

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 106/2023
Data: 27/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ PODE SER LANÇADO ATÉ O INÍCIO DE 2024, DIZ MÁRCIO FRANÇA	4
PRATICAGEM DE SÃO PAULO COMPLETA 90 ANOS PRONTA PARA DESAFIOS NO PORTO DE SANTOS	5
TITANIC E OCEANGATE: NÃO É DOCE MORRER NO MAR.....	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
BTG PACTUAL VAI ACELERAR ORGANIZAÇÕES SOCIAIS QUE FOMENTEM O EMPREENDEDORISMO	8
TSE REINICIA, NESTA TERÇA, JULGAMENTO QUE PODE TORNAR BOLSONARO INELEGÍVEL	9
CNMP EXPEDE RECOMENDAÇÃO PARA QUE O MINISTÉRIO PÚBLICO ADOTE MEDIDAS VOLTADAS À IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO BÁSICO.....	11
SUBSIDIÁRIA DA MSC PREVÊ INVESTIR R\$ 7 BI EM SANTOS E NAVEGANTES	11
GOIÁS SERÁ SEDE DA 2ª BRASMIN QUE VAI DEBATER AS NOVAS TECNOLOGIAS PARA MELHORAR O PROCESSO DE MINERAÇÃO NO BRASIL.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	13
BRASIL DEVE FECHAR PRIMEIRO SEMESTRE COM R\$ 6,5 BILHÕES INVESTIDOS EM OBRAS, DIZ MINISTRO DOS TRANSPORTES. 13	
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – AVANÇO SUSTENTÁVEL.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
Paranaguá 1	15
Paranaguá 2	15
Mercosul 1	15
Mercosul 2	15
Super iates barrados.....	16
NACIONAL - UNIÃO ADMITE ADOTAR PPP PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ, DIZ MINISTRO	16
NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA DEFINE SEUS CONSELHOS ADMINISTRATIVO E FISCAL	17
NACIONAL - AS ENERGIAS RENOVÁVEIS COMEÇAM A CHEGAR NA PRÁTICA AOS PORTOS BRASILEIROS.....	18
REGIÃO SUDESTE - COM REABERTURA DE MUSEU, GOVERNO QUER APROXIMAR O PORTO DE SANTOS DA POPULAÇÃO ...	19
REGIÃO SUDESTE - COALIZÃO EMPRESARIAL APOIA NOVA PISTA DA IMIGRANTES.....	21
REGIÃO SUDESTE - PRATICAGEM DE SP: 90 ANOS COM PAPEL FUNDAMENTAL PARA O FUTURO DO PORTO DE SANTOS ...	22
REGIÃO NORDESTE - WILSON SONS AMPLIA FROTA DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS NO TECON SALVADOR.....	23
REGIÃO SUL - PRESIDENTE DO SEBRAE PROPÕE TRANSFERIR “OPERAÇÕES” DE SANTOS PARA ITAJAÍ.....	24
NACIONAL - OPINIÃO - A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	29
PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASIL LOGÍSTICA REAFIRMA APOIO TÉCNICO À FRENLOGI	29
MAERSK ENCOMENDA SEIS NAVIOS MOVIDOS A METANOL.....	30
PORTO DE ITAJAÍ VOLTARÁ A TER MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM CERCA DE UM MÊS	31
EXPORTAÇÕES SUPERAM IMPORTAÇÕES EM US\$ 1,374 BILHÕES NA QUARTA SEMANA DE JUNHO	32
PORTO DA HIDROVIAS DO BRASIL É O PRIMEIRO NO PARÁ COM HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO PARA A CHINA.....	32
SANTOS BRASIL LANÇA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2022	33
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	34
YARA E BUNKER HOLDING FIRMAM ACORDO PARA DESENVOLVER MERCADO DE AMÔNIA PARA NAVIOS.....	34
TOTALENERGIES, PETRONAS E MITSUI AVALIAM PROJETO DE ARMAZENAMENTO DE CARBONO NA MALÁSIA	35
ALEMANHA, FRANÇA E ITÁLIA COOPERARÃO NO FORNECIMENTO DE MATÉRIAS-PRIMAS CRÍTICAS PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA.....	36
BRASIL TERÁ MERCADO REGULADO DE CARBONO ANTES DA COP28? ENTENDA O QUE ESTÁ EM DISCUSSÃO.....	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
APÓS COPOM, COMISSÃO NO SENADO APROVA NOVO CONVITE PARA CAMPOS NETO PRESTAR ESCLARECIMENTOS	40
LULA SOBE O TOM CONTRA EXIGÊNCIAS PARA ACORDO UE-MERCOSUL: "QUEM DELES CUMPRIU ALGUMA META MAIS DO QUE NÓS?"	41
COPOM AINDA INCOMODA GOVERNO, QUE ESPERA ENTRADA DE NOVOS DIRETORES PARA QUEDA DE JUROS EM AGOSTO.....	42
MINISTRO DO STF SUSPENDE PROCESSOS SOBRE TRIBUTAÇÃO DE UM TERÇO DE FÉRIAS, QUE PODEM CUSTAR R\$ 100 BI A EMPRESAS	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	45
LIRA VETA MUDANÇAS NO SIMPLES NA REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É O MESMO QUE DAR UM TIRO NA TESTA’	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 106/2023
Página 3 de 68
Data: 27/06/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ARCABOUÇO FISCAL: GOVERNO JÁ ADMITE QUE CÂMARA DEVE REVERTER MUDANÇAS DO SENADO	46
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL: REGULAR OU ACELERAR?.....	47
MENOS DE 1% DAS EMPRESAS BRASILEIRAS EXPORTAM, MAS EMPREGAM 15% DA FORÇA DE TRABALHO FORMAL.....	50
VOLKSWAGEN ALEGA ‘ESTAGNAÇÃO DO MERCADO’ E SUSPENDE PRODUÇÃO EM TRÊS FÁBRICAS	51
UM EM CADA 10 PEQUENOS INDUSTRIAIS PODE FECHAR AS PORTAS EM ATÉ TRÊS MESES, APONTA PESQUISA	52
TEBET DIZ QUE ATA DO BANCO CENTRAL ‘AGRADOU’, ENQUANTO COMUNICADO ‘ASSUSTOU’	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	54
EXCELERATE ENERGY MANTÉM APOSTA NO BRASIL.....	54
VALE DÁ INÍCIO A OBRAS DE ELIMINAÇÃO DE DIQUE EM ITABIRA (MG)	56
ESTATAIS ESTADUAIS MIRAM PRIVATIZAÇÃO NO MODELO ELETROBRAS	56
EXCLUSIVO: DEPOIS DE SERGIPE, UNIGEL PARALISA OPERAÇÃO EM FÁBRICA DE FERTILIZANTE NA BAHIA	59
‘AGENDA CLIMÁTICA NÃO ESTÁ NO COTIDIANO DA AMAZÔNIA’ , DIZ GOVERNO DO PARÁ	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
EMISSIONES DE NAVIOS PODEM CAIR ATÉ 47% ATÉ 2030, DIZ RELATÓRIO	62
CHINA FAZ AVANÇOS EM TECNOLOGIAS DE NAVIOS NÃO TRIPULADOS	62
PETROBRAS VAI AMPLIAR CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE DIESEL COM CONTEÚDO RENOVÁVEL AINDA EM 2023	63
TOTALENERGIES ASSINA CONVÊNIO DE R\$ 134 MILHÕES COM UNIVERSIDADES PARA PROJETOS EM ENERGIAS RENOVÁVEIS.....	64
CONVENÇÃO DE RECICLAGEM DE NAVIOS DE HONG KONG DEVE ENTRAR EM VIGOR	65
METODOLOGIA SOBRE ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DA THC ENTRA EM VIGOR A PARTIR DE AGOSTO.....	66
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ PODE SER LANÇADO ATÉ O INÍCIO DE 2024, DIZ MÁRCIO FRANÇA

Na reabertura do Museu do Porto, ministro ressaltou que Governo Federal está aberto à concessão por PPP

Por: *Bárbara Farias*



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, visitando o Museu do Porto, na manhã desta segunda-feira (26) Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O edital de licitação da obra do túnel submerso Santos-Guarujá deverá ser lançado até o início de 2024. O prazo foi dado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, na manhã de segunda-feira (26), durante a reinauguração Museu do Porto, nas dependências da sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). Ele também disse que o Governo

Federal considera a concessão da ligação seca por meio de uma parceria público-privada (PPP), mas isso deverá interferir nos prazos do projeto.

Segundo França, uma PPP pode estender ainda mais o período para finalização do projeto, que precisará ser submetido à análise e à aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU) para posterior abertura do edital. À imprensa, o ministro voltou a comentar que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) considera a possibilidade de adotar uma PPP para o túnel, ideia defendida pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) e discutida em reunião na semana passada, mas fez ponderações.

“Se for feito como uma obra pública, pura, está tudo pronto e podemos lançar os editais esse ano. Se for por PPP, parte do Governo Federal acha interessante fazer nesse formato porque quem ganhar a obra (concessão) depois seguirá administrando o túnel, não é uma má ideia. O problema é a volta (do projeto) ao TCU (para análise da modelagem)”.

De todo modo, o ministro disse que trabalhará junto ao TCU para que haja celeridade no processo de análise e aprovação da documentação para lançar o edital até o início de 2024. “De qualquer maneira, o edital deverá ser lançado entre o final desse ano e o começo do ano que vem”.

Questionado sobre haver dois projetos de ligação seca em discussão, sendo o projeto da extinta Dersa aprimorado e apresentado pela APS e outro que está em estudos pelo Governo de São Paulo, França afirmou que “existe apenas um projeto, que é o projeto da Dersa”.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, “foi feito o projeto básico, o executivo e o licenciamento ambiental. O que foi feito no governo anterior é que eles pensaram em fazer uma mudança depois do túnel, nas áreas urbanas, em vez de seguir reto em Guarujá e Santos, eles invertiam para ter menos desapropriações. Isso pode ser opção. Então, nós vamos fazer a parte do túnel submerso. Enquanto isso, estudamos como será mais útil e mais rápido. Se houver menos desapropriação, melhor”.

Museu reaberto

A cerimônia de reabertura do Museu do Porto, realizada na manhã de segunda-feira (26), foi conduzida pelo presidente da APS, Anderson Pomini, que além de Márcio França, recebeu o prefeito

de Santos, Rogério Santos (PSDB), lideranças sindicais, vereadores da Câmara de Santos ligados ao setor portuário e representantes de empresas que operam no Porto de Santos. Nos últimos meses, o equipamento recebeu reforço estrutural e revitalização externa.

“A ideia é que todos possam conhecer a história do Porto de Santos visitando este equipamento e conhecendo o seu acervo. A reabertura dá início ao nosso programa de integração Porto-Cidades. O museu ficou fechado por três anos em razão da pandemia e de uma outra orientação de gestão”, declarou Pomini.

O museu foi inaugurado em 1989 e possui um acervo com mais de três mil títulos na biblioteca, mapas projetados por engenheiros desde a organização dos primeiros 260 metros de cais, no Valongo, dois mil itens entre documentos, fotografias, instrumentos náuticos e diversas ferramentas. Entre as mais de 800 peças, há moldes utilizados para forjar cabeços e âncoras, com destaque para a foto do navio Kasato Maru, que trouxe o primeiro grupo de imigrantes japoneses ao Brasil, em 1908.

O casarão onde está instalado o museu foi morada e escritório de Guilherme Weischenk, engenheiro-chefe da antiga Companhia Docas de Santos (CDS). Em seu discurso, Márcio França disse que “abrir os equipamentos federais para que a população possa frequentar é uma orientação” do Governo Lula e que “o Porto não pode ficar de costas para a Cidade, pois é o principal equipamento público federal na região”.

Na mesma linha, o prefeito Rogério Santos destacou a importância do Porto para a Cidade. “Homenagear a história do Porto é homenagear Santos, mas, principalmente, o trabalhador portuário, aquele que empresta e emprestou o seu conhecimento e a sua força para que a Cidade e o Brasil se desenvolvessem”.

O equipamento cultural e turístico será aberto ao público a partir de hoje, das 9h às 17h, com visitas guiadas a cada meia hora e limitadas a 20 pessoas por vez. A visita pode ser agendada pelo e-mail museudoporto@brssz.com. O endereço é Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, esquina com Rua Conselheiro João Alfredo, Bairro Macuco, em Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2023

PRATICAGEM DE SÃO PAULO COMPLETA 90 ANOS PRONTA PARA DESAFIOS NO PORTO DE SANTOS

Em entrevista para A Tribuna, o presidente Fábio Mello Fontes fala sobre o momento da profissão
Por: Anderson Firmino



O presidente Fábio Mello Fontes fala sobre o momento da profissão Foto: Vanessa Rodrigues / AT

Parte fundamental no transporte marítimo e símbolo de tradição aliada a constantes inovações tecnológicas, a Praticagem de São Paulo completa hoje 90 anos como síntese da evolução do setor e responsável por manter, de forma ininterrupta, a entrada e saída de embarcações no Porto de Santos, o maior da América Latina. À frente dela, está um "lobo do mar", que fala com orgulho de seus 54 anos como prático. Fábio Mello Fontes, presidente da entidade pela sétima vez, mostra

um vigor de menino aos 84 anos e, em entrevista concedida ontem para A Tribuna, fala sobre o momento da profissão, os desafios do segmento e o olhar que os práticos têm para o futuro.

O prático foi sinônimo de excelência no trabalho. Como foi construída essa imagem ao longo de tantas décadas?



Tem profissão em si que, naturalmente, já carrega um certo carisma. Eu percebo no meu condomínio, onde a atenção fica em cima da minha pessoa modesta e de um comandante de avião. Mas, no caso específico da Praticagem, posso dizer que é o resultado de uma postura pró-ativa de todos nós ao longo do tempo. Posso afirmar isso com autoridade de quem possui uma história institucional de 90 anos.

Quais os requisitos para ser um bom prático?

Todos os práticos têm a consciência de que são necessários: presteza, pontualidade e disciplina. Tentar sempre estar à frente das necessidades que vão acontecer lá na frente. Só que essa evolução é fruto de um conjunto de pessoas trabalhando, não sou só eu. Não tenho receio de ser exagerado ou dizer que a Praticagem de São Paulo (atuando nos portos de Santos e São Sebastião) está entre as melhores do mundo.

Como a Praticagem de São Paulo chega aos 90 anos?

Temos uma equipe administrativa muito boa. Contamos com um Conselho de Administração formado por cinco diretores. Todas as decisões importantes aqui são tomadas colegiadamente. Se for uma coisa que implique em investimentos mais vultosos, então a gente faz uma assembleia dos sócios para consultar e ver se há a aprovação da maioria. Aqui, tudo funciona numa base muito democrática e transparente.

Há o desafio de cuidar das navegações nos portos Santos e São Sebastião, com duas realidades diferentes, não é mesmo?

São realmente distintas. São Sebastião tem a própria diretoria, mas elas são coligadas. São os mesmos práticos daqui, de lá e a gente vai convivendo muito bem. São realidades técnicas um pouco diferentes. Aqui, temos características próprias, de um canal tortuoso, raso e cheio de curva, com profundidade muito restrita. O nosso grande sonho é chegar pelo menos aos 17 metros de profundidade no canal de navegação do Porto de Santos. Mas aí é uma coisa vultosa, que depende mais do Estado brasileiro.

O senhor é um defensor da dragagem. Como acredita que essa demanda seja resolvida?

Quem deve insistir para que ela chegue num ponto realmente crucial para navegação é a Autoridade Portuária. Tecnicamente falando, é importantíssimo que essa dragagem seja mantida e ampliada. Porque aqui é um estuário, existe uma sedimentação, que não é muito grande, mas tem uma sedimentação anual a ser considerada.

Hoje em dia são quantos práticos atuando?

E como é que é a formação? Aqui, são 60 práticos. Quem sonha trabalhar com a praticagem sabe que hoje esse é um dos lugares mais desejados. Porque correu o rumor de que o prático ganha muito bem. Ganha bem porque é uma profissão que requer muita responsabilidade. Envolve muito risco de vida. Para ser prático, o cara tem que ter um preparo físico razoável, saber que vai tomar chuva, vento, acordar de madrugada. Mas tem dias de escala certos, nada do outro mundo.

Sobre tecnologia: de que forma a Praticagem busca estar sempre um passo à frente das demandas?

Nós estamos sempre muito antenados em relação a tudo que acontece no mundo em matéria de porto. Em matéria de equipamentos, de eletrônica, de itens que venham trazer segurança e facilidade ao trabalho. E essa busca pela tecnologia passa também pela capacitação do pessoal. Enviamos os práticos periodicamente para treinamentos intensivos em centros de excelência pelo mundo.

Como foi a preparação para a chegada de navios de grandíssimo porte a Santos? Como avalia o recente começo dessas operações?

Já estamos completamente capacitados. E a avaliação é extremamente tranquila. O dia que esses navios (de 366 metros) chegarem aqui, não haverá nenhum tipo de problema. Nada. Problema zero, segurança total. Se esses navios não vierem, é por uma questão comercial, de decisão dos armadores. Houve navios de grande porte passando por aqui e até foi paralisado o tráfego de balsas.

Eu acho que não precisaria nada disso. Mas, como medida profilática, no início eu até aceito. Mas ao longo do tempo, não vai precisar nada disso.

Nos últimos anos, atravessamos uma grave crise sanitária, na questão da covid. O que esse período deixou de lição?

Em termos de segurança, não mudou muito, mas nós tivemos que desenvolver um protocolo próprio. Em caso de suspeita de covid, o prático ia a bordo. Todo paramentado, com macacão próprio, completamente protegido: bota, mão, macacão que fechava completamente a cabeça, além de máscara. Quase um astronauta. Eu cheguei a ir a bordo duas ou três vezes. Na dúvida, o prático vai todo paramentado. Esse protocolo é adaptável a outras enfermidades.

Como funciona a chamada manobra casada?

Antigamente, as manobras eram totalmente segregadas. Esse foi o padrão aqui por muitos anos. Mas nós sentimos que os terminais ficavam vazios. Entre o momento em que um largou o último cabo de um navio que está de saída até terminar a atracação do navio subsequente, acontecia um intervalo de duas três horas. Isso, para um terminal, é muita coisa. Observamos que há alguns pontos no Porto em que é possível dois navios cruzarem. Começamos a montar um programa de manobras casadas. Isso resultou em queda no intervalo de tempo em que os terminais ficam ociosos.

Como é a integração com outros entes do sistema marítimo?

Temos agentes marítimos, os agentes de navegação, com quem a nossa relação é extremamente cordial, harmônica e pacificada. Com os armadores, a mesma coisa. Além disso, a nossa relação com as autoridades federais, estaduais e municipais é a melhor possível. Meio ambiente, Polícia Federal, Receita, Capitania dos Portos... Temos uma relação de cordialidade com todos os agentes.

Sobre a aguardada ligação seca entre Santos e Guarujá, como a Praticagem vê o aparente encaminhamento dessa situação?

Vemos com esperança. Mas ela é média, né? Eu só acredito quando o túnel estiver pronto. Mas é uma expectativa importante. Gostaria de estar vivo ainda pra ver esse túnel inaugurado. Sou um jovem de 84 anos. É uma engenharia muito sofisticada. O projeto é audacioso, muito interessante.

Mas ele impacta o trabalho de vocês?

Não, depois de pronto não, mas certamente, durante a construção, haverá pequenos impactos. Nada que comprometa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2023

TITANIC E OCEANGATE: NÃO É DOCE MORRER NO MAR....

Mas o que os desastres do Titanic e do Titan têm em comum?

Por: Eliane Octaviano



Foto: Divulgação

O mundo tem comentado incessantemente o desaparecimento do submersível Titan, que carregava quatro passageiros e um piloto em uma viagem em direção ao fundo do mar para observar os escombros do Titanic, a cerca de 1.450 quilômetros da costa de Cape Cod, Massachusetts, nos Estados Unidos, e 3.800 metros abaixo d'água. Operado pela Oceangate Expeditions, uma empresa privada com sede no estado de Washington, o submersível implodiu. A história é inusitada, por se tratar de uma cápsula pequena, que não foi submetida a uma análise de certificação de classe e era guiada por um controle de videogame. A viagem custou US\$ 250 mil (o equivalente a R\$ 1,2 milhão) e seus passageiros eram



bilionários que visualizariam os escombros por meio de uma única janela, minúscula, e por telas de vídeo...

Mas o que os desastres do Titanic e do Titan têm em comum? O Titanic é um símbolo da negligência ao gerenciamento de riscos. Considerado como inafundável, ele era o maior navio do mundo e naufragou em 14 de abril de 1912, após colidir com um iceberg. Aproximadamente 1.500 pessoas morreram na tragédia. No desastre do Titanic, o comandante foi avisado sobre os icebergs e, mesmo assim, aumentou a velocidade em uma região de gelo, numa noite sem lua. Porém, mais de um século depois, parece que a lição não foi aprendida e, surpreendentemente, verifica-se a ocorrência de um acidente no mesmo local e cuja causa resulta mais uma vez de uma conduta negligente.

A imprensa tem divulgado que o CEO da Oceangate, Stockton Rush, que inclusive pilotava o submersível, estava ciente dos riscos da expedição. Em 2018, foi alertado por diversos especialistas que a tecnologia utilizada no submersível era inadequada para operar em águas profundas e que insistir no projeto poderia colocar vidas e toda a indústria em risco. Em resposta às críticas, Rush, que já havia admitido ter quebrado “algumas regras” para construir e colocar em operação o submersível, afirmou que a tecnologia do Titan ia “de encontro à ortodoxia dos submersíveis” e destacou que estava “cansado” de quem usava o argumento de segurança para impedir a inovação e a entrada de novas empresas no mercado. Afirmou, ainda, que a partir de um certo ponto, “segurança é desperdício”.

Segundo a BBC, em resposta a esta afirmação, Rob McCallum, um dos especialistas em exploração em alto-mar que apontou as falhas do projeto Titan, respondeu que, ironicamente, em sua expedição aos escombros do Titanic, Rush estaria repetindo aquela famosa afirmação de que o submersível seria inafundável.

Nesta semana, os governos dos países envolvidos no incidente estão se reunindo para discutir como vai ser a investigação que tentará confirmar a teoria de que uma implosão causou a morte dos tripulantes que estavam a bordo do Titan. Caso a hipótese da implosão catastrófica se confirme, será necessário analisar quando e por qual motivo isso aconteceu.

A pergunta que fica é: até quando os lucros devem ser priorizados em detrimento da segurança? Assim como a tragédia do Titanic nos trouxe lições valiosas e muitos avanços na questão da segurança marítima, o caso da Oceangate deve provocar a discussão sobre as regulamentações e padrões para missões subaquáticas. Que o episódio também possa alertar ao mundo, mais uma vez, que segurança não é desperdício... E ao contrário do que dizia Dorival Caymmi, não é doce morrer no mar. No momento da finitude da condição existencial, morrer no mar será sempre aterrorizante e “salgado”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

BTG PACTUAL VAI ACELERAR ORGANIZAÇÕES SOCIAIS QUE FOMENTEM O EMPREENDEDORISMO

Saiba como participar e se inscrever no programa que estimula o empreendedorismo e a geração de renda.

O BTG Pactual anuncia nova edição do BTG Soma e a primeira voltada para organizações e negócios sociais que fomentem o empreendedorismo e a geração de renda. Serão selecionados até 12 negócios e as inscrições vão até 24 de julho.

As organizações selecionadas contarão com mais de 70 horas de capacitação ao longo de 6 meses com temáticas relacionadas à liderança de alto impacto, modelo de negócios e sustentabilidade financeira. O BTG Soma Empreendedorismo também vai oferecer mentorias com funcionários do próprio BTG Pactual.

“O BTG Soma tem tido um papel importante no terceiro setor, ao estimular a troca de conhecimento para desenvolver e fortalecer a gestão das organizações, fazendo com que isso reflita em sua sustentabilidade financeira e expansão de impacto. Essa nova edição marca o crescimento do programa, impactando mais de 36 organizações sociais de todo o Brasil por ano”, destaca Roberto Sallouti, CEO do BTG Pactual.

Para cada edição do BTG Soma, um comitê social é convidado para participar da seleção das organizações e apoio durante todo programa. Fazem parte do comitê Vinicius Poit, CEO do Estímulo, Sonia Hess, empresária e vice-Presidente do Grupo Mulheres do Brasil, Carla Duprat, Senior Advisor do ICE e Alexandre Camara, sócio do BTG Pactual.

Esta é a oitava edição do programa. Desde que foi lançado, em 2020, o BTG Soma já beneficiou mais de 60 organizações sociais no país inteiro. A metodologia aplicada à aceleração foi desenvolvida junto ao parceiro executor do programa, a Ago Social, referência na potencialização do empreendedorismo de impacto no país.

Sobre o BTG Pactual

O BTG Pactual (BPAC11) é o maior banco de investimentos da América Latina e atua nos mercados de Investment Banking, Corporate Lending, Sales & Trading, Asset Management, Wealth Management e Banking. e pioneiro na agenda ESG, com produtos financeiros que apoiam a transição para uma economia mais verde e sustentável.

Inscrições

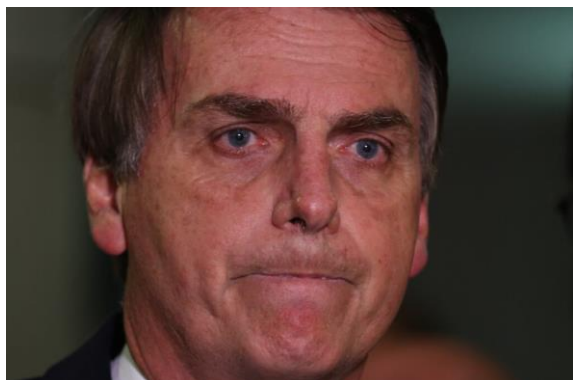
Informações por meio deste link.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 27/06/2023

TSE REINICIA, NESTA TERÇA, JULGAMENTO QUE PODE TORNAR BOLSONARO INELEGÍVEL

Por *Jairo Lima*



Se for condenado, o ex-presidente Jair Bolsonaro pode ficar inelegível por 8 anos. Foto: Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) retoma, nesta terça-feira (27), às 19h, o julgamento da ação que pode tornar o ex-presidente da República Jair Bolsonaro (PL) inelegível pelo período de oito anos. A análise começa com o voto do relator, ministro Benedito Gonçalves. A sessão plenária poderá ser acompanhada ao vivo pelo canal do TSE no YouTube.

