por O Globo — Rio

No primeiro processo seletivo promovido desde a privatização, em 2022, a Eletrobras abriu 351 vagas para contratação de profissionais pelas suas subsidiárias Eletrobras CGT Eletrosul, Chesf, Eletronorte e Furnas, presentes em todas as regiões do Brasil.

O processo, que havia sido lançado em abril, foi cancelado por causa da rescisão de contrato com a empresa responsável pelo processo de recrutamento e seleção. Segundo a empresa, quem já havia feito a inscrição terá que refazer para se candidatar.

Privatização da Eletrobras terá custo elevado para os consumidores Agência O Globo Agência O Globo

As candidaturas serão realizadas por meio da plataforma Gupy, em que os candidatos criam seus perfis, preenchem todos os dados solicitados e respondem às perguntas disponibilizadas. Confira as vagas disponíveis no site da Eletrobras.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/05/2023

C-390 DA EMBRAER MIRA MERCADO DE US$ 60 BILHÕES EM 20 ANOS

Fabricante estima que pelos próximos 20 anos, 490 aviões com o perfil do C-390 devem ser adquiridos pelas forças de Defesa em todo o mundo
Por Mariana Barbosa

Jato multimissão KC-390 da Embraer Divulgação

LISBOA - A Embraer Defesa e Segurança estima um mercado potencial de US$ 60 bilhões em 20 anos para o seu jato militar multimissão, o C-390 Millennium. No período, a expectativa é de que forças de Defesa de diferentes partes do mundo adquiram algo como 490 aviões.

Projeto desenvolvido em parceria com a Força Aérea Brasileira, o jato é umas das grandes apostas da Embraer e acumula 7 pedidos firmes fora do Brasil, sendo dois para o governo da Hungria e 5 para a Defesa portuguesa. A FAB encomendou 19, dos quais 5 já estão em uso pela força.

No ano passado, a Holanda também anunciou a intenção de adquirir cinco C-390, após uma análise que avaliou também o modelo C-130J, da Lockheed Martin, mas o contrato ainda não foi assinado.

A Embraer tem conversas com oito países em andamento, incluindo África do Sul, Áustria e República Tcheca.

SUPER TUCANO
A Embraer também está em campanha para a venda do Super Tucano, um turboprop de ataque leve que teve uma versão para a OTAN lançada no mês passado. Segundo Bosco da Costa Junior, CEO da Embraer Defesa e Segurança, o Super Tucano tem um mercado endereçável de US$ 6,5 bilhões nos próximos 20 anos, quando 500 aviões devem ser absorvidos pelas forças de Defesa ao redor do mundo.

A Embraer estima que a sua divisão de Defesa deverá faturar US$ 700 milhões este ano, um crescimento de aproximadamente 50% sobre o ano passado.

*A colunista viajou a convite da Embraer
Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/05/2023

ALÉM DE BRASIL, SÓ TAILÂNDIA ADOTA META DE INFLAÇÃO ANUAL ENTRE 26 PAÍSES, DIZ ESTUDO DE DIRETOR DO BC

Diretor de Política Econômica defende em livro de 2020 que o objetivo para a inflação brasileira precisa ser mais longo

Por Maeli Prado

Diogo Abry Guillen, diretor de Política Econômica Raphael Ribeiro/Banco Central

Além do Brasil, somente a Tailândia adota a meta-calendário de inflação (quando o objetivo para a alta de preços tem que ser cumprido no mesmo ano) em um grupo de 26 países, mostra um levantamento feito pelo diretor de Política Monetária do Banco Central, Diogo Guillen, que defende a adoção de um objetivo de prazo mais longo para o Brasil em livro publicado em 2020.

No estudo, Guillen aponta que os bancos centrais da maior parte dos países tem um prazo maior, entre um ano e meio e dois anos, para entregar os preços dentro da meta, e argumenta a necessidade de um debate sobre a extensão desse horizonte no caso brasileiro.

Em vez de um ano, diz ele, seria mais adequado um tempo entre 18 e 24 meses, o que permitiria o maior impacto possível da política monetária sobre a inflação.

- Ainda que tenha sido apropriado no passado, espera-se que comece um debate mais aprofundado para sair do regime de ano-calendário de meta de inflação no Brasil - escreve, acrescentando que um prazo entre um ano e meio a dois anos à frente "parece apropriado por incorporar o impacto máximo da política monetária sobre a inflação".

Ele afirma que, quando a meta tem que ser cumprida em um ano específico, as decisões de juros acabam sendo influenciadas por fatores típicos da economia em cada período do ano (a chamada sazonalidade).

- Por exemplo, se estivermos em junho com uma inflação muito baixa e a economia sofrer um choque adverso de preços, o Banco Central pode não subir juros, dadas a baixa inflação e a proximidade do encerramento do ano - diz. - Por outro lado, se estivéssemos em janeiro, talvez o BC não tivesse tanta confiança quanto ao comportamento prospectivo da inflação até o fim do ano-calendário e decidisse elevar a taxa de juros.

O estudo usa dados de 2019 e foi publicado no final de 2020 no livro O Futuro do Brasil, organizado pelo economista Fábio Giambiagi. Guillen é diretor do BC desde abril do ano passado.

Meta de médio prazo é adotada por Estados Unidos e Europa

A maior parte dos 26 países cujos dados foram levantados por Guillen, 15 deles, considera metas de inflação de médio prazo (entre eles Estados Unidos, Zona do Euro e México). Nesses casos, o prazo em geral é de um ano e meio a dois anos para que o BC atinja o objetivo para os preços.

Outros seis países fixam prazos mais específicos, casos da Turquia (três anos) e Suécia e Israel (dois anos), mas sempre mirando o médio prazo, e outros três adotam metas contínuas (África do Sul, Japão e Reino Unido). A meta contínua é quando o banco central traça uma trajetória para que, ao longo do tempo, a inflação vá se encaminhando para o objetivo desejado.

Por fim, somente dois países, Brasil e Tailândia, consideram a meta-calendário, em que se fixa que o BC terá que entregar o objetivo anualmente. Hoje, a meta brasileira é de 3,25% ao ano para 2023 e 3% para 2024, sempre com intervalo de tolerância para cima ou para baixo.

Mudança da meta será discutida na próxima reunião do CMN
Uma possível mudança na meta para o IPCA será discutida na próxima reunião do CMN (Conselho Monetário Nacional), que define o objetivo para a alta de preços a partir dos votos do Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento e Banco Central.

Parte dos economistas afirma que a meta atual é irreal, ainda mais em um cenário de pós-pandemia e invasão da Ucrânia pela Rússia. É só pensar que os Estados Unidos, a maior economia do mundo, trabalham com um objetivo de 2%, pouco menos dos 3% determinados para o Brasil em 2024, e só devem chegar nesse patamar em 2025.

