

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 109/2023
Data: 30/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
NOVO TUP NO PORTO DE SANTOS TERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 7,6 BILHÕES NA ILHA DE BAGRES.....	4
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBERÁ NAVIOS DE PASSAGEIROS DA MSC NA TEMPORADA 2024/2025	5
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL REGISTRA AUMENTO DE 9% NO DESEMBARQUE DE AÇO	6
HIDROGÊNIO VERDE, A NOVA APOSTA MUNDIAL NO BRASIL	7
PORTO DO AÇU É HABILITADO A RECEBER INCENTIVOS FISCAIS PARA FOMENTO À INFRAESTRUTURA	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
REVITALIZAÇÃO DE PAVIMENTO NA BR-110 FAVORECE TURISMO ECOLÓGICO EM PERNAMBUCO	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – BAÍA DE GUANABARA: PASSO CRUCIAL.....	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>Igualdade 1</i>	10
<i>Igualdade 2</i>	10
<i>BR-163 1</i>	10
<i>BR-163 2</i>	11
<i>Energia solar</i>	11
NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE SOJA EM 2023 PODE SER 23,3% MAIOR DO QUE NO ANO ANTERIOR	11
NACIONAL - SANTOS BRASIL É UM DOS DESTAQUES DO PRÊMIO BROADCAST EMPRESAS	12
REGIÃO SUDESTE - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI CUSTAR R\$ 5,8 BILHÕES	12
REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO INICIA REMOÇÃO DE CINCO EMBARCAÇÕES	14
REGIÃO NORDESTE - IMA NEGA LICENÇA PARA INSTALAÇÃO DE TERMINAL DE ÁCIDO SULFÚRICO NO PORTO DE MACEIÓ.....	14
NACIONAL – VEM AÍ SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO.....	16
ESPAÇO ABTRA - GOVERNO CRIA LICENÇA FLEX PARA DESBUROCRATIZAR E REDUZIR CUSTOS DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	16
PORTUGAL - PORTO DE LISBOA REGISTRA BALANÇO POSITIVO NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2023.....	17
NACIONAL – VITRINE.....	18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	19
DEFESA CIVIL ALERTA PARA CHEGADA DE FRENTE FRIA E CHUVA A PARTIR DESTA QUINTA-FEIRA	19
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBERÁ NOVA TEMPORADA DE NAVIOS DE PASSAGEIROS DA MSC	19
ESTADO DE SP CONCENTRA QUASE METADE DAS EMPRESAS EXPORTADORAS DO PAÍS	20
PIB PAULISTA CRESCE 1,5% NO ACUMULADO DE 2023	21
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	22
PETRÓLEO SOBE PELA TERCEIRA VEZ NA SEMANA.....	22
A HORA DA ESTOCAGEM SUBTERRÂNEA DE GÁS NO BRASIL.....	24
JORNAL O GLOBO – RJ.....	27
CORTE DA GASOLINA PELA PETROBRAS VISA A COMPENSAR AUMENTO DE IMPOSTO, AVALIAM ESPECIALISTAS	27
MEGALILEÃO DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA TERMINA COM TODOS LOTES CONCEDIDOS E DESÁGIOS DE ATÉ 66%	28
JULGAMENTO DO TCU SOBRE CONCESSÃO DO GALEÃO SERÁ NA PRÓXIMA QUARTA-FEIRA, DIZ MINISTRO	30
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	32
REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É INADMISSÍVEL VOTAR PROJETO A TOQUE DE CAIXA’, DIZ GOVERNADOR DE MATO GROSSO	32
‘CARRO VOADOR’ DE SUBSIDIÁRIA DA EMBRAER JÁ TEM 2,8 MIL INTENÇÕES DE COMPRA.....	33
VALOR ECONÔMICO (SP).....	35
PORTOS EXPANDEM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	35
PROJETOS EM ESTUDO PODERIAM MAIS QUE DUPLICAR A MALHA FERROVIÁRIA	37
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	37
DESCONTOS DE AUTOMÓVEIS NÃO DEVEM RESOLVER ESTOQUES DE MONTADORAS.....	37
DESEMPREGO RECUA PARA 8,3% NO TRIMESTRE ENCERRADO EM MAIO, DIZ IBGE	39
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	40
TRÊS EMPRESAS TÊM INTERESSE EM ESTUDOS PARA LIGAÇÃO AQUAVIÁRIA ENTRE AEROPORTOS NO RIO	40
REGULAMENTAÇÕES ESPECÍFICAS PARA NAVIOS E EMBARCAÇÕES EM GERAL	41
FORÇA-TAREFA RETIRA MAIS CINCO EMBARCAÇÕES DA BAÍA DE GUANABARA.....	42
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBERÁ NOVA TEMPORADA DE NAVIOS DA PASSAGEIROS DA MSC	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 108/2023
Página 3 de 47
Data: 30/06/2023
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

OBRA DA IP4 DE BARCELOS, NO AMAZONAS, SERÁ CONCLUÍDA EM ABRIL DE 2024	43
PETROBRAS ADQUIRE CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL QUE GARANTE ORIGEM 100% RENOVÁVEL DE ENERGIA ELÉTRICA USADA EM SUAS OPERAÇÕES	43
PETROBRAS APROVA A CONTINUIDADE DA IMPLANTAÇÃO DO TREM 2 DA RNEST	44
DEPUTADO APRESENTA PEDIDO DE URGÊNCIA PARA APRECIAÇÃO DE PL DA PRATICAGEM.....	45
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	47
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	47



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVO TUP NO PORTO DE SANTOS TERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 7,6 BILHÕES NA ILHA DE BAGRES

Santos Terminais Sustentáveis (STS) será instalado para movimentação de contêineres e graneis sólidos e líquidos

Por: Bárbara Farias



Ilha de Bagres, ao centro da foto, vai receber TUP denominado Santos Terminais Sustentáveis
Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

A empresa Evolve Empreendimentos foi autorizada pelo Ministério de Portos e Aeroportos a instalar um Terminal de Uso Privado (TUP) no Porto de Santos. Os investimentos previstos para o Santos Terminais Sustentáveis (STS) são de R\$ 7,6 bilhões. Ele deve movimentar, principalmente, contêineres e graneis sólidos e líquidos na Ilha de Bagres.

O extrato do contrato assinado entre a empresa e o Governo Federal foi publicado no Diário Oficial da União da 9 de maio e o anúncio da autorização para o TUP ocorreu na última terça-feira (27), pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França. Conforme o contrato, o TUP será instalado na ilha localizada na Margem Esquerda do Porto de Santos, de frente para o Largo de Santa Rita e Largo de Canéu.

A finalidade do equipamento será a movimentação e a armazenagem de granel sólido vegetal (grãos, açúcar e farelo), granel sólido mineral (fertilizantes), granel líquido (derivados de petróleo, exceto GLP, e etanol) e carga containerizada, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.

Em nota enviada para A Tribuna, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, explicou que os TUPs têm



contribuído de forma importante para a expansão da capacidade portuária no País. Hoje, eles representam mais de 65% da movimentação portuária no Brasil.

Ainda de acordo com Pierdomenico, desde a promulgação da Lei Federal 12.815/13, a Lei dos Portos, mais de 150 novos terminais portuários privados foram autorizados pelo País.

Fabrizio Pierdomenico destaca a importância dos TUPs para o setor portuário Foto: Alexander Ferraz/AT

"No caso da Santos Terminais Sustentáveis, um TUP multipropósito, ele vem a se somar a outros TUPs autorizados na região do Largo Santa Rita, que está dentro do complexo do Porto de Santos, garantindo a expansão de capacidade com investimentos totalmente privados".

A Tribuna tentou contato com a Evolve para saber detalhes do TUP, como cronograma de obras e operações, mas a empresa não se pronunciou.

Nove contratos

Na última terça-feira, o ministro Márcio França assinou nove contratos de adesão de instalações portuárias privadas referentes ao primeiro semestre de 2023. Somadas, as autorizações representam mais de R\$ 9 bilhões em investimentos e levarão instalações portuárias às regiões Sudeste, Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil.

Os contratos se referem, principalmente, à autorização de exploração, ampliação de área e aumento de capacidade dos portos, sendo oito TUPs e uma Estação de Transbordo de Carga (ETC). Santos tem o valor mais robusto. Os acordos firmados na Região Norte, nos estados do Amazonas, Pará e Rondônia, somam mais de R\$ 934 milhões (confira lista).

CONTRATOS

- Santos Terminais Sustentáveis, em Santos: R\$ 7,6 bilhões
- TUP Aliseo, em São João da Barra (RJ): R\$ 535 milhões
- Cargill Agrícola, em Porto Velho (RO): R\$ 300 milhões
- Super Terminais Comércio de Indústria, em Manaus (AM): R\$ 292,6 milhões
- ART Logística, em Manaus (AM): R\$ 335,8 milhões
- Docas Fluvial Porto Murtinho, em Porto Murtinho (MS): R\$ 172,8 milhões
- ETC Açaí Pará, em Rurópolis (PA): R\$ 5,7 milhões
- Porto de Guamaré (RN): regularização de terminal já construído Terminal Fluvial Vetorial Logística, em Corumbá (MS): regularização de terminal já construído

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/06/2023

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBERÁ NAVIOS DE PASSAGEIROS DA MSC NA TEMPORADA 2024/2025

Anúncio foi confirmado pela própria companhia, segundo a Portos do Paraná

Por: ATribuna.com.br



Segundo o diretor de Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná, André Pioli, a decisão da MSC foi pelos bons números já alcançados na temporada 2023/2024 Foto: Curitiba Drones

O Porto de Paranaguá (PR) receberá navios de passageiros da MSC Cruzeiros na temporada 2024/2025. O anúncio foi confirmado pela própria companhia na quarta-feira (28), uma semana após o fórum realizado pela Portos do Paraná para discutir os preparativos da próxima temporada, de 2023/2024.

Segundo a Portos do Paraná, o Porto de Paranaguá receberá, no dia 1º de dezembro deste ano, a primeira das 16 rotas já confirmadas para embarque e desembarque de passageiros em navios de cruzeiros da MSC. A previsão é que cerca de 2 mil pessoas passem pela região durante cada uma das escalas, injetando mais de R\$ 1,5 milhão, por semana, na economia local.

Para a temporada 2024/2025, o navio utilizado será o MSC Armonia, também na rota Paranaguá/Itajaí/Punta del Este/Buenos Aires, com retorno para Paranaguá. O primeiro embarque e

desembarque desta temporada está programado para dia 20 de dezembro de 2024, seguido de um por semana, até finalizar dia 28 de março de 2025, totalizando 15 operações.

Segundo o diretor de Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná, André Pioli, a decisão da MSC foi pelos bons números já alcançados na temporada 2023/2024. “A venda de cruzeiros via Paranaguá se mostrou 40% maior que a procura pelo embarque via Santa Catarina”, adianta.

“É a prova que paranaenses ansiavam por uma rota de cruzeiros saindo do Porto de Paranaguá, na expectativa de conhecer também a Cidade Mãe do Paraná e nosso Litoral, que tem uma cultura riquíssima e é recheado de belezas”, afirma Pioli.

O secretário estadual do Turismo, Márcio Nunes, destacou o anúncio da empresa. “Não apenas paranaenses, mas também turistas de outros estados e até de países vizinhos, como Paraguai e Argentina, passarão a embarcar ou desembarcar por Paranaguá. Com a confirmação dessas duas temporadas de escala fixa da MSC no Paraná, vamos desenvolver o turismo responsável e integrado, gerando emprego e renda”, disse.

Mercado

Para o diretor Empresarial da Portos do Paraná, a operação da MSC via Porto de Paranaguá já incentivou outras companhias. “A Costa Cruzeiros sinalizou recentemente interesse em ter operações de navios de passageiros por aqui, Conversas e negociações seguem em andamento”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/06/2023

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL REGISTRA AUMENTO DE 9% NO DESEMBARQUE DE AÇO

Principal destino do produto são empresas do polo industrial localizadas no norte de Santa Catarina
Por: ATribuna.com.br



Entre janeiro e maio, foram descarregadas 1,4 milhão de toneladas de produtos Foto: Divulgação/Porto de São Francisco do Sul

A movimentação de bobinas, barras e chapas de aço aumentou 9% no Porto de São Francisco do Sul (SC) nos primeiros cinco meses do ano. Ao todo, entre janeiro e maio, foram descarregadas 1,4 milhão de toneladas de produtos contra 1,3 milhão de toneladas operadas no mesmo período de 2022. O polo siderúrgico do norte de Santa Catarina é o principal destino das cargas de aço que chegam ao complexo portuário.

As grandes empresas de beneficiamento, como Arcelor Mittal Vega, recebem o aço e o transformam em peças que são usadas na indústria automotiva, na construção civil e na produção de geladeiras e fogões. E as fábricas catarinenses são as maiores clientes: das 885 mil toneladas recebidas este ano pela Arcelor, através do Porto de São Francisco do Sul, 350 mil toneladas (40%) foram destinadas a empresas do Estado.

O restante do aço beneficiado pela multinacional foi negociado, principalmente, nos estados vizinhos, Rio Grande do Sul e Paraná, e na região Sudeste do país. O porto recebe aço do Espírito Santo e também do exterior, principalmente, da China.

“Esses números comprovam que a nossa indústria está crescendo. Entra mais material porque temos mais demanda. E o nosso trabalho é criar um ambiente ainda mais favorável para que as empresas cresçam cada vez mais. Anunciamos nessa semana R\$ 220 milhões em obras para ampliar o fornecimento de energia elétrica no setor produtivo. Criamos a Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias justamente para olhar com a atenção merecida o nosso setor logístico”, ressaltou o governador Jorginho Mello.

Segundo o presidente do Porto, Cleverton Vieira, os municípios localizados num raio de 100 quilômetros de distância do Porto de São Francisco concentram 50% do PIB industrial dos estados de Santa Catarina e do Paraná. O fato torna o Porto uma das principais portas de entrada de matéria-prima para abastecer a indústria metalmeccânica do Norte catarinense.