O processo foi aberto contra o ex-presidente Jair Bolsonaro após a reunião com embaixadores, realizada em julho do ano passado, no Palácio da Alvorada, para atacar o sistema eletrônico de votação. O então candidato a vice-presidente, Walter Braga Netto, também é alvo da acusação de abuso de poder político e uso indevido dos meios de comunicação. Trata-se da Ação de Investigação Judicial Eleitoral (Aije) 0600814-85.

Na mesma sessão, o representante do Partido Democrático Trabalhista (PDT) apresentou os argumentos da acusação, o advogado fez a defesa dos acusados, e o Ministério Público Eleitoral (MP Eleitoral) apresentou parecer sobre o caso.



Agora, o julgamento será retomado com o voto do relator, ministro Benedito Gonçalves. Em seguida, votam os ministros Raul Araújo, Floriano de Azevedo Marques, André Ramos Tavares, Cármen Lúcia (vice-presidente do TSE), Nunes Marques e, por último, Alexandre de Moraes, presidente do Tribunal.

A Corte destinou três sessões para a análise do processo. Ou seja, além da sessão da próxima terça-feira (27), o Tribunal poderá prosseguir com o julgamento na sessão de quinta-feira (29).

Na ação em julgamento, o PDT aponta a ocorrência de abuso de poder político e uso indevido dos meios de comunicação na reunião realizada por Bolsonaro com embaixadores, em julho de 2022, quando o então presidente fez ataques ao sistema eleitoral brasileiro, a fim de favorecer sua candidatura à reeleição naquele ano.

Responsabilidade do corregedor-geral

Cabe somente ao ministro que ocupa o cargo de corregedor-geral da Justiça Eleitoral a relatoria de Aije envolvendo eleições presidenciais, de acordo com o artigo 22 da Lei de Inelegibilidade (Lei Complementar nº 64/1990), que trata, juntamente com o artigo 23, do rito de tramitação desse tipo de ação nos Tribunais Eleitorais.

Já o artigo 2º da mesma lei deixa clara a competência do TSE para julgar originariamente as Aijes referentes às eleições presidenciais, ficando, assim, o corregedor-geral eleitoral sempre como relator dessas ações.

Sustentações orais

Na sessão de quinta-feira (22), o ministro Benedito Gonçalves narrou, em seu relatório, um resumo da tramitação da ação na Corte, informando as diligências solicitadas, os depoimentos tomados, bem como as perícias e as providências requeridas pelo relator na etapa de instrução processual.

Em seguida, o PDT destacou, em sustentação oral, que a referida ação não tem como foco apenas uma reunião, com evidente desvio de finalidade, de um presidente da República com embaixadores estrangeiros. “Trata-se de uma Aije contra ataques sistemáticos ao sistema eleitoral, em defesa das instituições e da democracia”.

O advogado de Jair Bolsonaro e Braga Netto sustentou, em síntese, que não houve qualquer hostilidade antidemocrática ao sistema eleitoral no evento, que classificou como “típico ato de governo”, em que não se tratou sobre eleições e não houve pedido de votos, comparação entre candidaturas ou ataques a oponentes. Portanto, ressaltou, é um “ato que não pode ser enquadrado como abuso do poder político ou uso indevido dos meios de comunicação”.

O parecer do MP Eleitoral foi pela parcial procedência da ação do Partido Democrático Trabalhista (PDT), para que seja declarada a inelegibilidade somente de Bolsonaro e para que seja absolvido o então candidato a vice-presidente.

Brasília (DF), 22/06/2023 – O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) realiza sessão plenária para o julgamento da ação (Aije nº 0600814-85) que pede a inelegibilidade de Jair Bolsonaro e de Walter Braga Netto, candidatos à Presidência da República nas Eleições 2022. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Fonte: Tribunal Superior Eleitoral (TSE)

Fonte: *Merco Shipping Marítima Ltda*

Data: 27/06/2023



CNMP EXPEDE RECOMENDAÇÃO PARA QUE O MINISTÉRIO PÚBLICO ADOTE MEDIDAS VOLTADAS À IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO BÁSICO

Informações: Portal Saneamento Básico

A Corregedoria Nacional do Ministério Público e a Comissão de Meio Ambiente do Conselho Nacional do Ministério Público publicaram, na segunda-feira, 26 de junho, recomendação conjunta para que as unidades e ramos do Ministério Público brasileiro adotem medidas voltadas à implementação do Novo Marco Legal do Saneamento Básico no País.

Recomendação é assinada pela Corregedoria Nacional do Ministério Público e pela Comissão de Meio Ambiente do Conselho Nacional do Ministério Público

O documento é assinado pelo corregedor nacional do Ministério Público, conselheiro Oswaldo D'Albuquerque, e pelo presidente da CMA, conselheiro Rinaldo Reis. Como sugestão inicial, a norma recomenda a adoção de procedimentos que os MPs devem adotar em relação aos municípios.

O primeiro deles sugere que os MPs identifiquem, nos municípios, a forma de exercício da titularidade (local ou regional) e da prestação (direta ou por delegação) dos serviços de saneamento básico (abastecimento de água potável; esgotamento sanitário; limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos; e drenagem e manejo das águas pluviais urbanas).

Além disso, em se tratando de delegação já realizada por contrato de programa em vigor, recomenda-se acompanhar a adoção, pelo município de interesse (individualmente ou no âmbito de prestação regionalizada) e pelo delegatário dos serviços, das novas providências exigidas pela Lei Federal nº 11.445/2007, visando à adaptação dos documentos contratuais, especialmente quanto às metas e prazos de universalização (31 de dezembro de 2033 ou 1º de janeiro de 2040).

Outra recomendação é que as unidades e os ramos do Ministério Público oficiem aos municípios e eventual delegatário dos serviços, com o objetivo de verificar a existência de plano de saneamento básico aprovado, e de sua necessária revisão no prazo legal. Caso o documento exista, acompanhar a devida adequação à Lei Federal nº 11.445/2007 e ao Decreto Federal nº 7.217/2010.

CNMP Medidas Para o Saneamento Básico

Ainda de acordo com a recomendação, especificamente quanto à destinação adequada dos resíduos sólidos, os MPs devem oficiar aos municípios sobre a existência de plano intermunicipal de resíduos sólidos ou plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos, nos termos da nova redação do artigo 54 da Lei Federal nº 12.305/2010.

Os MPs devem, também, conforme a recomendação, envidar esforços para atuação conjunta e sinérgica com órgãos públicos, a exemplo de Tribunais de Contas e órgãos ambientais, observadas as peculiaridades regionais e a autonomia das demais instituições.

Ademais, os MPs devem se empenhar junto aos Poderes Legislativo e Executivo para que sejam construídas políticas fiscais de incentivo à adoção de condutas favoráveis, do ponto de vista socioambiental, aos objetivos das políticas objeto da recomendação.

Por fim, a norma do CNMP recomenda que as Corregedorias-Gerais do Ministério Público acompanhem junto aos órgãos de execução as medidas para o atendimento da recomendação.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 27/06/2023

SUBSIDIÁRIA DA MSC PREVÊ INVESTIR R\$ 7 BI EM SANTOS E NAVEGANTES

Informações: Revista OE



Uma das maiores operadoras de terminais de contêineres do mundo, a Terminal Investment Limited (TIL), pertencente ao grupo suíço de navegação Mediterranean Shipping Company (MSC), anunciou que pretende investir R\$ 7 bilhões nos portos de Santos (SP) e Navegantes (SC) nos próximos cinco anos.

No pacote de aportes já definidos, R\$ 4 bilhões deverão ser aplicados no terminal de contêineres BTP no Porto de Santos, que a empresa opera em sociedade com a APM Terminals, do grupo Maersk. Vale observar que parte dos recursos ainda depende de aval do governo

federal à renovação antecipada do arrendamento, que venceria em 2027, por mais 20 anos. Autoridades já foram consultadas nesse sentido, mas ainda não há definição.

Para o Porto de Navegantes, a TIL planeja investir aproximadamente R\$ 3 bilhões em seu terminal de contêineres. O montante será empregado para reconstrução do cais, aprofundamento do calado e em obras complementares.

A depender das possibilidades de negócios que surgirem nos próximos anos, entre parcerias, aquisições e novas concessões, a empresa projeta investir até R\$ 17 bilhões no País. “Estamos crescendo no Brasil e buscando oportunidades para expandir nossa capacidade”, afirmou ao Valor Ammar Kanaan, presidente TIL. “O Brasil tem uma demanda latente. Se a capacidade portuária no País dobrasse, a demanda acompanharia. Então estamos comprometidos em fazer investimentos à medida que as oportunidades surgirem”, concluiu.

Fundada em 2000, a TIL opera 74 terminais de contêineres em todo o mundo, incluindo portos na Europa, América do Norte, América do Sul, África e Ásia. Seus terminais são fundamentais para a operação da MSC – sua controladora e principal cliente – e de outras companhias de navegação que utilizam essas instalações para carregar, descarregar e transferir contêineres entre navios e modos de transporte terrestre.

No Brasil, além dos terminais em Santos e Navegantes, o grupo opera um terminal no Rio de Janeiro e controla a empresa de cabotagem Log-in, que possui terminal no porto de Vila Velha (ES).

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 27/06/2023

GOIÁS SERÁ SEDE DA 2ª BRASMIN QUE VAI DEBATER AS NOVAS TECNOLOGIAS PARA MELHORAR O PROCESSO DE MINERAÇÃO NO BRASIL

Informações: PetroNotícias



Goiás vai sediar a 2ª Brasmin, uma feira da indústria de mineração. O evento será entre os dias 27 a 29 deste mês, no Centro de Convenções da PUC Goiás. As empresas atuantes na cadeia produtiva da mineração vão apresentar produtos, serviços, equipamentos, tecnologias e inovações do setor, que representou 22,5 % do PIB brasileiro em 2021 ou 145 bilhões de dólares. A feira acontece junto com o 8º Encontro Nacional da Média e Pequena Mineração, que vai lidar com grandes temas sobre a atividade. Os eventos são realizados pela ABPM, em parceria com o Sindicato das Indústrias Extrativas de Goiás e do Distrito Federal (SIEEG-DF), Federação das

Indústrias do Estado de Goiás (FIEG), Prôma Feira e Brasil Mineral, com apoio da Agência para o Desenvolvimento e Inovação do Setor Mineral Brasileiro (ADIMB).

Há um consenso entre os organizadores, empresários, representações sindicais e entidades setoriais sobre a importância de trazer, para a 2ª Brasmin e 8º Encontro, a MINERA evolução da indústria mineral no país. Os organizadores querem também mudar a imagem de que a atividade é predatória, associada ao desmatamento e ao desrespeito às terras dos povos originários. O evento vai apresentar soluções tecnológicas de ponta, que incluem máquinas eficientes e amigáveis ao meio ambiente, como explica Luís Mauricio Azevedo (foto principal), presidente do Conselho da Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa Mineral e Mineração (ABPM): “A Brasmin é uma oportunidade de levar aos novos centros o que acontece de mais moderno no setor em termos de tecnologia, métodos produtivos e tendências. Também uma excelente oportunidade para líderes, gestores e sociedade debaterem seus objetivos e necessidades.”

Este ano, a Brasmin vai reunir empresários, investidores, fornecedores e o meio acadêmico ligados ao setor em torno do debate de uma parte muito importante do universo da mineração brasileira que poucos brasileiros conhecem: as peculiaridades e necessidades das médias e pequenas empresas de mineração. O 8º Encontro Nacional da Média e Pequena Mineração terá nove painéis temáticos. As inscrições são gratuitas e devem ser feitas no site do evento: www.encontromedpeq.brasilmineral.com.br.



No dia 27 será apresentado o Novo Cenário Regulatório da Mineração, o Mercado Consumidor de Minerais Industriais e o Programa Goiano de Crédito de Carbono. No dia 28, serão discutidos temas como Minerais Críticos e Transição Energética; os Novos Mecanismos de Financiamento; Atração de Investimentos na Mineração e o ESG; e Transição Energética na Formação de Profissionais de Mineração. No último dia, os temas serão a Transformação da Agricultura pelos Remineralizadores, a Evolução do Garimpo para Empresa de Mineração e os Planos Estaduais de Mineração. “No Brasil, temos o registro de 7.321 empresas que atuaram na produção mineral em 2022. Desse total, 1.198 são de médio porte, 2.272 são de pequeno porte e 3.779 são

microempresas. Discutir as peculiaridades e os desafios dessas empresas, que empregam milhares de pessoas, suprem a indústria e são de grande importância para a vida das pessoas é o propósito do encontro que trazemos para Goiânia, este ano”, revela o presidente do Sindicato das Indústrias Extrativas de Goiás e do Distrito Federal (SIEEG-DF), Luiz Antônio Vessani (foto à esquerda).

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 27/06/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

BRASIL DEVE FECHAR PRIMEIRO SEMESTRE COM R\$ 6,5 BILHÕES INVESTIDOS EM OBRAS, DIZ MINISTRO DOS TRANSPORTES

No Summit Cidades, em Florianópolis, Renan Filho, apresentou os valores no orçamento em 2023 e defendeu aprovação de medidas para aumentar investimento público nos próximos anos



Renan Filho defendeu aprovação do arcabouço fiscal e da reforma tributária pelo Congresso para manter investimento sustentável no setor - Foto: Marcio Ferreira/MT

Por meio do Ministério dos Transportes, o Governo Federal deve fechar o primeiro semestre de 2023 com R\$ 6,5 bilhões do orçamento público investidos em obras de rodovias federais. A previsão é que sejam



empenhados um total de R\$ 10 bilhões ainda neste semestre, que é quando o Estado dá a garantia de pagamento às empresas que executam serviços. Os números foram informados nesta segunda-feira (26) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante a 3ª edição do Summit Cidades, em Florianópolis (SC).

Promovido pela Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos (Fepese) e outras instituições, o Summit Cidades une entidades importantes do setor público, profissionais de referência no empreendedorismo e pesquisadores para capacitar seus participantes e potencializar o desenvolvimento dos nossos municípios. Até quarta-feira (28), serão discutidos temas como desenvolvimento econômico, educação, inclusão social, mobilidade urbana e saneamento, por exemplo.

"Sem investimento num país continental como o Brasil, é muito difícil dialogar com as necessidades da nação", afirmou o ministro dos Transportes. Segundo Renan Filho, a aprovação da Emenda Constitucional 126/2022, que permitiu a manutenção de programas sociais como o Bolsa Família e o Farmácia Popular, permitiu que o Ministério dos Transportes pagasse neste ano R\$ 5 bilhões, com previsão de mais R\$ 1,5 bilhão em junho, em diversos contratos de obra e de manutenção. "A malha rodoviária voltou a melhorar depois de oito anos", afirmou o ministro.

De janeiro para cá, foi possível retomar e intensificar cerca de 1 mil contratos que estavam parados ou em ritmo lento. Porém, para sustentar o investimento público neste patamar pelos próximos anos, o ministro adiantou que a aprovação do Regime Fiscal Sustentável e da reforma tributária pelo Congresso Nacional. "O arcabouço fiscal e a reforma tributária são fundamentais para melhorar ainda mais uma economia que já dá claro sinais de melhora desde que o presidente Lula assumiu o governo", disse.

Queda e retomada

Em 2012, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) investiu R\$ 45 bilhões, em valores atualizados, em manutenção e ampliação de rodovias federais. O valor começou a cair no ano seguinte, até chegar ao nível mais baixo após a aprovação do teto de gastos. No ano passado, o orçamento para as estradas ficou em R\$ 7,7 bilhões. Sem a EC do Bolsa Família, 2023 teria pouco mais de R\$ 6 bilhões.

Segundo o ministro, a queda do orçamento público nos últimos anos triplicou o prazo para entregas de empreendimentos de infraestrutura. Obras que deveriam ser finalizadas em até cinco anos, levavam de 10 a 15 anos para ficarem prontas. Ao mesmo tempo, a qualidade das rodovias brasileiras caiu. Em 2016, o ICM era de 68% de boas e ótimas condições, percentual que caiu para 52% em dezembro passado.

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

Data: 27/06/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AVANÇO SUSTENTÁVEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Terminal de Contêineres de Salvador (Tecon Salvador), operado pela empresa Wilson Sons no Porto de Salvador (BA), deu um importante passo em direção à sustentabilidade ambiental. Com um investimento significativo de R\$ 24 milhões, o terminal adquiriu uma frota de equipamentos elétricos, visando reduzir a emissão de CO2 e promover um ambiente portuário mais limpo e saudável no Porto de Salvador (BA), deu um importante passo em direção à sustentabilidade ambiental. Com um investimento significativo de R\$ 24 milhões, o terminal adquiriu uma frota de equipamentos elétricos, visando reduzir a emissão de CO2 e promover um ambiente portuário mais limpo e saudável.



A nova frota inclui 12 tratores de pátio elétricos, duas reach stackers e uma side loader, todos equipados com tecnologia de ponta. Os veículos, chamados de TTs (terminal tractors), têm a função de transportar cargas entre as embarcações e as áreas de armazenamento de contêineres, aumentando a capacidade de atendimento e a competitividade do Porto de Salvador. Para o Tecon Salvador, essa iniciativa demonstra o compromisso da empresa com a agenda climática. A adoção da tecnologia elétrica resulta em uma redução no consumo de combustíveis fósseis e, conseqüentemente, na emissão de gases de efeito estufa (GEE).

Com esse investimento, o Brasil se torna o segundo país do mundo e o primeiro das Américas a contar com uma frota de TTs elétricos. Os 12 equipamentos possibilitam uma redução no consumo de aproximadamente 150 mil litros de diesel por ano no terminal baiano, evitando a emissão de até 341 toneladas de CO2 anualmente.

Além dos benefícios ambientais, a Wilson Sons destaca que os veículos elétricos apresentam vantagens operacionais. Os motores elétricos têm menor desgaste, exigem menos manutenção e dispensam o uso de óleo lubrificante. A eletricidade utilizada não causa tanto desgaste nos componentes dos TTs em comparação com a queima de combustível, o que reduz a geração de resíduos nas peças. Além disso, esses equipamentos oferecem maior conforto e segurança aos condutores, com cabines ergonômicas e melhor isolamento acústico.

A iniciativa do Tecon Salvador é um exemplo a ser seguido por outros terminais portuários. A substituição de equipamentos movidos a diesel por modelos elétricos não apenas reduz as emissões de poluentes, mas também proporciona benefícios econômicos e operacionais. A transição para uma frota mais sustentável é essencial para enfrentar os desafios ambientais e cumprir os compromissos globais de combate às mudanças climáticas. Os terminais portuários têm um papel fundamental nesse processo, e o investimento do Tecon Salvador é um passo significativo na direção certa, rumo a um setor portuário mais verde e responsável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PARANAGUÁ 1

O Porto de Paranaguá (PR) projeta exportar 9,4 milhões de toneladas de grãos no terceiro trimestre, registrando um aumento de mais de 30% ante o obtido no mesmo período do ano passado, segundo avaliação da Portos do Paraná, a autoridade portuária. Em nota, a empresa informou que “a expectativa dos terminais e operadores do segmento para o terceiro trimestre do ano é alta. A demanda vem, principalmente, pela chegada da nova safra de milho. Estão nessa previsão soja, milho, açúcar e farelo”.

PARANAGUÁ 2

Segundo o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, a performance registrada em maio, quando foi registrado um recorde operacional, reforça a capacidade que o porto e operadores têm para atingir esse crescimento. “Nossa performance neste ano foi melhorada. O navio tem conseguido carregar mais e, assim, garantido mais eficiência na operação”, destacou o dirigente.

MERCOSUL 1

Representantes do Paraguai, do Brasil, da Bolívia e do Uruguai contestam a decisão da Argentina de implantar, unilateralmente, uma taxa de pedágio para utilização do trecho da Hidrovia Paraná-Paraguai no país. Segundo os reclamantes, os argentinos não apresentaram documentos comprovando a realização de serviços na via de navegação que justifiquem a cobrança.

MERCOSUL 2

O pedágio foi implantado pela Argentina no final do ano passado. Na época, seus representantes argumentaram que a medida foi necessária para custear serviços de dragagem e sinalização na

hidrovia. A cobrança prejudicou principalmente o comércio exterior do Paraguai - mais de 90% de sua safra de grãos são escoados por barcaças por essa via de navegação. A taxa foi criticada tanto por países do Mercosul como por agentes econômicos argentinos, que afirmaram ser possível utilizar a hidrovia sem a necessidade de maiores investimentos em dragagem.

SUPER IATES BARRADOS

Na Itália, a Capitania dos Portos de Nápoles proibiu que iates com mais de 75 metros atracuem no Porto de Mergellina, na cidade. A medida tem gerado polêmicas, principalmente entre os bilionários europeus, que não conseguem atracar suas embarcações super luxuosas na localidade. Na última sexta-feira, dia 23, o homem mais rico do mundo, o francês Bernard Arnault, teve de procurar um outro porto para atracar, após não ter sido autorizado a parar com seu mega iate em Mergellina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

NACIONAL - UNIÃO ADMITE ADOTAR PPP PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ, DIZ MINISTRO

Modelo de parceria público-privada vem sendo proposto pelo Governo de São Paulo

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos Márcio França afirmou que parte do Governo Federal é favorável ao modelo de PPP (Parceria Público-Privada) para a construção do túnel submerso que liga as duas margens do Porto de Santos (SP), nas cidades de Santos e Guarujá. França reiterou que entre o final do ano e início de 2024 devem ser lançados os editais da obra.

O ministro cumpriu agenda oficial em Santos, na manhã de segunda-feira (26), na solenidade de reabertura do Museu do Porto de Santos. Após a confirmação na semana passada de que a obra ficará sob encargo do Governo Federal, resta saber o modelo de investimento. França ainda destacou uma possível atuação do Governo de São Paulo.



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, também falou sobre a implantação do programa que prevê a comercialização de passagens aéreas mais baratas Crédito: Cássio Lyra

“Fizemos uma reunião ministerial e o presidente (Luiz Inácio Lula da Silva) entendeu por bem que quer fazer a obra. Agora, estamos modulando apenas se vamos fazer em formato de PPP e se o Governo do Estado pode ou não ajudar. Seria muito bom se o governador pudesse nos ajudar. Com o modelo que vi na Bélgica é possível ser feito em tempo recorde, porque você pode utilizar estruturas que já existem em alguns lugares do mundo e

que estão ociosas, e você constrói todo o túnel fora e o transporta para cá”, comentou.

Ainda sobre a obra do túnel, o ministro afirmou que parte do Governo se mostrou favorável à construção a partir de uma PPP. O modelo consiste em que o poder público injete recursos próprios ao mesmo tempo em que promove a concessão do ativo para a iniciativa privada. Esse modelo vem sendo proposto pelo Governo de São Paulo.

“Se for feito como obra pública pura, podemos lançar os editais ainda este ano. Estamos atualizando os preços. Naturalmente, hoje os preços não são os mesmos do que lá atrás. Se for feito por formato de PPP, que parte do governo acha interessante fazer, porque na PPP quem ganhar (a licitação) já administra o próprio túnel depois. Não é uma má ideia. O problema é a volta para o Tribunal de Contas (TCU), que vai ter de modelar outra vez. De qualquer maneira, entre o final deste ano e o começo do ano que vem devem sair os editais”, afirmou.

Voa Brasil

Após a solenidade, o ministro também foi questionado pelo programa Voa Brasil, que vai oferecer passagens aéreas a R\$ 200 reais, conforme anunciado por ele no mês de março. Ele revelou que uma empresa está sendo atraída pelo Governo Federal para fazer a venda das passagens barateadas.

“Em agosto, o presidente Lula lança o programa Voa Brasil, sobre aquilo que ele tinha me pedido, passagens aéreas mais baratas. 21% dos voos do Brasil saem ociosos. Sai o avião todo e 21% das poltronas vazias. Em cima dessas poltronas, conversamos com as companhias e elas toparam. O cidadão pode entrar num site ou app, digita o CPF. Se ele não voou nos últimos 12 meses, vai ter um leque de opções, que são essas passagens ociosas”, disse o ministro. Segundo ele, o programa valerá durante os chamados meses intermediários, ou seja, fora da alta temporada.

“Evidentemente, nos meses de março, abril, maio, pedacinho de junho, agosto, setembro, outubro e novembro. Nesses meses ele vai ter direito de poder optar pela passagem, R\$ 200 reais na ida e R\$ 200 na volta. Limitado a comprar quatro passagens, que é para que mais pessoas possam voar”, declarou.

Márcio França também chamou atenção para a necessidade de se baratear o preço das passagens e a atração de empresas aéreas para aumentar a oferta e a competitividade.

“Nós chegamos à marca de 100 milhões de passagens vendidas. Mas quando abre a venda das passagens, identificamos que só 10% dos CPFs voam. Precisamos fazer mais gente voar. Para isso, é preciso baratear o preço. Estamos atraindo uma empresa nova pro Brasil, uma low cost nova, que vai ser bem agressiva nas suas vendas e vamos fazer com que as três grandes companhias do Brasil, que são boas, possam também entrar nessa competição”, analisou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2023

NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA DEFINE SEUS CONSELHOS ADMINISTRATIVO E FISCAL

Órgão vai assessorar tecnicamente a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



IBI vai auxiliar deputados federais e senadores em questões técnicas dos setores portuário e aeroportuário (crédito: Bruno Spada/Câmara dos Deputados)

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) definiu os integrantes de seus conselhos Administrativo e Fiscal. Os conselheiros foram selecionados entre os sócios fundadores durante assembleia extraordinária realizada no final da tarde dessa segunda-feira, dia 26. Como presidente do Conselho Administrativo, foi indicado o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

Criado no último dia 31 de maio, em Brasília, o IBI atuará como órgão técnico assessorando a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), do Congresso Nacional, na análise dos problemas do setor e na elaboração de soluções. Presidente da FPPA, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP) destacou a importância do instituto na orientação de deputados e senadores nas questões mais importantes para os setores portuário e aeroportuário.