Desde 1999, quando o regime de metas foi implantado no Brasil, o objetivo para os preços foi descumprido sete vezes, e isso deve se repetir em 2023. Analistas ouvidos pelo Banco Central acreditam que o ano encerra com uma alta de 5,8% do IPCA, acima do teto previsto pelo CMN, de 4,75%.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/05/2023

TCU TEM PARECERES CONFLITANTES SOBRE RELICITAÇÃO DO GALEÃO

Um auditor avalia que devolução do aeroporto à União precisa ter continuidade; outro, que concessão atual pode ser negociada
Por Geraldo Doca e Glauce Cavalcanti — Brasília e Rio

TCU tem pareceres conflitantes sobre relicitação do aeroporto internacional do Rio Guito Moreto/Agência O Globo

A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) apresentou pareceres divergentes em relação à consulta feita pelo governo federal sobre a possibilidade de evitar a relicitação do aeroporto do Galeão, administrado pela concessionária RIOgaleão — que tem como sócios a Changi, de Cingapura, e a Infraero —, reformulando parâmetros da concessão atual para acelerar o processo e a continuidade da prestação do serviço.

Enquanto o auditor Cleiton Rocha dos Santos concluiu que o processo de relicitação precisa ter continuidade, ou seja, a empresa, não pode voltar atrás, André Luiz de Albuquerque Farias afirmou que a concessão atual pode ser negociada, desde que não haja desvirtuamento do contrato antigo e seja apresentada uma planilha com todos os cálculos que justifiquem a medida.

A decisão final caberá ao ministro relator do processo no Tribunal, Vital do Rego, que apresentará o seu voto e irá submetê-lo ao plenário da Corte, o que pode ocorrer na próxima semana.

“Após a assinatura do termo aditivo de relicitação, a Administração Pública está vinculada a dar prosseguimento ao novo processo licitatório do ativo objeto da concessão que se encerra com a extinção do contrato de concessão vigente e a transferência do contrato de concessão”, escreve Farias.

“Verifica-se que o objetivo do primeiro questionamento não é validar o encerramento atípico do processo de relicitação por iniciativa exclusiva e unilateral pelo Poder Concedente, mas sim entender se seria possível a revisão de tal processo mediante novo acordo. Nesse sentido, sugere-se a possibilidade de continuidade do contrato de concessão, retornando-se ao momento imediatamente anterior ao da relicitação”, diz Santos.

A consulta foi apresentada pelos ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes e contempla uma alternativa para resolver as concessões com problemas.

A expectativa do governo é de que o TCU dê uma resposta definitiva sobre a consulta na próxima semana. A Changi, operadora de aeroportos e com sede em Cingapura e controladora da RIOgaleão, pediu ao governo federal 20 dias para informar se fica com a concessão ou não. O prazo termina na próxima quarta-feira, dia de sessão no TCU.

'Morte lenta'

No Rio de Janeiro, governo do estado e prefeitura demonstram preocupação com a demora em alcançar uma solução para os aeroportos cariocas, sob o argumento de que o esvaziamento do Galeão mina a competitividade e, por consequência, a competitividade fluminense.

— Não podemos esperar anos por uma solução. O Rio de Janeiro está perdendo oportunidades, competitividade. É uma morte lenta. Estou em uma reunião com um representante do (grupo chinês) Alibaba, que quer ampliar exportações de produtos cariocas para a China. Mas, hoje, o custo de operação é enorme para escoar as mercadorias do Rio para São Paulo, Curitiba e, então, China — contou Chicão Bulhões, secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, na tarde de ontem ao GLOBO.

Para ele, há boa vontade do presidente Lula em resolver o problema dos aeroportos do Rio. Mas o processo se alonga.

— Nossa proposta é transferir os voos regionais do Santos Dumont para o Galeão, além de operar os dois aeroportos de forma coordenada. Ainda não temos uma resposta do governo nem nova data de reunião marcada. Um Galeão mais competitivo melhora as condições de debate sobre quem vai gerir o aeroporto — avalia.

Nicola Miccione, secretário estadual da Casa Civil, destaca que a operação concentrada no Santos Dumont impacta diretamente a continuidade do Galeão:

— Temos demandado que os dois aeroportos sejam vistos como sistema integrado e que se olhe a capacidade operacional do Santos Dumont de forma a não prejudicar quem quer que opere o Galeão. Temos uma realidade no Santos Dumont, com lotação do aeroporto e qualidade de serviços, que está extrapolando.

Não há solução fácil para os aeroportos do Rio, avalia Cláudio Frischtak, diretor da Inter.B Consultoria. Para ele, o fato de os pareceres não avaliarem que é terminantemente proibido interromper a relicitação já é relevante. O governo teria, assim, diz, dois caminhos: cumprir exigências para evitar a relicitação ou, por achar esse processo muito complexo, optar por relicitar o Galeão.

— As duas opções geram incerteza. A situação é muito ruim para a economia e para o Rio atrair empresas ao estado. Não tem solução fácil. O erro foi lá atrás, na modelagem da concessão que resultou em outorga muito elevada e 49% de participação da Infraero no ativo. E agora tem que se resolver esse problema — diz.

A operação dos dois aeroportos por um único administrador seria o ideal, afirma Frischtak, destacando que um sistema de aeroportos regional é ativo em logística de deslocamento de passageiros, mas também de carga, o que é cada vez mais importante globalmente.

Procurada, a RIOgaleão não comentou os pareceres.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/05/2023

FILAS NO ESTACIONAMENTO SÃO MAIS UM SINTOMA DA SATURAÇÃO DO SANTOS DUMONT ENQUANTO GALEÃO SEGUE ESVAZIADO

Com demanda acima da capacidade, terminal é cercado por congestionamentos nos horários de maior movimento, e motoristas enfrentam filas para estacionar

Por Pedro Guimarães* — Rio

Saturado: Acessos de veículos a áreas de embarque e desembarque do Santos Dumont estão congestionados Roberto Moreyra/Agência O Globo

No único estacionamento do Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio, cabem 980 carros. Na tarde de ontem estavam todas ocupadas. Segundo os funcionários da BH Park, que administra o local, a situação já faz parte do cotidiano, e obriga passageiros e motoristas a esperarem até uma hora para estacionar.

A superlotação faz com que funcionários do estacionamento se dividam ao longo das 12 ruas, nomeadas da letra “A” até a letra “L”, para informar a saída de algum veículo. Quando um sai, o alerta é dado pelo rádio comunicador e outro entra. Ao redor do estacionamento, a fila reunia cerca de 45 carros.

— É sempre esse problema quando venho pra cá — afirma Carlos Fernando, que comemorou quando conseguiu uma vaga, mas lamentou o problema.

Ele trabalha como motorista particular e deixou o carro no estacionamento enquanto aguardava o passageiro desembarcar.

A confusão no estacionamento e os constantes congestionamentos nos acessos ao aeroporto, principalmente nos horários de maior movimento na pista, é mais um sinal da saturação da capacidade do Santos Dumont.

O aeroporto fechou 2022 com movimento de 10,17 milhões de passageiros, acima da capacidade de 9,9 milhões. Este número, porém, foi ampliado pela Infraero, que administra o Santos Dumont, em abril, para 15,3 milhões de passageiros ao ano, usando como referência o pico de movimentação possível de usuários.