“Assegurar as melhores condições para a recepção e o transporte dos insumos até as indústrias é um compromisso do governador Jorginho, sendo uma das principais metas do Porto”, garante Vieira, acrescentando que a eficiência da cadeia logística é um elemento essencial para que a produção industrial catarinense continue sendo referência no segmento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 30/06/2023

HIDROGÊNIO VERDE, A NOVA APOSTA MUNDIAL NO BRASIL

Flávia Takafashi é diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Por: Flávia Takafashi



Foto: Ilustração: Max

Impulsionado pela abundância de fontes de energia renovável e pela localização estratégica de seus portos, o Brasil desponta como um país com potencial para se tornar um importante produtor e exportador de hidrogênio verde (H2V). Este combustível limpo e renovável tem se mostrado de extrema relevância para o setor marítimo portuário por oferecer uma alternativa sustentável e promissora para a redução das emissões de carbono.

O hidrogênio verde é produzido a partir de fontes de energia renováveis, como a solar e a eólica, por meio do processo de eletrólise da água, uma alternativa viável para substituir a utilização de combustíveis fósseis por uma opção mais limpa e sustentável. A Região Nordeste do País concentra uma grande movimentação em torno desse combustível. O Ceará é o estado com o maior número de projetos já anunciados, seguido por Bahia, Pernambuco, Piauí e Rio Grande do Norte.

Diante do panorama da crise climática mundial e das dificuldades energéticas na Europa, a corrida pelo desenvolvimento e produção do novo combustível ganhou senso de urgência. Em um movimento de concorrência global, a demanda por hidrogênio verde tem aumentado significativamente. Nações como Estados Unidos, Rússia, China, França, Alemanha e Japão estão investindo no uso e desenvolvimento do H2V como parte de sua estratégia energética e ambiental.

O Brasil também avança no desenvolvimento dessa indústria promissora. Na vanguarda da economia do hidrogênio verde, a Alemanha vê no Brasil um potencial supridor estratégico do combustível e tem realizado volumosos investimentos no mercado nacional. Da mesma forma, a União Europeia tem realizado investimentos no País. O bloco quer construir um mercado transatlântico de hidrogênio limpo e deve passar a importar 10 milhões de toneladas de hidrogênio renovável todos os anos. Tomando proveito de potencialidades, como a abundância de energia elétrica limpa, o Brasil pode se transformar em um grande fornecedor global de hidrogênio verde. O

País deixaria de ser um mero exportador de commodities e usaria o H2V para agregar valor a produtos industriais.

Dentre os principais empreendimentos em andamento no País, destaco as plantas de hidrogênio verde em Pecém (CE), Suape (PE) e Porto do Açu (RJ). A primeira molécula de H2V no Brasil foi produzida em Pecém, onde projeto-piloto Pecém H2V recebeu investimentos de R\$ 42 milhões e tem capacidade de produção de 250 Nm³/h do gás.

Em Pernambuco, o Complexo Industrial Portuário de Suape lançou o TecHub H2V, uma iniciativa voltada para a pesquisa, desenvolvimento e inovação na produção e gestão de hidrogênio verde. No Porto de Açu, também está em desenvolvimento uma planta-piloto de H2V. A unidade servirá como um laboratório de pesquisa com capacidade inicial de 10MW e potencial de expansão para até 100MW, devendo começar a operar em 2025.

Mas, apesar da onda de investimentos, ainda é necessário o aprimoramento da regulação para garantir um ambiente propício ao crescimento e consolidação desse mercado. Se a produção de H2V tem chegado cada vez mais próximo da realidade portuária brasileira, nada mais adequado do que a regulação passar a olhar com atenção para esse mercado e buscar oferecer as condições adequadas para a expansão desse mercado promissor para o país.

Ainda há desafios a serem superados, mas o Brasil está no caminho certo para se tornar uma potência na produção e exportação de hidrogênio verde.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/06/2023

PORTO DO AÇU É HABILITADO A RECEBER INCENTIVOS FISCAIS PARA FOMENTO À INFRAESTRUTURA

Cerca de R\$ 360 milhões são previstos para obras de infraestrutura no Terminal de Uso Privativo (TUP)

Por: ATribuna.com.br



Estão previstas obras marítimas, cais e píer, além de edificações administrativas, subestação elétrica, área de armazenagem, galpões de almoxarifado, de transferência e de teste, entre outras Foto: Divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos habilitou o Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). A portaria assinada pelo ministro Márcio França foi publicada na edição do Diário Oficial da última terça-feira (20).

Serão mais de R\$ 360 milhões empregados na construção e exploração de instalação portuária na modalidade de Terminal de Uso Privativo (TUP), com área total de 156 mil m². Estão previstas obras marítimas, cais e píer, além de edificações administrativas, subestação elétrica, área de armazenagem, galpões de almoxarifado, de transferência e de teste, entre outras.

Instituído em 2007, o Reidi é um incentivo fiscal que suspende, por cinco anos, a incidência de PIS e COFINS sobre bens ou serviços destinados à implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/06/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

REVITALIZAÇÃO DE PAVIMENTO NA BR-110 FAVORECE TURISMO ECOLÓGICO EM PERNAMBUCO

Novo asfalto no trecho entre Petrolândia e Jatobá confere mais segurança aos viajantes, além de favorecer o escoamento da safra na região



Eixo rodoviário contribui no escoamento da produção agrícola, da fruticultura irrigada e da piscicultura pernambucana. Foto: DNIT/Divulgação

Desfrutar dos destinos ecológicos e do turismo religioso na região de Petrolândia e Jatobá, em Pernambuco, agora ficou mais fácil com os 39,5 quilômetros de pavimento revitalizado na BR-110/PE. Com investimento aproximado de R\$ 5 milhões do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, a renovação do asfalto aumenta a vida

útil da rodovia federal, garantindo mais segurança e comodidade aos viajantes.

Os serviços realizados pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) incluíram o microrrevestimento asfáltico e a implantação de sinalização horizontal. As obras iniciaram no entroncamento da rodovia com a BR-316/PE, no quilômetro 219,10, e se estenderam até o quilômetro 260,20, na divisa com Alagoas.

Integração

Em Pernambuco, o eixo rodoviário é de grande importância, pois contribui no escoamento da produção agrícola, da fruticultura irrigada e da piscicultura regional. Para a região Nordeste, a BR-110 se destaca por ser um importante segmento, cortando cinco estados da região. A rodovia se inicia na cidade de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, e segue em direção sul, até o município de Catu, na Bahia. Essa rodovia encurta as distâncias entre Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte com relação ao estado da Bahia, e, conseqüentemente, para quem se dirige ao Sul do país.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 30/06/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – BAÍA DE GUANABARA: PASSO CRUCIAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A PortosRio, antiga Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), deu início a mais uma fase importante da força-tarefa destinada à remoção de embarcações e cascos abandonados na Baía de Guanabara. Agora, cinco embarcações encalhadas na altura da Ilha da Conceição, em Niterói, próximas a um cais utilizado para descarregar peixes, serão removidas. Essa iniciativa, que promete facilitar o trabalho dos pescadores na região, representa um avanço significativo tanto para a preservação ambiental quanto para a segurança da navegação.

A retirada dessas embarcações, que têm porte médio e são predominantemente construídas de madeira, está sendo conduzida com base em um relatório da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, que identificou a existência de 51 embarcações e cascos abandonados na área. Com a declaração



de perdimento (perda da propriedade) emitida pela Capitania dos Portos, tornou-se possível dar início ao processo de remoção dessas estruturas obsoletas e degradadas.

A ação conjunta envolvendo a Autoridade Portuária, a Secretaria de Estado de Energia e Economia do Mar, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e o Instituto Estadual do Ambiente (Inea) reflete a preocupação em preservar a segurança da navegação, evitar a poluição das águas e garantir a eficiência operacional dos portos do Rio de Janeiro e Niterói. Ao remover essas embarcações abandonadas, a PortosRio demonstra compromisso com a revitalização da Baía de Guanabara, um importante patrimônio natural da região.

É fundamental ressaltar a importância ambiental dessa ação. A presença de embarcações e cascos abandonados representa um risco para o ecossistema marinho, uma vez que pode causar poluição das águas e danos à fauna e à flora locais. A remoção dessas estruturas obsoletas contribuirá para a recuperação e a preservação do meio ambiente marinho na Baía de Guanabara, beneficiando não apenas a biodiversidade local, mas também a qualidade de vida das comunidades que dependem dos recursos naturais da região.

Além disso, a retirada dessas embarcações abandonadas trará ganhos significativos para a segurança da navegação na baía. Ao eliminar os riscos de colisões e acidentes causados por essas estruturas abandonadas, a PortosRio proporcionará condições mais seguras para a navegação de embarcações comerciais, pesqueiras e de lazer na região. Essa medida contribuirá para a redução de incidentes e para o fortalecimento da infraestrutura portuária do Rio de Janeiro e Niterói.

É essencial que essa iniciativa seja vista como um exemplo e estimule outras regiões a adotarem medidas semelhantes. A proteção do meio ambiente e a segurança da navegação devem ser prioridades em todas as áreas costeiras do País. O comprometimento com ações de remoção de embarcações abandonadas é um passo crucial para garantir um futuro sustentável para nossos mares e rios, preservando a vida marinha e a segurança de todos que dependem desses recursos naturais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

IGUALDADE 1

O ministro dos Transportes, Renan Filho, quer incentivar a contratação de mulheres e negros como motoristas rodoviários. A ideia é ampliar a representatividade e a igualdade no setor. Essa proposta foi debatida por Renan com as ministras Anielle Franco (Igualdade Racial) e Cida Gonçalves (Mulheres) na última quarta-feira, em Brasília.

IGUALDADE 2

Para impulsionar essas contratações, Renan Filho não quer impor uma política de cotas. Sua estratégia é outra. Ele pretende favorecer empresas comprometidas com a igualdade salarial entre homens e mulheres e com a contratação de minorias. Essas ações serão planejadas pela secretaria nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

BR-163 1

As obras de duplicação da BR-163 em Mato Grosso serão retomadas, informou ontem, dia 29, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Os trabalhos vão recomeçar cerca de dois meses após o Governo do Estado assumir a concessionária Nova Rota do Oeste, responsável pela rodovia e por suas melhorias. As atividades terão início nas próximas semanas, no trecho de 86 quilômetros entre Diamantino e Nova Mutum, em um investimento de R\$ 620 milhões. A ordem de serviço será assinada neste sábado, em uma solenidade em Nova Mutum, com a presença do governador Mauro Mendes e do diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale. As obras devem ser concluídas em 24 meses.

BR-163 2

Ao assumir a Nova Rota do Oeste, o Governo do Mato Grosso aportou R\$ 1,6 bilhão na concessionária. O capital foi suficiente para sanar as dívidas da empresa e reativar as frentes de trabalho nas rodovias administradas por ela.

ENERGIA SOLAR

O Brasil ultrapassou a marca de 2 milhões de sistemas solares fotovoltaicos implantados em telhados, fachadas e pequenos terrenos, de acordo com estudo da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). Essa estrutura permitiu que o País chegasse a 22 gigawatts de potência instalada em residências, comércios, indústrias, propriedades rurais e prédios públicos. Segundo a vice-presidente da Absolar, Bárbara Rubim, esses dados mostram o potencial de crescimento deste mercado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/06/2023

NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE SOJA EM 2023 PODE SER 23,3% MAIOR DO QUE NO ANO ANTERIOR

Se embarques do produto em grão chegarem a 97 milhões de toneladas neste ano, segmento baterá novo recorde

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



Os volumes do “complexo soja” são maiores que os estimados em maio, e com isso, o cálculo da Abiove para a receita total das exportações subiu para US\$ 65,5 bilhões
Crédito: Divulgação

A exportação de soja em grão neste ano pode ser 23,3% maior do que o volume registrado no ano passado, e se os embarques chegarem a 97 milhões de toneladas neste ano, o segmento baterá novo recorde.

A estimativa é da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), que

revisou para cima as expectativas para os volumes de produção e exportação de soja em grão e derivados (farelo e óleo) em 2023.

A entidade reúne as principais empresas do segmento em operação no país, como as multinacionais ADM, Bunge, Cargill, Cofco e Louis Dreyfus Company (LDC) e a brasileira Amaggi.

Já para o farelo de soja, as exportações devem crescer 7,4%, contabilizando 21,9 milhões, e as de óleo devem cair 11,5%, para 2,3 milhões de toneladas. Segundo a Abiove, essa queda reflete o incremento da demanda doméstica para a produção de biodiesel após o aumento da mistura do produto no diesel de 10% para 12%, em março.

Em geral, os volumes são maiores que os estimados em maio, e com isso o cálculo da entidade para a receita total das exportações do “complexo soja” subiu para US\$ 65,5 bilhões, divididos entre grão (US\$ 52,6 bilhões), farelo (US\$ 10,3 bilhões) e óleo (US\$ 2,6 bilhões).

O montante é levemente inferior ao projetado no mês passado (US\$ 65,9 bilhões), por causa de uma correção para baixo no preço médio de venda do farelo, de US\$ 500 para US\$ 480 por tonelada.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/06/2023

NACIONAL - SANTOS BRASIL É UM DOS DESTAQUES DO PRÊMIO BROADCAST EMPRESAS

Representantes dos dois órgãos debateram estratégias de ações regulatórias
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A operadora logística Santos Brasil ficou em 10º lugar no ranking das empresas de capital aberto com melhor desempenho financeiro no ano passado. O reconhecimento foi feito durante a divulgação, ontem, do Prêmio Broadcast Empresas, elaborado pela Agência Estado (Grupo Estadão) e pela Fundação Getúlio Vargas.

No total, 240 companhias foram analisadas. São verificados sete indicadores dessas empresas: a variação da rentabilidade patrimonial; pagamento de dividendos em relação ao patrimônio; índice preço/lucro (PL); preço/valor

patrimonial da ação (P/VPA); oscilação da ação; volatilidade da ação e liquidez.