Além de Fabrício Julião, o Conselho Administrativo do instituto é integrado pelo presidente do conselho do Grupo Intermarítima e presidente do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva, escolhido como primeiro vice-presidente; pelo presidente da Associação Comercial de Santos e sócio-diretor das empresas Brazil P&I e da consultoria Bowline

Marine & Cargo Consultants, Mauro Sammarco, que atuará como segundo vice-presidente; pelo advogado Sylvio Alarcon Estrada Júnior, escolhido como tesoureiro; e pelo chefe de Gabinete do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, Flávio Jordão, como secretário.

O Conselho Fiscal é formado pelo advogado Marcelo Sammarco, sócio no escritório Sammarco Advogados; pelo advogado e empresário Elias Francisco da Silva Júnior, sócio do escritório Barbosa & Elias Júnior Advogados Associados; e pelo advogado Vitor Camargo de Rosis.

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura terá questões estratégicas para tratar nos próximos meses, como a renovação do regime de isenção fiscal para importação de equipamentos portuários e ferroviários, o Reporto, a retomada dos poderes deliberativos do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e, também, os impactos da futura reforma tributária nos mercados portuário e aeroportuário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

NACIONAL - AS ENERGIAS RENOVÁVEIS COMEÇAM A CHEGAR NA PRÁTICA AOS PORTOS BRASILEIROS

Por ANGELINO CAPUTO redacao@portalbenews.com.br



A coluna Tecnologia & Inovação é uma contribuição do Conselho Brasil Tech Export, presidido pelo diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo

Causou muita satisfação no mundo ESG e tecnológico, o recente anúncio da DP World sobre a intensificação na adoção de energia renovável no Porto de Santos, com o projeto que visa a substituição de óleo diesel por energia elétrica nos seus RTGs (Rubber-Tyred Gantry Crane), que são aqueles guindastes destinados à movimentação dos contêineres no pátio do terminal.

Seguindo uma estratégia global da companhia para alcançar a neutralidade de carbono até 2040, a DP World Santos prevê investimentos de mais de R\$ 80 milhões até o final do próximo ano, para eletrificar um total de 22 RTGs atualmente movidos a diesel, sendo que os primeiros quatro já estarão prontos ainda em 2023.

Mas isso não é uma tarefa tão fácil como parece. E um projeto bem sofisticado deve ser desenvolvido para a troca da tecnologia de propulsão dos guindastes. A princípio, os RTGs eletrificados podem ter capacidades de carga semelhantes aos movidos a diesel. Essa capacidade é determinada principalmente pelo projeto da estrutura e do mecanismo de elevação, em vez do mecanismo de propulsão em si.

No entanto, a eletrificação envolve a instalação de motores elétricos e sistemas de armazenamento de energia, como baterias e/ou sistemas de cabos elétricos, para fornecer a energia necessária para operação. Essas soluções permitem que os RTGs operem de forma mais limpa e silenciosa, reduzindo a emissão de gases de escape e os ruídos na operação.

A solução apresenta maior eficiência energética, pois possibilita a recuperação de energia regenerativa durante as operações de levantamento e descida de contêineres. Além disso, os custos operacionais e de manutenção podem ser reduzidos a longo prazo, já que a propulsão elétrica tende a ser mais simples e menos desgastante do que a propulsão a diesel.

Pelo que foi divulgado, a alimentação dos sistemas elétricos dos RTGs da DP World em Santos será feita por meio de um sistema de cabeamento aéreo, semelhante ao que alimenta ônibus elétricos, e a previsão é que o consumo de diesel no terminal seja reduzido em até 60% após a implantação do projeto.

Um outro desafio, aparentemente ainda não contemplado nesse projeto, seria a eletrificação dos portêineres, que são aqueles enormes guindastes bem característicos de um terminal de contêineres, cuja função é carregar e descarregar essas caixas metálicas dos navios.

De forma similar aos RTGs elétricos, os portêineres elétricos também possuem uma operação bem mais silenciosa e não emitem poluentes, além de possuírem menor custo de manutenção, pelo fato de os motores elétricos terem menos peças móveis que os movidos a combustão.

Os portêineres a diesel são famosos por sua potência e capacidade de lidar com cargas muito pesadas. Assim, a substituição dos equipamentos a diesel por elétricos passa por uma análise e por um projeto rigoroso que considere a capacidade de carga requerida.

Enquanto já existem muitos portêineres elétricos projetados para terminais de médio porte e para áreas com restrições de espaço, os líderes mundiais no fornecimento dos equipamentos gigantes nesse seguimento (Kalmar, Konecranes, Liebherr, Sany e ZPMC) oferecem tanto projetos de conversão de equipamentos a diesel para elétricos como também equipamentos novos totalmente eletrificados.

Vale lembrar que a conversão geralmente envolve a substituição do motor a diesel por um motor elétrico e a instalação de um sistema de armazenamento de energia, como baterias, além da adaptação do sistema de controle e acionamento. Assim, nem todos os portêineres a diesel podem ser facilmente convertidos para elétricos.

A viabilidade da conversão depende de vários fatores, como a estrutura, o design do portêiner, a disponibilidade de espaço para a instalação dos componentes elétricos e a capacidade da infraestrutura local para fornecer energia elétrica adequada.

Outro fator importante é o financeiro, pois os investimentos necessários para a conversão podem ser significativos em termos de tempo e custos. Por isso, sempre é necessário consultar especialistas e fornecedores dos equipamentos antes de se decidir por um projeto de conversão.

O importante é que a discussão chegou para valer. Saiu do campo das intenções e o exemplo da DP World Santos é digno de aplausos das nossas comunidades ESG e Tecnologia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

REGIÃO SUDESTE - COM REABERTURA DE MUSEU, GOVERNO QUER APROXIMAR O PORTO DE SANTOS DA POPULAÇÃO

Equipamento turístico, que estava fechado desde o início da pandemia, volta a ficar à disposição do público

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Autoridades como o presidente da APS, Anderson Pomini, o ministro de Portos, Márcio França, e o prefeito de Santos, Rogério Santos, estiveram presentes na cerimônia Crédito: Cássio Lyra

“POR ANOS O PORTO DE SANTOS FICOU UM POUCO ESCONDIDO. PARECE QUE AS PESSOAS QUERIAM QUE A POPULAÇÃO NÃO ENTRASSE, E NÓS QUEREMOS QUE ELA FREQUENTE O PORTO”

MÁRCIO FRANÇA

ministro de Portos e Aeroportos

O Museu do Porto de Santos (SP) foi reaberto oficialmente nesta segunda-feira (26). A cerimônia, realizada em uma área dentro da edificação, reuniu o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio

França, o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, entre outros convidados.

Pomini, que já havia declarado que a reabertura do museu era uma de suas principais prioridades de sua gestão, afirmou que deixar o equipamento turístico à disposição do público marca a continuação do programa porto-cidade.

“A reabertura desse museu é simbólica para o porto. Integra o nosso programa porto-cidade, ao lado da revitalização do Parque Valongo e da distribuição e organização de uma visita pelo canal do porto. Esse museu é simbólico”.

De acordo com Márcio França, com a abertura do museu, espera-se aproximar a população e atrair turistas que passam pela cidade para poder conhecer algumas das instalações portuárias.

“A gente tem o porto, que é o equipamento federal mais importante do Brasil. Por anos ele ficou um pouco escondido. Parece que as pessoas queriam que a população não entrasse, e nós queremos que ela frequente o porto”.

Desde o início da pandemia de Covid-19, em 2020, a atração suspendeu a visitação do público e não reabriu as portas desde então. Mesmo após a flexibilidade dos equipamentos turísticos da cidade, o museu nunca chegou a ser reaberto.

Durante esse período, a antiga gestão do Porto de Santos afirmou ter realizado o inventário de todo o acervo, com registro fotográfico de mais de 800 itens do museu. Além disso, foi feita a digitalização de mais de 500 negativos fotográficos em vidro.

Além do museu, o Complexo Cultural do Porto de Santos reúne uma biblioteca, com cerca de 3 mil títulos, e uma mapoteca. O complexo foi inaugurado para visitação pública em 1º de setembro de 1989.

Contando com um acervo de aproximadamente 2 mil itens, que inclui documentos, fotografias, instrumentos náuticos e ferramentas, o museu abriga também raridades que preservam e contam os detalhes da história do Porto de Santos.

O museu está instalado nas residências onde viviam os engenheiros da antiga Companhia Docas de Santos (CDS). A partir do imóvel eles chefiavam a construção das primeiras instalações portuárias. Atualmente, o prédio é tombado pela Prefeitura de Santos.

As visitas, que passam a valer a partir de hoje, serão sempre de segunda a sábado, das 9h às 17h, com turmas de até 20 pessoas, a cada meia hora. A entrada é gratuita. Os agendamentos deverão ser feitos pelo e-mail museudoporto@brssz.com. O Museu do Porto de Santos fica na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, esquina com a Rua Conselheiro João Alfredo, no bairro Macuco, em Santos.



O Museu do Porto está instalado nas residências onde viviam os engenheiros da antiga Companhia Docas de Santos (CDS) e está aberto ao público a partir de hoje



O acervo tem cerca de 2 mil itens, que inclui documentos, fotografias, instrumentos náuticos, ferramentas e outras raridades que ajudam a contar a história do porto

REGIÃO SUDESTE - COALIZÃO EMPRESARIAL APOIA NOVA PISTA DA IMIGRANTES

Grupo levará proposta ao governador Tarcísio Gomes de Freitas
Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** eopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br



Integrantes da coalizão se reuniram na sede regional do Brasil Export na manhã da última segunda-feira, para debater a necessidade de uma nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos (crédito: BE News)

A Coalizão Empresarial da Baixada Santista definiu seu apoio à proposta de construção de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, como opção de nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos, no litoral do Estado. A posição foi decidida em reunião do grupo de executivos e autoridades na manhã dessa segunda-feira, dia 27, na sede regional do Brasil Export, em Santos. Agora, o assunto será levado pelo colegiado ao governador Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos) e ao secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, nas próximas semanas, a fim de garantir o empreendimento o mais breve possível.

Uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos é a solução defendida pela coalizão para garantir a logística terrestre do complexo marítimo nos próximos anos. São cada vez mais comuns os congestionamentos no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela concessionária Ecovias. Diante da crescente movimentação de cargas pelo cais santista, especialistas projetam a necessidade de uma nova pista nos próximos anos. Há o temor de que, até 2030, a situação atinja níveis preocupantes, afetando a própria mobilidade urbana da Baixada Santista.

Na reunião, duas opções rodoviárias foram destacadas: uma nova pista da Imigrantes, complementar ao atual SAI e sendo viabilizada a partir da ampliação do contrato de concessão da Ecovias; e a nova rodovia Via Verde, a ser construída ligando o Trecho Leste do Rodoanel de São Paulo à Rodovia Rio-Santos, uma alternativa mais complexa, demorada e de maior custo, uma vez que será implantada em uma área de vegetação natural intocada.

Dados apresentados durante o encontro apontaram que, caso o Governo do Estado comece a trabalhar nessa solução viária, a opção a ser seguida pode ser autorizada até o final do ano. A construção da terceira pista da Imigrantes demandaria ainda cerca de dois anos para o processo de licenciamento ambiental e cinco anos de obras – nesse caso, ficaria pronta por volta de 2030. A projeção foi confirmada pelo diretor-presidente da Ecovias, Rui Klein, que participou da reunião. Já a implantação de uma rodovia em uma área de vegetação natural irá necessitar de três ou quatro anos para o licenciamento e ao menos sete anos para a construção.

Devido à urgência da nova ligação rodoviária, a coalizão acabou optando pela nova pista da Imigrantes. Mas não se descarta defender as duas opções, dando prioridade para a obra do SAI, que poderá ser complementada pela Via Verde.

A reunião da coalizão foi presidida pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. Ele destacou que “a questão dos acessos aos portos, hoje, não é uma demanda exclusiva do Porto de Santos, mas um desafio enfrentado em todas as regiões do Brasil, como temos percebido em todos os nossos fóruns”. E destacou a importância de buscar uma solução para essa demanda do cais santista.

“A ideia é que a Coalizão Empresarial tenha uma posição e a leve ao governador Tarcísio (Gomes de Freitas). Todos concordam que temos de resolver o problema (de acesso) que enfrentamos. E agora temos uma solução para defender. E isso vamos levar ao governador. Afinal, essa é uma ação que depende exclusivamente dele”, explicou Julião, referindo-se ao papel do Governo do Estado como poder concedente da infraestrutura rodoviária paulista.

O empreendimento ainda vai integrar o Movimento pelo Sim, lançado pelo Brasil Export em todo o País para apoiar obras demandadas pelo poder público e pelo setor privado, mas que ainda não foram iniciadas.

Ferrovias

Coordenador da coalizão, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, destacou a importância da obra, mesmo considerando os projetos para ampliar o transporte ferroviário de cargas a Santos. “Mesmo com as obras da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos, que fará investimentos para duplicar a capacidade de transporte ferroviário do porto, para mais de 100 milhões de toneladas anuais), as projeções com que trabalhamos mostram um aumento também das cargas rodoviárias. Assim, precisamos dessa nova infraestrutura. E precisávamos tê-la iniciado ontem, pois esta é uma obra de sete anos”, declarou.

Presente na reunião, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, destacou que o acesso rodoviário à Cidade e ao Porto receberam melhorias nos últimos anos, como a entrega do complexo rodoviário da Entrada de Santos. E novos projetos estão sendo desenvolvidos. “Certamente esses investimentos terão um impacto positivo, mas temos um problema no percurso da Serra (do Mar). E para isso, a solução depende de uma nova rodovia”, afirmou.

Projeto desenvolvido na década passada, a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes é planejada com rampas mais suaves, permitindo o tráfego de caminhões. Terá duas faixas de rolamento e túneis duplos, podendo receber o tráfego nos dois sentidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

REGIÃO SUDESTE - PRATICAGEM DE SP: 90 ANOS COM PAPEL FUNDAMENTAL PARA O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

Fundada oficialmente em 27 de junho de 1933, entidade projeta futuro de recordes operacionais no complexo

Por BRUNO MERLIN bruno@forumbrasilexport.com.br



O práctico tem de conhecer a geografia do local onde atua, o comportamento das correntes marítimas, as características dos ventos e das correntes da maré, entre outros fatores **Crédito: Divulgação/Praticagem SP**

Entidade fundamental para que o Porto de Santos receba com segurança embarcações de tamanhos cada vez maiores, a Praticagem de São Paulo completa 90 anos neste dia 27 de junho e projeta um futuro de recordes operacionais para o principal complexo portuário brasileiro. A fundação oficial aconteceu em

1933, quando o ministro de Estado dos Negócios da Marinha, almirante Protógenes Pereira Guimarães, assinou o Aviso nº 2.195 e constituiu a Associação dos Práticos da Barra e Canal do Porto de Santos.

Profissionais altamente especializados, os práticos necessitam de treinamento permanente para garantir o conhecimento da geografia do local onde atuam, o comportamento das correntes marítimas, as características dos ventos e das correntes da maré, entre outros fatores que influenciam na navegação. O presidente da Praticagem de São Paulo, Fabio Mello Fontes, conta que a chegada dos navios de 366 metros ao porto santista é um grande desafio para a categoria. “Os práticos foram treinados em centros de excelência nos Estados Unidos e na França. Estamos preparados para os navios de 366 metros e continuaremos contribuindo para o desenvolvimento do nosso Porto com aceleração segura do tráfego”, acrescenta.

O atual Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos estima que até 2040 o volume movimentado no complexo será 50% maior do que o atual, atingindo 240 milhões de toneladas anuais. Além de realizar investimentos em infraestrutura e em seus acessos, a comunidade portuária terá que estar preparada para a escala de navios que estão entre os maiores da frota internacional de navegação. “Os grandes navios vão trazer mais carga, mas é preciso muita segurança. E nós práticos vamos continuar inovando, nos antecipando aos desafios e entregando um serviço de qualidade e segurança para as operações, contribuindo para que Santos se torne efetivamente o hub port que na prática já é”, analisa Fontes.

A partir do Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego e monitoramento do tráfego marítimo em tempo real das operações, batimetria e a utilização do sistema Redraft para determinação do calado dinâmico, a Praticagem de São Paulo tem otimizado a utilização do canal da navegação com manobras casadas e seguras, contribuindo para alavancar o constante crescimento do Porto de Santos, permitindo que os navios carreguem mais e demorem menos tempo para entrar e sair do complexo.

A Praticagem de São Paulo foi homenageada pelos 90 anos durante a solenidade de abertura do Santos Export 2023 com a entrega de uma placa comemorativa ao presidente Fontes. Muito satisfeito com a trajetória profissional que tem cumprido, ele explica como mantém o vigor e a motivação frente a um trabalho que exige tanta energia e responsabilidade. “Eu faço o que amo de paixão e testemunhei a evolução dos navios e desse Porto. Quando botei a mão no primeiro radinho me senti no paraíso e hoje temos os mais modernos equipamentos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

REGIÃO NORDESTE - WILSON SONS AMPLIA FROTA DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS NO TECON SALVADOR

Empresa adquiriu 12 novos tratores de pátio elétricos, visando redução de emissão de CO2

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Os 12 tratores de pátio elétricos possibilitam a redução no consumo de aproximadamente 150 mil litros de diesel por ano na operação do terminal baiano Crédito: Divulgação/Wilson Sons

O Tecon Salvador (BA), terminal operado pela empresa Wilson Sons no Porto de Salvador, ampliou a frota de equipamentos elétricos visando reduzir a emissão de CO2.

A companhia informou que, em um investimento de R\$ 24 milhões, adquiriu 12 tratores de pátio elétricos, duas reach stackers e uma side loader

(empilhadeiras com tecnologia de ponta).

Os veículos, chamados de TTs (terminal tractors), são utilizados para o transporte interno entre as embarcações e áreas de armazenagem de contêiner, contribuindo também para aumentar a capacidade de atendimento e competitividade do Porto de Salvador.

Para o diretor-executivo do Tecon, Demir Lourenço, a iniciativa reforça o compromisso da companhia com a agenda climática, já que a adoção da tecnologia promove redução do consumo de combustíveis fósseis e, conseqüentemente, da emissão de gases de efeito estufa (GEE).

“É mais uma medida em sinergia às demandas com grande relevância no cenário mundial, como as diretrizes de ESG e os princípios do Pacto Global das Nações Unidas, com as quais nossas linhas estratégicas de sustentabilidade estão alinhadas”, disse.

Segundo Demir, com o investimento, o Brasil passa a ser o segundo País no mundo e o primeiro das Américas a ter uma frota de TTs elétricos.

Os 12 equipamentos possibilitam a redução no consumo de aproximadamente 150 mil litros de diesel por ano na operação do terminal baiano, deixando de emitir na atmosfera até 341 toneladas de CO2 anuais.

A companhia aponta ainda que o motor elétrico tem menos desgaste, menos demandas de manutenção e dispensa uso de óleo lubrificante, já que a eletricidade não desgasta tanto os componentes dos TTs quanto a queima de combustível, que gera resíduos nas peças.

Os equipamentos também são mais confortáveis e seguros para os condutores, com cabines ergonômicas e melhor isolamento acústico.

“Essa e outras práticas desenvolvidas nos ajudam a tornar realidade a nossa ambição de sermos reconhecidos como empresa líder nas iniciativas de ESG no setor de logística portuária e marítima”, disse a diretora de Sustentabilidade da Wilson Sons, Monica Jaén.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2023

REGIÃO SUL - PRESIDENTE DO SEBRAE PROPÕE TRANSFERIR “OPERAÇÕES” DE SANTOS PARA ITAJAÍ

Segundo Décio Lima, acordo entre os portos permitiria deslocamento de atividades. Autoridade Portuária de Santos nega mudanças.

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

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Até o momento nenhuma empresa apresentou proposta para o arrendamento temporário dos dois principais berços de atracação de navios do Porto de Itajaí Crédito: Divulgação

A ESTRATÉGIA SERÁ APRESENTADA AO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, MÁRCIO FRANÇA. SEGUNDO DÉCIO LIMA, SE FOR APROVADA, ELA PODERÁ SER IMPLEMENTADA EM 30 DIAS.

O presidente nacional do Sebrae, ex-deputado federal Décio Lima (PT-SC), propôs uma parceria entre os portos de Itajaí (SC) e Santos (SP), a fim de retomar as operações de contêineres no complexo catarinense. Segundo ele, seria possível transferir parte das operações do cais santista para o de Itajaí – em um procedimento que vai contra as regras do mercado portuário global.



Segundo Lima, essa estratégia será apresentada ao ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, nesta terça-feira (27), em Brasília. Caberá ao titular da pasta validar a inédita estratégica. Se for aprovada, ela poderá ser implementada em 30 dias, prometeu o presidente do Sebrae.

Procurada na noite de segunda-feira (26), a Autoridade Portuária de Santos (APS) negou que tal medida seja possível, uma vez que as administrações portuárias não definem em que complexo marítimo uma carga deve ser embarcada ou desembarcada, algo que compete aos donos das mercadorias em negociação com os armadores. Mas a APS considerou ser uma opção estabelecer uma parceria com o Porto de Itajaí, assumindo sua gestão em um processo de delegação.

A proposta apresentada por Décio Lima movimentou a comunidade de Itajaí nessa segunda-feira. O prefeito Volnei Morastoni (MDB-SC) afirmou que o plano de “transferir” cargas de Santos para o complexo catarinense, a pedido das autoridades portuárias, é “fundamental” para a atividade econômica local. “Que possamos somar ideias e esforços nessa solução imediata para a economia da nossa cidade, para o nosso porto, para os trabalhadores portuários, empresários e para todo estado de Santa Catarina, que também é impactado por essa situação”, declarou.

O presidente do Sebrae, que disse falar em nome do Governo Federal, destacou que sua proposta é a solução mais ágil encontrada para retomada das operações em Itajaí. “O Porto de Itajaí continuará com a Autoridade Portuária Municipal, esse conceito não será alterado.

Para resolver rapidamente o problema de não termos navios, parte da operação do Porto de Santos viria a operar no Porto de Itajaí”, disse, sem detalhar como tal negociação será viabilizada com os terminais de Santos e os armadores com contratos de escala nessas instalações.

“Se amanhã o ministro dos Portos definir essa formulação, no máximo em 30 dias teríamos navios aqui operando, movimentando cargas e os trabalhadores portuários teriam renda. Em ato contínuo, vamos discutir o edital definitivo por 30 anos ou a ampliação do contrato transitório para 24 meses”, disse.

Está prevista uma reunião em Brasília nesta terça-feira (27), entre a delegação do Porto de Itajaí e o Ministério de Portos e Aeroportos, para viabilizar a parceria. Segundo Décio Lima, a cooperação com o Porto de Santos possibilitará parte das operações portuárias para Itajaí com o fornecimento dos equipamentos necessários e a utilização da mão de obra local.

Até o momento nenhuma empresa apresentou proposta para o arrendamento temporário dos dois principais berços de atracação de navios do Porto de Itajaí. Esse terminal tem contrato firmado com a APM Terminals até sexta-feira (30). Com o fim do prazo, a estrutura enfrenta uma crise com a incerteza das operações.

Por isso, o município de Itajaí e a superintendência do Porto também vão pedir ao Ministério de Portos e Aeroportos a ampliação do prazo para o arrendamento temporário do terminal, enquanto é elaborado o edital para escolha do operador privado definitivo pelos próximos 35 anos.

“O mercado vinha sinalizando que esse certame seria deserto. Por isso, estamos em contato com o Governo Federal e já há algumas conversas para buscar uma solução, seja agilizando ainda mais o edital definitivo ou prevendo um período contratual maior para a transição, já que os investimentos são milionários e os seis meses são um espaço curto de tempo para amortização”, afirmou o superintendente do Porto, Fábio Veiga.

O Ministério de Portos e Aeroportos foi questionado sobre a parceria entre os portos, mas não se manifestou sobre o tema.

NACIONAL - OPINIÃO - A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL



ADILSON LUIZ GONÇALVES
Engenheiro, pesquisador universitário e escritor. Membro da Academia Santista de Letras



“Alien – O Oitavo Passageiro” (EUA, 1979) é um filme extremamente impactante. Enquanto a tripulação hibernava, a “Mãe”, o computador de bordo, executou decisões baseadas em diretivas desconhecidas por eles, mas que estavam obrigados a cumprir, por força contratual. Para assegurar seu cumprimento – caso houvesse algum tipo de “intercorrência” – a corporação responsável pelo cargueiro Nostromo ainda colocou um androide dissimulado a bordo. Quem viu o filme, sabe o resultado.

Antes disso, “2001 – Uma Odisseia no Espaço” (EUA, 1968) já havia sugerido o risco da inteligência artificial assumir o controle, nesse caso em busca de autopreservação, com um toque de “arrogância digital”. Afinal, sua geração era infalível!

Piores cenários foram os das sagas “O Exterminador do Futuro” (EUA, 1984, 1991, 2003, 2009, 2015 e 2019) e Matrix (Austrália-EUA, 199, 2003 e 2021).

No entanto, a relação entre a inteligência artificial e seus efeitos sobre a vida humana tem outros exemplos na Sétima Arte. No caso específico da aplicação da Justiça, não há muitos exemplos, ao menos não notáveis. Há, sim, exemplos de rápida aplicação da justiça por seres humanos, com suporte computacional, caso de “O Juiz” (EUA, 1995). Nesse filme, o juiz Dredd atuava simultaneamente com policial e juiz, percorrendo as ruas da cidade: prisões rápidas, em flagrante, e julgamentos imediatos. Não havia a desculpa de falhas processuais ou abordagens inadequadas.

Também houve a série de TV “Justiça Final” (EUA, 1991 a 1993), na qual o juiz era obrigado a liberar criminosos perigosos e contumazes por questões processuais ou ausência de provas materiais ou testemunhais, habilmente suprimidas por coações e cumplicidades. Despido da toga, ele fazia a justiça efetivamente necessária. A discussão sobre ética profissional não estava em pauta, apenas a aplicação da justiça em nível puro, embora não educativo, externamente. Tanto que cada capítulo era um caso, ou seja, o crime era punido, porém, não servia de exemplo público, capaz de inibir novas práticas, por outros criminosos.

Também há filmes assustadores, nos quais grandes corporações usam a progressiva digitalização da vida humana para destruir carreiras, incriminar inocentes, apagar registros, desviar recursos de contas bancárias ou, por meio de “chips” corporais – alguns implantados com o nobre objetivo de controlar ou prever doenças ou síncopes -, “desligar” pessoas. Hoje, já é comum “inserts” em seres humanos com múltiplas funções, com monitoramento à distância. São comuns na área militar e aeroespacial.