Enquanto isso, o Galeão, aeroporto internacional do Rio, está esvaziado, perdendo movimento devido à falta de conexões domésticas. A Changi, empresa de Cingapura e controladora da RIOgaleão, a concessionária do aeroporto, decidiu devolver o ativo em fevereiro de 2022. Um ano depois, sinalizou que poderia ficar se houvesse mudança nas condições do contrato. A discussão agora é se o Galeão será mesmo relicitado ou mantido sob a gestão da empresa.

Fim da manhã e da tarde pior

Na fila do estacionamento do Santos Dumont, que costuma ocupar toda a faixa da direita da via de acesso ao terminal, também estavam motoristas de aplicativo que buscavam ou deixavam passageiros.

— Acho que botaram muito voo aqui, então quando tem muita chegada de voo, fica assim. Sempre pego essa fila no final da manhã e da tarde — conta o motorista de aplicativo Paulo Troccoli.

Ele orienta os passageiros que desembarcam no aeroporto a irem até a área de embarque do Santos Dumont para pegarem o carro. — É o único local em que posso parar, e ainda assim fico com medo de tomar multa — completa.

Leandro Silva, supervisor do estacionamento que trabalha há dois anos no local, conta que a saturação se agravou nos últimos meses.

— Geralmente são motoristas que deixam seus carros aqui para irem viajar. Então a partir de quarta fica assim. No domingo, elas pegam o carro e fica melhor, isso acontece toda semana — conta o supervisor.

*Estagiário, sob supervisão de Luciana Rodrigues
Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/05/2023

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AUDITORES DA RECEITA FARÃO OPERAÇÃO ESPECIAL EM PORTOS EM MOBILIZAÇÃO POR PAGAMENTO DE BÔNUS

Categoria quer regulamentação de uma lei de 2017, que trata do bônus de eficiência, o que não ocorreu até o momento
Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA - Mobilizados pela regulamentação do pagamento do bônus de produtividade, os auditores-fiscais da Receita Federal farão uma operação especial em portos do País na próxima quinta-feira, 1º. A categoria também está promovendo três dias de apagão por semana (terças, quartas e quintas), que incluem medidas administrativas e aduaneiras.

Como o Estadão/Broadcast mostrou, o relatório de arrecadação de abril está atrasado e sem data de divulgação prevista. Sessões das delegacias da Receita Federal de Julgamento (DRJ) e do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) estão suspensas por tempo indeterminado.

A ação é chamada de Operação Risco Zero e será realizada nos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Vitória, Santos e Salvador — a categoria não descarta novas adesões. Segundo as entidades que representam os auditores, durante a operação, os auditores intensificarão a verificação de aduana, deixando de fazer a amostragem reduzida atual, já realizada devido ao baixo número de servidores.

Os auditores querem a regulamentação de uma lei de 2017, que trata do bônus de eficiência, o que não ocorreu até o momento. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, já declarou ser favorável à regulamentação, mas a categoria alega que não houve avanços nas negociações com o governo e, por isso, decidiu acirrar a mobilização.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/05/2023

ANEEL MANTÉM BANDEIRA VERDE EM JUNHO E CONTA DE LUZ CONTINUA SEM TAXA ADICIONAL

Segundo órgão regulador, patamar reflete as condições favoráveis de geração de energia no País
Por Marlla Sabino

BRASÍLIA - A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou nesta sexta-feira, 26, que irá manter a bandeira tarifária verde acionada em junho e, portanto, as contas de luz seguem sem cobrança adicional. O patamar, segundo o órgão regulador, reflete as condições favoráveis de geração de energia no País.

Os consumidores conectados ao sistema elétrico nacional não pagam taxa adicional nas contas de luz há mais de um ano. O patamar está em vigor desde 16 de abril de 2022, após meses da

cobrança da “bandeira escassez hídrica”, criada por causa da crise hídrica que o País enfrentou em 2021.

A expectativa, conforme a agência, é manter o patamar nos próximos meses. “A Aneel atualiza constantemente suas projeções de acionamento das bandeiras tarifárias e, com os dados até aqui disponíveis, considera bastante provável o acionamento da bandeira verde para todo o ano de 2023″, informou em nota.

A agência ainda reforçou que a oferta abundante de recursos de origem hidráulica tem proporcionado condições favoráveis para a produção de energia no País. “O nível de armazenamento dos reservatórios atingiu 87% em média no início do período seco, o que explica o cenário favorável do momento.”

Boa quantidade de chuvas manteve reservatórios em nível adequado Foto: MARCELO MIN/ESTADÃO

Bandeiras tarifárias

O sistema de bandeiras tarifárias foi criado em 2015 para indicar os custos da geração de energia no País aos consumidores e atenuar os impactos nos orçamentos das distribuidoras de energia.

Antes, o custo da energia em momentos de mais dificuldades para geração era repassado às tarifas apenas no reajuste anual de cada empresa, com incidência de juros. No modelo atual, os recursos são cobrados e transferidos às distribuidoras mensalmente por meio da “conta Bandeiras”.

A bandeira verde, quando não há cobrança adicional, significa que o custo para produzir energia está baixo. Já as bandeiras amarela e vermelha 1 e 2 representam um aumento no custo da geração e a necessidade de acionamento de térmicas, o que está relacionado principalmente ao volume dos reservatórios.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/05/2023

COMO A HISENSE, GIGANTE CHINESA DOS ELETRODOMÉSTICOS, QUER CONQUISTAR O MERCADO BRASILEIRO

Grupo, que faturou globalmente US$ 27,5 bilhões em 2022, vai produzir no Brasil TVs até o final deste ano e planeja fabricar geladeiras, lavadoras e outros eletrodomésticos

Por Márcia De Chiara e Lucas Agrela

Na lista das marcas chinesas mais influentes no mundo, a Hisense, fabricante de televisores e eletrodomésticos, acaba de desembarcar no Brasil disposta a incomodar a concorrência. Ainda desconhecida da maioria dos brasileiros, a empresa faz sua estreia com produtos premium, produzidos na Europa e na China. Mas o objetivo é começar a produzir no mercado local. A expectativa é que, no caso das TVs, a produção comece até o fim do ano.

A vitrine escolhida pelo grupo chinês, que faturou globalmente US$ 27,5 bilhões no ano passado, para tornar a sua marca conhecida no País foi as lojas físicas da Via, dona da Casa Bahia e do Ponto. Desde março, a Hisense está vendendo refrigeradores, cooktops, fornos elétricos, lavadoras lava e seca e aparelhos de ar condicionado em 38 lojas físicas da Via no Estado de São Paulo - ainda não vende TV.

A meta da empresa é ambiciosa. O objetivo é ficar entre as cinco maiores fabricantes de eletroeletrônicos no País o mais rápido possível e fazer do Brasil o segundo maior mercado do grupo nas Américas, atrás apenas dos Estados Unidos. “Chegamos muito tarde ao Brasil”, diz o vice-presidente da Hisense no Brasil, o esloveno Matjaz Cokan.