Para Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil, “o ano de 2022 foi marcante para a companhia. Celebramos 25 anos de história, iniciamos um novo negócio, o de graneis líquidos, abrindo uma nova e importante frente ligada ao agronegócio, e solidificamos nossa operação de carga containerizada. Também passamos a integrar o ISE da B3 e conseguimos distribuir um volume significativo dividendos aos acionistas”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/06/2023

REGIÃO SUDESTE - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI CUSTAR R\$ 5,8 BILHÕES

Cronograma da Autoridade Portuária prevê que ligação seca seja concluída até 2029
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Para dar início às obras, Anderson Pomini defende um modelo de contrato público direto pela APS, que ele acredita ser mais ágil que a PPP proposta pelo Governo de São Paulo
Crédito: Reprodução/ZR News

O PRESIDENTE DA APS REVELOU TAMBÉM TER TIDO CONVERSAS COM O BRICS, BLOCO ECONÔMICO FORMADO POR BRASIL, RÚSSIA, ÍNDIA, CHINA E ÁFRICA DO SUL, SOBRE A POSSIBILIDADE DE FINANCIAMENTO DAS OBRAS.

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que o cronograma da companhia sobre o túnel imerso Santos-Guarujá prevê um valor total da obra da ordem de R\$ 5,8 bilhões. Serão feitos aportes financeiros públicos para a sua construção, estimada para ser finalizada até 2029. Ele foi entrevistado ontem (29) pelo jornalista Zerri Torquato no Programa ZR News, veiculado pela Rádio Santa Cecília FM (107,7), que dedica as quintas-feiras ao noticiário do segmento portuário.



De acordo com Pomini, a Autoridade Portuária de Santos tem, em caixa, uma quantia que representa 50% do valor total da obra do túnel que liga as duas margens do Porto de Santos.

“O valor atualizado é de R\$ 5,8 bilhões. O Porto de Santos arrecada R\$ 200 bilhões. Então, estamos falando de 5% desse valor de um ano de arrecadação para construir uma obra que é necessária há 97 anos. Temos 50% deste valor total aplicado na conta da Autoridade Portuária”, comentou.

O presidente do Porto de Santos disse também, que, dentro do cronograma da companhia que envolve a construção do túnel, está prevista a utilização de 100% dos recursos financeiros públicos. Pomini citou que o porto terá futuras receitas a partir de licitações e conversou sobre possibilidades de financiamentos, inclusive vindos do Governo de São Paulo.

“Nosso cronograma leva em consideração recursos próprios. Até porque temos um cronograma para o início das obras (a partir do) ano que vem, com término em 2028, 2029, período que autoriza que o próprio porto realize ações, por exemplo, com licitações que tenham potencial de gerar recursos para o investimento da obra. Nós também já incluímos essa obra no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal)”.

O presidente da APS revelou também ter tido conversas com o Brics, bloco econômico formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, sobre a possibilidade de financiamento das obras.

No início da semana, durante a cerimônia de reabertura do Museu do Porto de Santos, o ministro de Portos e Aeroportos Márcio França disse que parte do Governo se mostrou favorável à construção do túnel a partir de uma Parceria Público-Privada (PPP), que é o modelo proposto pelo Governo do Estado. Segundo Pomini, esse formato demandaria mais tempo e não seguiria o cronograma da APS.

“A diferença de entendimento é sobre o formato de contratação. O Estado defende PPP e defendemos um contrato público direto pela Autoridade, porque nosso modelo é mais ágil. Com publicação do edital neste ano, início das obras ano que vem, seguido por concessão. Ou seja, nós faremos a concessão para a gestão do túnel. Com a PPP, o problema é que são mais quatro, cinco anos de debate e discussão. O governador não foi claro se aproveitaria o projeto da Dersa (estatal já extinta, que apresentou um projeto em 2012) que já conta com as licenças. Esse projeto exige uma série de desapropriações, tanto em Santos quanto em Guarujá”, comentou.

Licenças

O presidente da APS afirmou que fez uma solicitação junto ao Ibama para o reaproveitamento das licenças ambientais para o projeto que foi realizado em 2012.

“Recebemos o ofício do Ibama solicitando uma reunião para que a Autoridade Portuária possa entregar mais informações técnicas sobre o projeto. Então, aguardamos a autorização do Ibama para publicação do edital e início das obras no próximo ano”, comentou.

Hoje (30), Pomini estará em Brasília, onde fará uma apresentação sobre o projeto do túnel à Casa Civil.

Santos Export

“O VALOR ATUALIZADO É DE R\$ 5,8 BILHÕES. O PORTO DE SANTOS ARRECADA R\$ 200 BILHÕES. ENTÃO, ESTAMOS FALANDO DE 5% DESSE VALOR DE UM ANO DE ARRECADAÇÃO PARA CONSTRUIR UMA OBRA QUE É NECESSÁRIA HÁ 97 ANOS. TEMOS 50% DESTES VALOR TOTAL APLICADO NA CONTA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA”

ANDERSON POMINI
diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)

Todas as quintas-feiras o ZR News, com apresentação de Zerri Torquato, é voltado para os assuntos portuários, além de ter o quadro Santos Export. O programa pode ser acompanhado também pelo <https://portalbenews.com.br>

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/06/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO INICIA REMOÇÃO DE CINCO EMBARCAÇÕES

Segundo Autoridade Portuária, remoção das unidades levará cerca de 25 dias

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



A previsão da Autoridade Portuária é de que todas as embarcações abandonadas sejam retiradas do mar em um ano e meio, podendo haver intercorrências Crédito: Divulgação/Seenemar

A PortosRio, nova denominação da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), iniciou ontem (29) mais uma fase da força-tarefa que visa remover embarcações e cascos abandonados na Baía de Guanabara. Nesta ocasião, serão retiradas mais cinco embarcações que estão encalhadas na altura da Ilha da Conceição, em Niterói, próximos a um

cais utilizado para descarregar peixes.

Segundo a Autoridade Portuária, a remoção dessas cinco embarcações levará cerca de 25 dias e facilitará o trabalho dos pescadores na região da Ilha da Conceição.

Os barcos são construídos majoritariamente de madeira e têm porte médio. O maior deles tem cerca de 28 metros.

A retirada está sendo orientada por um relatório da Capitania dos Portos do Rio, que apontou a existência de 51 embarcações e cascos abandonados na região. A Capitania dos Portos declarou perdimento (perda da propriedade) de todos eles, etapa essencial para o início da remoção.

A ação é feita em conjunto com Autoridade Portuária, Secretaria de Estado de Energia e Economia do Mar (Seenemar), a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e o Instituto Estadual do Ambiente (Inea), que visa preservar a segurança da navegação, evitar a poluição das águas e garantir a eficiência operacional dos portos do Rio de Janeiro e Niterói.

A força-tarefa teve início no mês de maio. Conforme anunciado pela PortosRio, a previsão é de que todas as embarcações abandonadas sejam retiradas do mar em um ano e meio, podendo haver intercorrências como as condições das marés, que são essenciais para a conclusão do trabalho no prazo estipulado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/06/2023

REGIÃO NORDESTE - IMA NEGA LICENÇA PARA INSTALAÇÃO DE TERMINAL DE ÁCIDO SULFÚRICO NO PORTO DE MACEIÓ

Instituto apontou uma série de problemas nos estudos apresentados pela empresa interessada

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

O Instituto do Meio Ambiente do Estado de Alagoas (IMA-AL) negou ontem (28) a licença ambiental à empresa Timac Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes, multinacional francesa que pretendia instalar uma Unidade de Recebimento e Estocagem de Ácido Sulfúrico no Porto de Maceió.

O produto, que é tóxico, ficaria armazenado em um terminal que seria construído em uma área de 8 mil metros quadrados no complexo, próximo à área urbana e praias da região. De lá, seguiria para uma das fábricas de fertilizantes da companhia, em Santa Luzia do Norte, região metropolitana de Maceió.



A ideia era que o terminal fosse construído dentro do Porto de Maceió, em uma área de 8 mil metros quadrados, e serviria para armazenar o ácido sulfúrico, que é tóxico Crédito: Divulgação

A comissão do IMA que analisou o pedido de licença informou que a revogação da certidão municipal do uso e ocupação do solo, feita pela prefeitura no último dia 22, foi fundamental para a decisão. Além disso, o Instituto apontou uma série de problemas nos estudos apresentados pela empresa (Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)).

“As diversas ausências, limitações de informações, riscos ambientais e socioeconômicos percebidos nas apreciações feitas pela equipe de análise do EIA-RIMA fazem com que o pedido seja indeferido”, disse o IMA.

A comissão apontou que os relatórios apresentados têm problemas como falta de detalhamento da biodiversidade marinha existente nas proximidades; ausência de avaliação sistemática dos prováveis impactos ambientais do empreendimento sobre as atividades pesqueiras e turísticas na área de influência da intervenção proposta; falta de avaliação exaustiva de alternativas locais para o empreendimento e a não inclusão da avaliação e gerenciamento sistemático de outras macro hipóteses de riscos.

Além disso, a comissão avaliou que o Plano de Controle Ambiental (PCA) não apresentou pontos de monitoramento e indicadores ambientais suficientes para a sustentabilidade da intervenção proposta.

Audiência

No último dia 7, a Timac realizou uma audiência pública para discutir com representantes da sociedade civil e órgãos públicos os impactos da implantação da nova operação, mas a reunião foi marcada por protestos e questionamentos.

Na ocasião, técnicos apresentaram o projeto, o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), detalhando a implantação e o funcionamento da unidade.

Mas mesmo com os relatórios de impacto e as medidas mitigadoras apresentadas pela empresa, os participantes da audiência se mostraram preocupados com a nova operação, já que a substância é tóxica e, em caso de acidentes, pode contaminar o meio ambiente e cursos d'água.

A Timac conseguiu o direito de operar no porto alagoano por 25 anos (prorrogáveis) ao ganhar o leilão do MAC 10, em dezembro de 2020, com oferta única de R\$ 50 mil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/06/2023

NACIONAL – VEM AÍ SUL EXPORT 2023 – 10 E 11 DE JULHO
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O mais importante fórum sobre logística, infraestrutura e transportes da região Sul.

10 E 11 DE JULHO
PARANAGUÁ E CURITIBA - PR

SUL EXPORT 2023

PRESENCAS CONFIRMADAS:
E muito + autoridades e lideranças empresariais

 Luiz Fernando Garcia Presidente da Portos do Paraná	 Beto Martins Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina	 Cristiano Klünjer Presidente de Portos RS	 Fabrício Piedomenico Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
--	---	--	---

Local: Bourbon Curitiba Hotel & Suites

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

Acesse o QR code para conferir a programação atualizada diariamente:
forumbrasilexport.com.br



SUL EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/06/2023

ESPAÇO ABTRA - GOVERNO CRIA LICENÇA FLEX PARA DESBUROCRATIZAR E REDUZIR CUSTOS DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Por MILENA CASTRO redacao@portalbenews.com.br

O Decreto 11.577/2023, publicado ontem no Diário Oficial da União, efetiva no Brasil uma das mais importantes e aguardadas mudanças desburocratizadoras nos processos de importação e exportação, operacionalizadas pelo Portal Único do Comércio Exterior, a principal ferramenta adotada pelo país para internalizar as medidas de facilitação do comércio definidas pela Organização Mundial do Comércio (OMC) no Acordo de Bali. As já batizadas “Licenças Flex” permitirão que múltiplas declarações de importação ou exportação possam ser registradas a partir de uma única licença, que poderá ser limitada em prazo, valor ou quantidade.

Até então, para cada operação de importação ou exportação, era obrigatória a obtenção de uma licença específica, em um processo burocrático e moroso. Agora, com a Licença Flex, os importadores, por exemplo, já poderão comandar diversos embarques de suas mercadorias nos

momentos que lhes forem mais convenientes, sem se preocuparem com a obtenção de repetidas licenças.

O decreto traz também duas boas novidades que ajudarão ainda mais na facilitação do comércio. Todos os órgãos federais que ainda operam processos e formulários fora do Portal Único terão que migrar esses procedimentos para o Siscomex até 1º/set./2023, no caso das exportações, e até 1º./mar./2024 para as importações.

Além disso, houve uma melhoria na regulamentação do Art. 8 da Lei de Ambiente de Negócios (Lei 14.195/2021), incorporando as principais funcionalidades recentemente disponibilizadas pelo Portal Único.

Coluna sob responsabilidade da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/06/2023

PORTUGAL - PORTO DE LISBOA REGISTRA BALANÇO POSITIVO NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2023

Movimentação cresceu 6,8% no período, contabilizando ao todo mais de 3,6 milhões de toneladas

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



Para a Autoridade Portuária, o balanço é positivo e o crescimento tem se mantido devido às “características únicas” do Porto de Lisboa, que pode processar todo tipo de cargas Crédito: Divulgação

O Porto de Lisboa, em Portugal, cresceu 6,8% nos primeiros quatro meses deste ano, contabilizando um total de 3.608.551 milhões de

toneladas de carga movimentadas no período.

De acordo com o comunicado divulgado pela administração do complexo, o crescimento é justificado “pela melhoria no desempenho dos vários segmentos, nomeadamente da carga contentorizada, granéis líquidos, granéis sólidos, bem como o aumento do número de navios”.

Nos quatro primeiros meses de 2023 passaram pelo Porto de Lisboa 703 navios, sendo 536 de carga, 9% a mais do que no mesmo período do ano anterior.

Em relação a granéis líquidos e sólidos o porto movimentou, respectivamente, 478.166 mil e 1.761.051 milhão de toneladas, o que significa um crescimento de 10% em relação ante os mesmos meses do ano passado. A carga contentorizada chegou às 1,3 toneladas, crescimento de 2%, ou 20.744 mil toneladas a mais que no mesmo período do ano passado.

Para a Autoridade Portuária, o balanço é considerado positivo e o crescimento tem se mantido devido às “características únicas” do Porto de Lisboa, que pode processar todo tipo de cargas, “na eficiência dos seus terminais, na posição geoestratégica e na aposta da entidade em reforçar investimentos e recuperar rotas como as transatlânticas para os Estados Unidos, Brasil e Argentina”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/06/2023

NACIONAL – VITRINE

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua Vitrine.