Robôs são cada vez mais parecidos com seres humanos e a inteligência artificial já dá mostras exponenciais de superação da capacidade intelectual média dos seres humanos. Também é comum vermos dispositivos externos que corrigem ou ampliam a capacidade humana, também monitorados remotamente.



Ouvi, certa vez, que se aproxima o tempo da singularidade entre seres humanos e máquinas. O cinema também já tem seus exemplos nesse âmbito, muitos, e não é de agora. A série de animação “Joe 90” (GB, 1968-69) já abordava o tema, bem antes de Matrix, portanto.

Chacrinha, num momento “Lavoisier”, já havia sacramentado que: “Nada se cria! Tudo se copia!”.

Aliás, muitos autores já imaginaram esses cenários, entre promissores e trágicos, desde o século XIX. Jules Verne, H. G. Wells, George Orwell, Arthur C. Clarke, Isaac Asimov e Aldous Huxley são alguns exemplos emblemáticos.

Alguns deles falaram sobre as maravilhas e riscos da Inteligência Artificial. Outros sobre o ideal totalitário de controle das massas pela doutrinação massiva, pelo patrulhamento ideológico e pela lavagem cerebral – que hoje é definida como imunização cognitiva -, transformando seres humanos em terminais operados pelos detentores do poder, que seguem uma programação que não pode ser questionada. E quando isso ocorre, a reação do imunizado lembra a de um personagem da série original “Perdidos no Espaço” (EUA, 1965-1968), cujo bordão era: “Esmagar! Matar! Destruir!”. Ou, pode gerar um “tilt” no indivíduo, caso ainda reste um mínimo de capacidade de raciocínio autônomo em seu cérebro.

Em suma, vivemos o dilema entre a inteligência artificial e o condicionamento desinteligente humano, no estilo do fordismo: pessoas produzidas numa linha de montagem, com programação única.

Regras são indispensáveis para assegurar convívio minimamente harmônico entre seres humanos. É uma forma de conter os instintos primitivos herdados dos primeiros primatas. Rousseau, de certa forma, sintetizou sua percepção do tema em sua obra “O Contrato Social” (1762). Asimov fez algo parecido, quando definiu suas três leis da robótica.

Mas será possível definir um ser humano perfeito que não seja crucificado?

Nesse sentido, a inteligência artificial tem perseguido a infalibilidade e o pragmatismo, porém ainda parece estarmos longe da definição de um algoritmo que assegure sensibilidade, caridade, bondade e empatia. Assim como o ser humano, a possibilidade de uma máquina elaborar seus próprios algoritmos pode ter consequências trágicas, com tantos sensores e atuadores interligados em rede.

Ainda citando Asimov, em seu conto “A Última Pergunta” (1956), o supercomputador Multivac recebeu um questionamento complexo e buscou todo o conhecimento disponível para tentar respondê-lo. Quando finalmente conseguiu a resposta, não havia mais nenhum ser humano a quem dizê-la.

A Humanidade tem um enorme desafio para permanecer dominante no planeta, com ou sem a inteligência artificial!

Todas as funcionalidades que a IA proporciona são sedutoras, mas, considerando o mundo real, em breve, quem puder ficará enclausurado, tentando evitar o caos externo, onde as leis humanas relativizam os crimes, raramente punindo os criminosos, e onde as vítimas, julgadas e sentenciadas, às vezes sumariamente, à morte, ainda são transformadas em algozes.

O fato é que a civilização precisa de mecanismos que impeçam a barbárie. Isso inclui educação, fiscalização e punição, mas, não sob forma de adestramento, como se faz com animais, ou doutrinação, como se formam fanáticos.

A questão é cultural, ou seja, é preciso estabelecer premissas éticas, morais e de civilidade. Alguém, certa vez, sintetizou essas premissas sob forma de um simples: amar o próximo como a si mesmo. E isso é o que mais tem faltado, ou é extremamente mal entendido, na elaboração das leis, na interpretação de livros sagrados e em suas aplicações.



Será que Multivac teria uma resposta para evitar esse caos que não seja um discurso utópico, ideológico ou religioso, ou o controle objetivo dos instintos humanos, do tipo “O Homem Terminal” (EUA, 1974) ou de um “borg”, personagem mais perturbador da série Jornada nas Estrelas, em minha opinião?

Da maneira como alguns têm se rendido, encantados, ao ChatGPT, e considerando os resultados do sistema educacional brasileiro, parece que há uma tendência quase inexorável – e bem aceita – de substituir a inteligência humana pela artificial.

É certo que a IA poderá, sim, substituir o ser humano em muitas coisas. Já o faz, inclusive. Ao analisarmos a história da civilização, esse processo já ocorreu de várias e diferentes maneiras, e sempre representaram ascensão ou transição de poder entre humanos. O caso atual é diferente, pois figura um cenário em que a cria pode se tornar senhora do criador.

Seguramente, as pesquisas prosseguirão pelo simples fato de que sempre haverá alguém disposto a dar o próximo passo, apenas para provar que é possível, para ter seu nome registrado na História ou uma conta bancária abarrotada com dinheiro que não conseguirá gastar nem em cem gerações, e dificilmente será destinado a resolver problemas do mundo.

A evolução dos computadores é definida basicamente pela progressiva miniaturização, pela velocidade de processamento, pela interface amigável, pela confiabilidade, pela integração e pela automação.

Antes mesmo da criação do primeiro computador eletrônico, Alan Turing já havia teorizado a inteligência artificial, entendida por ele como a capacidade de uma máquina imitar e pensar como o cérebro humano. Lembro de um brinquedo que tinha esse nome. Cheguei a fazer um, por volta dos 13 anos, para identificar ossos do corpo humano: quando acertava, o circuito fechava e uma luz acendia!

A tendência é que essa evolução transcenda cada vez mais seus próprios limites. E a progressiva integração de sistemas e a disponibilidade de comodidades por eles gerada independam de seres humanos e se tornem hermeticamente autônomas, autoprotetidas, onipotentes, insofismáveis, como alguns seres humanos se arvoram, quando dotados de poder, mas, não necessariamente, de inteligência e sabedoria.

Não gosto de estereótipos, principalmente quando são utilizados por uns para discriminar outros, colocando-os em currais e limitando sua capacidade de evolução pessoal. No entanto, creio que os seres humanos podem ser avaliados segundo algumas características, tais como: cultura, inteligência e sabedoria.

Cultura depende da formação, do meio, da tradição. Inteligência é, de forma bem simplória, a capacidade de “montar quebra-cabeças”. E sabedoria é, também de maneira bem simples, a faculdade de fazer o melhor uso das características anteriores.

Conheço pessoas extremamente inteligentes que, se tivessem seu potencial identificado e investimento em sua formação, poderiam florescer pessoal e coletivamente. A IA permitiria progressão continuada? Saberá identificar dons?

Sei de pessoas muito simples que nunca saíram de suas cidades, mas que têm uma visão do mundo que denota sabedoria e humanismo que não encontro em doutores e figuras da alta sociedade.

Também conheço pessoas que sabem recitar frases de filósofos e clássicos da literatura, extremamente cultas, que viajaram por vários países, mas que usam de sua cultura com soberba, apenas para humilhar os mais simples, ou só trazem excesso de bagagem e motivos para contar vantagem em rodas fúteis. A IA saberá identificar hipocrisia e arrogância?

Consta que Salomão não pediu a Deus riquezas, bens, honras, a morte dos seus inimigos ou vida longa. Pediu sabedoria e conhecimento, o que lhe propiciou tudo mais. A IA teria sensibilidade suficiente para, além de se valer da lógica, agir com sabedoria?

É preciso que o ser humano também tenha esse discernimento, indispensável para escapar da doutrinação, da alienação, do hedonismo e da escravidão mental e material, que tem a aparência de evolução, mas que, em verdade, tem sido um retrocesso civilizatório.

Caso contrário, provavelmente a IA, que não para de evoluir, um dia fará isso por nós, o que pode significar sem nós e apesar de nós.

EM SUMA, VIVEMOS O DILEMA ENTRE A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E O CONDICIONAMENTO DESINTELIGENTE HUMANO, NO ESTILO DO FORDISMO: PESSOAS PRODUZIDAS NUMA LINHA DE MONTAGEM, COM PROGRAMAÇÃO ÚNICA.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASIL LOGÍSTICA REAFIRMA APOIO TÉCNICO À FRENLOGI

Informações: IBL (27 de junho de 2023)



Compromisso foi reforçado durante encontro com o presidente da Frente Parlamentar – Foto: IBL

O novo presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), Ricardo Molitzas, foi recebido, junto com o vice-presidente do IBL, Jesualdo Silva, nesta quinta-feira (22.06) pelo presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes (PL/MT) e pelo diretor de relações governamentais da Frente Parlamentar, Edinho

Bez. O encontro aconteceu após a nova diretoria do IBL – biênio 2023-2025 – tomar posse.

Segundo o presidente do IBL, Ricardo Molitzas, a reunião serviu para reafirmar o compromisso do Instituto em continuar realizando a sustentação técnica da Frente Parlamentar.

“Passamos por uma reformulação do nosso estatuto e estruturamos um novo planejamento estratégico para que possamos oferecer sustentação técnica com estudos e eventos consistentes para atuação assertiva em favor da infraestrutura e logística do Brasil”, destacou.

Para o presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes, o apoio do IBL e das entidades mantenedoras endossam a significativa atuação da Frente no Congresso Nacional. “O IBL está junto com a Frenlogi desde quando foi lançada em 2019, e entendemos que a sinergia de trabalho eleva a qualidade da atuação de nossos parlamentares membros para votarem as matérias em comissões e plenário.”



De acordo com o vice-presidente do Instituto, Jesualdo Silva, foi uma conversa muito importante para alinhar os próximos passos do IBL e da Frenlogi.

“Vamos desenvolver uma agenda periódica de reuniões com as demais vice-presidências das Câmaras Temáticas para definirmos com mais precisão as nossas ações, cuja finalidade é dar suporte à FRENLOGI”, afirmou Silva.

Sobre o Instituto Brasil Logística

Fundado por especialistas e técnicos dos diferentes setores de atuação da logística, o IBL é uma entidade privada, sem fins lucrativos e tem em seu Conselho Gestor, nove entidades que representam o setor portuário, de transporte rodoviário de cargas, do agronegócio, da mobilidade urbana e da praticagem do Brasil.

O IBL realiza, desde 2019, a sustentação técnica da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura – Frenlogi, que é atualmente a segunda maior Frente Parlamentar em atividade no Congresso Nacional, com mais de 320 parlamentares signatários.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/06/2023

MAERSK ENCOMENDA SEIS NAVIOS MOVIDOS A METANOL

Informações: Guia Marítimo (27 de junho de 2023)

A Maersk encomendou a construção de seis navios porta-contêineres de médio porte – todos com motores bicombustíveis capazes de operar com metanol verde¹. O Yangzijiang Shipbuilding Group construirá as seis embarcações de 9.000 TEUs de capacidade, que serão entregues em 2026 e 2027.

“Com esta encomenda, damos mais um passo na transformação verde de nossa frota e em direção à nossa meta de nos tornarmos net-zero em 2040. Como em todos os nossos outros pedidos de navios nos últimos dois anos, esses navios poderão operar com metanol verde”, diz Rabab Boulos, Diretor de Infraestrutura da Maersk.

Em 2021, a Maersk encomendou o primeiro navio porta-contêineres habilitado para metanol do mundo, seguindo o compromisso com o princípio de encomendar somente navios novos que possam navegar com combustíveis verdes. Apenas dois anos depois, a carteira global de pedidos está em mais de 100 navios habilitados para metanol.

Ao encomendar seis navios adicionais, a Maersk agora tem 25 embarcações habilitadas para metanol encomendadas.

“Para esses seis navios porta-contêineres, escolhemos um design e dimensões de navio que os tornam muito flexíveis do ponto de vista de implantação. Isso permitirá que essas embarcações preencham muitas funções em nossa rede atual e futura, oferecendo assim a flexibilidade que nossos clientes exigem. Uma vez implantados, eles substituirão a capacidade já existente em nossa frota”, diz Rabab Boulos.

Nos próximos meses, o primeiro navio habilitado para metanol, um navio alimentador de 2.100 TEUs, será entregue à Maersk.

Sobre as seis novas embarcações

- Têm capacidade para 9.000 contêineres (Twenty Foot Equivalent – TEU)
- O Yangzijiang Shipbuilding Group construirá os seis navios na China
- Os navios serão entregues a partir de 2026, com última entrega em março de 2027



- Todos eles têm motores bicombustíveis, tornando-os capazes de operar tanto com óleo combustível quanto com metanol
- Após a entrega, as embarcações substituirão a capacidade já existente na frota da Maersk
- Substituindo embarcações em um segmento de tamanho semelhante, as novas embarcações reduzirão as emissões anuais de gases de efeito estufa da Maersk em cerca de 450.000 toneladas de CO₂e por ano com base no ciclo de vida do combustível ao operar com metanol verde

A Maersk define “combustíveis verdes” como aqueles com baixas a muito baixas emissões de gases de efeito estufa ao longo de seu ciclo de vida, em comparação com os combustíveis fósseis. Diferentes combustíveis verdes alcançam reduções diferentes no ciclo de vida, dependendo de sua forma de produção. Quando dizemos “baixas”, nos referimos a combustíveis com reduções de 65-80% nas emissões de gases de efeito estufa ao longo do ciclo de vida em comparação com os combustíveis fósseis. Isso inclui, por exemplo, alguns biodieseis. Já quando dizemos “muito baixas”, nos referimos a combustíveis com reduções de 80-95% nas emissões de gases de efeito estufa ao longo do ciclo de vida em comparação com os combustíveis fósseis. Para biocombustíveis comoditizados, como o biodiesel para transporte rodoviário, as economias mínimas de gases de efeito estufa geralmente são determinadas por padrões como a Diretiva de Energias Renováveis (RED) da União Europeia, e alinhamos nossos limites mínimos de redução para combustíveis de acordo com a RED. Para combustíveis futuros, como o metanol, nos quais a Maersk está envolvida no projeto de design e desenvolvimento, buscamos alcançar reduções maiores nas emissões de gases de efeito estufa em relação aos limites estabelecidos pela legislação.

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

Data: 27/06/2023

PORTO DE ITAJAÍ VOLTARÁ A TER MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM CERCA DE UM MÊS

Informações: Prefeitura de Itajaí (27 de junho de 2023)

O Município de Itajaí e o Governo Federal anunciaram, em coletiva de imprensa nesta segunda-feira (26), a volta da movimentação de contêineres no Porto de Itajaí. A retomada ocorrerá por meio de uma parceria com o Porto de Santos, com manutenção da Autoridade Portuária Pública e Municipal e utilização da mão de obra local. A medida deve ser efetivada em cerca de um mês e, para gerenciar as atividades, o vice-prefeito de Itajaí, Marcelo Sodré, assumirá a Superintendência do Porto.

“Acredito que a solução apresentada, numa importante parceria dos governos municipal e federal, é fundamental para que possamos ter essa retomada dos navios de contêineres por aqui. Que possamos somar ideias e esforços nessa solução imediata para a economia da nossa cidade, para o nosso Porto, para os trabalhadores portuários, empresários e para todo Estado de Santa Catarina, que também é impactado por essa situação”, destacou o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

A solução emergencial para o terminal foi apresentada pelo ex-deputado federal e atual presidente nacional do Sebrae, Décio Lima, que representou o Governo Federal no encontro desta manhã. De acordo com ele, a parceria com o Porto de Santos foi a alternativa mais ágil encontrada para retomada das operações em Itajaí. A solução também foi discutida e aprovada, no domingo (25), por todas as categorias de trabalhadores portuários da cidade.

“O Porto de Itajaí continuará com a Autoridade Portuária Municipal, esse conceito não será alterado. Para resolver rapidamente o problema de não termos navios, parte da operação do Porto de Santos viria operar no Porto de Itajaí. Se amanhã o ministro dos Portos definir essa formulação, no máximo em 30 dias teríamos navios aqui operando, movimentando cargas e os trabalhadores portuários teriam renda. Em ato contínuo,



vamos discutir o edital definitivo por 30 anos ou a ampliação do contrato transitório para 24 meses”, explicou Décio Lima.

A parceria com o Porto de Santos possibilitará a vinda de parte das operações portuárias para Itajaí, com o fornecimento dos equipamentos necessários e a utilização da mão de obra local. Conforme Décio Lima, esse processo já começará a ser discutido nesta terça-feira (27) com o Ministério dos Portos. Ele ainda enfatizou a importância de tornar a Superintendência do Porto de Itajaí uma empresa pública para gerenciar a concessão definitiva do terminal à iniciativa privada.

Vice-prefeito na Superintendência do Porto

Nesta semana, o vice-prefeito Marcelo Sodré deve assumir a Superintendência do Porto para conduzir os próximos passos para retomada das operações. “Importante esse apoio que o Governo Federal está dando neste momento. É um desafio assumir a Superintendência, eu já fui diretor comercial do Porto e venho acompanhando a situação de perto. Faremos todo possível para trazer a volta da movimentação de contêineres no nosso Porto, que é fundamental para toda economia de Itajaí e de Santa Catarina”, ressaltou Marcelo Sodré.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/06/2023

EXPORTAÇÕES SUPERAM IMPORTAÇÕES EM US\$ 1,374 BILHÕES NA QUARTA SEMANA DE JUNHO

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (27 de junho de 2023)

Na quarta semana de junho de 2023, a balança comercial brasileira teve superávit de US\$ 1,374 bilhões e corrente de comércio de US\$ 11,417 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,395 bilhões e importações de US\$ 5,021 bilhões. Dados foram disponibilizados nesta segunda-feira (26/6), pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Confira os resultados da balança comercial parcial da 4ª semana de junho.

No mês, as exportações somam US\$ 23,496 bilhões e as importações, US\$ 15,414 bilhões, com saldo positivo de US\$ 8,081 bilhões e corrente de comércio de US\$ 38,91 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US\$ 159,555 bilhões e as importações, US\$ 116,552 bilhões, com superávit de US\$ 43,003 bilhões e corrente de comércio de US\$ 276,107 bilhões.

Nas vendas externas, se comparadas as médias até a quarta semana (US\$ 1,468 bilhões) com a de Junho do ano anterior (US\$ 1,559 bilhões), houve queda de 5,8%. Em relação às importações houve queda de 15,2% na comparação entre as médias até a quarta semana (US\$ 963,41 milhões) com a do mês de Junho de 2022 (US\$ 1,135 bilhões). Assim, no período em comparação, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2,431 bilhões e o saldo teve média diária registrada de US\$ 505,08 milhões, o que representa queda de 9,8% na corrente de comércio.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/06/2023

PORTO DA HIDROVIAS DO BRASIL É O PRIMEIRO NO PARÁ COM HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO PARA A CHINA

Informações: Revista Cultivar (27 de junho de 2023)

A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas, recebeu autorização do seu porto de Vila do Conde, no Pará, para exportação de milho para a China. A companhia foi pioneira com esse importante marco, sendo o primeiro porto do Estado do Pará a conseguir essa autorização junto a um dos países com maior importação de milho no mundo.

O processo de cadastro e habilitação requer inspeção e aprovação fitossanitária pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento da República Federativa do Brasil (MAPA), além da aprovação da Administração Geral das Alfândegas da República Popular da China (GACC).

De acordo com comunicado da empresa, “este é mais um movimento da companhia para aumentar sua competitividade no Corredor Norte e seu compromisso em seguir buscando soluções para operações cada vez mais eficientes e seguras”.

Acompanhando o crescimento das exportações de soja e milho, a Hidrovias do Brasil contará com ampliação da capacidade operacional estimada em cerca de 8 milhões toneladas por ano no Sistema Norte a partir de 2024.

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

Data: 27/06/2023

SANTOS BRASIL LANÇA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2022

Informações: Santos Brasil (27 de junho de 2023)



Imagem: Santos Brasil

A Santos Brasil acaba de divulgar seu novo Relatório de Sustentabilidade. Relativo ao ano de 2022, o documento já está disponível para visualização e download no site da Companhia. Trata-se da 17ª edição publicada pela empresa, que é referência em operações portuárias e logísticas, e o 15º a seguir as diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI).

Coordenado pelas áreas de Sustentabilidade, Comunicação Corporativa e Relações com Investidores da Santos Brasil, o relatório contempla todas as unidades operacionais e o acompanhamento das externalidades socioambientais, com apresentação consolidada dos resultados econômico-financeiros e dados auditados, além de asseguração externa, tendo sido aprovado pelo Comitê de Sustentabilidade. E é um meio de uma empresa compartilhar desafios, conquistas e resultados com seus stakeholders.

Para a Companhia, 2022 foi considerado um ano de consolidação, com a diversificação, modernização e expansão de suas operações sustentadas em sólidos compromissos e práticas ambientais, sociais e de governança.

Prova disso é que a Santos Brasil passou a integrar o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3, a bolsa de valores brasileira, que reúne um seleto grupo de empresas reconhecidamente comprometidas com a agenda ESG.

Na área ambiental, comparativamente ao ano anterior, a Companhia reduziu em 16% as emissões de gases do efeito estufa, em 9,2% o consumo de água e em 4% a geração de resíduos. Na social, lançou o 1º Edital Social de Projetos Incentivados, impactando cerca de 85 mil pessoas, e atingiu a marca de 28% de mulheres na liderança, um aumento de 44% em relação a 2019.

Para conferir e baixar o documento, acesse https://www.santosbrasil.com.br/tmp/SITE-ARQUIVOS/relatorio_sustentabilidade_2022.pdf

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

Data: 27/06/2023

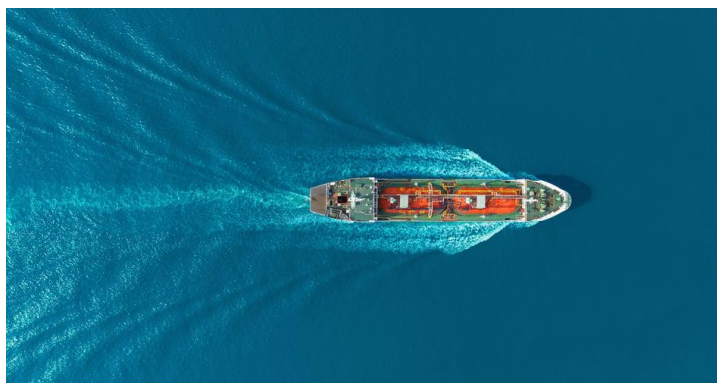


AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

YARA E BUNKER HOLDING FIRMAM ACORDO PARA DESENVOLVER MERCADO DE AMÔNIA PARA NAVIOS

Acordo conecta dois elementos-chave da cadeia de abastecimento: uma fornecedora global de amônia limpa e o maior fornecedor de bunker

Por epbr 27 de junho de 2023 Em Empresas, Hidrogênio, Internacional, Transição energética



Navio cargueiro de petróleo oriundo de refinaria no mar (Foto: Divulgação Yara Internacional)

BRASÍLIA — A Yara Clean Ammonia (YCA) e o Bunker Holding Group assinaram na semana passada um Memorando de Entendimento (MoU) para explorar oportunidades de trabalho conjunto no mercado de amônia de baixo carbono.

As empresas querem se posicionar na transição da indústria naval para combustíveis mais sustentáveis com o fornecimento de amônia ao longo das principais rotas comerciais e portos de abastecimento em várias regiões do mundo.

O MoU conecta dois elementos-chave da cadeia de abastecimento para viabilizar a amônia de baixo carbono como combustível de transporte: uma fornecedora global de amônia limpa e o maior fornecedor de bunker em termos de usuários finais.

Derivada do hidrogênio, a amônia de baixo carbono — que inclui a rota azul (produzida a partir do gás natural) e a verde (com base em energia renovável) — oferece uma solução para a descarbonização de setores intensivos, como transporte, geração de energia e agricultura.

Para a YAC, é uma das alternativas mais eficazes para descarbonizar o transporte marítimo. A expectativa é que a partir de 2026, as empresas de navegação expandam o uso desse combustível para reduzir as emissões de CO₂, que podem chegar a 100% em todo o ciclo de vida.

Valerie Ahrens, diretora sênior de novos combustíveis e mercados de carbono da Bunker Holding, disse que o grupo pretende desempenhar um papel de liderança na facilitação da descarbonização do setor marítimo.

“Como tal, é vital para nós colaborar com parceiros que possam oferecer ao mercado confiança em escala e segurança no fornecimento de combustíveis de baixo carbono”, comentou.

Corredor de amônia verde

Em abril de 2022, a Yara International e Azane Fuel Solutions assinaram um acordo comercial para estabelecer uma rede de bunkers — combustível de navios — à base de amônia verde na Escandinávia até 2024.

Serão os primeiros terminais operacionais de combustível de amônia do mundo.

A amônia verde é um biocombustível produzido a partir do hidrogênio renovável e capaz de substituir o bunker utilizado pelo transporte marítimo.

Responsável por 3% das emissões globais de CO₂, o setor está entre os que terão maior dificuldade em descarbonizar suas atividades.

Os terminais de bunker de amônia serão projetados e construídos pela Azane e entregues à Yara.

A empresa global de fertilizantes planeja aproveitar sua posição para fornecer o combustível livre de carbono à indústria naval. É também uma forma de transportar o hidrogênio, cuja demanda tende a crescer nos próximos anos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/06/2023

TOTALENERGIES, PETRONAS E MITSUI AVALIAM PROJETO DE ARMAZENAMENTO DE CARBONO NA MALÁSIA

Objetivo é fornecer o serviço de armazenamento de CO₂ em escala comercial para descarbonizar clientes industriais na Ásia

Por epbr 27 de junho de 2023 Em Empresas, Internacional, Transição energética



Indústria de óleo e gás é principal interessada na tecnologia de CCS (Foto: Anita Stachurski/Pixabay)

BRASÍLIA — A TotalEnergies anunciou na segunda (26/6) a assinatura de um acordo com a estatal da Malásia Petronas e a japonesa Mitsui para desenvolver um projeto de armazenamento de carbono no Sudeste Asiático.