Segundo ele, a complexidade tributária, o fato de o Brasil ser muito fechado e a pandemia retardaram a entrada no mercado local. Os concorrentes, tanto em televisores como em eletrodomésticos da linha branca, que incluem geladeiras e lavadoras, estão com marcas consolidadas no País. “Temos de fazer um trabalho forte para alcançá-los o mais breve possível.”

Apesar de o grupo ser pouco conhecido dos brasileiros, a empresa está presente em 160 países, tem 31 parques industriais e mais de 100 mil funcionários, operando com várias marcas, como Toshiba, Hitachi, ASKO, Gorenje, York VRF e Sand, por exemplo.

Foi fundada em 1969 pelo governo de Qingdao, na China, onde fica a sede. Além da participação estatal, tem capital aberto nas bolsas de Shanghai, Shenzhen, Hong Kong e Tóquio. No ano passado, a receita global de vendas, de US$ 27,5 bilhões, cresceu 4,55% sobre o ano anterior. O faturamento das operações no exterior atingiu US$ 11,2 bilhões.

No Brasil, antes dessa parceria com a Via, que não prevê exclusividade, produtos da Hisense podiam ser encontrados em marketplaces e em alguns locais, como Carrefour, que importavam o produto. Como não havia assistência técnica nem atendimento ao cliente, alguns consumidores tiveram problemas.

Desta vez, no entanto, a empresa está presente no País. Nos pontos de venda, há promotores da fabricante chinesa para explicar o diferencial dos produtos, que não são mais baratos do que os da concorrência. Mas, segundo o vice-presidente, têm boa relação entre custo e benefício, como motor inverter em todos os eletrodomésticos. Isso permite economizar energia.

Uma lava e seca da empresa pode custar R$ 4.599,00 e um refrigerador inverter Bottom Freezer R$ 6.499,00. Num primeiro momento, os eletrodomésticos serão importados, alguns da China e outros da Europa. “Estamos começando com os produtos premium, cujos concorrentes também importam, e, com isso, conseguimos competir”, diz o vice-presidente.

Matjas Cokan, vice-presidente para o Brasil da Hisense, planeja fabricar localmente TVs este ano e, a médio prazo, eletrodomésticos da linha branca Foto: Hisense International

A médio prazo, quando a fabricação for local, a intenção é ter também eletrodomésticos mais populares. A empresa tem planos para fabricar no Brasil os produtos da linha branca, mas não revela quando será, quanto pretende investir e se planeja erguer uma fábrica ou comprar alguma já existente. “Estamos estudando as possibilidades”, diz Cokan. O projeto depende da aceitação dos produtos pelo mercado, que começa a ser testada neste momento.

Produção local

No caso da produção de TVs, os planos estão mais avançados. A produção local com a marca Hisense está prevista para começar até o final deste ano. Serão televisores com painéis LCD/LED, com recursos para amantes do futebol e dos videogames, dois públicos estratégicos para a marca globalmente.

Cokan não revela o caminho escolhido para a produção local de televisores, mas deixa entreaberta a possibilidade de que a parceria com a Multi para a produção de TVs com a marca Toshiba possa ser estendida para TVs da marca Hisense.

Apesar de ter chegado só agora ao País com a marca Hisense, desde 2021 o grupo chinês vende televisores com a sua tecnologia sob a marca japonesa Toshiba, que é conhecida dos brasileiros. Em 2018, a empresa comprou o direito de uso da marca Toshiba e fechou uma parceria com o grupo Multi para a produção em Manaus (AM) dos televisores. “Foi o jeito de entrar no Brasil com uma marca já conhecida”, diz o executivo.

Empresa chinesa fechou parceria com a Via, dona da Casas Bahia e do Ponto, para tornar a marca conhecida Foto: Felipe Rau/Estadão

No primeiro ano completo de operação, as TVs Toshiba conquistaram entre 2% e 3% do mercado de televisores, uma fatia considerada expressiva pelo vice-presidente. A chegada das TVs Hisense ao varejo está prevista para coincidir com a Black Friday, que ocorre em novembro, e é um ponto alto de vendas para os setor.

O caminho para conquistar o mercado brasileiro não será fácil. Hoje, de acordo com a empresa de pesquisa de mercado Omdia, a Samsung lidera mundial, e também o mercado local, com participação de mais de 30%. Além de enfrentar a sul-coreana, a Hisense também terá de concorrer com LG e TCL. Mas a marca poderá aproveitar o vácuo de mercado deixado pela Sony, que saiu do mercado de televisor no Brasil em 2021.

Para Fernando Baialuna, diretor de varejo da GfK no Brasil, apesar da complexidade tributária do Brasil para multinacionais, o mercado está bem posicionado no contexto global para a entrada de novas empresas nos segmentos de linha branca e televisores. O especialista diz que mercados emergentes têm uma demanda reprimida de consumo de eletroeletrônicos que, no País, pode ser resolvida com o aumento da concessão de crédito no varejo.

“Há uma expansão das empresas asiáticas para algumas categorias em toda a América Latina e também na África. É um movimento natural de busca por novos mercados. Como o mercado europeu está em um momento complicado, a América do Sul se torna atrativa, especialmente o Brasil, a Colômbia, o Chile e a Argentina”, diz.

Baialuna destaca que o ambiente econômico atual é positivo para a produção e venda de televisores no País. “No primeiro trimestre de 2023 em relação a igual período em 2022, o crescimento em volume de vendas de TVs foi de 7,4%. Em valor, foi de 1,1%, ou seja, o preço médio dos produtos

vem caindo. A taxa de câmbio está controlada hoje, assim como as commodities. É um cenário melhor para trabalhar o preço. Os televisores crescem nesse cenário", afirma.

Na estimativa da consultoria Statista, o setor de televisores no Brasil terá receita de R$ 20 bilhões em 2023. No País, uma pessoa a cada vinte compra um televisor por ano, acima da média global, que é uma a cada 33.

No mercado global, há uma guerra de narrativas sobre o ranking de vendas de TVs. A Hisense diz ser a segunda maior marca de televisores, afirmação também feita pela rival TCL, enquanto outros dados mostram que a segunda colocada é a LG. De acordo com Ken Park, gerente sênior de pesquisa para dispositivos de consumo da Omdia, a Hisense é a segunda colocada no mercado global quando considerado o volume de vendas total, incluindo a marca Toshiba. Sem a Toshiba, quem assume o posto é a TCL. Já a LG aparece como segunda colocada no ranking de 2022 em termos de receita, o que indica um maior preço médio pago pelos consumidores que compram produtos da marca.

Modelo mexicano

A entrada no Brasil repete a fórmula usada pela empresa no México. Lá inicialmente os produtos foram importados até a companhia tomar pé do mercado. A empresa levou cerca de dois anos para abrir a primeira fábrica. Mas hoje tem quatro plantas no México que abastecem também os Estados Unidos e Canadá. Em TVs, a Hisense é a segunda mais importante no México, diz o executivo.

O grande desafio da companhia no Brasil no momento é fazer a marca conhecida num mercado que é muito grande, mas muito concentrado em empresas globais. Thaís Nogueira, gerente de marketing da Hisense, lembra que globalmente a companhia é muito voltada ao esporte para se fazer conhecida, além dos games, no caso da TVs.