Chegamos ao final do mês de junho e ainda há tanto a mostrar por aqui. A diversidade de assuntos e locais só reforça a força das empresas dos setores portuário, de logística e de infraestrutura e, claro, dos conselheiros do Brasil Export, que estão de Norte a Sul do Planeta e para quem não há limites ou fronteiras.

EM SANTOS



Na última sexta-feira, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo, SINDAMAR, em parceria com a Marinha do Brasil e Capitania dos Portos do Estado de São Paulo proporcionaram um belo evento alusivo ao Dia Nacional do Agente Marítimo. O presidente do SINDAMAR, Jorge Mariano, e o Capitão dos Portos, comandante Robledo de Lemos de Costa e Sá, receberam diversos agentes marítimos, autoridades e personalidades da comunidade marítima que presenciaram a cerimônia de arriamento da Bandeira Nacional. Parabéns a todos os agentes pela dedicação à profissão

EM BRASÍLIA



O vice-almirante e diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Wilson Pereira de Lima Filho, que recebeu, na semana passada, a visita da advogada e professora de Direito Marítimo na Universidade Santa Cecília de Santos (SP), Maria Cristina Gontjo, em Brasília, para receber os cumprimentos em nome da Antaq pela conclusão dos Estudos e Impactos das Mudanças Climáticas nos portos brasileiros

EM MANAUS



Na Super Terminais, em Manaus (AM), o presidente do Conselho do Portugal Export, o advogado Benjamin Gallotti, o diretor da Super Terminais, Marcello Di Gregório, e o supervisor de manutenção, Daniel da Silva Matos, durante a visita de Gallotti para conhecer de perto a operação de um dos novos guindastes da empresa, todos operados com tecnologia de última geração

EM LISBOA

Em foto exclusiva para nossa coluna, o empresário brasileiro e conselheiro do ESG do Brasil Export, Eduardo Migliorelli, e diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira, durante evento organizado pela Portugal Ventures, em Lisboa, onde foram apresentados programas de inovação, transição energética e investimentos no Brasil



NA ANTUÉRPIA

O presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri, em pé à esquerda, participou de sua primeira reunião no Comitê Executivo da nossa Federação Mundial - FONASBA, semana passada (dia 15), na Antuérpia, Bélgica. Marcelo foi designado como vice-presidente Regional (das Américas) e agora no Comitê Executivo, ao lado de outros representantes de países membros, se torna a voz e a experiência do Brasil à disposição para o fortalecimento e crescimento da FONASBA auxiliando no combate aos temas de interesse e impacto direto da categoria do agenciamento marítimo mundial. Sucesso ao Marcelo em mais um desafio e importante representatividade





O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DEFESA CIVIL ALERTA PARA CHEGADA DE FRENTE FRIA E CHUVA A PARTIR DESTA QUINTA-FEIRA

Informações: Prefeitura de São Sebastião (30 de junho de 2023)



A Defesa Civil de São Sebastião emitiu alerta para a chegada de uma frente fria que deve derrubar as temperaturas e ainda trazer pancadas de chuvas para a região a partir desta quinta-feira (29). À noite e durante a madrugada os termômetros devem atingir a mínima de 14° C.

O dia está marcado pela mudança de tempo com a frente fria atuando em sistema de baixa pressão trazendo chuvas que podem variar de 10 a 20 milímetros e ventos de até 30 km/h, podendo aumentar a partir da noite de hoje. As ondas devem atingir até 1,5 metro.

Entre sexta-feira (30) e sábado (1º/7), os dias devem voltar a ficar secos, mas por conta dos ventos que soprarão do sul, o que não deixará as temperaturas subirem tanto e a sensação será mais amena, até mesmo de frio.

Já entre domingo (2) e segunda-feira (3), uma nova frente fria criará mais condições para pancadas de chuva apenas na faixa leste. Os modelos meteorológicos não indicam risco para acumulados expressivos.

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

Data: 30/06/2023

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBERÁ NOVA TEMPORADA DE NAVIOS DE PASSAGEIROS DA MSC

Informações: Agência de Notícias do Paraná (30 de junho de 2023)

A empresa MSC Cruzeiros confirmou a temporada 2024/2025 de navios de passageiros no Porto de Paranaguá. O anúncio foi feito nesta quarta-feira (28), uma semana após o fórum realizado pela Portos do Paraná para discutir os preparativos para a atual temporada, de 2023/2024.

No dia 1º de dezembro deste ano, o Porto de Paranaguá receberá a primeira das 16 rotas já confirmadas para embarque e desembarque de passageiros em navios de cruzeiros da empresa. A previsão é que cerca de 2 mil pessoas passem pela região durante cada uma das escalas, injetando mais de R\$ 1,5 milhão, por semana, na economia local.

Para a temporada 2024/2025 o navio utilizado será o MSC Armonia, também na rota Paranaguá/Itajaí/Punta del Este/Buenos Aires, com retorno para Paranaguá. O primeiro embarque e desembarque está programado para 20 de dezembro de 2024, seguido de um por semana, até finalizar em 28 de março de 2025, totalizando 15 operações.



Segundo o diretor de Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná, André Pioli, a decisão da empresa foi em função dos bons números já alcançados na temporada 2023/2024. “A venda de cruzeiros via Paranaguá se mostrou 40% maior que a procura pelo embarque via Santa Catarina”, adianta.

“É a prova que paranaenses ansiavam por uma rota de cruzeiros saindo do Porto de Paranaguá, na expectativa de conhecer também a Cidade Mãe do Paraná e nosso Litoral, que tem uma cultura riquíssima e é recheado de belezas”, afirma Pioli.

Para o diretor, a operação da MSC via Porto de Paranaguá já incentivou outras companhias. “A Costa Cruzeiros sinalizou recentemente interesse em ter operações de navios de passageiros por aqui. Conversas e negociações seguem em andamento”, afirma Pioli.

O secretário estadual do Turismo, Márcio Nunes, destacou o anúncio da empresa. “Não apenas paranaenses, mas também turistas de outros estados e até de países vizinhos, como Paraguai e Argentina, passarão a embarcar ou desembarcar por Paranaguá. Com a confirmação dessas duas temporadas de escala fixa no Paraná, vamos desenvolver o turismo responsável e integrado, gerando emprego e renda”, completa.

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

Data: 30/06/2023

ESTADO DE SP CONCENTRA QUASE METADE DAS EMPRESAS EXPORTADORAS DO PAÍS

Informações: Governo do Estado de São Paulo (30 de junho de 2023)

De cada 10 empresas brasileiras que exportam, quatro ficam no Estado de São Paulo. São 11.325, o que representa 48,2% das 26.441 companhias de todo o país que vendem para o exterior. Os dados aparecem no estudo Perfil das Firms Exportadoras Brasileiras – Um Panorama, divulgado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Governo Federal.

O documento também mostra que São Paulo tem quatro vezes mais empresas exportadoras que o segundo colocado no ranking nacional, o Rio Grande do Sul, com 2.930.

Destaque para o impacto dessas empresas, a maior parte do setor industrial, na geração de emprego e renda. As companhias que vendem para o exterior representam apenas 1% dos 2,8 milhões de CNPJs ativos no país, mas concentram 15% da força de trabalho. Elas pagam salários até duas vezes maiores que aquelas que atuam apenas no mercado nacional e empregam mais trabalhadores com ensino superior.

Além disso, elas contratam mais: a média de colaboradores passa de 200, enquanto as firmas não-exportadoras contam com menos de 50 funcionários.

“Apoiar o empreendedor que quer exportar representa menos desemprego, mais renda e aquece a economia, além de garantir empresas mais competitivas, já que a interação com parceiros internacionais traz novos conhecimentos, melhora a gestão e incentiva a inovação”, diz a gestora do programa Exporta SP, Elisabete Donato.

Voltada para a capacitação de empreendedores e produtores rurais de micro, pequeno e médio porte que querem exportar, a iniciativa da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE) está com inscrições abertas para o 2º semestre e deve se aproximar, ainda neste ano, da marca de mil empresas atendidas.

“Queremos cada vez mais apoiar as empresas a crescerem e desenvolverem seus negócios, inclusive internacionalmente. Por isso a importância da capacitação empreendedora do programa ExportaSP e outras iniciativas adotadas com a InvestSP (agência de promoção de investimentos do Estado vinculada à SDE). Isso significa geração de emprego e renda para o nosso Estado, diretrizes do governador Tarcísio de Freitas”, afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima.



Apesar dos avanços e da liderança de São Paulo, Donato chama a atenção para o fato de que 99% das companhias brasileiras ainda não exportam. Ela aponta a falta de conhecimento principalmente nas pequenas empresas, que geram até 80% dos empregos no país, como um problema.

Mas avalia que o Estado tem dado o exemplo de como mudar essa situação: “os empreendedores que participam do Exporta SP chegam com muitas dúvidas sobre marketing, preço, logística e contratos internacionais, entre outros temas. Mas, com orientação de especialistas, uma de cada cinco empresas começa a exportar já durante a capacitação, que tem duração de quatro meses”.

Escritórios internacionais

Além da capacitação dos pequenos negócios para exportação, a estratégia do Governo de SP para fortalecer e incentivar o comércio exterior passa pela conquista de espaço para as empresas paulistas nas principais economias do mundo, que se mostraram mais abertas ao Brasil nos últimos anos – o estudo mostra que, entre 2018 e 2020, disparou o número de companhias do país que negociam com China (+24%), Estados Unidos (+21%) e Europa (+16%).

O Estado já mantém escritórios internacionais nas três regiões, além dos Emirados Árabes, um dos principais hubs de comércio do mundo. Administrados pela InvestSP, agência de promoção de investimentos vinculada à SDE, eles atuam para atrair investimento estrangeiro e apoiar empresas de São Paulo, de qualquer porte e setor, que querem exportar, além de realizarem missões internacionais – só neste ano foram oito, com a projeção de aproximadamente R\$ 170 milhões em negócios gerados.

Exporta SP

Criado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE) e pela InvestSP, o Exporta SP é online, gratuito e atende empreendedores e produtores rurais de todo o Estado, de qualquer setor. As empresas selecionadas participam de aulas coletivas com representantes da InvestSP e da FIA (Fundação Instituto de Administração), além de mentorias individuais, momentos nos quais o pequeno empresário pode debater as necessidades e as características específicas de cada negócio com um especialista.

As inscrições para a turma do 2º semestre devem ser feitas até 21/07 pelo site da InvestSP (<https://www.investe.sp.gov.br/exporte/exportasp/>).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/06/2023

PIB PAULISTA CRESCE 1,5% NO ACUMULADO DE 2023

Informações: Governo do Estado de São Paulo (30 de junho de 2023)

O Produto Interno Bruto (PIB) paulista avançou 1,5% no acumulado dos quatro primeiros meses de 2023 em relação a igual período do ano anterior, conforme mostram os dados do PIB Mensal elaborados pela Fundação Seade. A alta foi puxada pelo setor de serviços (3%) e agropecuária (0,9%). Já a indústria teve queda (-2,1%).

Em relação a igual mês do ano anterior, o PIB paulista cresceu 1,3% em abril de 2023 também puxado pelo setor de serviços com 2,8%.

No acumulado de últimos 12 meses, comparados a 12 meses imediatamente anteriores, foi verificado aumento de 2,9%. Destaques novamente pelos setores de serviços (3,6%), indústria (1,4%) e agropecuária (0,2%).

Sobre o Seade

Há mais de 40 anos, o Sistema Estadual de Análise de Dados é referência nacional na produção e disseminação de análises e estatísticas socioeconômicas e demográficas de São Paulo. Os

principais levantamentos englobam mercado de trabalho, tecnologia, pesquisas econômicas (PIB, investimentos, etc.), população, mortalidade e natalidade, entre outros.

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

Data: 30/06/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETRÓLEO SOBE PELA TERCEIRA VEZ NA SEMANA

Os contratos futuros do Brent encerraram a quinta (29/6) com alta de 0,36%, a US\$ 74,51 o barril
Por epbr 30 de junho de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás



Terminal de Ilha D'Água, da Transpetro, na cidade do Rio
(Foto: Diego Baravelli/Wiki Commons)

Petróleo sobe pela 3ª vez na semana. Os contratos futuros do Brent encerraram a quinta (29/6) com alta de 0,36%, a US\$ 74,51 o barril. Os dados do PIB americano animaram os investidores pela manhã, mas comentários do presidente do Fed, o banco central dos EUA, Jerome Powell, reafirmando a necessidade de subir os juros, limitaram os ganhos. (Valor)

Haddad reforça: a reoneração dos combustíveis é o caminho. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negou que haja qualquer intenção no governo de prorrogar mais a desoneração da gasolina e etanol. (Broadcast)

Unipar não pretende renovar proposta pela Braskem. A oferta vence em dez dias e não deve ser refeita, segundo o Valor. A família Odebrecht, dona da Novonor, empresa que detém 50,1% das ações da Braskem, quer continuar no negócio como minoritária e, por isso, é contrária à outra proposta, feita pela Adnoc/Apollo por 100% da petroquímica.

Obras na Rnest. Conselho de Administração da estatal deu aval para conclusão do Trem 2 da Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco, cujas obras foram interrompidas em 2015. O início das operações da segunda fase da refinaria está previsto para 2027. O projeto já estava incluído no Plano Estratégico 2023-2027. (epbr)

O que a África tem a oferecer à Petrobras? Petrobras encerrou, em 2020, uma presença de quatro décadas na África, mas agora, sob nova direção, quer retornar ao continente – que vive retomada dos investimentos em exploração e produção, com destaque para descobertas de petróleo na Namíbia e projetos de GNL na África Subsaariana (epbr)

Petroleiras independentes cobram segurança jurídica. Mudanças no ambiente regulatório com o imposto de exportação e a questão do preço de referência, influenciam diretamente as operadoras independentes no Brasil, destacou o diretor jurídico da Trident Energy, Fabrício Zaluski, durante o offshore week 2023, nesta quinta (29/6). (epbr)

Warren Buffett aumenta fatia na Occidental Petroleum. A Berkshire Hathaway, do investidor bilionário, comprou mais 2,1 milhões de ações da petroleira esta semana, no valor de US\$ 123 milhões, e agora controla mais de 25% da companhia. (AP)



ConocoPhillips pode ser multada em US\$ 914 mil por vazamento no Alasca. Investigação da Comissão de Conservação de Petróleo e Gás do Alasca descobriu que a empresa violou várias disposições da lei estadual durante os erros que levaram ao vazamento de gás natural no campo Alpine em 2022. (AP)

Ambientalistas vão à Justiça para barrar projetos de petróleo na Noruega. Greenpeace Nordic e Natur og Ungdom alegam que o governo local não levou em conta o impacto climático dos planos de desenvolvimento dos campos Breidablikk da Equinor e Yggdrasil e Tyrving da Aker BP antes de conceder a aprovação. (Upstream)

Longe de Paris. As maiores empresas de petróleo e gás do mundo não estão chegando perto das metas estabelecidas pelo Acordo de Paris em 2015 sobre reduções de emissões de GEE.