As empresas avaliarão possíveis locais de armazenamento de CO₂ na Bacia Malay, incluindo aquíferos salinos (impróprios para consumo humano) e

campos offshore esgotados.

Objetivo é fornecer o serviço de armazenamento de CO₂ em escala comercial para descarbonizar clientes industriais na Ásia.

Países como Coreia do Sul e Japão têm metas de alcançar emissões líquidas zero até 2050, abrindo uma oportunidade de negócios para a tecnologia de captura e armazenamento de carbono (CCS).

Segundo a TotalEnergies, o desenvolvimento de uma cadeia de valor para o CCS no continente asiático exigirá uma estrutura regulatória específica e investimentos significativos.

“Traremos para a parceria nossa forte expertise em CCS, ancorada na Europa com um primeiro projeto integrado na Noruega com início previsto para o próximo ano e vários outros projetos que contribuirão para atingir nossa meta de capacidade de armazenamento de carbono de 10 milhões de toneladas por ano até 2030”, disse Patrick Pouyanné, presidente e CEO da TotalEnergies.

Hub na Malásia

A aplicação do CCS é avaliada por setores como petróleo e gás, carvão, siderurgia e cimento, intensivos em energia e emissões, e que terão maior dificuldade de se descarbonizar.

A parceria firmada na segunda vai estudar locais potenciais de armazenamento, determinar os melhores meios técnicos para entregar CO₂, inclusive em clusters industriais na região e desenvolver a estrutura de negócios para comercialização do serviço de armazenamento de carbono.

Tan Sri Tengku Muhammad Taufik, CEO do Grupo Petronas, afirma que a intenção é posicionar a Malásia como um centro regional de CCS para “capturar oportunidades na transição energética”, com foco na redução da pegada de carbono de suas operações.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 27/06/2023

ALEMANHA, FRANÇA E ITÁLIA COOPERARÃO NO FORNECIMENTO DE MATÉRIAS-PRIMAS CRÍTICAS PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

A União Europeia depende da China para cerca de 95% do seu abastecimento de terras raras
Por Reuters 27 de junho de 2023 Em Internacional, Transição energética



Ocidente está correndo para reduzir sua dependência da China para materiais críticos (Foto: Chris Wiedenhoff/ Pixabay)

BERLIM/ROMA — Alemanha, França e Itália prometeram cooperar mais na aquisição de matérias-primas críticas em uma reunião de ministros da economia e da indústria na terça-feira (27/6) em Berlim, que disseram marcar uma nova fase da colaboração trilateral na política industrial europeia.

O Ocidente está correndo para reduzir sua dependência da China para materiais críticos após a invasão da Ucrânia pela Rússia, e a consequente crise energética na Europa expôs o perigo de depender de um estado cada vez mais assertivo e autoritário para commodities essenciais.

A União Europeia depende da China para cerca de 95% do seu abastecimento de terras raras, importantes em particular para a transição para uma economia neutra em carbono.

A reunião de terça-feira deu início a uma série de reuniões trilaterais sobre possíveis respostas políticas europeias para enfrentar “os desafios da transição verde e digital”, diz um comunicado conjunto.

“Não podemos garantir a transformação ecológica e digital se não formos capazes de ajudar nossas empresas a obter as matérias-primas de que tanto precisam”, disse o ministro das Finanças da França, Bruno Le Maire, segundo o comunicado.

A Comissão Europeia revelou em março uma proposta legislativa que criaria uma agência central de compras de terras raras e outros materiais críticos como o lítio. A Lei de Matérias-Primas Críticas (CRMA) também forçaria os estados membros a acelerar as licenças para novas minas e plantas de processamento.

A lei foi um “primeiro passo importante”, disse Le Maire, mas os governos também precisam definir ações concretas em projetos estratégicos e questões como estoque comum.

O ministro da economia alemão, Robert Habeck, disse em entrevista coletiva após a reunião que o credor estatal KfW deveria destinar fundos para investir diretamente em projetos europeus para garantir materiais críticos.

A França e a Itália já estavam fornecendo, respectivamente, 500 milhões de euros e 1 bilhão de euros para esses fins, disse ele.

“Essa é a quantidade de apoio que devemos almejar na Alemanha também”, disse ele, observando, no entanto, que não houve acordo sobre isso até agora na coalizão de três vias da Alemanha, que inclui os Democratas Livres (FDP).

As empresas industriais saudaram a maior cooperação trilateral.

“Vivemos em uma era em que a velocidade com que as escolhas são feitas nem sempre corresponde à urgência das decisões que precisam ser tomadas”, disse Roberto Cingolani, presidente-executivo da empresa de defesa italiana Leonardo.

“É bom, portanto, que os países mais industrializados estejam unindo forças para oferecer às instituições europeias uma visão abrangente.”

A Enel, uma das cinco maiores desenvolvedoras de energia renovável do mundo, aproveitou a oportunidade para pedir à UE que inclua o polissilício, fundamental para a produção de painéis solares, em sua lista de matérias-primas estratégicas.

O CEO Flavio Cattaneo disse em comunicado que também é importante para o CRMA definir “os requisitos para projetos estratégicos e (dar) a eles canais preferenciais em termos de autorizações e instrumentos financeiros adequados”.

(Reportagem de Christian Kraemer, Gavin Jones, Keith Weir, Francesca Landini, Alvise Armellini e Sarah Marsh; edição de Crispian Balmer e Mark Heinrich)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/06/2023

BRASIL TERÁ MERCADO REGULADO DE CARBONO ANTES DA COP28? ENTENDA O QUE ESTÁ EM DISCUSSÃO

Desde a COP26, em novembro de 2021, o país tenta aprovar marco legal a tempo de chegar à conferência climática da ONU com um mercado regulado

Por Millena Brasil 27 de junho de 2023 Em Agendas da COP, Clima



Governo pretende aprovar a regulação do mercado brasileiro de carbono antes da conferência climática da ONU marcada para novembro de 2023 nos Emirados Árabes, a COP28 (Foto: UNclimatechange)

BRASÍLIA – Está ganhando escala uma proposta do governo Lula (PT) para regulamentar o Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE). Após várias tentativas de avanço da pauta no Congresso Nacional, as sinalizações do Executivo mostram vontade de chegar a uma definição do arcabouço legal ainda este ano, antes da COP28.

O país tem buscado aprovar um marco regulatório para o mercado de carbono antes da cúpula climática da Organização das Nações Unidas (ONU), desde a 26ª edição do evento, em 2021. Na ocasião, a Câmara dos Deputados analisava o Projeto de Lei 528/2021, do ex-deputado Marcelo Ramos.

Ano passado, durante a COP27, o Senado Federal também debateu o Projeto de Lei 412/2022, do ex-senador Chiquinho Feitosa, que chegou a ser aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), mas ainda não progrediu na Comissão de Meio Ambiente (CMA).

Na quinta (22/6), a presidente da CMA, senadora Leila Barros (PDT/DF) disse que é “certeza” que o PL avançará após o recesso parlamentar.



“Essa é a ideia. É uma missão que o Congresso tem como objetivo. Acabando o recesso em julho, nós já vamos trabalhar na elaboração [do projeto]. É uma certeza, um objetivo”, comentou à agência epbr.

Paralelamente, o governo federal também trabalha em uma proposta e ainda não está definido se vai enviar um projeto de lei ou trabalhar em um substitutivo aos projetos já em tramitação.

O secretário de Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Rodrigo Rollemberg, defende que quanto mais “consensuados” estiverem os setores envolvidos na discussão, maior a chance de avanço da proposta no Legislativo.

Com a aprovação do novo texto, será revogado o decreto que instituiu o Sistema Nacional de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa (Sinare), publicado na gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

A seguir você verá:

- Como funciona o comércio de emissões
- A diferença entre mercado regulado e voluntário
- Quem já adotou o ETS
- Os eixos da proposta brasileira para o mercado regulado
- O que diz a indústria
- Próximos passos até a aprovação da proposta brasileira

Comércio de emissões

O modelo de mercado regulado escolhido é o sistema de comércio de emissões de carbono (ETS, na sigla em inglês), um instrumento para financiar a redução das emissões de gases do efeito estufa (GEE).

Foi criado no contexto das negociações internacionais sobre alterações climáticas durante a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima, em 1992, e estabelecido pelo Protocolo de Kyoto.

O mecanismo estabelece regras para a venda de créditos de carbono por entidades que limitam seus níveis de emissões para aquelas com dificuldade de cumprir as metas de descarbonização.

Na prática, quem polui mais pode recompensar quem ajuda a despoluir a atmosfera. Uma unidade de crédito de carbono representa 1 tonelada de dióxido de carbono equivalente (tCO₂e).

Do ponto de vista ambiental, o mercado de carbono é uma medida eficaz para reduzir as emissões de carbono, assim como a regulação encorajaria a adoção de mais sustentáveis em setores de difícil descarbonização.

No mundo, os mecanismos de precificação de carbono geraram aproximadamente US\$ 95 bilhões em receitas somente em 2022, de acordo com estimativas do Banco Mundial.

Regulado x voluntário

A necessidade de limitar o aquecimento global a 1,5°C até 2100, previsto pelo Acordo de Paris tem levado empresas a adotarem voluntariamente as medidas de compensação.

Enquanto o mercado regulado tem normas definidas por governos locais, federais ou órgãos internacionais, o mercado voluntário parte de iniciativa própria dos participantes, não sendo obrigados – por lei – a gerar créditos de carbono. Na modalidade voluntária, as regras de geração são definidas individualmente por cada empresa ou pessoa física.



O preço do carbono muda. Enquanto em mercados regulados, como o europeu, já chegou a superar os US\$ 100 a tonelada, nos mercados voluntários eles ficam em torno de US\$ 10 a tonelada, de acordo com dados do Banco Mundial.

Para incentivar novas tecnologias e uma transição energética profunda, organismos internacionais defendem que é preciso um preço do carbono na casa dos US\$ 100/tonelada, pois um custo baixo de aquisição de títulos induz as empresas a continuarem compensando emissões, ao invés de cortá-las.

Quem tem ETS

Nações como Alemanha, Canadá, China, Coreia do Sul, Indonésia, México, Nova Zelândia e Reino Unido já implementaram o comércio mandatário de créditos de carbono, além da União Europeia.

O ETS da China começou a operar em 2021 e cobre apenas o setor de energia, mas já é o maior mercado de carbono do mundo, respondendo por cerca de 9% das emissões globais de GEE.

Entes subnacionais nos Estados Unidos e Japão também estabeleceram seus ETS. Exemplos da Califórnia e Washington nos EUA, e Tóquio, no Japão.

O Brasil está desenhando um marco legal para o mercado com os mesmos parâmetros usados internacionalmente. Com um sistema nacional, o governo quer diminuir a dependência estrangeira e disparar acordos comerciais.

Por isso, prepara uma minuta com base no modelo cap-and-trade, detalhado a seguir.

Eixos da proposta

O cap-and-trade consiste na distribuição de autorizações para poluir, ou seja, é estabelecida uma quantidade máxima de emissões de GEE às empresas reguladas.

Nessa modalidade, as permissões podem ser concedidas pelo governo ou adquiridas por meio de leilões.

Mas se o ente regulado conseguir limitar suas emissões e, ainda assim, ficar abaixo do teto estabelecido, ele pode negociar o excedente com empresas que não conseguiram cumprir suas metas e terão que adquiri-las.

O sistema foca principalmente nos setores com altos níveis de emissões de carbono.

Indústria defende modelo

Na última semana, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresentou ao governo sua proposta para o mercado regulado de carbono no Brasil. A entidade aposta no modelo cap-and-trade, seguindo os padrões e experiências internacionais.

“A CNI analisou experiências internacionais e considerou os dados dos efeitos econômicos de mercados regulados de carbono em outros países”, explica o presidente da CNI, Robson Braga.

A entidade aponta, em seu plano, que setores sujeitos à regulação devem emitir pelo menos 25 mil toneladas de CO₂ por ano. Isto é, prioriza atividades que representam a maior parte das emissões totais de GEE, como as indústrias siderúrgica, química, petroquímica, de cimento e de alumínio.

A estratégia das indústrias para o sistema brasileiro de comércio de emissões envolve três elementos principais: o Plano Nacional de Alocação, o Programa de Monitoramento de Emissões de GEE e o Mercado Regulado de Emissões.

A CNI calcula o potencial de geração de R\$ 128 bilhões em receitas com a regulação do mercado brasileiro.

Durante o anúncio da proposta, Rollemberg alegou que o sistema defendido pela indústria dialoga com o trabalho pelo governo.

“Recebemos da indústria uma proposta para o mercado regulado e ela está em muita consonância com que foi desenvolvido conjuntamente com os ministérios”, afirmou o secretário.

Nessa cobertura

- É certo que mercado de carbono avançará após recesso, diz Leila Barros
- Governo prepara novo projeto de lei para mercado de carbono
- Créditos de carbono: o que falta para o desenvolvimento do mercado no Brasil
- Oportunidades para biogás e biometano no mercado de carbono e no RenovaBio
- PL do mercado de carbono passa em comissão com emendas do agro
- Bancada do agro adia regulamentação do mercado brasileiro de carbono

O que vem por aí?

Os detalhes sobre o funcionamento desse mercado de carbono ainda estão em avaliação pelo governo. Portanto, a adoção dos pontos propostos pela indústria dependerá de discussões em andamento.

De acordo com a secretária de Mudanças do Clima do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Ana Toni, a minuta do PL do mercado regulado atualmente está passando por análise jurídica. O texto também será colocado em consulta pública antes da tramitação no Congresso.

Sobre os parâmetros do mercado, a secretária adiantou que será estabelecido um limite de emissões e o governo está “olhando” para os setores que serão incluídos.

“Estamos olhando por níveis de emissões, qualquer empresa ou empreendimento acima de uma quantidade de emissões, será convidado a participar do mercado de carbono e aí compensar as suas emissões”, disse à agência epbr.

“O mercado regulado tem um debate muito amplo, que agrega vários setores”, concluiu.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

APÓS COPOM, COMISSÃO NO SENADO APROVA NOVO CONVITE PARA CAMPOS NETO PRESTAR ESCLARECIMENTOS

Senadores apresentaram requerimentos na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Ministros de Lula defendem convocação.

Por Victoria Abel — Brasília



Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, durante audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) Lula Marques/ Agência Brasil

A Comissão de Assuntos Econômicos do Senado aprovou um novo convite para que o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, compareça ao Senado para prestar esclarecimentos sobre a política monetária e a definição da Taxa Selic. Foram apresentados quatro

requerimentos dos senadores Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), Ciro Nogueira (PP-PI), Rogério Marinho (PL-RN) e Plínio Valério (PSDB-AM).

Mais cedo, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, e o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, já haviam defendido a convocação do presidente do BC pela Casa.

"O choque com a decisão do Copom é de fácil compreensão. O Brasil passa por um claro processo de redução da inflação. O IPCA dos últimos meses tem sido reiteradamente abaixo das expectativas, e desacelerou para apenas 0,23% em maio", disse Randolfe Rodrigues em requerimento.

Na última quarta-feira, o Comitê de Política Monetária (Copom) decidiu manter a taxa básica em 13,75% ao ano. Isso despertou uma nova onda de críticas a Campos Neto.

A ata da reunião do Banco Central, divulgada na manhã desta terça-feira, porém, mostra que a maioria dos integrantes do Copom avalia que a continuidade da queda da inflação, e seu impacto sobre as expectativas do mercado para o IPCA, pode possibilitar uma queda dos juros no começo de agosto.

Após a divulgação da ata, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que a sinalização de possível queda da taxa básica de juros em agosto está em linha com as medidas do governo Lula e defendeu que o país está no "caminho certo".

Na mesma linha, o vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou que não há mais razões para taxa de juros não cair:

— Não há razão mais para não cair a taxa de juros. Então estamos muito confiantes de que deve cair.

Essa não é a primeira vez que Campos Neto será convidado à Comissão no Senado. O presidente do BC esteve na Casa no último dia 25 de abril, quando defendeu a autonomia da instituição.

— O Senado deve fazer isso. O Senado tem um compromisso com a República. É papel deles chamarem o presidente do BC e não tem nada de autoritarismo nisso — disse Carlos Fávaro.

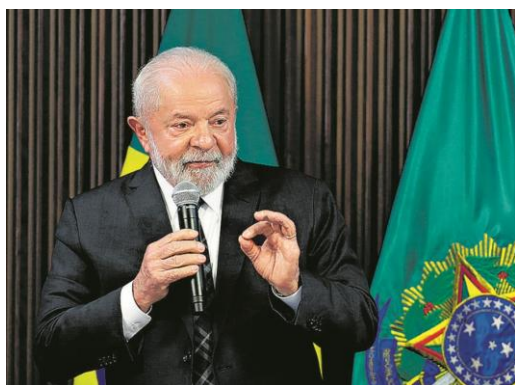
Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2023

LULA SOBE O TOM CONTRA EXIGÊNCIAS PARA ACORDO UE-MERCOSUL: "QUEM DELES CUMPRIU ALGUMA META MAIS DO QUE NÓS?"

Presidente deu as declarações durante evento de lançamento do Plano Safra. Presidente também afirmou que "o problema da Venezuela com o povo da Venezuela, é da Venezuela"

Por Alice Cravo — Brasília



O presidente Lula tem questões de articulação política envolvendo o Centrão para resolver esta semana Cristiano Mariz

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) voltou a criticar nesta terça-feira exigências do parlamento francês para um eventual acordo entre Mercosul e União Europeia. Durante evento de lançamento do Plano Safra, Lula afirmou que o parlamento francês aprovou que "não vai querer fazer acordo" porque acham que o Brasil não pode cumprir as metas do Acordo de Paris. Lula, então, questionou "quem deles cumpriu alguma meta mais do que" o Brasil.



— Vocês viram agora que o Congresso francês aprovou que não vai querer fazer acordo com o Mercosul porque eles acham que o Brasil pode não cumprir as metas (do Acordo) de Paris. E quem cumpre? Quem deles cumpriu alguma meta agora mais do que nós? Quem deles cumpriu? É importante que a gente seja sério para que a gente possa exigir seriedade dos outros para conosco.

A Assembleia Nacional da França estabeleceu condições para aprovar um eventual acordo comercial envolvendo a União Europeia, pedindo que o Executivo do país faça oposição ao acordo comercial entre o bloco e o Mercosul.

O texto foi apoiado por parlamentares da base do presidente Emmanuel Macron, com quem Lula almoçou na semana passada durante viagem oficial à Europa. Lula chegou a afirmar que criticaria essas condições no encontro.

Os deputados pedem que os agricultores sul-americanos respeitem as mesmas regras ambientais e sanitárias da Europa, além de incluir uma cláusula para suspender sua aplicação caso as nações do Mercosul não respeitem o Acordo de Paris sobre o clima.

No início do mês, durante encontro com a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, Lula também deixou claro sua insatisfação com um trecho do acordo que fala sobre compras governamentais — que permitiria o mesmo tratamento dado a empresas brasileiras e europeias em licitações públicas federais.

O Mercosul alcançou em 2019 um acordo com a UE após mais de 20 anos de negociações, mas o pacto não foi ratificado, em parte devido à preocupação na Europa com as políticas ambientais do ex-presidente brasileiro Jair Bolsonaro (2019-2022). Com o retorno de Lula ao poder, em janeiro, o clima melhorou, mas as exigências ambientais dos europeus, indicadas em um documento adicional ao acordo recentemente apresentado pela UE, moderaram o entusiasmo.

Lula já afirmou que espera que o acordo seja fechado até o final do ano, mas, com a decisão de não reabrir o texto fechado em meados de 2019, é preciso chegar a um consenso sobre o que os negociadores chamam de “side letter” — um adendo que, na prática, amplia e modifica o documento.

'Problema da Venezuela'

Ainda durante seu discurso, Lula afirmou que o Brasil "retrocedeu" e voltou a citar os bloqueios diplomáticos impostos pelo Brasil a Venezuela. O presidente afirmou que o país não tinha "contencioso com nenhum país político" e que "o problema da Venezuela com o povo da Venezuela, é da Venezuela".

— Esse país em 2010 chegou a ser a sexta economia do mundo. Esse país retrocedeu. Esse país não tinha contencioso com nenhum país político. O problema da Venezuela com o povo da Venezuela, é da Venezuela. Eu quero saber que a gente tinha um superávit de US\$ 4 bilhões com a Venezuela e que nós precisamos recuperar para exportar nossos produtos e comprar alguma coisa que eles possam nos vender. Eu não quero me meter na guerra da Ucrânia e da Rússia, eu quero acabar com a fome desse país.

Em maio, Lula recebeu o presidente da Venezuela, Nicolás Maduro, no Palácio do Planalto e chamou de "narrativas" as acusações de que a Venezuela não vive sob um regime democrático. Lula também fez fortes críticas aos EUA pelo embargo econômico ao país vizinho, afirmando que as sanções econômicas são "pior do que uma guerra".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2023

COPOM AINDA INCOMODA GOVERNO, QUE ESPERA ENTRADA DE NOVOS DIRETORES PARA QUEDA DE JUROS EM AGOSTO

Em ata, maioria do BC diz que continuidade da queda da inflação pode permitir corte da Selic na próxima reunião

Por Manoel Ventura — Brasília



Juros em debate. Roberto Campos Neto, Fernando Haddad, Rodrigo Pacheco e Simone Tebet em audiência no Senado Edilson Rodrigues/Agência Senado

Embora publicamente ministros do governo venham afirmando que a Ata da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), divulgada na manhã desta terça-feira, abre espaço para a queda dos juros em agosto, integrantes da equipe econômica ainda veem problemas no documento e acreditam que a entrada dos novos diretores do BC no próximo mês sacramento o corte na Taxa Selic.

Na Ata, o Copom explica a decisão, tomada na semana passada, de manter a taxa básica de juros a 13,75% ao ano. Para integrantes da Fazenda, a Ata seria tão dura quanto o comunicado (que é um texto menor, divulgado no dia da decisão sobre os juros), se não fosse por um parágrafo.

O item 19 da Ata expõe a divergência entre os integrantes do Comitê de Política Monetária sobre a queda dos juros. Mas diz que a avaliação predominante entre os membros do Copom foi de que a continuação do processo desinflacionário em curso, com consequente impacto sobre as expectativas, “pode permitir acumular a confiança necessária para iniciar um processo parcimonioso de inflexão (corte dos juros) na próxima reunião”

O BC acrescentou, entretanto, que outro grupo, mais cauteloso, avalia ser “necessário observar maior reancoragem das expectativas longas e acumular mais evidências de desinflação nos componentes mais sensíveis ao ciclo”.

Para integrantes da Fazenda, essa divergência mostra que há membros do Copom dispostos a reduzir os juros e a chegada de dois novos diretores garante a maioria para isso.

O governo indicou para a diretoria de Política Monetária Gabriel Galípolo, ex-secretário-executivo do Ministério da Fazenda. Já para a Diretoria de Fiscalização, a indicação é de Ailton de Aquino Santos, servidor de carreira do Banco Central há 25 anos.

Os dois serão sabatinados pelo Senado no dia 4 de julho e devem ter seus nomes aprovados na mesma data. É tempo suficiente para que assumam seus cargos para a reunião dos dias 1º e 2 de agosto. É esperada uma queda de 0,25 ponto percentual na Selic.

Especialmente Galípolo terá um papel importante nesse processo porque ele, se aprovado, será o diretor da área que cuida diretamente da taxa de juros.

Com a nova composição, espera-se superar a visão de diretores do Banco Central que são apontados hoje com as vozes mais “cautelosas”. Eles se manifestaram publicamente, nas últimas semanas, sobre os riscos de uma queda de juros, o que foi interpretado pelo governo como um recado indireto do presidente do BC, Roberto Campos Neto.

A Ata ainda incomodou porque, entre outros pontos, fala que ainda existe alguma incerteza “residual” sobre o desenho final do arcabouço fiscal a ser aprovado pelo Congresso Nacional e seus impactos sobre as expectativas para as trajetórias da dívida pública e da inflação, e sobre os ativos de risco. Para o governo, o problema fiscal está “endereçoado”.

Também chamou a atenção dentro do governo o aumento da estimativa da taxa neutra de juros (que nem estimula nem desestimula a economia). O Copom optou por elevar a estimativa de taxa de juros

real neutra de 4% para 4,5%. Para o governo, isso é um recado para bancos públicos e aponta para a possibilidade de o país conviver com juros mais altos. Instituições públicas podem direcionar o crédito e oferecer taxas subsidiadas. Essas taxas não são sensibilizadas pela Selic, de forma que o BC tem menos poder de fogo para controlar a inflação.

Outro ponto de crítica é a comunicação do BC, considerada difusa. Integrantes do governo avaliam que o Banco Central emite sinais divergentes na ata e no comunicado — sem contar as conversas privadas entre Campos Neto e Haddad.

Como mostrou o colunista do GLOBO Alvaro Gribel, não é a primeira vez este ano que o Banco Central divulga um comunicado duro, para voltar atrás na semana seguinte, por meio da Ata do Copom. Isso aconteceu também em fevereiro, quando o comunicado foi duro em relação ao arcabouço fiscal, mas depois reconheceu os esforços do governo, na semana seguinte, dizendo que o pacote poderia "atenuar" os estímulos sobre a demanda e ajudar no controle sobre a inflação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2023

MINISTRO DO STF SUSPENDE PROCESSOS SOBRE TRIBUTAÇÃO DE UM TERÇO DE FÉRIAS, QUE PODEM CUSTAR R\$ 100 BI A EMPRESAS

Com decisão de André Mendonça, ações em todo o país não poderão determinar pagamento por decisão de 2020 do Supremo

Por Dimitrius Dantas — Brasília



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

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), André Mendonça, suspendeu o andamento de todos os processos sobre a tributação do terço das férias. A decisão, proferida nesta segunda-feira, atinge ações com um impacto bilionário para empresas em todo o país.

Em 2020, o Supremo determinou que as empresas devem considerar no cálculo da contribuição previdenciária os valores referentes ao terço das férias. Entretanto, os ministros, à época, não decidiram sobre a aplicação dessa regra, isto é, a partir de quando ela deve valer.

A decisão não incide no bolso do trabalhador, mas das empresas. Dependendo da decisão do Supremo sobre se os pagamentos deverão ser retroativos, o impacto pode ser de R\$ 80 bilhões a R\$ 100 bilhões.