Fundada em 1969 pelo governo de Qingdao, na China, companhia tem papeis negociados nas bolsas de Shanghai, Shenzhen, Hong Kong e Tóquio Foto: Hisense International

A Hisense patrocinou as duas últimas Copa do Mundo da Fifa. Também é patrocinadora do time de futebol Paris Saint-Germain, da Eurocopa, da NBA (EUA). "No Brasil, temos algumas coisas de olho e o esporte é o caminho para a divulgação da marca", afirma a executiva.

O presidente da Eletros, José Jorge do Nascimento, vê potencial no mercado de eletroeletrônicos para a chegada de novos fabricantes. "Há no Brasil muito espaço a ser ocupado." Nascimento lembra que o mundo está com problemas de consumo. Em países, como Índia e Brasil, com mercados muito grandes atraem os estrangeiros. No primeiro trimestre deste ano, as vendas de TVs no mercado brasileiro cresceram 21% e as de linha branca tiveram alta de 10%, segundo a Eletros. Mesmo assim, não recuperaram o nível pré-pandemia.

TVs de custo-benefício

No exterior, a Hinsense vende televisores como os integrantes da linha chamada Hisense U8H Series. Os aparelhos com tecnologia de tela LCD/LED, segundo avaliação do The New York Times, oferecem fidelidade de cores e taxa de brilho de produtos que chegam a custar duas vezes mais.

As TVs da empresa utilizam o sistema operacional Google TV e são compatíveis com os principais aplicativos de streaming de vídeo, como Netflix, Disney+ ou Amazon Prime Video. Nos Estados Unidos, os produtos custam US$ 900.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/05/2023

EM MEIO À SECA DE NOVOS PROJETOS, VOLTALIA APOSTA EM SERVIÇOS DE PARQUES EÓLICOS

Grupo francês já tem mais de 2 gigawatts (GW) em contratos do tipo
Por Wilian Miron

Parque Eólico no Rio Grande do Norte. FOTO: JF DIORIO/ESTADÃO Foto: ESTADÃO CONTEÚDO

O grupo francês Voltalia tem centrado suas apostas em contratos de operação e manutenção (O&M) de parques eólicos de terceiros, com o ambiente mais desafiador para a implantação de novos projetos de geração de energia renovável. Já na largada, fechou um acordo com uma das principais geradoras do setor elétrico brasileiro para prestar serviços em 500 megawatts (MW) de parques eólicos da empresa, cujo nome é mantido em sigilo. Com isso, a Voltalia alcança mais de 2 gigawatts (GW) em contratos de O&M no Brasil.

Desde o ano passado, com a recuperação acelerada dos reservatórios das hidrelétricas, o preço da energia no mercado livre despencou a níveis muito próximos do piso do Preço de Liquidação das Diferenças (PLD), de R$ 69,04 por megawatt-hora (MWh), o que provocou o descasamento entre o valor do insumo e o custo para a construção de novos projetos, o chamado custo marginal da expansão, o que desestimula a instalação de usinas.

Segundo o diretor-presidente da Voltalia, Robert Klein, a empresa está aproveitando a mudança para abrir novas fontes de receita. Mesmo com a demanda menor por contratos de longo prazo, a empresa continua desenvolvendo projetos de geração próprios, preparando-se para quando a área voltar a ficar aquecida. A expectativa do mercado é que os novos projetos de energia renovável voltem a ganhar tração a partir do fim de 2024.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/05/2023

ENQUANTO ESPERA BRASKEM, UNIPAR MUDA ESTRUTURA PARA DOBRAR DE TAMANHO

Proposta de compra parcial da petroquímica não vingou
Por Jorge Barbosa

Fotografia da unidade Cubatão da Unipar. Cubatão/SP. Foto: Ricardo Teles

Com faturamento de R$ 7,3 bilhões no ano passado, a Unipar avança em mudanças internas com o objetivo de dobrar de tamanho nos próximos dez anos. Maior fabricante de cloro e soda da América do Sul, a empresa separou as operações ligadas à rotina da produção das que visam olhar o negócio a longo prazo. No novo desenho, ficam sob o mesmo guarda-chuva as áreas comercial, de processos operacionais e de redução de custos. Na outra frente, estarão demandas como a expansão de atuação no mercado, o desenvolvimento de novas soluções, bem como a entrega de futuras fábricas. Também foram reforçadas as áreas de governança e gestão de riscos corporativos.

De acordo com o presidente da Unipar, Mauricio Russomanno, as mudanças devem impulsionar os projetos existentes e dar mais visibilidade às entregas dos compromissos assumidos pela companhia. O plano corre paralelo à almejada expansão via aquisições, que passa pela proposta de compra dos ativos da região Sudeste da Braskem.

A ideia era que a Unipar ficasse com 20% da petroquímica e eliminasse entre 70% e 80% da dívida que a Novonor (antiga Odebrecht), controladora da Braskem ao lado da Petrobras, tem com bancos privados e públicos. Feita no ano passado, a oferta não prosperou.

De lá para cá, a Unipar não renovou a proposta, mas segue no páreo e disse anteriormente ter se preparado financeiramente para essa compra. O racional, com a proposta de que a Braskem fosse dividida em três ao ser vendida, seria criar mais concorrência no concentrado mercado de fornecedores de insumos petroquímicos.

Unipar tem meta de dobrar de tamanho

Enquanto não há definição sobre esse tema, a Unipar não ficou parada. Apoiada pelas oportunidades geradas pelo novo marco do saneamento, com a demanda por seus produtos que deve ser criada pela universalização do serviço, avança na meta de dar um salto em tamanho.

Assim, a diretoria de Expansão e Estratégia, liderada por Edmundo Ramos, foi reforçada. Nessa área, são analisados dos pontos de vista financeiro e operacional entre 10 e 15 projetos ao mês. No momento, os profissionais estão debruçados sobre a nova fábrica de Camaçari (BA) e a expansão da unidade de Santo André (SP), ambos essenciais na atual fase da expansão da companhia.

Já a nova área chamada de Crescimento e Inovação, sob o comando de Rogério Costa, tem como viés a busca de novos mercados para a Unipar. Na prática, esse departamento contata clientes para entender necessidades de mercado, além de negociar contratos e estudos de viabilidade de projetos. Anteriormente, Costa ocupava o cargo de diretor comercial de Químicos.

Em governança, que concentra auditoria e compliance (conformidade com a legislação), Humberto Rapussi continua no comando, agora com reporte direto ao conselho de administração. Já a área de gestão de riscos corporativos passa aos cuidados de Carla Scatamacchia, que se reportará ao diretor financeiro, Marco Rabello.