– Levantamento da plataforma multinacional sem fins lucrativos CDP, mostra que 81 empresas de petróleo e gás não indicam qualquer redução significativa na produção antes de 2030. E existem apenas três empresas investindo mais de 50% de seu orçamento em tecnologias de baixo carbono. (Reuters)

MME indica veto a benefício para solar no Minha Casa, Minha Vida. Ministro Alexandre Silveira (PSD) defendeu nesta quinta (26/6) que o presidente Lula vete o item que trata da compra compulsória de energia elétrica excedente gerada pelos painéis solares instalados nos projetos do programa habitacional. (epbr)

Leilão de transmissão. A Aneel realiza nesta sexta (30/6) a licitação de nove lotes que somam investimentos da ordem de R\$ 15,7 bilhões e 6.184 km de extensão em linhas.

Artigo: Estados e municípios começam a usar incentivos fiscais para hidrogênio verde Iniciativa ainda é tímida, mas demonstra interesse em reduzir ou neutralizar as emissões de carbono, escrevem João Paulo Cavinatto, Rafaela Canito e Gabriela Cavalcanti

Brasil deve terminar período seco em condições mais favoráveis dos últimos 12 anos, avalia a Thymos Energia. Segundo a consultoria, o SIN deve chegar a novembro com armazenamento médio de 65% nos reservatórios das hidrelétricas. A previsão é que o preço da energia no curto prazo seja mantido em patamares mínimos por conta do cenário de abundância hídrica.

Mercado livre em expansão. O ambiente de contratação atraiu mais de 5 mil novas em um período de 12 meses contados até abril, de acordo com a Abraceel. O crescimento foi de 18% em relação ao mesmo período.

No Pará (57%) e Minas Gerais (53%), mais da metade da eletricidade demandada mensalmente pelos consumidores já é proveniente do mercado livre de energia, que hoje conta com 33.197 unidades consumidoras em todo o país, responsáveis por 39% do consumo nacional de eletricidade.

Mercado livre de energia pode absorver 5 milhões de consumidores de baixa renda, calcula Abraceel

Solar e eólica lideram investimentos e parcerias em energia limpa em 2023. Contratos ganharam força marginalmente nos primeiros três meses de 2023, após crescimento surpreendente em 2022, já que muitos países pretendem atingir suas metas zero líquido, em meio a um ambiente volátil de preços de combustíveis fósseis e incertezas geopolíticas. (S&P Global)

China e Rússia exploram lítio na Bolívia. A chinesa Citic Guoan e a russa Uranium One Group (subsidiária da Rosatom) firmaram convênio com a estatal Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB) e se comprometeram a acelerar a produção de carbonato de lítio, estratégico para a transição energética. (Broadcast)

Espanha eleva meta de hidrogênio renovável. O país europeu pretende quase triplicar sua meta de capacidade de eletrolisador em 2030 para 11 GW, enquanto deseja que 74% do hidrogênio usado na indústria seja renovável até então.

– As metas traçadas no projeto de plano nacional de energia e clima são as mais ambiciosas divulgadas até agora para qualquer país da UE. (Argus)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/06/2023

A HORA DA ESTOCAGEM SUBTERRÂNEA DE GÁS NO BRASIL

A estocagem subterrânea de gás natural pode ser componente essencial para uma efetiva liberalização do mercado de gás, escrevem Ivan Londres e Jose Roberto Faveret

Por Opinião 30 de junho de 2023 Em Clima, Colunas e opinião, Mercado de gás, Transição energética



A hora da estocagem subterrânea de gás no Brasil. Na imagem: Dutos de rede de distribuição de gás natural (Foto: Divulgação Generac)

Muitos anos atrás um cliente estrangeiro perguntou como o mercado de gás natural (gás) brasileiro conseguia funcionar sem estocagem subterrânea. A perplexidade era ainda maior porque grande parte da oferta de gás no mercado brasileiro vem da produção de

gás associado ao petróleo.

O gás associado não oferece flexibilidade para acomodar oscilações na demanda dos consumidores, que acontecem a todo instante. Não tem sentido uma empresa diminuir a produção de petróleo para reduzir a produção de gás associado a fim de acompanhar eventual queda da sua demanda.

A estocagem subterrânea proporciona inúmeros benefícios. Em termos de segurança energética, pode-se ver o que aconteceu recentemente na Europa. Com a guerra na Ucrânia, a Europa se valeu muito da estocagem subterrânea para assegurar o suprimento de gás durante o inverno diante da restrição na importação de gás da Rússia.

Em termos de dar flexibilidade ao fornecimento, o benefício é ainda mais evidente. A estocagem subterrânea propicia condições para que os comercializadores de gás acomodem eventuais descasamentos entre a oferta e a demanda no mercado. Esse recurso é especialmente necessário quando não existe flexibilidade na produção, como ocorre em mercados supridos em grande parte por gás associado.

A explicação para esse enigma era simples. O mercado brasileiro era dominado por uma única empresa, Petrobras, que gerenciava de forma integrada a oferta do gás associado, a importação de gás (seja na forma de GNL ou da Bolívia) e detinha toda a capacidade do sistema de transporte por gasodutos.

Essa gestão integrada das diversas fontes de suprimento e do sistema de transporte permitia fosse oferecida uma flexibilidade para acomodar oscilações na demanda de gás, sem precisar da estocagem subterrânea.

Contudo essa situação começa a se modificar diante da abertura do mercado de gás para novas empresas. Com raras exceções, os produtores que pretendem comercializar o seu gás diretamente, sem dispor de um portfólio ou infraestrutura como o da Petrobras para gerenciar oscilações na



demanda, ficam expostos a riscos tão grandes que chegam a impedir o desenvolvimento de novos projetos.

Penalidade por falha de fornecimento junto aos seus clientes e custos relacionados a eventuais desequilíbrios do sistema de transporte são alguns exemplos desses riscos. Além disso, podem se ver obrigados a comercializar gás em piores condições comerciais. Tudo isso prejudica o resultado dessas empresas com a comercialização de gás e a própria evolução do novo mercado.

Tudo leva a crer que as intensas discussões sobre o aproveitamento do gás doméstico, em sua grande maioria associado, também deverá tratar sobre como desenvolver a estocagem de gás no Brasil.

Muito se fala do uso da estocagem de gás para dar flexibilidade ao fornecimento de gás associado a termelétricas que operam em base não firme.

Diferentes oportunidades para a estocagem de gás no Brasil

A primeira seria no caso das termelétricas concebidas para assegurar a geração de eletricidade em períodos hídricos mais adversos, em que os reservatórios das hidrelétricas estão em níveis muito baixos, como ocorre de tempos em tempos.

Aqui existem desafios relevantes. As quantidades de gás que precisam ser mantidas em estoque podem ser muito grandes e é muito difícil prever o tempo que o gás ficará estocado (no hemisfério norte existe uma sazonalidade entre o consumo no inverno e no verão que torna o prazo da estocagem mais previsível).

Conseqüentemente, o custo da contratação da estocagem acaba se tornando incerto. Para muitos, essa solução somente se viabilizará se o custo da estocagem puder ser transferido para a parcela fixa da remuneração prevista no contrato de comercialização de energia.

Não por outro motivo muitas termelétricas no Brasil usam como combustível o GNL importado cujo fornecimento permite a flexibilidade necessária para acomodar essa situação.

Entretanto, essa solução é controversa porque deixa de aproveitar a produção doméstica de gás associado, que tem como relevante atributo o aumento da segurança energética do país. Além disso, o consumidor fica exposto à volatilidade do preço internacional do GNL.

De qualquer modo, é interessante observar que as termelétricas baseadas na importação de GNL também podem aproveitar a estocagem subterrânea como forma de fazer arbitragem no preço do GNL. O GNL pode ser comprado e estocado quando o preço está mais baixo. A estocagem também pode ser utilizada como forma de reduzir o custo de estocar GNL nas unidades marítimas de estocagem e regaseificação (FSRUs).

Outra situação ocorre com termelétricas concebidas para equalizar a geração de fontes renováveis, como a solar e a eólica, que possuem uma forte intermitência. Nesse caso, a estocagem subterrânea também pode ser usada de forma muito eficiente, provavelmente com custos mais previsíveis do que no uso da estocagem com a finalidade de suprir térmicas cujo despacho varia em função do regime hidrológico.

Seja como for, não há dúvida de que a estocagem subterrânea de gás possui grande utilidade no Brasil e provavelmente tenha chegado o momento de discutir esse assunto de forma mais aprofundada.

De fato, ao mesmo tempo em que o mercado começa a se abrir, diversos campos de gás estão chegando ao final da sua vida útil, quando então podem passar a ser usados para estocagem subterrânea de gás, até como forma de mitigar e postergar os custos de descomissionamento.

Questões regulatórias e tributárias e reflexos no longo prazo



Entretanto, para que essa atividade se desenvolva de forma plena no Brasil, algumas questões regulatórias e tributárias devem ser endereçadas pelas autoridades competentes.

Quando se trata de instalação e estocagem de empresa independente (isto é, que não seja uma transportadora de gás), a movimentação de gás por gasodutos de transporte com destino ou origem em uma instalação de estocagem subterrânea provavelmente precisará de um regime tarifário especial, como ocorre no mercado europeu.

O pagamento da tarifa de transporte cheia para as duas “pernas” da operação pode encarecer excessivamente a contratação do serviço de estocagem e desincentivar o seu uso.

O Código de Rede de Tarifas adotado na Europa (Regulamento (UE) 2017/460), por exemplo, prevê descontos na tarifa de transporte em pontos de entrada e saída de instalações de armazenamento de gás.

Importante notar que na medida em que ajuda a movimentação de gás no gasoduto, o que no primeiro momento pode ser uma aparente perda para o transportador, na realidade tende a gerar resultados positivos no longo prazo.

Negociação livre

A possibilidade de as partes negociarem livremente a remuneração do serviço de estocagem também constitui um fator importante para impulsionar o desenvolvimento dessa atividade no Brasil.

Em que pese o entendimento dominante de que a regulação da ANP não impede a livre negociação dessa remuneração, o § 1º do art. 13 do Decreto nº 10.712/23 (Regulamento da Lei do Gás) possui uma redação pouco clara que causa insegurança a investidores que desejam desenvolver essa atividade no Brasil.

Acreditamos que essa se aplique apenas no caso de instalação de estocagem que funciona como parte acessória do sistema de transporte de gás. Estando a tarifa do transporte sujeita à aprovação da ANP, parece lógico que o valor que o transportador pode incluir na tarifa de transporte por conta da estocagem estaria também sujeito à aprovação pela ANP, na linha de que o acessório segue o principal.

Não menos relevante é o tratamento tributário aplicável na operação de movimentação do gás com destino ou origem na estocagem. Não existe um tratamento tributário claro para essa operação até porque ela nunca existiu no Brasil.

Todavia se ambas essas operações forem tributadas pelo ICMS, ainda que possa haver uma compensação nas operações subseqüentes, haverá a antecipação do pagamento de tributo que afeta o capital de giro do negócio e pode constituir um fator de ineficiência para essa atividade no Brasil.

Por tudo isso, é fundamental que exista uma mobilização das autoridades competentes para endereçar essas questões porque a estocagem subterrânea de gás natural pode ser componente essencial para uma efetiva liberalização do mercado de gás.

Não se pode perder de vista que, além de contribuir para a formação mais justa de preço do gás, a liberalização do mercado incentiva que novas empresas sejam criadas para atuar no setor de gás brasileiro, o que por si só já gera novos empregos e estimula a economia.

Nesse sentido, é com muita satisfação que se vê a notícia de que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) está contratando uma consultoria para estudos sobre a estocagem subterrânea no Brasil.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

CORTE DA GASOLINA PELA PETROBRAS VISA A COMPENSAR AUMENTO DE IMPOSTO, AVALIAM ESPECIALISTAS

Ações da empresa têm forte queda na Bolsa, após anúncio. Para associação de importadores, preço deveria subir e não cair, pois está defasado em relação à cotação internacional

Por Vitor da Costa e Carolina Nalin — Rio



Fachada do prédio da Petrobras no RJ Agência O Globo – Foto : Agência O Globo

O anúncio de uma nova redução no preço da gasolina por parte da Petrobras fez com que as ações da empresa tivessem fortes quedas na Bolsa nesta sexta-feira. Para analistas, o movimento visa compensar a reoneração integral de impostos federais sobre os combustíveis.

Por volta de 14h, Petrobras ON (ordinárias, com direito a voto) caíram 3,90%, negociadas a R\$ 33,53. Petrobras PN (preferenciais, sem direito a voto) cediaram 4,32%, cotadas a R\$ 29,69.

No exterior, os preços para os contratos futuros apresentavam altas, beneficiados pela desvalorização do dólar. Por volta de 15h, no horário de Brasília, o preço para o contrato para agosto do petróleo tipo Brent subia 0,82%, negociado a US\$ 74,95, o barril. Já o preço do contrato para o mesmo mês do tipo WTI avançava 1,03%, cotado a US\$ 70,58, o barril.

O anúncio ocorre um dia depois de impostos federais (PIS/Cofins e Cide) voltarem a ser cobrados integralmente, o que elevaria o preço dos combustíveis. De acordo com o Ministério da Fazenda, com a volta da cobrança teria impacto de R\$ 0,71 por litro de gasolina e R\$ 0,24 para o etanol.