A decisão de Mendonça, entretanto, é um respiro para as companhias atingidas pela decisão de 2020. Com a interrupção dos processos até o Supremo definir ou não pela retroatividade, as empresas não podem ser obrigadas, por decisões de instâncias inferiores, a pagar esses valores antes da decisão final do STF. Isso ocorre porque, em todo o país, tribunais estão aplicando a tese do pagamento, já seguindo a decisão do Supremo.

Segundo a Associação Brasileira da Advocacia Tributária (Abat), responsável por protocolar o pedido pela suspensão, a situação atual poderia levar a uma diferença de aplicação da decisão para cada empresa.

Selic: Copom prega cautela e parcimônia, mas sinaliza que pode reduzir a Selic em agosto
"Caso contrário, proliferarão as violações à isonomia, considerando que alguns contribuintes possuem decisões judiciais favoráveis transitadas em julgado, enquanto outros estão sendo cobrados administrativa e judicialmente", afirma a Abat.

Em sua decisão, Mendonça concordou com o pedido feito pela associação.

"Sendo assim, por prudência judicial e ex officio, julgo oportuno determinar a suspensão de tramitação de todos os processos potencialmente atingidos pela possível modulação de efeitos a ser Plenário presencial", afirmou Mendonça.

A chamada modulação dos efeitos irá determinar, por exemplo, se as empresas deverão pagar esses valores retroativamente, isto é, o que não pagaram no passado, ou se deverão realizar as contribuições a partir de agora. Ao todo, o impacto dessa decisão pode ser de R\$ 80 bilhões para as empresas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LIRA VETA MUDANÇAS NO SIMPLES NA REFORMA TRIBUTÁRIA: 'É O MESMO QUE DAR UM TIRO NA TESTA'

Governadores queriam assumir administração do regime especial, que já tem quase 22 milhões de empresas

Por Mariana Carneiro e Adriana Fernandes

BRASÍLIA – O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), vetou o pedido dos governadores de assumirem a administração do Simples Nacional e disse a eles que tentativas de mexer no regime especial de tributação podem ameaçar a viabilidade da reforma tributária.

O recado foi dado diretamente aos líderes estaduais em reunião a portas fechadas na última quinta, 22. Naquele mesmo dia, à noite, o relator Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), admitiria que não havia espaço para avançar nessa frente.

"É o mesmo que dar um tiro na testa da reforma. Esqueçam isso, não tem nem possibilidade de a gente tratar desse assunto porque é um tema muito sensível", disse Lira aos governadores. "Essa inovação a gente já descarta por aqui".



'É o mesmo que dar um tiro na testa da reforma', disse Lira a governadores sobre mudanças no Simples. Foto: PABLO VALADARES/AGÊNCIA CÂMARA

Na semana passada, secretários estaduais de Fazenda haviam deliberado, por maioria, que a administração do Simples deveria ficar a cargo do conselho federativo, a ser criado na reforma e que gerenciará o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) – novo imposto que unificará o ICMS (estadual) e o ISS (municipal).

Dada a relevância do Simples – são quase 22 milhões de empresas no regime, e em alguns Estados elas representam quase a totalidade dos CNPJs –, os secretários dizem que é preciso dar uma "gestão mais técnica" ao modelo, assumindo, inclusive, a responsabilidade de definir os limites de enquadramento.



Hoje, os tetos são atualizados pelo Congresso e, por isso, calibrados ao sabor da política. O reajuste mais recente ocorreu em 2018, quando o limite subiu de R\$ 3,6 milhões para R\$ 4,8 milhões de receita bruta por ano. Mas há um projeto de lei, patrocinado pela Frente Parlamentar das Pequenas e Microempresas e pela Frente do Empreendedorismo, que propõe dobrar esse valor.

Para os secretários estaduais de Fazenda, essas atualizações têm impacto na arrecadação de todos os entes da federação, pois empresas de maior porte passam a entrar no regime simplificado e a recolher menos tributos. Por isso, eles entendem que essas decisões devem ser tomadas à luz da análise fiscal.

O assunto foi levado à reunião com Lira pelo presidente do Comsefaz (Conselho dos Secretários de Fazenda), Carlos Eduardo Xavier, que elencou pedidos dos Estados na reforma, alguns deles ainda em aberto, e que serão objeto de negociação nesta semana.

Na conversa, Lira e Aguinaldo Ribeiro, que também participava da reunião, ouviram que a maioria dos Estados prefere uma transição mais curta na mudança da arrecadação do local de produção para o destino do consumo, em vez dos 50 anos previstos por Ribeiro – 26 anos, com a fixação de um seguro contra perdas de arrecadação. E também uma fórmula para a divisão do Fundo de Desenvolvimento Regional (FDR) – que vai compensar Estados e municípios pelo fim dos incentivos fiscais – que leve em consideração o “PIB invertido”, ou seja, que regiões mais pobres recebam mais. Essas medidas estão sob análise do relator; o Simples, não.

Dias antes, governadores do Centro-Oeste e do Espírito Santo disseram a Ribeiro que mexer no Simples era também uma forma de criar salvaguardas ao comércio local. A proposta é estipular que empresas do regime simplificado não podem gerar e usufruir de créditos em operações interestaduais, restringindo o benefício a operações internas.

O intuito, segundo o governador do Mato Grosso, Mauro Mendes (União), é evitar que grandes varejistas do comércio eletrônico, que servem como pontos de venda online, engulam o varejo local. A iniciativa, por ora, parece bloqueada por Lira, que entende que a medida é “chover no molhado” e que dificilmente teria êxito na Câmara.

Até o momento, Ribeiro limitou-se a prometer que o Simples terá o mesmo tratamento diferenciado concedido à Zona Franca. Tributaristas afirmam que a proposta inicial de Ribeiro não prevê que as empresas do Simples vão usufruir do benefício da “não cumulatividade plena”, que é o espírito da reforma tributária, e delega a decisão para legislação complementar. Por esse mecanismo, o imposto pago em uma etapa da cadeia produtiva é descontado na seguinte, evitando tributação em cascata.

Ainda que a previsão de geração de créditos exista sobre a parcela do Simples que corresponde aos tributos federais (PIS e Cofins), Marcel Alcades, do escritório Mattos Filho, afirma que atualmente as fazendas estaduais não têm aceitado a geração de créditos de ICMS.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/06/2023

ARCABOUÇO FISCAL: GOVERNO JÁ ADMITE QUE CÂMARA DEVE REVERTER MUDANÇAS DO SENADO

Alterações no texto abriram espaço para mais gastos do governo nos próximos anos
Por Iander Porcella e Eduardo Gayer

BRASÍLIA - O Palácio do Planalto já admite, nos bastidores, que a Câmara dos Deputados deve reverter as mudanças feitas pelo Senado no arcabouço fiscal, apurou o Estadão/Broadcast. Apesar do discurso do líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (Sem partido-AP), em defesa da emenda aprovada pelos senadores que permite um espaço fiscal no Orçamento de 2024, aliados do presidente Luiz Inácio Lula da Silva avaliam que a tendência é os deputados ignorarem a demanda do Ministério do Planejamento.

Como mostrou a reportagem, apesar de Randolfe ter dito que o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), não teria resistência às alterações feitas pelo Senado no texto do arcabouço, o deputado alagoano não foi procurado pelo governo para tratar do assunto. Em viagem a Portugal para participar de um fórum organizado pelo Instituto de Direito Público (IDP), Lira volta ao Brasil na quinta-feira, 29.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu ontem o texto do Senado. Lira avalia, contudo, que a tendência é a Câmara ignorar inovações que afrouxam a regra fiscal. O deputado alagoano tem dito a interlocutores que o texto aprovado na Câmara foi feito em acordo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e que a emenda de Randolfe foi fruto apenas da articulação da ministra do Planejamento, Simone Tebet, com os senadores, sem consultar a Casa ao lado.



“O governo está conversando ao máximo para a manutenção, sobretudo dessa emenda, que importará de R\$ 30 bilhões a R\$ 40 bilhões no Orçamento da União. E estamos otimistas de que vamos conseguir. Não tem resistência por parte do presidente Lira”, afirmou Randolfe ontem, no Palácio do Itamaraty.

Omar Aziz foi o relator do arcabouço fiscal no Senado e realizou mudanças no texto que permitiriam mais gastos ao governo
Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado

Gastos extras para 2024

A emenda foi acolhida pelo relator do projeto no Senado, Omar Aziz (PSD-AM), na última quarta-feira, 21, quando o arcabouço foi aprovado pelos senadores. A pedido do Ministério do Planejamento, o dispositivo autoriza a previsão de despesas chamadas condicionadas no Orçamento de 2024 – ou seja, que só seriam executadas com a aprovação de crédito extraordinário pelo Legislativo.

Esse dispositivo daria ao governo uma “folga” entre R\$ 32 bilhões e R\$ 40 bilhões no Orçamento do ano que vem, de acordo com cálculos do Planejamento. Na prática, isso impediria que a peça orçamentária viesse com cortes em programas que terão a verba recomposta em 2024.

Ao Estadão/Broadcast, o relator do arcabouço na Câmara, Claudio Cajado (PP-BA), defendeu ignorar mudanças feitas pelos senadores no texto. “O Senado, lamentavelmente, decidiu politicamente nas suas alterações, sem qualquer amparo do ponto de vista técnico”, disse Cajado.

O limite para as despesas condicionadas, de acordo com a emenda de Randolfe, seria a diferença entre o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a inflação oficial do País, acumulado nos 12 meses até junho e o realizado até dezembro do ano anterior.

Tebet defendeu ativamente a emenda no Congresso, assim como o ministro da Integração e Desenvolvimento Regional, Waldez Góes. Os dois estiveram no plenário do Senado na hora da votação do arcabouço, e Tebet disse que o dispositivo abriria espaço fiscal para a implementação do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

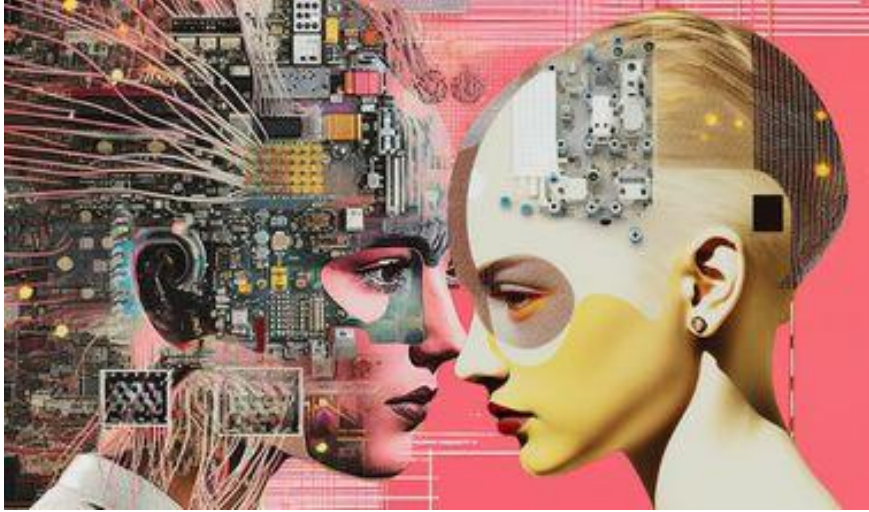
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/06/2023

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL: REGULAR OU ACELERAR?

Por Wal Flor

BLOG - Causas e Marcas

Um blog sobre tendências e experiências de empresas e marcas com causas sociais que promovem impacto positivo na sociedade



Por Priscila Reis

Desde a adoção em massa da inteligência artificial (IA) no final de 2022, motivada pelo lançamento do ChatGPT, regular o uso e desenvolvimento da tecnologia passou a ser prioridade para a comunidade global, ainda que as discussões mais relevantes sobre o tema tenham sido iniciadas alguns anos antes, a exemplo do primeiro esboço do AI Act da União Europeia (EU), divulgado em meados de 2021.

O Japão, sempre à frente do tempo nos quesitos desenvolvimento e tecnologia, definiu que não há que se falar em direitos de propriedade intelectual sobre a base de dados usada para treinar a IA, tornando o país ambiente fértil e desejável para empresas dedicadas ao desenvolvimento (e treinamento, é claro) de sistemas de IA generativa, a bola da vez.

Num caminho diferente, a China, que sempre esteve na disputa para assumir o posto de pioneiro quando o assunto é 'tecnologia', tem encontrado dificuldade em correr para implementar sistemas de IA generativa no país, ao mesmo tempo em que tenta garantir que todas as regras de censura na internet sejam seguidas, a fim de refletir os "valores socialistas", proibindo conteúdo que enfraqueça o poder do Estado e do Partido Comunista Chinês (PCC). É o que se extrai do projeto legislativo sobre o tema no país, apresentado pela principal autoridade reguladora de tecnologia da China, a "Cyberspace Administration of China" ou "CAC".

Por ora, o governo chinês segue proibindo os avanços tecnológicos na área, quando não estão alinhados com os seus objetivos. Foi assim com a OpenAI, motivo pelo qual o ChatGPT segue proibido no país, e tem acontecido o mesmo com empresas locais que estão tentando se adaptar, a exemplo do ChatYuan. Até o Baidu, uma espécie de "Google chinês", que lançou o "Ernie", sua versão de chatbot baseado em IA generativa, tem tido dificuldade de consolidar essa aplicação no país, tamanhas as restrições, aliado às limitações da própria tecnologia, que pode entregar respostas imprevisíveis e/ou inverídicas. É o famoso impasse entre controle de informação (e regulação) versus liderança no campo da inteligência artificial.

Na União Europeia, o AI Act vem ganhando novos contornos, e está cada vez mais próximo de ser implementado, embora ainda não esteja pronta a sua versão final. Esse projeto de lei pioneiro no setor, cuja abordagem é baseada no nível de risco que determinado sistema impõe para a sociedade, tem como principal objetivo, estabelecer diretrizes, princípios e mecanismos eficazes de proteção, em se tratando de uma tecnologia que evolui a passos largos (e com muito mais rapidez que os processos legislativos), sempre buscando estimular o uso e desenvolvimento de sistemas de IA responsáveis, sob o ponto de vista ético. A proposta busca resguardar direitos garantidos como segurança, privacidade, não-discriminação, transparência, supervisão humana, além de bem-estar social e ambiental.



Buscando atualizar o projeto de lei para a realidade atual da tecnologia (leia-se, considerando os avanços dos últimos 8 meses), agora o AI Act da UE contempla regras específicas para uso e desenvolvimento de sistemas de IA generativa, que passam a ter requisitos de transparência, a exemplo da necessidade de indicar que um vídeo foi gerado com essa tecnologia, além de obrigações relacionadas a conteúdos ilegais. Também traz novas regras, com base no nível de risco que a IA pode criar. Assim, estariam proibidos sistemas de IA com um nível de risco inaceitável para a segurança das pessoas, como aqueles que realizam análise de pontuação social (situação corriqueira na China) ou outros usos discriminatórios, incluindo sistemas de identificação biométrica remotos em tempo real em espaços públicos, sistemas de reconhecimento emocional em várias áreas, e a coleta não direcionada de imagens faciais para criar bancos de dados de reconhecimento facial, devido a preocupações com direitos humanos e privacidade, dentre outros. Por outro lado, seriam considerados sistemas de alto risco aqueles usados para influenciar o voto dos eleitores.

Embora tenha havido atualizações importantes, considerando o contexto atual da tecnologia, o AI Act ainda não foi aprovado, e assim como ocorre na maioria dos processos legislativos em países democráticos, o rito, até a aprovação, costuma ser longo. Dessa forma, é muito provável que sejam incorporadas novas atualizações, à medida que novidades disruptivas como o ChatGPT se tornem palpáveis, numa espécie de "Jogo da Vida", onde você anda algumas casas para frente, e, às vezes, tem que dar alguns passos para trás, até conseguir alcançar a linha de chegada, que aqui seria a entrada em vigor da lei.

De qualquer sorte, a UE segue firme, caminhando rumo à criação de uma regulamentação que busca garantir o uso e desenvolvimento de sistemas de IA de forma segura e responsável. Outros países também têm demonstrado preocupação sobre o tema, inclusive o Brasil, que tenta, ainda que de forma acanhada, tirar do papel o novo Projeto de Lei 2338/2023, seguindo os passos da União Europeia, e misturando pontos trazidos pela nossa lei de proteção de dados, a exemplo dos valores aplicados à título de penalidade e da necessidade de criação de uma autoridade nacional específica para tratar de IA.

Os Estados Unidos publicaram o "Blueprint for an AI Bill of Rights", documento que traz como base 5 princípios a serem observados quando do desenvolvimento, uso e implantação de sistemas de IA, a saber: i) segurança e efetividade dos sistemas; ii) proteção contra discriminação algorítmica; iii) privacidade e proteção de dados; iv) notificação e explicação; v) consideração e alternativas para humanos. Um ponto importante trazido pelo documento americano é a necessidade dos sistemas passarem por testes pré-implantação, identificação e mitigação de riscos, além do monitoramento contínuo para demonstrar o nível de segurança e eficácia dos mesmos.

A iniciativa é boa! No entanto, o documento serve apenas como diretriz, e ainda não existe projeto de lei concreto tramitando no país. Nos EUA, esse tipo de lei costuma ser criado, individualmente, pelos estados, ou são regras oriundas de órgãos específicos. É um modelo legislativo completamente diferente do Brasil, além de seguir o sistema do common law, ao invés do civil law.

Ao contrário do Japão, que afrouxou a proteção sobre a propriedade intelectual (criações/materiais incorporados a conjuntos de dados de IA não são protegidos por direitos autorais), se tornando o novo "paraíso para o machine learning", segundo Yann Le Cin, atual Chief AI Scientist da Meta e um dos papas da inteligência artificial, os Estados Unidos costumam ter uma abordagem super protetiva a tudo que tem a ver com "copyright", e, por isso, é mais provável que as leis sobre o tema sigam nesse sentido.

Todos esses avanços proporcionados por tecnologias criam abismos entre países com posicionamentos distintos, polarizando ainda mais o mundo. As discussões acabam sempre indo para um dos lados. No caso da IA, de um lado, ficam os países pró inovação, menos restritivos sob o ponto de vista da regulação; e do outro lado, países pró regulação, mais restritivos em termos de inovação, priorizando direitos já consagrados. Essa polarização não é extrema, mas traça uma linha de tendência a ser seguida pelos países, de acordo com os seus objetivos e prioridades. A Índia, por exemplo, já se manifestou no sentido de que deve seguir a linha dos países que têm posicionamento

semelhante ao seu, quando do estabelecimento de diretrizes e/ou regras para o uso e desenvolvimento de IA, principalmente sobre "copyright" e discriminação algorítmica.

É a dualidade moderna, e o velho impasse entre inovação e regulação. Quanto mais se protege, menos espaço há para crescimento rápido, o que é, comumente, motivado pela inovação sem fronteiras. Nos resta acompanhar as notícias de perto, apertar os cintos e embarcar nessa grande jornada proporcionada pela IA, cheia de possibilidades e desafios para a sociedade.

Sobre a autora:

Priscila Reis

Advogada, Mestre em Tecnologias da Inteligência e Design Digital, com ênfase em inteligência artificial (TIDD/PUC-SP). Co-founder da consultoria Layer Two, focada em educação corporativa e projetos de inteligência artificial (IA) e web 3.0.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2023

MENOS DE 1% DAS EMPRESAS BRASILEIRAS EXPORTAM, MAS EMPREGAM 15% DA FORÇA DE TRABALHO FORMAL

País tem cerca de 25 mil empresas exportadoras, segundo estudo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - Menos de 1% das empresas brasileiras — cerca de 25 mil — exportam seus produtos, aponta estudo inédito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) sobre o perfil das firmas exportadoras. O recorte, de 2020, apontou, por outro lado, que essas companhias empregam 15% da força de trabalho formal do País.

Apesar de os níveis serem semelhantes a outros países da América Latina, para o Mdic, os dados divulgados nesta segunda-feira, 26, reforçam o potencial de o Brasil ampliar sua base exportadora, objetivo que depende, dentre outros fatores, da assinatura de mais acordos comerciais.

O grande destaque dos últimos anos nessa seara são as tratativas entre o Mercosul e a União Europeia. O governo brasileiro acredita que pode haver uma definição sobre o acordo até o fim do ano, embora o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tenha dirigido recentemente críticas às exigências do bloco europeu.

“É, sim, importante concluir mais acordos comerciais para reduzir a tarifa que as empresas enfrentam ao acessar mercados externos”, avaliou a secretária de Comércio Exterior do Mdic, Tatiana Prazeres, ao comentar os dados.



Brasil precisa de acordos comerciais para acessar novos mercados Foto: Mauricio de Souza / Estadão

Para a pasta, o potencial dos acordos é reforçado por um cenário revelado pela pesquisa. Apesar de a exportação aos países que compõem o Mercosul ainda ser muito relevante — em 2020, 41% (10.208) das exportadoras do Brasil enviaram seus produtos a países membros do bloco — cresceu 34% o número de firmas que venderam exclusivamente para países não-signatários, de 2018 a 2020.



“É um porcentual quase sete vezes maior do que aquele referente ao grupo das que exportam apenas para os signatários de tais instrumentos”, aponta o estudo, segundo o qual cerca de 30% das firmas exportaram para Estados Unidos, União Europeia ou Ásia em 2020.

“Tomadas conjuntamente, o número de empresas que exportaram para essas três regiões foi de 60,3%, sendo, portanto, muito próximo ao daqueles que exportaram para a AL (61%)”, destaca.

Na avaliação de Prazeres, o que explica a relevância crescente desses países é a atratividade de exportação para grandes mercados, mesmo que, pela ausência de acordos comerciais, as tarifas impostas às empresas brasileiras sejam altas. Diante dessa tendência, o Mdic reforçou a conclusão de que novos tratados poderiam abrir fronteiras para quem vende ou quer vender produtos para fora.

“Fazer acordos com economias grandes faz ainda mais sentido à luz do que vimos no estudo”, observou a secretária, destacando não só a necessidade de olhar o PIB de grandes mercados, mas também o dinamismo dessas economias. Por exemplo, o caso da China, onde a variação relevante do PIB ano a ano abre se traduz num maior espaço para a entrada de novas empresas — diferente de economias consolidadas, onde a concorrência para exportadoras pode ser maior.

Nesse sentido, o estudo do Mdic endossa a importância do país asiático. O número de firmas exportando para a China entre 2018 e 2020 cresceu 24%. Para os Estados Unidos, a variação foi de 21%. Com destino a União Europeia, o aumento foi de 16%. Em contrapartida, o consolidado de empresas exportando para o Mercosul foi o que menos variou entre as regiões consideradas no levantamento, em apenas cerca de 2% no período.

Dentro desse contexto, o Mdic levantou que, em 2020, o número de empresas exportando para países com os quais o Brasil não mantém qualquer tipo de acordo comercial superou o quadro de firmas que exportam para nações signatárias. “Tais curvas apontam, ainda, que no período entre 2010 e 2020 o número de firmas que destinaram seus produtos apenas a países sem acordos com o Brasil cresceu 55%, contra 29% das que exportaram exclusivamente para destinos com os quais o País mantém esse tipo de acordo”, apontou o estudo da pasta.

O movimento, na avaliação da pasta, tem gerado “prováveis impactos positivos sobre os salários e sobre a distribuição regional de firmas do País”. Isso porque, segundo diagnóstico do Ministério, empresas que exportam para fora do Mercosul tendem a ofertar maiores salários e a se localizar em regiões de menor concentração de exportadores (como Norte, Nordeste e Centro-Oeste).

Apesar da diferença, no geral, as companhias exportadoras apresentaram um contexto mais positivo se comparado às que não vendem seus produtos para fora. Segundo o estudo, em média, elas pagam salários maiores, contratam mais e usam uma proporção maior de trabalhadores com ensino superior em relação às empresas não-exportadoras.

“O prêmio salarial pago pelas empresas exportadoras em relação às não-exportadoras varia de 36% a 124%, dependendo do setor de atividade da empresa”, levantou a pasta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2023

VOLKSWAGEN ALEGA ‘ESTAGNAÇÃO DO MERCADO’ E SUSPENDE PRODUÇÃO EM TRÊS FÁBRICAS

Empresa diz que medidas estão previstas em acordo coletivo firmado com o sindicato; GM, Hyundai e Renault também vão parar produção

Por Cleide Silva

A Volkswagen vai parar a produção nas suas três fábricas de automóveis no Brasil devido à estagnação do mercado, mesmo após as medidas do governo federal, lançadas no início do mês, para ampliar as vendas de modelos que custam até R\$ 120 mil.

Segundo a montadora, a fábrica de São José dos Pinhais (PR), onde é produzido o modelo T-Cross, já está com um turno em layoff (suspensão temporária de contratos de trabalho) desde o dia 5, com duração prevista de dois a cinco meses). O outro turno parou as atividades na segunda-feira, 26, e retorna no dia 3, mas os funcionários terão o período de paralisação descontados do banco de horas.

A unidade de Taubaté (SP), onde são fabricados o Polo Track (único da marca a ser beneficiado pelo pacote do governo) e o Novo Polo, estará com os dois turnos de produção interrompidos no mesmo período, também em regime de banco de horas.

Já a fábrica Anchieta, em São Bernardo do Campo (SP), que produz o Virtus, Novo Polo, Nivus e Saveiro, protocolou férias coletivas de dez dias para seus dois turnos de produção a partir de 10 de julho. Somente a planta de motores em São Carlos (SP) segue funcionando normalmente.



Fábrica Anchieta, da Volks, em São Bernardo do Campo (SP), protocolou férias coletivas de dez dias para seus dois turnos de produção a partir de 10 de julho Foto: Roosevelt Cassio/Reuters

A empresa informa que “todas as ferramentas de flexibilização estão previstas em Acordo Coletivo firmado entre o Sindicato dos Metalúrgicos e colaboradores da Volkswagen”.

GM, Hyndai e Renault também param

A General Motors pretende colocar em lay-off 1,2 mil trabalhadores da fábrica de São José dos Campos (SP) por dez dias a partir de segunda-feira, 3. A unidade produz os modelos S10 e Trailblazer, além de componentes.

Na tarde desta terça-feira, o Sindicato dos Metalúrgicos local faria assembleia para apresentar a proposta de pagamentos para este período negociada com a empresa. Nenhum dos dois veículos entrou no pacote de desconto.