Alexandre de Castro, que anteriormente ocupava o cargo de diretor comercial ligado à área de PVC, passa a liderar a diretoria de negócios Unipar, que unificou tanto a área comercial de produtos químicos, quanto a de PVC. Já a área de sustentabilidade passou a ser liderada pela Suzana Santos, também responsável pela comunicação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/05/2023

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

AGU SE MANIFESTA CONTRA LEI QUE DEFINIU TRAÇADO DE FERROGRÃO EM PARQUE JAMANXIM

O projeto da Ferrogrão, ferrovia de 933 quilômetros que ligará Sinop (MT) a Miritituba (PA), está suspenso desde 2021 após medida cautelar do ministro Alexandre de Moraes; a AGU pede a “revogação parcial" da medida

Por Rafael Bitencourt e Guilherme Pimenta, Valor — Brasília

— Foto: Alberto Ruy/MInfra

Às vésperas do julgamento da Ferrogrão no Supremo Tribunal Federal (AGU), marcado para o dia 31 de maio, a Advocacia-Geral da União (AGU) decidiu ingressar nesta sexta-feira com uma manifestação no tribunal à favor da decisão do ministro Alexandre de Moraes que suspendeu os efeitos da Lei 13.452/17. Esta legislação alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim para receber a linha férrea ao longo da BR-163, porém excluiu a medida compensatória de incorporação de mais 51 mil hectares da área de proteção ambiental (APA) do Tapajós.

O projeto da Ferrogrão, ferrovia de 933 quilômetros que ligará Sinop (MT) a Miritituba (PA), está suspenso desde 2021 após medida cautelar de Moraes. Na liminar, o ministro acatou alegações apresentadas pelo Psol na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI). O partido questionou o fato da alteração da área do parque nacional ter sido feita por meio de medida provisória (MP), durante o governo do ex-presidente Michel Temer.

Em sua posição, a AGU se manifesta a favor da inconstitucionalidade da lei, mas ressalta que a incorporação de área ao parque Jamanxim estava prevista na MP. A medida compensatória, no entanto, diz a manifestação, foi excluída durante o processo de análise do texto e conversão em lei no Congresso. Destaca ainda que isso ocorreu sem que “fosse antecedida de estudos prévios que concluíssem pela adequação, do ponto de vista ecológico, de tal medida”.

Na conclusão, os procuradores da União pedem a “revogação parcial da medida cautelar” de Moraes. Em nota, a AGU argumenta que “essa revogação é necessária para permitir ‘o regular prosseguimento de processos administrativos relacionados à Ferrogrão, inclusive no que tange à atualização dos estudos, observadas todas as condicionantes legais, inclusive sócio-ambientais’”.

Em sua manifestação junto ao Supremo, a AGU “reconhece a relevância da ferrovia para o país, empreendimento que possibilitará o escoamento da produção de diversos produtos de Mato Grosso ao Porto de Miritituba (PA)” e sustenta ainda que a ferrovia “propiciará a geração de empregos diretos em sua construção, além da redução no custo do frete do transporte de cargas”. Ferrogrão: AGU “reconhece a relevância da ferrovia para o país"
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/05/2023

TESC ABRE ESTRUTURA PARA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS EM SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)

Companhia, que tem a trading Agribrasil como sua maior acionista e cliente, investiu R$ 250 milhões no projeto
Por Raphael Salomão — De São Francisco do Sul (SC)

O terminal de grãos em São Francisco do Sul: primeiro investimento da Agribrasil em ativo próprio de infraestrutura — Foto: Tesc/Divulgação

O Terminal Portuário Santa Catarina (TESC), localizado no Porto de São Francisco do Sul (SC), inaugurou nesta quinta-feira um berço de atracação dedicado à movimentação de grãos como soja e milho. A companhia investiu R$ 250 milhões na estrutura, parte com dinheiro que captou no mercado e parte com recursos próprios.

Construído em 18 meses, o berço poderá movimentar 2,5 milhões de toneladas por ano quando estiver operando a plena capacidade, em 2025, mas a empresa acredita que pode alcançar esse

patamar até antes, a depender da produção agrícola e da demanda logística. No segundo semestre, o berço de grãos do TESC já deverá movimentar cerca de 1 milhão de toneladas, afirma Frederico Humberg, presidente do conselho de administração do TESC e CEO da Agribrasil, trading de grãos que é a principal acionista do terminal. O TESC é o primeiro investimento que a Agribrasil faz em ativos próprios de infraestrutura.

Os planos são ainda mais ambiciosos: movimentar 7 milhões de toneladas anuais, o que dependerá de projetos futuros, como a ampliação da capacidade de armazenagem e de recebimento de grãos. A expansão adicional exigiria investimentos adicionais de R$ 100 milhões a R$ 150 milhões.

O pátio de triagem tem 160 vagas, com espaço para classificar produtos e cadastrar acesso. A estrutura de recebimento conta com dois tombadores para caminhões de até 30 metros e capacidade de 10 mil toneladas por dia. A capacidade estática é de 90 mil toneladas de grãos, distribuída em três silos, e o sistema de embarque pode movimentar até 2 mil toneladas por hora, carregando navios Panamax, que transportam até 70 mil toneladas de soja.

Nos próximos anos, a estrutura deverá se tornar o principal vetor de resultados da companhia, afirma o diretor presidente do TESC, Paulo Capriolli. “O mercado de grãos é muito forte no Brasil, a Região Sul é muito forte nisso e carente de investimentos”, diz.

O executivo afirma que uma mudança na legislação, que ocorreu em 2013, abriu a possibilidade de se construir terminais especializados. Com estruturas maiores, as operações de contêiner acabaram migrando para os portos de Itapoá e Navegantes. No TESC, a última movimentação desse tipo aconteceu em 2016.

“Tínhamos limitação de área para um terminal de contêiner. Fizemos o investimento e perdemos. Então, tivemos que fazer um trabalho de reestruturação”, conta.

O plano incluiu venda de ativos, readequação de custos e investimento em serviços. O berço de atracação com estrutura para granéis agrícolas faz parte desse processo, como contrapartida para a renovação antecipada do contrato de arrendamento com a administração portuária, que expiraria em 2021 e foi prorrogado até 2046.

O TESC é arrendatário no porto de São Francisco do Sul, operando uma estrutura privada dentro da área pública. A empresa começou suas atividades em 1996, com madeira. Depois, passou a receber outras cargas, como produtos de siderurgia e fertilizantes. Em 2003, a empresa passou a movimentar contêineres, e, entre 2007 e 2010, fez investimentos para atender a demanda por navios maiores.

Nos outros dois berços de atracação, o TESC segue operando com cargas gerais, material para siderurgia e fertilizantes. Humberg considera, no entanto, que, a depender da demanda, seria possível adaptar um segundo berço de atracação para operações com cargas de grãos, o que, no futuro, permitiria movimentar até 14 milhões de toneladas no local. O jornalista viajou a convite do TESC

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/05/2023

SIGMA FAZ ACORDO PARA VENDER REJEITO DE LÍTIO PARA YAHUA

O acordo prevê a venda de 300 mil toneladas por ano de rejeitos ultrafinos
Por Cibelle Bouças — De Belo Horizonte

A companhia canadense Sigma Lithium fechou contrato de três anos com a chinesa Yahua International Investment and Development para vender 100% dos rejeitos ultrafinos gerados na produção de lítio. O acordo prevê a venda de 300 mil toneladas por ano de rejeitos ultrafinos, além de 15 mil toneladas de lítio.