Preço defasado

Na avaliação de Sérgio Araújo, presidente executivo da Abicom (Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis), o corte no preço da gasolina não é justificável do ponto de vista técnico. Segundo cálculos da Abicom, o preço médio da gasolina praticado pela estatal já estava R\$ 0,34 abaixo do preço de paridade internacional (PPI). Portanto, sob essa ótica, poderia ser esperado um aumento e não redução.

— Tudo leva a crer de que foi uma ação da Petrobras visando reduzir o impacto do aumento da carga tributária uma vez que houve ontem a volta dos tributos Pis/Cofins e Cide.

O PPI ainda é a principal referência do mercado mesmo após a mudança da política de preços da Petrobras. Isso porque a alteração na política de preços, para analistas do setor, passou a considerar outras variáveis que não são claras e facilmente mensuráveis.

Segundo Araújo, não dá para falar em intervenção do governo nos preços uma vez que não houve nenhuma sinalização clara e direta de ação do seu acionista majoritário, seja pelo presidente da República ou pelo ministro da Economia.

Efeito 'compensatório'

Os papéis já apresentavam baixas desde o início do pregão, com o movimento ganhando força após o anúncio.

Para o analista de Research da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, as ações caem com a constatação por parte do mercado de que o movimento poder ter um caráter mais compensatório do que técnico.

Nos cálculos da Ativa, havia uma defasagem da gasolina superior a 13%, que deve ultrapassar os 18% com o novo corte.

— O anúncio de uma nova redução nos parece que é uma medida para que se compense o aumento iminente de preços que você poderia ter na bomba. Nos parece que foi mais para acobertar a reoneração integral, do que um movimento técnico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/06/2023

MEGALEILÃO DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA TERMINA COM TODOS LOTES CONCEDIDOS E DESÁGIOS DE ATÉ 66%

Certame foi um dos maiores da história do segmento e terá investimentos de R\$ 15,7 bilhões

Por João Sorima Neto — São Paulo



Leilão de transmissão de energia na B3 – Foto : Cauê Diniz

O megaleilão de transmissão de energia, realizado na B3, em São Paulo, nesta sexta-feira, teve deságios elevados que passaram de 60%, contrariando a estimativa de especialistas que previam desconto médio de 40%. Todos os lotes ofertados foram arrematados pela iniciativa privada. No leilão por deságio, vence quem oferecer a menor proposta de receita anual permitida (RAP) em relação a um valor de referência.

No total, serão feitos investimentos da ordem de R\$ 15,7 bilhões, de acordo com as regras da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que promoveu o leilão. Foi o primeiro grande leilão de energia no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Participaram grandes empresas do setor, como Furnas, subsidiária da Eletrobras, Engie, Cteep, Taesa, Neoenergia, State Grid, EDP, além de players financeiros como a XP Infra. Foram licitadas as concessões para construção e manutenção de 6.184 quilômetros de linhas de transmissão (os chamados linhões).

O ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira acompanhou os lances. Ele disse que o primeiro leilão deste ano mostrou que os investidores sabem que o Brasil é um solo fértil para investimento e que o governo respeita os contratos, oferece segurança jurídica e previsibilidade, pontos essenciais ao investidor.

— Temos um presidente experiente em fazer essas parcerias, construídas através do diálogo e na busca de consenso. Esse leilão mostrou a credibilidade do país e do governo frente aos investidores — disse Silveira.

Ele afirmou ainda que a guerra na Ucrânia tornou a segurança energética o tema mais debatido no mundo e que o Brasil, além de ter a maior parte de sua matriz limpa, vai avançar ainda mais com



esse leilão. Ele afirmou que o país, além de ser celeiro de alimentos, poderá ser também ser um 'celeiro energético' para o mundo.

O presidente da Aneel, Sandoval Feitosa, explicou que para além dos números, é preciso observar a capacidade de transformação que as regiões afetadas por essas novas linhas terão.

— São impostos recolhidos, geração de empregos e principalmente a capacidade de escoamento de energia limpa e renovável do Nordeste do Brasil. O leilão visa primordialmente escoar essa energia — observou ao bater o martelo no final da cerimônia. A Aneel prevê a criação de 29.330 empregos diretos.

Ágios elevados

No lote 1, por exemplo, que engloba os estados da Bahia e Minas Gerais, o consórcio Gênesis, formado pelas empresas The Best Car e Entec, ofereceu deságio de 66,18%, percentual bem acima últimos leilões de transmissão, que tiveram deságio médio de 50%. O valor de referência era de R\$ 514,5 milhões e o lance oferecido pelo Gênesis foi R\$ 174 milhões, 66,18% de deságio. O investimento previsto é de R\$ 3,1 bilhões e a extensão das linhas é de 1.116 quilômetros.

Com juros altos e mercado ressabiado com emissão de debêntures, depois dos problemas da Americanas e da Light, especialistas esperavam que as empresas oferecessem deságios menores, em torno de 40%. Isso porque os investimentos nos principais lotes do leilão são elevados e a estrutura de capital ficou mais cara.

O Gênesis também levou o lote 8, em Pernambuco, com lance de R\$ 19,5 milhões frente a um valor de referência de R\$ 43,7 milhões. O deságio foi de 55,35%. O investimento previsto é de R\$ 259 milhões em 38 quilômetros de linhas. Houve sete interessados.

O deságio de 66% chamou a atenção porque o consórcio Gênesis é formado por empresas desconhecidas do setor de energia: a The Best Car é uma empresa de transporte internacional, enquanto a Entec é uma construtora. Denis Rildon, representante do Gênesis, disse que o deságio de 66% oferecido no lote 1 é expressivo, mas foi estudado com base em leilões anteriores.

Ele disse que a oferta foi feita para que a vitória viesse sem a necessidade de disputa em lances viva-voz. Perguntado sobre os recursos necessários para o investimento, que totaliza R\$ 3,6 bilhões nos dois lotes vencidos, ele afirmou que o capital já está garantido.

— Já temos o capital para fazer a execução. Apesar das empresas serem desconhecidas, temos conhecimento do setor de infraestrutura. Nosso grupo veio para ficar, disse Rildon, informando que o grupo já tem escritórios em São Paulo, e nas regiões Norte e Nordeste.

Especialistas afirmam que esperavam deságios menores, já que o custo do capital aumentou. Com deságios elevados, o risco é de que as obras não sejam cumpridas nos prazos — ou até mesmo não sejam concretizadas. O presidente da Aneel, Sandoval Feitosa disse que o edital prevê garantias para que os empreendimentos sejam realizados no prazo. Ele afirmou que os próximos leilões de transmissão foram postergados exatamente pelo alto volume de investimentos previstos num prazo tão próximo.

— O leilão de outubro vai acontecer em dezembro. E o dezembro será em março de 2024. É um conjunto de obras que totaliza investimentos de R\$ 60 bilhões, o que é uma capacidade de execução desafiadora. Analisamos que poderia ter lotes vazios e com pouca competitividade, o que poderia resultar em atraso. Por isso, postergamos — disse Feitosa.

Maior investimento

O lote 2, que requer o maior volume de investimentos do leilão, foi arrematado pela Rialma Administração e Participações, com deságio de 51%. O valor de referência para os lances era de R\$ 709 milhões e a empresa ofereceu R\$ 347,8 milhões, deságio de 51%. O investimento previsto é de



R\$ 4,3 bilhões, em 1.614 quilômetros de linhas nos estados da Bahia e Minas Gerais. Foram oito consórcios e empresas interessados.

A Rialma é um grupo que atua nos segmentos de energia, agropecuária e mineração. Tem sede no Distrito Federal, em Brasília, e atua em oito estados e 62 cidades. Na área de energia, atua nos setores de geração, transmissão e comercialização. A Rialma especializou-se na construção e operação de projetos de Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), usinas de baixo impacto ambiental com capacidade instalada de até 30 MW.

A Cymi Construções e Participações levou o lote 3, de Minas Gerais, que tem 349 quilômetros de extensão e investimento previsto de R\$ 921 milhões. O lote teve dez interessados. O valor de referência era de R\$ 148 milhões e a empresa ofereceu R\$ 70,8 milhões, deságio de 52,13%.

Furnas Centrais Elétricas, subsidiária da Eletrobras, levou o lote 4, em Minas Gerais, com 303 quilômetros de extensão e R\$ 786 milhões de investimentos previstos. O deságio foi de 45,75%, com valor de referência de R\$ 126,6 milhões e lance de R\$ 68,6 milhões.

O Consórcio Engie Brasil ofereceu R\$ 249,3 milhões pelo lote 5, nos estados da Bahia/Minas Gerais/Espírito Santo, com 1.006 quilômetros de extensão e R\$ 2,6 bilhões de investimento. O valor de referência era de R\$ 435,8 milhões e com o lance ofertado o deságio foi de 42,8%.

Com maior número de interessados, 13 no total, o lote 6 foi arrematado pela Celeo Redes Brasil. São 714 quilômetros de linhas nos estados de Sergipe e Bahia, com investimento previsto de R\$ 2,3 bilhões para expansão do sistema. O valor de referência era R\$ 192,9 milhões e a empresa deu um lance de R\$ 99,8 milhões, deságio de 48,23%.

No lote 9, em Minas Gerais, na divisa com São Paulo, o vencedor foi a Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista (Cteep), com lance de R\$ 7,4 milhões frente a um valor de referência de R\$ 15 milhões. O deságio oferecido foi de 50,36%. O investimento para reforma da infraestrutura existente é de R\$ 94 milhões. Houve nove interessados.

No último lote a ser leiloadado, o 7, nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, a Cteep voltou a vencer com lance de R\$ 218,8 milhões, um deságio de 41,81% frente ao preço de referência estabelecido de R\$ 376,1 milhões. Serão 1.044 quilômetros de linhas e investimentos de R\$ 2,3 bilhões. Foi o menor deságio entre todos os lotes oferecidos.

Megaleilão prevê R\$ 15,7 bilhões em investimentos

No total foram leiloados nove lotes. Pelo volume de recursos atraído, a própria Aneel classificou o certame como um dos maiores de sua história.

São 33 empreendimentos, com prazo de conclusão de 36 a 66 meses, que contemplarão os estados da Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Pernambuco, Rio de Janeiro, e Sergipe.

Essa infraestrutura vai atender as necessidades de exportação de energias renováveis, especialmente eólica e solar, dos estados do Nordeste para o Sudeste com a contratação de elevados volumes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/06/2023

JULGAMENTO DO TCU SOBRE CONCESSÃO DO GALEÃO SERÁ NA PRÓXIMA QUARTA-FEIRA, DIZ MINISTRO

Governo fez consulta a órgão de controle sobre a possibilidade de concessionária do Aeroporto Internacional do Galeão voltar atrás na decisão de devolver a concessão; relator do processo no TCU promete apresentar voto ao plenário na próxima semana

Por Vinicius Neder — Rio



Galeão está pleiteando mais voos – Foto : Fábio Rossi/Agência O Globo

O ministro Vital do Rêgo, do Tribunal de Contas da União (TCU), prometeu para a próxima quarta-feira, dia 5, a apresentação de seu voto sobre a relicitação de concessões de infraestrutura. Nesse processo, o TCU decidirá se é lícito que concessionárias de aeroportos e rodovias voltem atrás na decisão de devolver concessões ao governo.

Galeão e Santos Dumont: entenda o que pode mudar nos aeroportos do Rio com decisão de Lula
O tema impacta diretamente a concessão do Aeroporto Internacional do Galeão, na Zona Norte da cidade, controlada pela Changi, de operadora aeroportuária de Cingapura.

A Changi entrou na RIOGaleão como sócia da Odebrecht. Após os problemas financeiros da construtora, atingida pelas investigações da Operação Lava Jato, a companhia de Cingapura elevou sua participação na concessionária, assumindo o controle.

Em meio à dificuldade de conseguir um reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por causa da demanda frustrada, em parte, por causa da crise causada pela Covid-19, a Changi anunciou, em fevereiro de 2022, que iria devolver o Galeão para a União. Um ano depois, em fevereiro deste ano, a empresa informou que queria voltar atrás na decisão.

Limitação do Santos Dumont

No início do mês, o governo federal aceitou a proposta, feita pela prefeitura do Rio e pelo governo do estado, de restringir a operação do Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio. O terminal central ficará apenas com os voos entre Rio e São Paulo e Rio e Brasília. Todos os demais partirão e chegarão no Galeão.

Desde que a medida foi anunciada, especialistas têm dito que uma solução mais definitiva para o esvaziamento do Galeão passa pela operação coordenada entre os dois aeroportos da cidade. Para isso, é importante uma definição sobre a permanência, ou não, da Changi à frente da RIOGaleão.

Para embasar a decisão sobre o tema, o governo fez uma consulta conjunta entre os ministérios de Portos e Aeroportos, dos Transportes e da Casa Civil ao TCU, para verificar se é possível cancelar do pedido de desistência de concessão dos aeroportos e rodovias. Se o parecer do TCU der aval, o governo estuda possibilidade de manter a concessão da Changi.



Ministro Vital do Rêgo, do TCU, promete para a próxima semana uma decisão sobre a possibilidade de a concessionária do Galeão desistir de devolver a concessão — Foto: Ailton de Freitas/Agência O Globo

– Certamente, na quarta-feira (dia 5) vamos ter uma decisão. O mercado está esperando isso e eu muito mais. Quero uma solução que contemple não só o setor aeroportuário, mas o rodoviário e o ferroviário – afirmou o ministro Vital do Rêgo, que é o relator da consulta junto ao TCU, após participar de um evento promovido pelo grupo Lide, no Rio.

Segundo Vital do Rêgo, cinco aeroportos já pediram reequilíbrio financeiro em seus contratos de concessão.



A consulta estava prevista para ser apreciada pelo plenário do TCU na quarta-feira da semana passada, dia 21, mas o próprio relator tirou o assunto da sessão. Segundo Vital do Rêgo, seu voto não foi apresentado por causa de um “problema com a Infraero”.