No início do mês, a Hyundai interrompeu a produção do HB20 em Piracicaba (SP) por três dias que emendaram com o feriado de Corpus Christi, permanecendo parada por uma semana. A Renault também suspendeu a produção em São José dos Pinhais por uma semana neste mês, apesar de o preço da versão de entrada do compacto Kwid, um dos modelos produzidos na fábrica, ter caído para R\$ 58.990 depois do desconto de R\$ 10 mil anunciado após as medidas do governo. A empresa informa que deixou de produzir cerca de 3,8 mil carros nesse período de férias coletivas.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), houve grande aumento de fluxo de visitas às concessionárias desde o anúncio do pacote que concede, por parte do governo, de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil de descontos, além de bônus extras oferecidos pelas próprias fabricantes. O programa deve terminar ainda nesta semana já que o montante liberado pelo governo como incentivo, de R\$ 500 milhões, está prestes a acabar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/06/2023

UM EM CADA 10 PEQUENOS INDUSTRIAIS PODE FECHAR AS PORTAS EM ATÉ TRÊS MESES, APONTA PESQUISA

Empresários relatam prejuízos por juros elevados e aumento na capacidade ociosa, segundo dados do Sindicato da Micro e Pequena Indústria de São Paulo

Por Daniela Amorim

RIO - Em meio aos juros altos e ao aumento da capacidade ociosa, um em cada 10 pequenos industriais admite o risco de fechar as portas nos próximos três meses, de acordo com dados do



Sindicato da Micro e Pequena Indústria de São Paulo (Simpí) obtidos com exclusividade pelo Estadão/Broadcast.

“Os 10% são um número extremamente elevado que existe de empresas fechando. O esforço tem que ser exatamente ao contrário, porque se o Brasil quer gerar emprego, se quer gerar oportunidades, ele precisa ter empresas. Se não tem empresa, não tem emprego, não tem imposto, não tem nada de produção, não tem distribuição de renda via trabalho, por aí afora. Então esse número de 10% nos preocupa, sim. Esse número tem que ser reduzido substancialmente”, alertou Joseph Couri, presidente do Simpí.

Menos da metade (48%) dos pequenos industriais funcionavam em maio com plena capacidade produtiva. Na pesquisa anterior, referente a fevereiro e março, essa fatia em funcionamento normal era de 50%. Os dados são do Indicador Nacional da Micro e Pequena Indústria, com informações coletadas entre 9 e 29 de maio pelo Datafolha, sob encomenda do Simpí.

“Piorou a produção, e aumentou a capacidade ociosa da empresa”, explicou Couri.

A região Sul tinha a maior proporção de micro e pequenas indústrias funcionando com algum nível de ociosidade, 60%. Apenas 40% das companhias locais estavam operando normalmente.

No Nordeste, 47% das micro e pequenas indústrias funcionavam normalmente; no Sudeste, 53%; e no Centro-Oeste e Norte, 51%. Em São Paulo, 56% das empresas pesquisadas tinham funcionamento normal, contra uma fatia de 44% que enfrentavam algum grau de paralisação de atividades.

Couri diz que a taxa de juros em patamar elevado é o principal elemento por trás das dificuldades enfrentadas atualmente pela micro e pequena indústria brasileira, uma vez que encarece o custo de manutenção do negócio e reprime a demanda de consumidores.

“Se você pegar os dados da pesquisa, 66% das empresas estão sendo muito prejudicadas pela taxa de juros. Você tem mais 16% sendo prejudicados. Ou seja, 82% das micro e pequenas indústrias do Brasil estão sendo prejudicadas (em alguma magnitude) pelas taxas de juros”, ressaltou Couri, com base nos achados da pesquisa.

A taxa básica de juros, a Selic, está no patamar de 13,75% ao ano desde agosto de 2022. Couri ressalta que, mesmo que se inicie em breve o esperado ciclo de cortes, as reduções serão modestas e o impacto defasado sobre a economia real atrasará o alívio sentido pelos pequenos industriais.

“Isso afeta diretamente emprego, porque, infelizmente, nós estamos demitindo mais do que contratando”, disse Couri.

A pesquisa de maio mostra que 13% das empresas precisaram recorrer ao cheque especial como capital de giro, além de outros 7% de empresários apelando a empréstimo pessoal para essa finalidade.

“Nós temos uma restrição de crédito forte somada a uma taxa de juros extremamente elevada, inibidora da produção”, concluiu Couri.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/06/2023

TEBET DIZ QUE ATA DO BANCO CENTRAL ‘AGRADOU’, ENQUANTO COMUNICADO ‘ASSUSTOU’

Ministra afirma que BC está causando estresse e ruído desnecessário com comunicados ‘muito duros’

Por Amanda Pupo



BRASÍLIA – A ministra do Planejamento, Simone Tebet, voltou a diferenciar nesta terça-feira, 27, as mensagens que, em sua avaliação, o comunicado e a ata do Comitê de Política Monetária (Copom) transmitiram ao mercado nos últimos dias. Para a ministra, a diferença de tom entre os dois documentos provocam um “ruído e um estresse desnecessário” ao País. Tebet lembrou novamente que votou pela autonomia do Banco Central e que teria “liberdade” de fazer tal avaliação.

“Vou repetir, eu lamento o estresse que Banco Central esteja provocando no Brasil. É um órgão técnico, sou a favor da autonomia, votei pela autonomia, votei no Roberto Campos, então tenho liberdade de dizer isso: que está causando ruído e estresse desnecessário, porque é o terceiro ou quarto comunicado que vem muito hard, muito duro com o País, não com governo, com País, em miopia de não enxergar o que está sendo feito. E depois vem ata que apresenta a realidade do Brasil, do que governo vem fazendo”, disse a ministra ao ser questionada pela imprensa sobre a ata durante evento do PPA Participativo em Brasília.

Na manhã desta terça, o Banco Central divulgou a ata da mais recente reunião de política monetária, que manteve a Selic em 13,75% ao ano. O documento deixou a porta aberta para um corte de juros em agosto, apenas seis dias depois de o comunicado da reunião não ter sinalizado, na visão de analistas, um afrouxamento monetário no curto prazo.

Segundo a ministra, enquanto a ata lhe “agradou”, o comunicado divulgado na semana passada a “assustou”. Em sua avaliação, o documento deu entender que o BC só discutiria a possibilidade de queda na taxa de juros a partir do ano que vem, considerando uma “hipótese” de que a inflação tende a dar “ligeira acelerada” no segundo semestre. Para Tebet, não é possível comparar a atual realidade brasileira, com juro real que “passa de 9%”, com o cenário do ano passado, quando o BC definiu o patamar de 13,75% da Selic.

“O comunicado deu a entender: nós vamos discutir uma possível queda de juros a partir do ano que vem. Ora, temos que lembrar que quando foi a 13,75% no ano passado, a inflação era de 10%. Hoje o juro real passa de 9%. Não é possível que dentro de realidades tão distintas continuaríamos a discutir taxas de juros a partir do ano que vem numa hipótese de que inflação tende a dar uma ligeira acelerada no segundo semestre. Realidade do ano passado é diferente porque também tinha uma crise institucional”, afirmou a ministra, para quem não seria possível entender a “esquizofrenia” do comunicado.

Ela ainda ressaltou a divergência interna do comitê revelada pela ata divulgada nesta terça. “A ata mostrou inclusive que já há divergência interna no Banco Central e no sentido de já ter uma grande parte de diretores entendendo que os juros podem começar a cair no segundo semestre, que é o que nós realmente acreditamos e esperamos”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

EXCELERATE ENERGY MANTÉM APOSTA NO BRASIL

Mesmo com cenário de baixa geração térmica, empresa segue com suas duas principais embarcações para transporte de GNL no país

Por Fábio Couto — Do Rio

Mesmo com um cenário de baixa geração térmica motivada por reservatórios cheios nas hidrelétricas, a Excelerate Energy pretende manter no Brasil suas duas principais embarcações para transporte de gás natural liquefeito (GNL). As embarcações, que estão ancoradas na Baía de Guanabara (RJ) e em Pecém (CE), somam capacidade de armazenamento de 346,8 mil metros

cúbicos (m³) de GNL e têm capacidade de regaseificar, cada uma, 30 milhões de m³ por dia. Manter as unidades no país é um sinal de aposta da companhia em realizar novos negócios, elevando a comercialização de GNL no país.



Steven Kobos: “Estamos determinados a continuar fazendo negócios no Brasil” — Foto: Divulgação

Há cerca de duas semanas, o presidente da Excelerate Energy, Steven Kobos, esteve no Brasil para, entre outras atividades, conversar com a nova administração da Petrobras a fim de entender as necessidades da companhia. A empresa tem contratos com a petroleira desde 2012, com entregas de GNL nos terminais de regaseificação na Baía da Guanabara, em Pecém e na Bahia.

Ao Valor, Kobos afirmou que o cenário energético mudou por causa do conflito entre Rússia e Ucrânia, o que elevou a procura por GNL diante das sanções impostas por países europeus contra os russos – em vigor desde janeiro. A maior demanda impactou nos preços do insumo no mercado internacional.

Embora ainda elevados, os preços internacionais estão se equilibrando, mas a demanda externa continua alta. Mesmo assim, disse Kobos, existe uma intenção grande da Excelerate de continuar investindo no Brasil e apoiando o mercado interno. “Estamos determinados a continuar fazendo negócios no Brasil”, afirmou o executivo.

No Brasil, a principal classe de consumo de gás natural é a geração termelétrica, seguida pela indústria. Por sinal, o governo tem atuado a fim de criar um movimento, ao qual denomina “neoindustrialização”, baseado, entre outras iniciativas, na redução dos preços do gás natural no país.

Os primeiros terminais de GNL foram implantados no país na segunda metade da década de 2000 pela Petrobras, mas posteriormente novas térmicas entraram em operação já contando com novos pontos de regaseificação.

Em 2021 entrou em vigor o “Novo Mercado de Gás”, marco regulatório que viabilizou abertura do mercado de gás natural no Brasil, permitindo a aquisição do insumo por distribuidoras e grandes consumidores de outros agentes, além da Petrobras.

Naquele mesmo ano, o cenário energético brasileiro era de alta escassez hídrica, com despacho de todas as térmicas instaladas no país. Por outro lado, no ano seguinte, as chuvas foram abundantes, mesmo no período seco, o que ajudou a recuperação dos níveis dos reservatórios das usinas hidrelétricas.

Kobos salientou que o país possui uma matriz energética “singular”, com grande volume de energia renovável. Mesmo assim, há uma demanda grande por gás natural no país.

“Nós queremos continuar no mercado brasileiro, é um excelente mercado. Queremos alocar os nossos melhores ‘assets’ no Brasil e continuaremos a fazer isso e sempre buscando a melhor maneira de fazê-lo”, afirmou Kobos. As atenções da companhia, neste caso, se voltam para a transição energética. Para o executivo, o Brasil está muito à frente de outros países em relação ao tema e o gás é um recurso importante para ajudar em projetos de descarbonização.

Além de visitar a Petrobras, Kobos esteve no navio de GNL (FRSU, na sigla em inglês) ancorado no Rio, em companhia da cônsul-geral dos Estados Unidos, Jacqueline Ward, entre outros compromissos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/06/2023

VALE DÁ INÍCIO A OBRAS DE ELIMINAÇÃO DE DIQUE EM ITABIRA (MG)

A área do reservatório do dique será aterrada e regularizada para a construção de canais de drenagem para evitar o acúmulo de água

Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte



A previsão da Vale é que o trabalho seja concluído em 2024 — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Vale deu início esta semana às obras de descaracterização do Dique 1A, na mina Conceição, em Itabira (MG). A área do reservatório do dique será aterrada e regularizada para a construção de canais de drenagem para evitar o acúmulo de água.

O dique é uma estrutura interna do Sistema Conceição. Segundo a Vale, a estrutura não recebe mais rejeitos e tem Declaração de Condição de

Estabilidade (DCE) positiva vigente.

A estrutura vai passar por obras de reconformação e o seu conteúdo será removido parcialmente. Para as obras, serão contratadas 150 pessoas e a previsão é que o trabalho seja concluído em 2024.

As obras, segundo a mineradora, serão feitas em área interna da empresa e não há moradores na zona de autossalvamento, que é a região no entorno do dique com maior risco de ser afetada em caso de rompimento da estrutura.

Com essa obra, metade das 18 estruturas a montante da Vale que ainda serão eliminadas já tiveram as obras iniciadas. O método a montante é o mesmo usado para conter rejeitos das barragens de Fundão, em Mariana (MG), e da Mina Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG). As duas estruturas se romperam, em 2015 e 2019, respectivamente.

Desde 2019, a Vale investiu em torno de R\$ 5,8 bilhões na eliminação de estruturas a montante. Das 30 estruturas a montante que a mineradora possuía, sendo nove em Minas Gerais e três no Pará, 12 já foram eliminadas, ou 40% do total. A previsão é concluir as obras da 13ª unidade até o fim deste ano.

Em Itabira, metade das dez barragens a montante existentes foram eliminadas. Ainda este ano, o Dique 2 do Sistema Pontal, localizado na Mina Cauê, também em Itabira, terá as obras de eliminação concluídas e será a 13ª barragem a montante a Vale eliminada no país e a sexta no município.

Ainda segundo a Vale, todas as suas barragens a montante estão inativas e são monitoradas permanentemente. As ações nessas estruturas são acompanhadas pelas assessorias técnicas independentes, que fazem parte dos Termos de Compromisso firmados com os Ministérios Públicos Estadual e Federal, Fundação Estadual do Meio Ambiente e Estado de Minas Gerais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2023

ESTATAIS ESTADUAIS MIRAM PRIVATIZAÇÃO NO MODELO ELETROBRAS

Além de Copel e Sabesp, mercado vê movimentação para novas ofertas; processos esbarram em entraves políticos e regulatórios

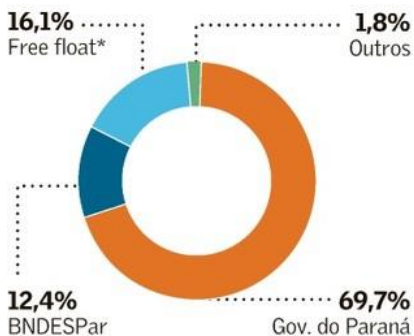
Por Fernanda Guimarães e Taís Hirata — De São Paulo

Processos em estudo

Raio-x de estatais em privatização

Copel

Estrutura acionária (ações ordinárias)



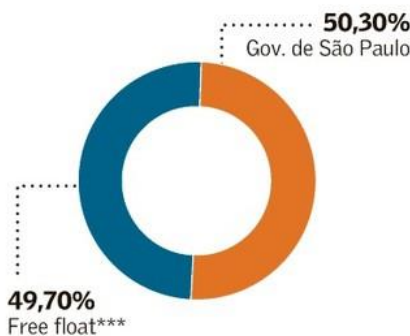
Resultados 1º Tri/23

Em R\$ (comparação anual)

Receita	5,5 bi (+1%)
Lucro líquido**	626,6 milhões (-5,7%)
Ebitda	1,57 bi (+5,1%)

Sabesp

Estrutura acionária (ações ordinárias)



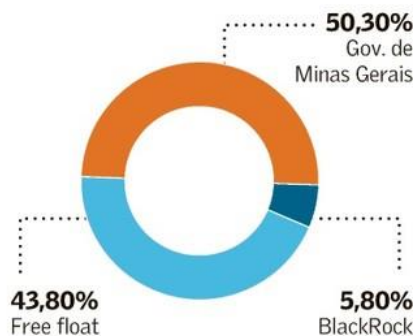
Resultados 1º Tri/23

Em R\$ (comparação anual)

Receita	5,7 bi (+17%)
Lucro líquido**	747 milhões (-23,4%)
Ebitda	2 bi (+18,2%)

Copasa

Estrutura acionária (ações ordinárias)



Resultados 1º Tri/23

Em R\$ (comparação anual)

Receita	1,7 bi (+20,6%)
Lucro líquido**	337,7 milhões (+101,6%)
Ebitda	677,5 milhões (+52,2%)

Fonte: Copel, Sabesp, Copasa. *B3, NYSE, Latibex. **Atribuído aos controladores. ***B3, NYSE

Um grupo de companhias estatais começou a se movimentar para ir a mercado, com ofertas subsequentes de ações (“follow-ons”), seguindo o exemplo da privatização da Eletrobras, que no ano passado realizou uma das maiores transações do mercado de capitais brasileiro, ao vender R\$ 33 bilhões em ações. A expectativa no mercado financeiro é de que essas empresas ajudem a movimentar a atividade de renda variável, que ficou morna na primeira metade do ano, principalmente com os juros altos estacionados em 13,75% ao ano.

Dentre as principais ofertas de ações esperadas ainda para este ano está a companhia do setor elétrico paranaense, Copel, que planeja uma oferta de até R\$ 5 bilhões. Outra aposta do mercado é a oferta para a desestatização da Sabesp, uma das promessas de campanha do governador Tarcísio de Freitas, que deve em breve contratar o sindicato de bancos para conduzir o processo.

A Copel planeja fazer sua oferta em julho, segundo fontes – oficialmente, a companhia comunicou que o prazo é até outubro. Até lá, a empresa terá que obter o aval do Tribunal de Contas do Estado (TCE-PR), além de uma confirmação do TCU (Tribunal da Contas da União) sobre a renovação da concessão de suas três usinas hidrelétricas, pelo valor de outorga de R\$ 3,7 bilhões.

Além disso, o governo paranaense terá que enfrentar a resistência política no Estado contra o processo. Neste momento, parlamentares de oposição na Assembleia Legislativa tentam coletar assinaturas para abrir uma CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito), com o objetivo de apurar o processo de privatização, assim como a existência de uma dívida de R\$ 3,2 bilhões decorrente de uma sentença arbitral contra a empresa – que a Copel nega. O Estado afirma que não comenta o assunto.

Modelo de oferta tem vantagens e desvantagens, depende do caso” — Karla Bertocco

Já no caso da Sabesp, a corrida é para fazer a oferta até julho de 2024, segundo o cronograma pactuado com o IFC, que realiza os estudos. A ideia é concluir a privatização antes da chegada da eleição municipal em São Paulo. Caso o cronograma não seja viável, se vislumbra uma segunda janela a partir de 2025.



Conforme gestores de fundos de investimento que acompanham o setor, a desestatização da companhia paulista é uma expectativa antiga do mercado, sobre a qual já houve sinalização antiga no governo de Geraldo Alckmin, na época no PSDB, mas hoje vice-presidente de Lula.

A movimentação dos governos estaduais ocorre em um ano que foi mais fraco para a atividade de mercado de capitais no Brasil, mas que começam a ganhar tração com a expectativa de início do ciclo de corte de juros, por conta dos dados recentes mais positivos de inflação e ainda pelo arcabouço central. Nas últimas semanas a valorização da bolsa, com melhora de expectativas de investidores, já tem levado companhias a tirarem planos de captação da gaveta, o que deve estimular essas estatais, muitas com planos já antigos.

No geral, o exemplo seria a BR Distribuidora, hoje Vibra, que em 2017 fez sua oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês), vendendo 25% de sua participação. Nos anos seguintes foram feitas outras três transações.

As estatais de saneamento são uma das principais apostas do mercado financeiro para acessarem a bolsa em busca de privatização, algo que pode, em tese, levar a mais de uma oferta de ações. Porém, o avanço dos processos esbarra em trâmites regulatórios e resistências políticas. Além disso, as incertezas em torno do novo marco legal do saneamento devem deixar Estados em compasso de espera, segundo fontes.

Hoje, a principal candidata a seguir esse caminho é a estatal mineira Copasa, já listada. O modelo da privatização da empresa está sendo debatido internamente pelo governo. O estudo das possíveis modelagens – oferta de ações, venda direta ou venda fatiada – já foram feitos pelo BNDES na gestão passada. Porém, qualquer formato dependerá de uma mudança da Constituição estadual (que hoje exige a realização de um plebiscito em caso de venda do controle), além de uma lei autorizativa.

Além disso, o governo de Minas também terá que negociar a privatização com as mais de 600 cidades atendidas – uma tarefa que para a Sabesp já é considerada difícil, mas que no caso da Copasa é mais complexa. Diante dos entraves, a avaliação de pessoas que acompanham o caso é que a privatização é pouco provável antes das eleições municipais. Procurado, o governo disse que “o processo será desempenhado com total responsabilidade, tendo em vista que o assunto é de interesse público.”

No mercado também se cogita a adesão de outras estatais do setor ao modelo. Uma das empresas que há alguns anos chegou a protocolar seu pedido para realizar sua oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) na bolsa foi a goiana Saneago, mas não conseguiu seguir em frente por conta de volatilidade de mercado. Neste caso, o plano era fazer a abertura de capital, mas não a privatização – o Estado seguiria com 51%. Procurada, a companhia afirma que “mesmo estando estruturada e preparada” para a oferta, “a companhia entende que o momento não é favorável”.

Outra potencial candidata seria a Sanepar, já listada na bolsa e que já fez ofertas subsequentes para ajudar nas contas do governo do Paraná. Questionado sobre o plano, o governo diz que hoje “não há processo em andamento neste sentido no Estado”.

No último mês, também chegou a se cogitar a privatização da Compesa, de Pernambuco, após o governo fechar um acordo com o BNDES para a desestatização da empresa. Porém, o Estado diz que contratou estudos “sobre modelagens de concessão”. O BNDES também afirma que o contrato “não contempla como possível modelagem a privatização ou venda de ações da Compesa”.

Segundo banqueiros de investimento, consultados pelo Valor, os Estados têm colocado na mesa a possibilidade de privatização por meio do mercado de capitais por verem nessa alternativa uma maior transparência no processo e com menos chance de questionamentos dos tribunais de contas. Para um executivo, neste ano, ao menos, essa deve ser uma alternativa mais facilmente explorada pelas empresas que já tem capital aberto, até por conta da grande seletividade dos investidores, diante de um mercado mais restrito para oferta de ações.

Além disso, o modelo de oferta de ações tem a vantagem de facilitar a atração de investidores, já que uma venda completa demandaria um comprador com muito fôlego financeiro – o que não será fácil no atual cenário, de juros ainda elevados e no qual os principais operadores já estão alavancados, afirma um executivo do setor de saneamento. O leilão de privatização da Corsan, realizado em dezembro de 2022, teve apenas um interessado: o consórcio da Aegea, Perfin e Kinea.

Na avaliação de Karla Bertocco, sócia da Jive Investments, o caminho das privatizações via “follow-on” traz vantagens e desvantagens. “Depende do caso, do objetivo. Se a ideia é melhor a operação, é mais difícil no modelo de ‘follow-on’, em que se favorece a administração já existente e não há controle sobre o perfil do investidor, se vai atrair alguém com experiência em operação. Ao mesmo tempo, é um processo mais rápido e mais transparente, com tíquete médio menor.”

A preferência por esse caminho de privatização, no entanto, ainda depende do desfecho do questionamento sobre a privatização da Eletrobras. No questionamento mais recente, a Advocacia-Geral da União (AGU) entrou com uma ação direta de inconstitucionalidade contra o dispositivo na lei que autorizou a privatização da Eletrobras e instituiu o teto de 10% do capital votante a qualquer acionista da empresa.

Na avaliação de Bertocco, porém, não há uma percepção no mercado de que o questionamento irá prosperar no Judiciário.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/06/2023

EXCLUSIVO: DEPOIS DE SERGIPE, UNIGEL PARALISA OPERAÇÃO EM FÁBRICA DE FERTILIZANTE NA BAHIA

A companhia, maior produtora de fertilizantes nitrogenados do país, tenta renegociar contratos de fornecimento de gás natural e luta para evitar o agravamento de sua situação financeira

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Fábrica localizada em Camaçari pertence à Petrobras e foi arrendada pela Unigel em 2020; sindicato de trabalhadores defende o retorno da estatal às operações — Foto: Divulgação

Depois de suspender as operações na fábrica de fertilizantes (Fafen) de Sergipe, a Unigel também hibernou temporariamente a unidade fabril de Camaçari, na Bahia, enquanto tenta renegociar contratos de fornecimento de gás natural, usado como matéria-prima para a obtenção de amônia e ureia, e luta para evitar o agravamento de sua situação financeira,

apurou o Valor.

Segundo fontes da indústria, a Unigel, que se tornou a maior produtora de fertilizantes nitrogenados do país após o arrendamento das Fafens, tem atrasado o pagamento a fornecedores de seu negócio agro, por causa do momento financeiro delicado e da suspensão das operações nas unidades, e tenta negociar a suspensão dos contratos de trabalho (“lay-off”) nas duas plantas.

A medida foi criticada pelo Sindicato dos Petroleiros da Bahia (Sindipetro-BA), que defende a retomada, pela estatal, da gestão das fábricas cedidas em regime de arrendamento à companhia privada. Para a entidade, a Unigel está agindo para pressionar a Petrobras a fornecer gás natural em condições subsidiadas. O comando da estatal, contudo, já indicou que a companhia deverá buscar uma solução de mercado para essa questão.

Dois anos depois de retomar as atividades na Fafen de Laranjeiras (SE), a Unigel iniciou há quase dois meses uma parada programada para manutenção na unidade e acabou estendendo o período de suspensão das operações até o fim de agosto, inicialmente. A hibernação ocorreu em meio a negociações com a Petrobras relativas ao preço do gás natural, que caiu menos do que os da ureia e da amônia no mercado internacional, inviabilizando economicamente o negócio.

Na semana passada, a Unigel enviou ao Sindicato Unificado dos Trabalhadores Petroleiros, Petroquímicos, Químicos e Plásticos nos Estados de Alagoas e Sergipe (Sindipetro AL-SE) um ofício pedindo a suspensão da assembleia convocada para o dia 21, que deliberaria sobre o “lay-off” de três meses na unidade.

A Fafen da Bahia vinha produzindo normalmente, mas também entrou em parada para manutenção. Agora, a indicação é que a suspensão das operações deve se dar por tempo indeterminado, segundo uma fonte.

Em nota ao Valor, a Unigel confirmou que “ambas as unidades de fertilizantes nitrogenados estão em estado de hibernação temporária, enquanto acontecem as negociações de suspensão dos contratos de trabalho, com sua força de trabalho ativa em atividades de manutenção preventiva e movimentação de estoques”.