O contrato poderá ser renovado no futuro, segundo a Sigma. O contrato prevê pagamento por tonelada de rejeitos ultrafinos equivalente a 9% do preço do hidróxido de lítio, deduzindo custos de pedágio. Hoje, esse valor equivale a cerca de US$ 500 a tonelada. Na quarta-feira (24), a Yahua fez o pagamento de 50% do valor antes do envio da primeira remessa.

A Yahua é uma das maiores refinarias químicas de lítio para veículos elétricos do mundo. A empresa atende clientes como LG Chem, LG Energy Solution e Tesla. O objetivo da compra pela chinesa é reduzir sua pegada de carbono. A empresa vai usar os rejeitos ultrafinos da Sigma, produzidos com baixa emissão de carbono, para fazer na China concentrado de lítio reciclado para baterias da LG.

O primeiro carregamento, de 30 mil toneladas, está sendo armazenado no porto de Vitória para embarque dia 11 de junho. Do total, metade são rejeitos ultrafinos e o restante é concentrado de lítio grau bateria com tecnologia “verde” - produzido com 100% de energia renovável e água reciclada.

“Com esse contrato, todo o rejeito da produção, que antes seria empilhado a seco, será reciclado. Somos a primeira produtora de lítio sem rejeitos. É uma evolução significativa na realidade do setor”, afirmou Ana Cabral, CEO da Sigma Lithium.

A planta também gera como subproduto rejeito de cascalho grosso. O cascalho tem sido 100% doado para comunidades vizinhas, que usam o material para pavimentação de estradas de terra. “Estamos viabilizando o acesso a zonas rurais que ficavam bloqueadas durante os três meses da estação chuvosa”, disse Cabral.

Por causa do novo contrato, o primeiro embarque de lítio, que seria feito em maio, agora será feito em 11 de junho.

A Sigma, que está listada na Bolsa de Toronto desde 2018 e na Nasdaq, de Nova York, desde setembro de 2021, é controlada por investidores brasileiros e fundos institucionais e de investimentos nacionais e estrangeiros. A empresa tem como meta chegar a 766 mil toneladas de concentrado, ou 104,2 mil toneladas de lítio em carbonato equivalente, até o fim de 2024.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/05/2023

POTENCIAL PARA AUMENTO DAS RESERVAS DE PETRÓLEO JUSTIFICA EXPLORAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL, AVALIA IBP

Para o Instituto, a descoberta de mais de dez bilhões de barris de petróleo na Guiana indica o potencial da região, por conta das formações geológicas similares
Por Kariny Leal, Valor — Rio

Plataforma da Petrobras: estatal teve licença para exploração na Foz do Amazonas recusada pelo Ibama Andre Ribeiro/Agência Petrobras

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) disse nesta sexta-feira (26) que o potencial de aumento das reservas nacionais de petróleo justifica a necessidade de explorar a região da Margem Equatorial, além de outras áreas ainda não mapeadas.

“O IBP reitera seu apoio às recentes declarações do Ministro de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira, na direção de buscar o desenvolvimento das atividades exploratórias para se comprovar a existência de petróleo e gás natural e sua viabilidade econômica, sempre com total segurança e respeito ao meio ambiente”, disse em nota.

"[O IBP] também apoia as ações da empresa operadora Petrobras na reapresentação do pedido de retomada do processo de licenciamento do poço pioneiro na bacia sedimentar marítima Foz do Amazonas."

Para o Instituto, a descoberta de mais de dez bilhões de barris de petróleo na Guiana indica o potencial da Margem Equatorial brasileira, por conta das formações geológicas similares, e faz a ressalva: "mas a comprovação da existência ou não de hidrocarbonetos, e em volumes que justifiquem a sua exploração, só ocorrerá com a perfuração de poços exploratórios."

Sobre a decisão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) de negar o pedido de licença feito pela Petrobras, o IBP destaca que já foram perfurados 85 poços desde 1970 na área da Foz do Amazonas, sem registros de acidentes significativos.

"Além disso, a exigência de Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) para toda a Margem Equatorial causa impacto significativo no processo de desenvolvimento de projetos de diversas empresas, não apenas na Foz do Amazonas, mas também nas bacias de Barreirinhas, Pará-Maranhão e Potiguar."

O IBP também chama atenção para a preocupação que o indeferimento do Ibama gerou para empresas que adquiriram áreas oferecidas em licitações da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que, segundo o instituto, se "defrontaram com exigências ambientais adicionais para a realização de atividades inerentes ao trabalho exploratório de descoberta e avaliação de reservas".
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/05/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DGS DEFENSE ENTREGA EMBARCAÇÃO DGS 777 AO IBAMA, EM ALAGOAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 25/05/2023 - 23:40

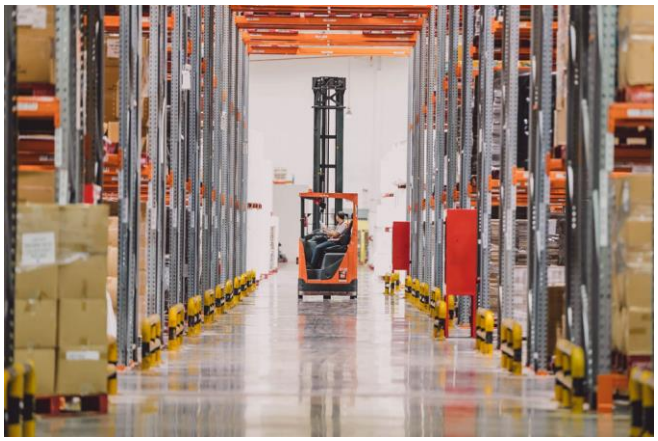
O Ibama recebeu mais um recurso para ser utilizado em prol do combate aos crimes ambientais. Entre os dias 17 e 19 de maio, a DGS Defense entregou a embarcação DGS 777 ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis para reforçar as suas operações de fiscalização ambiental por toda a região de Alagoas e estados vizinhos.

Projetada para atender às necessidades do Ibama, a DGS 777 é uma Embarcação Tubular Rígida Híbrida (ETRH), de 8.35 m de comprimento total, equipada com dois motores de popa de 200 HP, com capacidade de 420 litros de combustível e pode transportar até seis pessoas, sendo dois tripulantes e quatro passageiros.

Com o objetivo principal de combater ilícitos relacionados com a pesca ilegal no mar territorial de Alagoas e região dos estados próximos, a embarcação DGS 777 alcança uma Velocidade Máxima (Vmax) não contínua (Top Speed) de cerca de 40 nós, e possui uma autonomia de até 7,5 horas de navegação.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/05/2023

ARTIGO: LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL: O IMPACTO DO ESG PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE TRANSPORTES

Por Pascoal Gomes OPINIÃO 25/05/2023 - 23:27



É notório que, nos últimos anos, o compromisso com uma agenda sustentável tem sido uma das prioridades para as empresas em todo o mundo. Segundo o relatório ESG Radar 2023, da consultoria Infosys, o conceito de ESG (Environmental, Social, and Corporate Governance) tem se tornado tema central no ambiente corporativo, tendo em vista que os investimentos das companhias em iniciativas desta natureza devem chegar a US$ 53 trilhões até 2025.