A operadora aeroportuária estatal é sócia minoritária da Changi na RIOGaleão. Com o programa de concessões de aeroportos, a Infraero vem encolhendo nos últimos anos – o principal terminal ainda operado por ela é o Santos Dumont.

Divergência

Vital do Rêgo evitou dar pistas sobre o conteúdo de seu voto. A área técnica do TCU apresentou pareceres divergentes em relação à consulta feita pelo governo federal. Segundo o relator do processo de consulta, seu voto poderá contemplar, ou não, as posições da área técnica.

– O meu voto contemplará ou não posições dos auditores, que são nossos colegas de trabalho. Estamos levantando todas essas possibilidades, existem empresas que não querem ficar, empresas que querem ficar. Todos esses meandros serão considerados – afirmou Vital do Rêgo.

Segundo o ministro, as outorgas oferecidas em concessões mais antigas foram elevadas demais.

– O Brasil viveu um boom da economia, e as outorgas passaram a ficar muito caras. Depois veio a crise econômica – disse Vital do Rêgo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É INADMISSÍVEL VOTAR PROJETO A TOQUE DE CAIXA’, DIZ GOVERNADOR DE MATO GROSSO

Mauro Mendes defende pelo menos 60 dias de análise do projeto na Câmara e mais 60 no Senado; veja vídeo da entrevista

Por Isadora Duarte

São Paulo - O governador de Mato Grosso, Mauro Mendes (União Brasil), criticou a tramitação da reforma tributária “a toque de caixa”. “É uma reforma muito estrutural. O que se pretende fazer neste momento é a construção de um novo modelo de tributação no País com profundas modificações e uma migração feita do atual regime num período que vai até 2032”, disse, em entrevista ao Estadão/Broadcast. “Algo com tamanha dimensão não pode ser feito a toque de caixa. Temos de ser rápidos, eficientes, queremos uma reformulação do sistema tributário do País, mas esse debate tem de ser feito com transparência e colocar com transparência os impactos.”

Mendes não concorda com as datas propostas pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), que defende que o relatório seja votado pelo plenário da Casa na próxima semana. “Não se pode apresentar um texto em uma semana e na outra alguns (deputados) em Festa de São João, outros na Europa participando de evento jurídico e querer chegar na outra semana e votar isso. Seria irresponsabilidade com um tema tão complexo e importante. É inadmissível querer votar reforma a toque de caixa porque vai trazer reflexos para todo o País”, criticou. O governador mato-grossense considera ideal pelo menos 60 dias para análise do texto e aprofundamento dos debates pela Câmara dos Deputados e outros 60 dias pelo Senado.

Para Mendes, ainda há ajustes a serem feitos no relatório, apresentado na última semana pelo relator, deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP-PB). “Essa reforma traz privilégios a alguns segmentos da classe brasileira. Vai privilegiar as empresas exportadoras, as grandes tradings. As



grandes indústrias serão beneficiadas e colocará parte da população brasileira pagando mais impostos. Teremos 37% de impostos no consumo, que é muito alto”, observou.

Um dos pontos questionados pelo Estado de Mato Grosso é a extinção dos fundos regionais, como o Fundo de Transporte e Habitação de Mato Grosso (Fethab). O fundo é a contribuição que o agronegócio recolhe e é usado em obras de transporte, habitação e infraestrutura. “O relator Aguinaldo tinha um compromisso que ia contemplar isso. Não só o Estado de Mato Grosso, mas Mato Grosso do Sul, Goiás e Pará têm estes fundos que são pagos somente dentro do Estado. Nossa reivindicação foi a existência deles por um período de mais 20 anos para que os Estados possam continuar melhorando a sua infraestrutura”, pede Mendes. “Ele não acolheu no final. Acho lamentável e vamos brigar no Congresso por isso.”

Na avaliação do governador, seu Estado será um dos “maiores perdedores” da reforma. “Nos últimos dez anos, tivemos um dos maiores crescimentos de arrecadação do ICMS. Nos próximos 40 anos, segundo projeções do Bernard Appy (secretário extraordinário da reforma tributária do Ministério da Fazenda), seremos o Estado com menor crescimento. Como fica esse agro aqui? Tem algo muito errado aí que precisa ser modificado”, explicou, defendendo a transição do ICMS até 2032. “A regra do fundo de compensação (aos Estados) não é muito clara.” Cálculos do governo apontam para perda de R\$ 100 bilhões da arrecadação de Mato Grosso em 40 anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/06/2023

‘CARRO VOADOR’ DE SUBSIDIÁRIA DA EMBRAER JÁ TEM 2,8 MIL INTENÇÕES DE COMPRA

Eve anunciou nome de empresas que vão fornecer equipamentos para o veículo; expectativa é que protótipo seja apresentado ao mercado no ano que vem

Por Elisa Calmon

Aos poucos, o “carro voador” desenvolvido pela Eve, subsidiária da Embraer, vem ganhando forma para além dos contornos futuristas. A expectativa é que o protótipo seja apresentado ao mercado já no ano que vem, com início da operação em 2026. Depois do desenvolvimento interno, a aeronave elétrica passa agora pela fase de detalhamento com fornecedores. Em paralelo, a empresa tem conversado com reguladores e potenciais clientes, enquanto soma cerca de 2,8 mil intenções de compra.

Na maior feira de aviação do mundo, promovida na semana passada, a Eve anunciou o nome das três primeiras empresas que irão fornecer equipamentos para o eVTOL (sigla em inglês para “aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical”). Entre elas, a Nidec Aerospace LLC, joint-venture entre a japonesa Nidec Corporation e a Embraer, que desenvolverá o sistema de propulsão elétrica do veículo.

A etapa seguinte, prevista para a segunda metade de 2023, é a montagem do primeiro protótipo da aeronave, que deve entrar em teste em 2024. O modelo inicial contará com um piloto e capacidade para mais quatro passageiros. Mais para frente, depois da consolidação da operação, a Eve planeja a construção de um veículo capaz de voar sem um piloto a bordo.

O processo de validação do eVTOL tem particularidades, com destaque para o fato de se tratar de um veículo 100% elétrico. Contudo, no caso da bateria, por exemplo, a Eve trabalha com uma tecnologia já existente. Entre os testes previstos para os próximos meses, está o de túnel de vento.

Em paralelo ao desenvolvimento tecnológico, ocorrem as conversas com as partes interessadas. “É um trabalho complexo que não nos permite idas e vindas. Por isso, temos nos engajado com operadores, potenciais clientes e autoridades para garantir a viabilidade técnica e econômica”, diz o diretor de tecnologia da Eve, Luiz Valentini.



Eve, subsidiária da Embraer, no desenvolvimento do carro voador Foto: Brendan McDermid/Reuters

A viabilidade financeira para o usuário final também é prioridade, complementa o vice-presidente de serviços e soluções de operação da Eve, Luiz Mauad. A empresa calcula que o preço inicial de uma passagem de eVTOL corresponda a cerca de duas vezes o que é pago em uma viagem de carro por aplicativo para fazer a mesma jornada, podendo variar de acordo com cada cidade.

“A empresa só nasceu de fato quando encontramos a tecnologia adequada para que o valor do voo fosse acessível”, afirma Mauad. Com a capacidade de escala prevista pela Eve, a companhia projeta que, até 2035, 450 eVTOLs estejam sobrevoando a cidade de São Paulo, com conexões em mais de 30 pontos, ainda de acordo com o executivo.

Regulamentação

Em iniciativas como esta, é de praxe que a tecnologia anteceda a regulamentação, segundo Roberta Andreoli, sócia-fundadora do escritório especializado em direito aeronáutico, Leal Andreoli Advogados. “Isso ocorre para evitar que as normas interfiram no processo de desenvolvimento técnico”, explica. No entanto, a especialista destaca que já existem estudos em andamento e que os reguladores estão se movimentando para atender a demanda de mercado.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) espera concluir ainda em 2023 a primeira etapa de certificação, que define qual será a base regulatória utilizada e os requisitos básicos. A fase seguinte é o plano de certificação, na qual a Eve apresenta ao órgão regulador um cronograma para demonstrar a capacidade de atender a essas regras. Antes de ser colocado em prática, o planejamento passa pelo aval da agência. Na sequência, a aprovação está sujeita às demonstrações do equipamento.

Não seria inviável passar por todas as etapas regulatórias em três anos, de acordo com Roberto Honorato, superintendente de Aeronavegabilidade da Anac. “Faremos o possível para que os cronogramas sejam atendidos. No entanto, precisamos avaliar na prática”, diz, ressaltando que o processo está ainda em estágio inicial.

O ponto de partida é a regulação existente, com destaque para as normas para os helicópteros e outras aeronaves de pequeno porte, ainda segundo Honorato. No caso das regras para drones, ele considera que seriam menos aplicáveis, pois não englobam o risco de passageiros a bordo, como é o caso do eVTOL. À medida que o desenvolvimento avance, a Anac vai analisar quais pontos precisam ser aperfeiçoados ou modificados para atender as especificidades.



Projeto eVTOL da Eve em desenvolvimento Foto: Eve Holding

Para Roberta, promover ajustes normativos ao invés de criar algo do zero é a estratégia mais acertada. A advogada complementa que a Anac pode contar também com os exemplos de outros países. Em meados de junho, a agência assinou cartas de intenção de cooperação para certificação de eVTOL com as autoridades de aviação civil europeia (Easa) e do Reino Unido (CAA-UK). A expectativa é promover um acordo desse tipo com os

Estados Unidos.

O superintendente da Anac explica que é importante que as regras brasileiras sejam compatíveis com as mundiais, já que cada país em que o eVTOL for operar precisa validar as normas primárias

criadas pelo órgão brasileiro. Honorato vê o Brasil bem posicionado. “Somos um dos poucos países que estão desenvolvendo essa tecnologia. Temos a oportunidade de tomar parte nas decisões iniciais e influenciar”, afirma.

Infraestrutura

No entanto, a regulamentação não depende apenas da Anac, pondera Fábio Falkenburger, sócio do escritório Machado Meyer Advogados, que atua nas áreas de aviação e navegação. “Acredito que isso será um dos principais desafios, porque é um produto totalmente novo”, afirma. No Brasil, esse controle é de responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) da Força Aérea Brasileira.

Apesar do veículo da Eve deter tecnologia para operar na mesma altitude que os aviões, os estudos produzidos recomendam que voe na mesma altitude dos helicópteros, segundo Alberto Sanz Sogayar, sócio do escritório Sogayar & Alcântara Advogados. Ele destaca que a cidade de São Paulo tem a maior frota deste tipo de transporte do mundo, com um helicóptero pousando a cada 45 segundos, mostra um levantamento da Associação Brasileira dos Pilotos de Helicóptero (Abraphe). “Com a entrada em operação dos eVTOLs, é muito provável que esse tráfego aumente consideravelmente”, afirma.

Valentini, da Eve, afirma que a integração com as cidades está na pauta. A empresa tem conversado com autoridades municipais e de gestão de tráfego aéreo. “É um desafio muito grande, mas é importante que a infraestrutura necessária exista e esteja operacional para que o serviço seja oferecido.”

A agenda da subsidiária da Embraer inclui também as discussões sobre os aeroportos para eVTOL, chamados de “vertiportos”. Ainda não está definido qual será o melhor modelo: criar novos aeroportos ou adaptar estruturas já existentes. No entanto, a Eve diz estar em contato com empresas que fornecem energia, por exemplo, para analisar a viabilidade dos pontos de recarga, assim como com companhias de infraestrutura.

A regulamentação para os “vertiportos” tem sido desenvolvida pela Anac junto com as regras para as aeronaves.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/06/2023

Valor

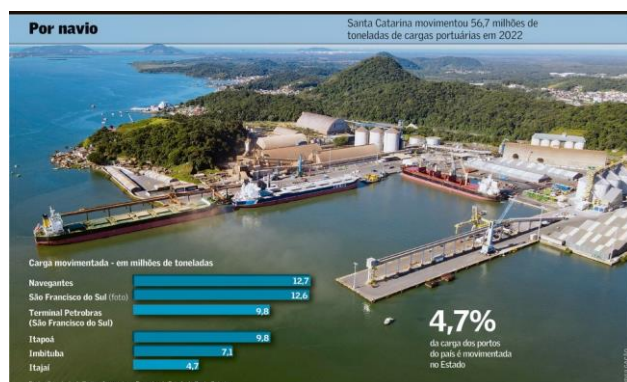
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PORTOS EXPANDEM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Navegantes e São Francisco do Sul investem em produtividade, e Itajaí vive indefinições
Por Domingos Zapparoli — Para o Valor, de São Paulo



Os portos de Santa Catarina registram expansão significativa na movimentação de cargas em 2023 e programam investimentos capazes de melhorar a infraestrutura e a produtividade portuária. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os portos catarinenses movimentaram 19,3 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre do ano, um crescimento de 6,35% em relação ao mesmo período de 2022, enquanto a expansão média nacional foi de 1,47%. O Estado passou a movimentar 5,11% de todas as cargas portuárias



nacionais. No final de 2022, respondia por 4,7% das cargas dos portos brasileiros.

Os terminais de uso privado (TUPs) Porto de Navegantes (Portonave) e Porto Itapoá tiveram, respectivamente, a segunda e a terceira maiores movimentações de contêineres do país nos primeiros quatro meses deste ano, 4,75 milhões de toneladas e 3,21 milhões de toneladas – atrás apenas de Santos (SP), que lidera com 10,3 milhões de toneladas.

O porto público de São Francisco do Sul (SFS), maior do Estado e de múltiplo uso, bateu recorde entre janeiro e maio, com 6,3 milhões de toneladas, alta 26% na comparação anual. Soja, milho, fertilizantes, produtos siderúrgicos, madeira e celulose são os principais itens movimentados. A expectativa no SFS é movimentar 13,5 milhões de toneladas no ano, alta de 7%. Contribui para a expansão a abertura de três novas balanças controladas pela Receita Federal, que vão agilizar o acesso terrestre na área portuária. Hoje há duas, que permitem a entrada e saída de 500 caminhões diários, número que deverá triplicar com os novos equipamentos.