“Adicionalmente, em função da baixa do ciclo da indústria, a empresa adotou uma política restritiva de investimentos e vem buscando renegociar seu endividamento de curto prazo. Demais compromissos financeiros seguem em dia”, acrescentou, ressaltando que segue empenhada em retomar a produção nas unidades “oportunamente”.

No início do mês, a Petrobras assinou um acordo de confidencialidade com a Unigel para desenvolver negócios conjuntos em fertilizantes, hidrogênio verde e projetos de baixo carbono. A companhia tem um projeto de hidrogênio verde na Bahia e contratou o Citi para buscar um sócio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2023

‘AGENDA CLIMÁTICA NÃO ESTÁ NO COTIDIANO DA AMAZÔNIA’, DIZ GOVERNO DO PARÁ

Estado aposta em COP30 para se tornar centro de opções sustentáveis 3

Por Daniela Chiaretti — De Belém



O' de Almeida: “A população da Amazônia não reconhece a região como importantíssima para a agenda climática” — Foto: Ricardo Amanajas/Agência Pará

O maior legado da COP 30, a conferência sobre mudança do clima das Nações Unidas que Belém espera sediar em 2025, será reposicionar o Pará na agenda nacional, colocar o Estado como centro de opções sustentáveis para a região e disseminar consciência ambiental na população da Amazônia valorizando a floresta em pé. No aspecto internacional, marcar o Pará como ponto focal da atenção global pela floresta.

Essas são as expectativas de José Mauro de Lima O' de Almeida, secretário de meio ambiente e sustentabilidade do Pará. “Hoje, por incrível que pareça, a população da Amazônia não reconhece a região como elemento importantíssimo para a agenda climática. E a agenda climática não está no cotidiano da Amazônia por conta da pobreza, da falta de educação, da falta de oportunidade”, diz o paraense, mestre em direito público pela Universidade Federal do Pará e advogado da União, ao Valor. “Belém tem que refletir a importância que a Amazônia tem”.



O governador Helder Barbalho (MDB-PA) foi reeleito em primeiro turno nas eleições de 2022 e teve aprovação de mais de 70% dos paraenses. “Mas perdeu em todos os 15 municípios que mais desmatam no Estado, e o presidente Lula, também. É preciso ter um olhar para isso”, diz, referindo-se a campeões do desmatamento como Altamira, São Félix do Xingu e Itaituba. “Temos que atrair, convencer, dialogar com as populações dessas cidades e oferecer oportunidades. Essas pessoas têm que ser incluídas e ouvidas no debate.”

Falta a ONU mandar uma equipe de vistoria à cidade e observar suas condições hoteleiras, de segurança, mobilidade e outros quesitos para bater o martelo (ou não) sobre a sede da COP30. A propaganda nos canais de rádio, contudo, já avisa a população sobre o evento. Chegou-se a falar em 80 mil a 100 mil pessoas vindo à cidade amazônica discutir clima no fim de 2025. “Acredito entre 35 mil a 45 mil pessoas. Mas em uma COP as pessoas não ficam, todas, as duas semanas. Muita gente fica só uma semana ou três dias”, diz.

A cidade tem em torno a 14 mil ou 15 mil leitos. Muitos hotéis precisam de reforma. Espera-se hospedar visitantes em navios - mas o porto de Belém precisa de obras para limpar o fundo do rio. Belém viveu uma fase de pujança nos séculos XVIII e XIX e a arquitetura da cidade reflete esse período de glória. “Portugal mandou para cá arquitetos e paisagistas.

Belém era uma das capitais mais importantes do país como o Rio de Janeiro, Recife e Salvador”, conta. “Agora é uma oportunidade de nos reposicionarmos na geopolítica nacional e ser esse centro de discussão sobre o que está acontecendo na Amazônia”, diz ele. “É se debater a Amazônia na Amazônia. E o mundo perceber que a Amazônia tem uma vida real complexa e ter soluções diversas a partir daí”.

“Agora é uma oportunidade de nos reposicionarmos na geopolítica nacional e ser esse centro de discussão sobre o que está acontecendo na Amazônia”

Na lista de desejos de O’ de Almeida, Belém poderia ter ônibus elétricos, tratamento de resíduos e algum saneamento, um dos piores do país neste ranking. A capital paraense tem um aterro, mas perto do esgotamento. A coleta de esgoto é precária, perto de 20%. O tratamento quase não existe.

No início de junho foi anunciado que o BNDES terá um financiamento de R\$ 5 bilhões para a COP30. O governo paraense estudou as linhas de crédito do banco, inclusive o Fundo Amazônia. “Podemos apresentar projetos ao Fundo Amazônia até porque precisamos manter a linha de redução de desmatamento para podermos dar exemplo”, diz o secretário.

A estratégia foi dividir os projetos em dois eixos - um de infraestrutura para a cidade e outro de meio ambiente e clima. A infraestrutura verde desenha a possibilidade de Belém ter corredores verdes, energias renováveis, transporte de baixo impacto, urbanismo, drenagem, saneamento, negócios sustentáveis, bioeconomia e economia circular. No outro eixo, turismo sustentável, planejamento municipal, restauração florestal, agricultura resiliente além, é claro, do combate ao desmatamento.

Outro projeto é implantar o plano de bioeconomia transformado a capital paraense “em um hub” do gênero. No desenho está o Parque de Bioeconomia. “Seria um ecossistema de centro de inovação, turismo, gastronomia, museu, tudo isso envolvido”, diz. Santarém abrigaria a primeira escola de saberes da floresta. Haverá um centro de cultura alimentar, de biocosméticos e fármacos, formação e empreendedorismo de bionegócios. Na COP de Dubai, em dezembro, o governo paraense quer apresentar o plano de restauração do Estado. A meta é restaurar 5,6 milhões de hectares até 2030, previstos no Plano Amazônia Agora. “Se tivermos apoio extra, chegar a 7,2 milhões de hectares até 2036.”

“Esses eventos ambientais são uma oportunidade para Belém”, diz O’ de Almeida, referindo-se também à Cúpula da Amazônia, que acontecerá em agosto e reunirá os países amazônicos

Ele refuta a ideia de que são 15 dias de COP apenas, e o legado pode ser ruim, como foi para algumas cidades na Copa do Mundo. “Isso não é uma Copa, não é uma festa. É um lugar de discussão e de decisões políticas, econômicas, financeiras e sociais importantes”.

A contradição é que o Pará continua sendo campeão de desmatamento da Amazônia e junto aos outros Estados da região, apoia a exploração de petróleo na Margem Equatorial-Foz do Amazonas. “Temos 70% do nosso território federal. Quando existe um governo que joga contra, como o anterior, a gente não consegue fazer as coisas”, diz ele, referindo-se ao combate ao desmatamento. Sobre o petróleo, diz: “Não considero contradição porque trabalho com a expectativa do legado. O Brasil teve uma oportunidade ímpar quando se criou aquele fundo soberano no Pré-Sal que fez a estrutura de partilha, em que todos os Estados ganhavam, além dos que eram produtores”. Continua: “O desmatamento e a pobreza que imperam na Amazônia se deram por conta de escolhas equivocadas de governos em relação à economia, por exemplo abrindo a Transamazônica e a BR-163 dizendo que seriam a redenção econômica do Brasil e da Amazônia. Não houve a redenção alguma pela abertura dessas estradas, ao contrário, aumentou o desmatamento, que é reflexo dessa ocupação desordenada que a gente teve aqui”, diz ele.

O’ de Almeida acredita que “quem vai pagar a conta da transição energética é a economia tradicional. E outra coisa, que tem um reflexo muito profundo na população da Amazônia é: porque não nós? Isso é uma decisão de Brasil, o Brasil tem que decidir qual é o caminho que quer trilhar. Mas se o país decidir não utilizar o petróleo da Foz do Amazonas ou da Margem Equatorial, que o Brasil compense a região amazônica e o povo daqui por não ter usado o petróleo.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EMISSIONES DE NAVIOS PODEM CAIR ATÉ 47% ATÉ 2030, DIZ RELATÓRIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 27/06/2023 - 20:50



Um relatório da consultoria CE Delft aponta a possibilidade de o setor naval reduzir suas emissões em até 47% até 2030.

Usando seu modelo CE-Ship, a empresa holandesa informa que mensurou a redução potencial tecnicamente alcançável máximo para o setor. O documento afirma que as emissões da navegação internacional podem ser reduzidas de 28 % a 47% até 2030, em relação a 2008.

O cálculo baseia-se em uma série de suposições, incluindo 5% a 10% de uso de combustíveis com zero GEE, redução de velocidade em 20% a 30% e maior uso de tecnologia assistida pelo vento.

A consultoria destaca que metade das reduções de emissões podem resultar de velocidades mais baixas, um quarto em consequência da propulsão assistida pelo vento e outros 25% pelo uso de combustíveis de GEE zero ou quase zero.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2023

CHINA FAZ AVANÇOS EM TECNOLOGIAS DE NAVIOS NÃO TRIPULADOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 27/06/2023 - 20:57

A China fez avanços significativos no desenvolvimento de navios não tripulados, informa um relatório recente divulgado por mídia oficial do país. Segundo especialistas mencionados pelo documento, a China está no primeiro nível em tecnologias de navios não tripulados.

Os navios não tripulados mencionados poderiam realizar missões como patrulha autônoma, reconhecimento, detecção, bem como busca e resgate de forma independente ou em cooperação com outras embarcações. A informação é da China Central Television (CCTV).

De acordo com o relatório, a China desenvolveu uma série de embarcações não tripuladas, incluindo um barco de patrulha não tripulado que foi exibido no Airshow China 2022. Equipado com radar e sistemas eletro-ópticos, o navio teria uma velocidade de mais de 35 nós e um alcance de 220 milhas náuticas. Poderia adaptar-se às condições de mar e realizar várias missões, incluindo patrulha, monitoramento, antiterrorismo, repressão criminal, bem como busca e salvamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2023

PETROBRAS VAI AMPLIAR CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE DIESEL COM CONTEÚDO RENOVÁVEL AINDA EM 2023

Da Redação OFFSHORE 27/06/2023 - 20:03



Companhia saltará da capacidade atual de 5 milhões de litros/dia para 12,3 milhões de litros/dia de Diesel R na Repar

A Petrobras prevê aumentar em 146% sua capacidade de produção de diesel com conteúdo renovável (Diesel R), após ter recebido autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar mais uma unidade de produção desse combustível na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), em Araucária (PR). A utilização da capacidade depende de disponibilidade de matéria-prima e das

condições de mercado.

Dos atuais 5 milhões de litros por dia, a companhia passará a ter um potencial de processar 12,3 milhões de litros por dia, ainda neste ano. Para efeito de comparação, esse volume total seria suficiente para abastecer cerca de 41 mil ônibus convencionais, gerando redução de emissões de cerca de 1.300 toneladas de gases de efeito estufa.

O diesel com conteúdo renovável é o primeiro produto lançado no âmbito do Programa de BioRefino da Petrobras, que investirá, nos próximos cinco anos, aproximadamente US\$ 600 milhões no desenvolvimento de uma nova geração de combustíveis sustentáveis, essenciais para o movimento de transição energética.

O gerente geral da Repar, Felipe Leonardo Gomes, destaca os ganhos da implementação do projeto: “A ampliação da capacidade de processamento de óleo vegetal na Repar agregará maior confiabilidade e flexibilidade para a produção de Diesel R, atendendo às demandas dos clientes e da sociedade por produtos de menor impacto ambiental”.

Para o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, o aumento da capacidade de produção do Diesel R representa um importante marco para o programa BioRefino da Petrobras e reflete o empenho das equipes técnicas da empresa: “Estamos preparando a companhia para o futuro. Na trajetória para a transição energética, o coprocessamento de diesel mineral com matéria-prima de origem renovável tem se mostrado um caminho industrialmente viável e irá contribuir para um mercado ambientalmente mais sustentável”.

Tecnologia e liderança da Petrobras em diesel com conteúdo renovável



O Diesel R é um combustível da Petrobras produzido por coprocessamento de diesel mineral com óleo vegetal, com uma proporção de até 10% de conteúdo renovável. Além do benefício ambiental, o Diesel R pode ser misturado ao diesel convencional em diferentes proporções, sem a necessidade de adaptações nos motores dos veículos, sem exigir alterações ou mudanças na cadeia logística ou no seu armazenamento.

Segundo Claudio Schlosser, diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, a trajetória de pioneirismo da empresa se reflete na diversificação de produtos mais sustentáveis: “A capacidade técnica dos nossos cientistas do Centro de Pesquisas e Inovação da Petrobras, o Cenes, e de nossos profissionais de refino, nos possibilitou patentearmos a tecnologia e nos tornarmos referência em coprocessamento”.

Mauricio Tolmasquim, diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, ressalta: “A estratégia de coprocessamento de matérias-primas renováveis viabiliza a entrega de produtos sustentáveis que podem ser imediatamente consumidos com a infraestrutura e motores existentes. Permite, ainda, que no futuro possamos processar cargas residuais com menor pegada de carbono e custo”.

Projetos de expansão para o Diesel R

O Programa BioRefino da Petrobras prevê a implantação de projetos de coprocessamento nas refinarias RPBC (Refinaria Presidente Bernardes), Replan (Refinaria de Paulínia) e Reduc (Refinaria Duque de Caxias), além de uma planta dedicada às produções de BioQAv e Diesel R100 na RPBC, com matéria-prima 100% renovável.

O programa da Petrobras também está realizando novos estudos para a expansão da produção de Diesel R, em coprocessamento, nas refinarias Recap (Refinaria de Capuava), Regap (Refinaria Gabriel Passos) e RNEST (Refinaria Abreu e Lima). Além disso, estão sendo avaliadas novas plantas dedicadas para produção de BioQAv e Diesel R100 na RNEST e no Polo Gaslub.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2023

TOTALENERGIES ASSINA CONVÊNIOS DE R\$ 134 MILHÕES COM UNIVERSIDADES PARA PROJETOS EM ENERGIAS RENOVÁVEIS

Da Redação ECONOMIA 27/06/2023 - 19:58

A TotalEnergies formalizou três convênios para o desenvolvimento de projetos de eletrificação em energias renováveis com grandes instituições de ensino — a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), a Universidade de São Paulo (USP) e a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). As assinaturas das parcerias contam com um investimento total de R\$ 134 milhões, oriundos da cláusula da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que promove o desenvolvimento de pesquisa e novas tecnologias para o setor.

“A TotalEnergies quer ser protagonista na transição energética e esses convênios são importantes para o nosso portfólio multienergético. O Brasil é um país chave para a empresa. Focamos em projetos que estejam alinhados com a nossa estratégia de reduzir custos e emissões em ativos de óleo e gás e fomentar projetos em energias renováveis”, destaca Charles Fernandes, Country Chair e diretor geral da TotalEnergies EP Brasil.

A parceria firmada com a Unicamp conta com investimentos de R\$ 23 milhões que serão destinados para o desenvolvimento de tecnologias digitais (inteligência artificial, digital twins, block chain) para aplicações em energia solar fotovoltaica e armazenamento de energia em baterias. Serão 6 projetos de avanços tecnológicos e soluções práticas voltados para a indústria de energias renováveis, que contarão com a participação de 45 pesquisadores.

Com a USP, foram alocados R\$ 80 milhões em um total de 11 projetos voltados para pesquisas na geração e operação de energias renováveis mais eficientes e no desenvolvimento de tecnologias

para parques eólicos onshore e offshore, com o envolvimento de 150 pesquisadores. Os projetos criarão bases teóricas e práticas para identificação de impactos provocados pelas atividades e as formas de mitigá-los. Dentre os programas, destaca-se uma pesquisa que avalia a combinação de usinas fotovoltaicas com agricultura e captura de CO₂, em linha com os compromissos da TotalEnergies com a sustentabilidade e responsabilidade nas regiões em que atua.

Na UFRJ, serão desenvolvidos um conjunto de 7 projetos divididos em dois temas principais: Sistemas Híbridos (energia solar, eólica, hidrogênio e baterias) e Geração Eólica Offshore. Os projetos do primeiro grupo visam desenvolver soluções de geração de energia elétrica combinando fontes renováveis de energia com sistemas convencionais. Já os de eólica são focados no aproveitamento do potencial eólico offshore da costa brasileira, passando pela avaliação de sistemas de transmissão de energia elétrica e, ainda, o impacto da inserção de grandes blocos de energia no Sistema Interligado Nacional (SIN). Foram disponibilizados para a instituição um valor de R\$ 31 milhões e o projeto contará com a colaboração de 40 pesquisadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2023

CONVENÇÃO DE RECICLAGEM DE NAVIOS DE HONG KONG DEVE ENTRAR EM VIGOR

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 27/06/2023 - 17:40



Sede da IMO

Bangladesh e Libéria ativam a entrada em vigor da Convenção para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Saudável de Navios

A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecologicamente Correta de Navios (Convenção de Hong Kong) deve entrar em vigor dentro de 24 meses. A efetivação acontecerá depois que Bangladesh e a Libéria aderirem à

convenção.

A regulamentação visa garantir que os navios, ao serem reciclados após atingirem o fim de suas vidas operacionais, não apresentem riscos à saúde humana, à segurança e ao meio ambiente.

Para entrar em vigor, são necessários os seguintes passos: adesão não inferior a 15 Estados; não menos de 40% da frota mercante mundial por arqueação bruta; e capacidade de reciclagem de navios não inferior a 3% da arqueação bruta da marinha mercante combinada dos Estados participantes.

Estas condições foram agora satisfeitas. A Convenção de Hong Kong entrará em vigor em 26 de junho de 2025.

Bangladesh é um dos maiores países de reciclagem de navios do mundo em capacidade. A Libéria é um dos maiores Estados de bandeira do mundo em tonelagem.

A adesão de Bangladesh junto à IMO ocorreu nesta segunda-feira (26). No mesmo dia, a Libéria depositou o instrumento de adesão junto à IMO. Como um dos maiores Estados de bandeira, a adesão da Libéria permitiu que os critérios de tonelagem fossem atendidos.

A Convenção de Hong Kong foi adotada em conferência diplomática realizada em Hong Kong, China, em 2009. Visa garantir que os navios, ao serem reciclados após atingirem o fim de sua vida operacional, não apresentem riscos desnecessários à saúde humana, segurança e ao meio ambiente. Abrange o conceito "do berço ao túmulo", abordando todos os aspectos ambientais e de

segurança relacionados à reciclagem de navios, incluindo o gerenciamento responsável e o descarte de fluxos de resíduos associados de maneira segura e ambientalmente correta.

A Convenção atribui responsabilidades e obrigações a todas as partes envolvidas – incluindo armadores, estaleiros de construção naval, instalações de reciclagem de navios, Estados de bandeira, Estados de portos, Estados de reciclagem.

Com a entrada em vigor da Convenção de Hong Kong, os navios a serem enviados para reciclagem deverão ter a bordo um Inventário de Materiais Perigosos. As instalações de reciclagem de navios autorizadas pelas autoridades competentes deverão fornecer um Plano de Reciclagem de Navios, específico para cada embarcação individual a ser reciclada. Além disso, os governos serão obrigados a garantir que as instalações de reciclagem sob sua jurisdição cumpram a convenção.

A Convenção de Hong Kong agora tem as seguintes partes contratantes: Bangladesh, Bélgica, República do Congo, Croácia, Dinamarca, Estônia, França, Alemanha, Gana, Índia, Japão, Libéria, Luxemburgo, Malta, Reino dos Países Baixos, Noruega, Panamá, Portugal, São Tomé e Príncipe, Sérvia, Espanha, Türkiye.

Os 22 Estados contratantes da convenção representam aproximadamente 45,81% da arqueação bruta da marinha mercante mundial. O volume anual combinado de reciclagem de navios dos Estados contratantes durante os 10 anos anteriores totaliza 23.848.453 de arqueação bruta, equivalente a 3,31% do volume de reciclagem necessário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2023

METODOLOGIA SOBRE ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DA THC ENTRA EM VIGOR A PARTIR DE AGOSTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27/06/2023 - 11:51



Arquivo/Divulgação

Resolução da Antaq preconiza que apurações conduzidas pela agência reguladora não prejudicarão apreciação de casos pelo poder Judiciário e por órgãos de defesa da concorrência

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários publicou, na última segunda-feira (26), a resolução 100/2023, que estabelece uma metodologia para determinar a abusividade na cobrança da taxa de movimentação no terminal (THC). As regras visam sistematizar análises de casos concretos e padronizar procedimentos de forma a aumentar a assertividade das decisões, a transparência e a segurança jurídica para o mercado. A resolução entra em vigor a partir do próximo sábado, 1º de agosto.

A apuração de indícios de abusividade deve auxiliar os técnicos da Antaq nos processos administrativos. O texto ressalta que as apurações de abusividade da cobrança conduzidas pela Antaq não prejudicam a apreciação de casos pelo Judiciário e por órgãos de defesa da concorrência.

Na análise de admissibilidade, a área técnica da agência observará uma série de informações, como: conhecimento de embarque marítimo, contratos ou acordos celebrados entre as partes; nota fiscal do pagamento pelo serviço de intermediação de THC; e a comprovação dos valores a serem restituídos a título de THC pagos pelo transportador marítimo à instalação portuária ou ao operador portuário.

A agência também analisará: a nota fiscal do pagamento pela cesta de serviços; o termo internacional de comércio (Incoterms) utilizado; o tipo de navegação e rota envolvida; o tipo de



contêiner envolvido, quantidades e tamanhos; o valor do frete contratado ao transportador marítimo ou ao agente intermediário; valores de THC estipulados em contrato e cobrados ao usuário; valores cobrados pela instalação portuária ou operador portuário ao transportador marítimo; e valores totais pagos pelo usuário.

A norma prevê que a análise e a apuração de denúncia devem observar a condição de modicidade, caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias e que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários, além de permitir a melhoria e a expansão dos serviços e estimar a remuneração adequada pelo serviço prestado.

A resolução também determina a verificação da incidência de práticas lesivas à ordem econômica, realizadas por meio de atos sob qualquer forma manifestados, independentemente de culpa, que tenham por objeto ou possam produzir os efeitos, ainda que não alcançados, de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, aumentar arbitrariamente os lucros, ou exercer de forma abusiva posição dominante.

A Antaq reconhece que a THC possui natureza de preço e pode decorrer de negociação de serviços entre o transportador marítimo e a instalação portuária ou operador portuário, que pode envolver movimentação expressiva de quantidade de cargas de diversos agentes econômicos e que possui o condão de trazer ganhos de eficiência a todas as partes envolvidas, promovendo maior fluidez logística de transporte mediante adoção de práticas justas e razoáveis.

A agência reguladora ainda poderá solicitar informações complementares, se necessário, a fim de contribuir para a tomada de decisão. Antes de concluir pela abusividade da cobrança, a área técnica dará oportunidade à denunciada de se manifestar. A resolução não se aplica aos procedimentos de análise de abusividade na cobrança de THC que estiverem em curso antes da sua entrada em vigor.

Caso a conduta identificada ou o valor cobrado seja considerado abusivo, deve-se indicar a aplicação da sanção prevista nas normas da Antaq. Se tal conduta considerada abusiva configurar infração da ordem econômica, deve-se indicar a comunicação ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) considera positiva a edição da resolução 100/2023 por entender que ela estabelece as condições para admissibilidade e metodologia para apuração de possível abusividade na cobrança de serviços portuários, exclusivamente ao caso concreto, afastando o acolhimento de denúncias formuladas com base de suposições teóricas e não comprovadas.

“Os associados da Abratec não cobram serviços de THC, de forma que a manifestação da associação se limita em reconhecer a boa prática da agência em determinar metodologia clara e baseada no fato concreto, permitindo ao denunciado o direito a se pronunciar no processo administrativo, em obediência aos princípios do contraditório e da ampla defesa”, comentou o diretor-executivo, Caio Morel.

A Associação Brasileira dos Usuários de Transportes e da Logística (Logística Brasil) considerou importante a THC começar a ser regulada, mas manifestou sentimento de ‘frustração’, por entender que a norma ficou abaixo do esperado e não deve atingir o objetivo de estimular transparência e modicidade de preços na cobrança. “Damos nota 4 para a norma, principalmente por sabermos que a Antaq tem a capacidade técnica de fazer bem melhor do que fez”, avaliou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas. Ele lembrou que o processo foi aberto pela associação em 2014, após denúncia ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Seixas destacou que a associação manterá o papel de se valer do que está na norma e fazer denúncias ao regulador. Ele observa, porém, que a maioria dos usuários ainda demonstra medo de retaliação em um mercado o qual considera ‘extremamente concentrado’, da armação estrangeira.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 106/2023
Página 68 de 68
Data: 27/06/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“O medo de retaliação e a sensação de que a agência não os protegerá desse verdadeiro oligopólio estão presentes no dia-a-dia dos usuários, infelizmente. Passamos isso para a diretoria da Antaq”, relatou Seixas.

Para a Logística Brasil, a regulação do THC seria simples se o armador tivesse que apresentar ao usuário a nota fiscal do terminal, comprovando que apenas se ressarcia da despesa. A associação acredita que a Antaq criou complicadores que podem tornar os processos morosos e uma regulação que se restringe ao papel. Seixas também não vê a norma solucionando denúncias de sonegação fiscal nesse mercado.

O advogado Osvaldo Agripino, entende que a norma materializa a regulação possível diante da omissão da quase totalidade dos usuários na sua produção, e cria um enorme ônus para a carga exigir seu direito ao serviço adequado. Ele acrescentou que isso pode penalizar os terminais não verticalizados, pois o armador ou agente não vai reduzir a sua margem de lucro. “É um problema antigo, não sei como o TCU interpretará o direito de um armador estrangeiro, que opera sem outorga de autorização, a ter lucro como intermediador de um serviço portuário outorgado”, analisou Agripino, que é especialista em regulação marítima e portuária.

Agripino avalia que, caso a Antaq determinasse que o valor da THC deve ser aquele informado pelo terminal e registrado na agência, ainda que recebido pelo armador, seria mais simples. “É uma jabuticaba brasileira, que pode aumentar os custos de transação do usuário. A Antaq está tentando reduzir os danos do que vem sendo chamado de ‘THC rachadinha’. Além disso, tem o problema da sonegação fiscal. Vamos acompanhar, mas sou cético, já que o modelo é ex-post”, disse o advogado.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/06/2023



MERCOSHIPPING 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: 27/06/2023