Inclusive, uma pesquisa desenvolvida pela MIT Center for Transportation & Logistics demonstra que os grandes players não estão fora dessa realidade, apostando em ações para uma logística sustentável nas operações. O estudo, intitulado State Of Supply Chain Sustainability, indica que 59% das empresas globais investem em sustentabilidade na cadeia logística.

No Brasil, observamos que a adoção de uma agenda ESG vem sendo cada vez mais discutida, conforme apontam dados de estudo realizado pela KPMG, que indicam que 76% das empresas brasileiras incluem práticas ESG em suas estratégias de negócio. Essa direção tem sido tomada não apenas por empresas privadas de todos setores, mas também por órgãos públicos, bancos e gestores de investimento, incentivados por uma regulamentação em construção, mas que já atende aos padrões internacionais.

Companhias alinhadas às práticas ESG e a princípios como transparência, equidade, prestação de contas (accountability) e responsabilidade corporativa, têm melhor desempenho nos negócios, atração de investidores de peso e linhas de crédito, bem como a possibilidade de construir uma cadeia de suprimentos mais aderente aos valores da marca. Além disso, essas ações refletem diretamente no engajamento das equipes, tornando a experiência do cliente ainda mais próxima e eficiente.

Indo ao encontro desses conceitos, para fortalecer a posição de uma companhia com relação à sustentabilidade, é fundamental a divulgação de relatórios que exemplifiquem na prática as ações desenvolvidas. A partir deste documento, é possível apresentar para a sociedade, fornecedores, parceiros, colaboradores e investidores, de forma transparente e detalhada, o comprometimento da companhia com iniciativas efetivas e de relevância para uma agenda ESG.

Sendo assim, adotar uma postura comprometida com o bem-estar ambiental coloca empresas de todos os segmentos em uma posição estratégica no mercado, podendo refletir em maior eficiência na prestação de serviços, qualidade nas operações e, ainda, fidelização dos clientes.

Logística sustentável

Nas diferentes variações do transporte de cargas, a atenção tem se voltado, sobretudo, para a descarbonização da cadeia logística. Entre as prioridades das empresas que atuam neste segmento está a redução de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE). Para lidar com este cenário, é essencial adotar um projeto sólido que esteja atento às mudanças climáticas e que conte com ações que mitiguem a emissão de gases na atmosfera.

Neste sentido, a cabotagem emerge como a opção logística com menor impacto ao meio ambiente, tendo em vista a redução de até 80% na emissão de GEE, se comparado ao mesmo volume de cargas transportado pelo modal rodoviário. Além disso, de acordo com as premissas do GHG

Protocol, a cada tonelada de bunker (combustível usado nos navios) economizada, evita-se a emissão de 3,16 t de CO^2. Dessa forma, os benefícios oferecidos pelo modelo, sobretudo com relação à eficiência energética e redução da emissão de gases poluentes, têm despertado o interesse das empresas pelo modal.

Já nos terminais portuários, é necessário contar com um plano consistente para a manutenção de máquinas e equipamentos, assegurando o bom funcionamento, bem como o controle de emissões. Além disso, é crucial adotar medidas que tornem a matriz energética mais sustentável, como melhorar a eficiência energética de todos os processos, bem como a utilização de fontes renováveis. Sendo assim, os terminais e os fornecedores devem atuar em conjunto para estimular o uso de energia limpas nestes ambientes, especialmente em transportes pesados.

O controle contínuo do consumo de água durante as operações, a adoção de Estações de Tratamento de Água (ETA), bem como de tratamento de resíduos e efluentes oleosos, são etapas fundamentais para aprimorar os resultados relacionados a iniciativas ambientais. Além disso, é importante que os gestores estejam atentos a detalhes intrínsecos à operação que possam ser aperfeiçoados.

Responsabilidade social e de governança

Para além do engajamento sustentável, adotar uma postura alinhada às práticas de ESG também é fundamental para oferecer contribuições que impactem tanto os colaboradores das empresas, como a sociedade em geral.

Pautas sociais, como o incentivo à diversidade, também merecem atenção redobrada por parte das organizações. Para isso, a criação de programas que incluam pessoas pertencentes de grupos minoritários de diferentes etnias, orientações sexuais, PCDs e mulheres são fundamentais para a construção de um espaço mais inclusivo.

Esse é um passo fundamental para a luta a favor da equidade de gênero no setor logístico, cujas principais posições são majoritariamente masculinas. Para se ter uma ideia, segundo levantamento realizado pela plataforma de recursos humanos Gupy, embora a presença feminina no setor tenha aumentado entre os anos de 2020 (18,62%) e 2021 (28,05%), o número ainda é inferior à participação masculina, que representa 81,38% e 71,95%, se comparados o mesmo período.

Da mesma forma, estar em conformidade com as normas da Política SSMA (Segurança, Saúde e Meio Ambiente) e as medidas do SST (Saúde e Segurança do Trabalho), são indicadores cruciais para garantir mais qualidade de vida aos colaboradores e terceiros. Nesse sentido, as empresas devem ter o compromisso em adotar alternativas que reduzam os riscos de acidentes rodoviários e navegação.

Diante disso, práticas que envolvam a criação de programas que analisem a exposição dos colaboradores a riscos, realização de exames específicos para cada função, acesso ao atendimento médico de qualidade e campanhas que incentivem hábitos saudáveis são só alguns exemplos que corroboram para práticas atreladas à segurança e ao bem-estar.

Para além das ações desenvolvidas internamente, as companhias devem imergir na realidade das comunidades em seu entorno, sejam dos terminais portuários ou multimodais. A integração das comunidades com as empresas é essencial para o desenvolvimento socioeconômico dessas regiões. Por meio de iniciativas voltadas à educação e empreendedorismo, por exemplo, é possível construir um relacionamento sólido, saudável, sustentável e próspero entre ambas as partes.

Todos estes fatores baseiam-se em uma estrutura de governança formada por comitês e diretorias que definem as melhores decisões para o sucesso dos negócios, levando em consideração os aspectos éticos e ecologicamente corretos, alinhados aos valores da companhia.

Tais ações oferecem maiores garantias de segurança para todo o corpo da empresa. A partir deste propósito, a estruturação de um compliance robusto, com iniciativas anticorrupção, a implementação de um Comitê de Riscos e treinamento para a gestão de possíveis problemas que possam impactar o desenvolvimento dos negócios da marca, faz-se crucial.

Pascoal Gomes é diretor Financeiro e de Relações com Investidores da Log-In Logística Intermodal

O fato é que as empresas que não se adequarem às principais tendências de ESG, não serão competitivas a longo prazo. Por meio dessas práticas, é possível gerar ganhos para a sociedade como um todo, além de expandir os negócios tendo a garantia de promover maior eficiência nas operações da cadeia logística.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/05/2023

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: 26/05/2023