“O maior fluxo de caminhões agilizará a carga e descarga dos navios e reduzirá o tempo de atracação”, afirma Cleverton Vieira, presidente do SFS. A medida tem potencial de permitir expansão de 2 milhões de toneladas por ano no movimento do porto. O investimento é de R\$ 4 milhões. Outra prioridade para 2023 são as obras de derrocagem de uma pedra na

início de 2024. “Vai gerar mais eficiência e segurança na manobra dos navios graneleiros, com ganho de produtividade em 20%”, afirma Vieira. O canal de acesso aquífero também deverá passar por aprofundamento, passando de 14 metros para 16 metros de profundidade.

O desempenho dos portos catarinenses em 2023 só não é melhor devido à crise vivida no Porto de Itajaí, iniciada com a indefinição sobre o modelo de gestão. Só em junho o governo federal sinalizou ao município de Itajaí, atual responsável pela administração, que vai assinar um novo convênio de delegação do porto para a gestão municipal por mais 25 anos, afastando a hipótese de nacionalização da gestão ou privatização, que chegou a ser anunciada pela administração federal anterior. A renovação contratual com o município será acompanhada de um novo arrendamento dos berços portuários, que será válido por 35 anos, ato que só é esperado para 2024.

A APM Terminal, empresa responsável por operar os dois principais berços de atracação do porto, tem contrato de arrendamento vencendo em 30 de junho. A companhia informou que as indefinições sobre o arrendamento afetaram sua capacidade em renovar contratos com companhias de navegação, o que levou a uma queda de 95% na movimentação de contêineres no local. Com isso, optou por encerrar suas atividades no porto a partir de julho.

No Complexo Portuário de Itajaí, mas na outra margem do rio Itajaí Açu, está o Porto de Navegantes, o Portonave, terminal que movimentou 1,2 milhão de TEUs (contêineres de 20 pés) em 2022, e que está expandindo sua infraestrutura. No final de janeiro, a companhia recebeu licença ambiental para realizar obras no cais do terminal a partir do segundo semestre. A obra, que deve ser concluída em 2025, prevê o investimento de R\$ 1 bilhão para permitir ao terminal o recebimento de navios de até 400 metros. Hoje, o porto opera com navios de até 350 metros. Nenhum porto brasileiro recebe navios de contêineres de nova geração, que medem 366 metros.

“A geração, seguinte, que já está sendo construída nos estaleiros, será de navios de contêineres de 400 metros. Precisamos estar preparados”, afirma Osmani de Castilho Ribas, diretor superintendente do Portonave. Para receber essas embarcações, será necessário alargar a bacia de evolução, área de manobra dos navios, e aprofundar o canal de acesso, com o berço de atracação passando de 14 metros de profundidade para 17 metros.

As obras dependem do governo federal, que ainda não definiu se fará os investimentos necessários ou se repassará a obrigação para os próximos arrendatários dos terminais.

PROJETOS EM ESTUDO PODERIAM MAIS QUE DUPLICAR A MALHA FERROVIÁRIA

Ferrovias ligariam as regiões produtoras do interior aos portos catarinenses

Por Domingos Zapparoli — De São Paulo

O governo catarinense quer viabilizar cinco projetos ferroviários para aliviar os gargalos logísticos do Estado. Se os planos forem concretizados, a malha ferroviária somará 852 quilômetros de trilhos à malha atual de 763 km. Dois projetos estão mais adiantados. Um trecho de 319 km planeja ligar a região de Chapecó a Correia Pinto, para interconexão com a rede da Rumo, que chega ao Porto de São Francisco do Sul. O outro, com 62 km, prevê ligar Araquari à cidade portuária de Navegantes. “Um acesso ferroviário seria importante para melhorar a mobilidade da região”, diz Osmani de Castilho Ribas, diretor superintendente do Portonave, em Navegantes, que recebe 3.000 caminhões por dia.

“Estamos engajando entidades empresariais do Estado e a sociedade civil no empenho de atrair investidores”, diz o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Estado, Beto Martins. O governo quer contratar em 2024 estudos de três outros trechos. Um, de 168 km, vai de Rio do Sul, no Alto Vale do Itajaí, a Tubarão, com conexão com a ferrovia Tereza Cristina, que liga a região de Criciúma ao porto de Imbituba. Outro prevê 88 km de trilhos para o contorno ferroviário de Joinville e a ligação ao terminal de contêineres de Itapoá, na Baía da Babitonga, onde fica o Porto de São Francisco do Sul.

O maior projeto é para 221 km de trilhos entre Navegantes e Correia Pinto, que se somará aos 319 km previstos até Chapecó. “Vamos ter um corredor ferroviário direto entre o oeste catarinense e os portos de Navegantes e Itajaí”, diz Martins. Essa ligação leste-oeste, a chamada Ferrovia do Frango (devido à produção de aves em Chapecó), é um plano antigo. Outra conexão da Ferrovia do Frango seria com a ferrovia Litorânea, que nunca saiu do papel e que seria paralela à BR-101, conectando os portos de Santa Catarina. A ferrovia, porém, esbarrou em viabilidade econômica e questões legais por ter de cortar uma terra indígena na região de Palhoça.

Martins diz que o governo está empenhado nos novos projetos. “Temos cinco ótimos portos, que estão entre os melhores do país, mas estamos muito atrasados em acesso ferroviário a eles”, diz o secretário. “Superar esse gargalo é uma prioridade”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/06/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

DESCONTOS DE AUTOMÓVEIS NÃO DEVEM RESOLVER ESTOQUES DE MONTADORAS

Especialista explica alta tecnológica provocou alta nos preços

Por Letycia Bond - Repórter da Agência Brasil - São Paulo

Um dos motivos pelos quais pátios de montadoras e concessionárias têm ficado lotados é o encolhimento do poder de compra dos brasileiros ao longo dos anos e o paralelo avanço da tecnologia automotiva, com consequente encarecimento do produto.

Com a aproximação do fim dos recursos inicialmente previstos, o programa do governo federal para incentivo à compra de veículos terá uma ampliação, que deve atender também às demandas das locadoras do setor. Apesar de a medida ter sido confirmada nesta quarta-feira (28), o coordenador dos cursos automotivos da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Antonio Jorge Martins, diz que o foco do programa é a curto prazo e talvez não resolva os estoques acumulados de automóveis.



Estoques elevados em montadoras não devem ter solução no curto prazo/Foto: Marcello Casal Jr./Abr

O especialista explica que um dos motivos pelos quais pátios de montadoras e concessionárias têm ficado lotados é o encolhimento do poder de compra dos brasileiros ao longo dos anos e o paralelo avanço da tecnologia automotiva, com consequente encarecimento do produto.

Carros mais tecnológicos

Ao passo que os veículos foram ganhando cada vez mais artefatos tecnológicos, os preços subiram e a parcela da população com condições de comprá-los diminuiu, uma vez que os salários, mesmo sob reajuste, não acompanharam as altas cifras deixadas nas concessionárias. Essa tendência de aprimoramento tecnológico seguido de encarecimento não é uma exclusividade do mundo dos veículos, ressalta Martins.

“Em nível de mercado brasileiro, por exemplo, as televisões. À medida que vão aumentando seu poderio tecnológico, ficam cada vez mais caras”, diz o especialista. “Existe, hoje, uma diferença entre o que as pessoas podem comprar e aquilo que está sendo oferecido. Então, por que hoje não se chama mais de carros populares? Porque os carros populares que existiam nos anos 90 eram carros desprovidos de segurança e conectividade. Era outro tipo de produto, que hoje não existe mais”, pontua o especialista.

“Houve também uma mudança do próprio perfil de consumo da sociedade. Um exemplo prático: se nós oferecermos aquele celular tijolão, dificilmente teremos compradores. A realidade hoje do mercado é que, realmente, todo mundo tende a aspirar àquilo que tem mais tecnologia e, no caso do veículo, isso também se faz presente”, acrescenta.

Dificuldades das montadoras

Martins, que entende que questões estruturais exigem soluções mais complexas, destaca ainda que não foi somente no Brasil que se constatou uma alta significativa de preços, com a pandemia de covid-19. Os acréscimos, explica o coordenador da FGV, foram uma forma de a indústria lidar com “novos desafios”.

“Na realidade, houve uma disruptura total do setor automotivo, entre o modo como ele funcionou ao longo dos últimos 100 anos e como passou a funcionar a partir dos anos 2000. Qual a grande diferença? Tenho um grande número de companhias que efetivamente possuem uma cultura analógica e outra que, de forma geral, já nasceram sob a ótica digital. Estas que nasceram sob a ótica digital têm muitas dificuldades culturais de se adaptarem a uma nova realidade de mercado, que é o fato de que, hoje, o setor se torna muito mais dinâmico do que era há 100 anos ou do que vem sendo. Esse dinamismo se dá, principalmente, pela inovação constante de tecnologia. Produtos que realmente requerem tecnologia crescem em preço”, argumenta o educador.

“Isso está bem localizado em cima de algumas montadoras, que efetivamente estavam voltadas ao volume de produção e não à venda de produtos com maior conteúdo tecnológico e que efetivamente apresentam maior lucratividade, mas um menor volume”, esclarece, adicionando que a condição de que o comprador de caminhão deixe um para desmanche, ao adquirir um novo, por meio programa, pode ser um obstáculo.

O que se estabeleceu é que, para compras de carros, os descontos irão variar de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil. No caso de ônibus e caminhões, o desconto vai ficar entre R\$ 36 mil e R\$ 99 mil. Tudo vai depender do tamanho do veículo e grau de poluição.



Locadoras

Em entrevista à Agência Brasil, o presidente da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla), Marco Aurélio Nazaré, elogiou a iniciativa do governo, mas fez algumas ressalvas. Ele reafirmou o que a entidade já havia argumentado em nota do último dia 9, em relação à ordem da fila do programa, com priorização de vendas para pessoas físicas, em um primeiro momento. O acesso aos descontos vindo depois foi, portanto, um dos alvos de críticas, por parte da associação, que também considerou o teto de R\$ 500 milhões baixo. Nazaré, contudo, aprovou o anúncio da ampliação do aporte, que imagina que permitirá aquisições às locadoras.

De acordo com levantamento divulgado pela Abla, ao final de março, as locadoras de veículos responderam por 30,1% das compras de 2022. A proporção equivale a 590.520 unidades. O investimento em frota foi de R\$ 55,2 bilhões e a média de valor gasto com cada veículo foi de R\$ 93,6 mil.

“O que nós tentamos dizer no comunicado é que o que seria vendido para pessoas físicas é menor do que a pessoa jurídica compra. Conclusão: como foi anunciado o programa, nós paralisamos as compras, aguardando uma oportunidade de compra”, afirma.

O presidente da Abla diz também que o cenário de conjuntura explica muito do que acontece no setor atualmente. “Nós temos um endividamento muito alto da classe C para baixo, uma perda de poder aquisitivo, uma incapacidade de absorção de parcelas de financiamento, assim como uma taxa de juros extremamente alta. Porque um carro financiado em 36 vezes dobra de preço”, diz.

Então, fica impossível de se absorver no orçamento a parcela, mesmo que seja parte do valor do carro, mesmo que se dê um valor de entrada, para a compra de um carro por pessoa física. Tanto que foi a classe média que comprou os carros que foram destinados nesse programa do governo e não a classe que, de fato, deveria comprar e que é o que o governo gostaria que comprasse”, finaliza.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 30/06/2023

DESEMPREGO RECUA PARA 8,3% NO TRIMESTRE ENCERRADO EM MAIO, DIZ IBGE

Índice registra mesmo nível de maio de 2015

Por Ana Cristina Campos - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

É a menor taxa de desemprego para um trimestre encerrado em maio desde 2015, quando também ficou em 8,3%.

A taxa de desocupação ficou em 8,3% no trimestre encerrado em maio, com recuo de 0,3 ponto percentual (p.p) em relação ao trimestre anterior, de dezembro de 2022 a fevereiro de 2023. É a menor taxa para um trimestre encerrado em maio desde 2015, quando também ficou em 8,3%. Em comparação com o mesmo período de 2022, a taxa de desocupação caiu 1,5 p.p.

Os dados são da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua), divulgada nesta sexta-feira (30) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

“Esse recuo no trimestre foi mais influenciado pela queda do número de pessoas procurando trabalho do que por aumento expressivo de trabalhadores. Foi a menor pressão no mercado de trabalho que provocou a redução na taxa de desocupação”, disse, em nota, Adriana Beringuy, coordenadora de Pesquisas por Amostra de Domicílio.

A população desocupada ficou em 8,9 milhões de pessoas, queda de 3% em relação ao trimestre anterior e de -15,9% se comparado ao mesmo período de 2022. O número de pessoas ocupadas, de 98,4 milhões, ficou estável na comparação trimestral e cresceu 0,9% no ano.

O contingente de pessoas ocupadas (98,4 milhões) ficou estável ante o trimestre anterior e cresceu 0,9% (mais 884 mil pessoas) no mesmo trimestre de 2022.

“Embora não tenha havido uma expansão significativa da população ocupada total no trimestre, houve algumas diferenças pontuais em algumas atividades econômicas. A maioria ficou estável, mas foi observada queda do número de trabalhadores na agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura (-1,9%, ou menos 158 mil pessoas) e expansão em administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais (2,5%, ou mais 429 mil pessoas)”, afirmou Adriana.

Desemprego no setor público

“No caso do grupamento de administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais, o crescimento foi impulsionado pelo segmento de educação e por meio da inserção de empregados sem carteira de trabalho assinada”, acrescentou a coordenadora.

Segundo o IBGE, no panorama anual, houve altas no setor de transporte, armazenagem e correio (4,2%, ou mais 216 mil pessoas), informação, comunicação e atividades financeiras, imobiliárias, profissionais e administrativas (3,8%, ou mais 440 mil pessoas) e administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais (4,5%, ou mais 764 mil pessoas) e reduções nos grupamentos de agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura (-6,2%, ou menos 542 mil pessoas) e Construção (-3,7%, ou menos 274 mil pessoas).

Fonte: Agência Brasil - DF

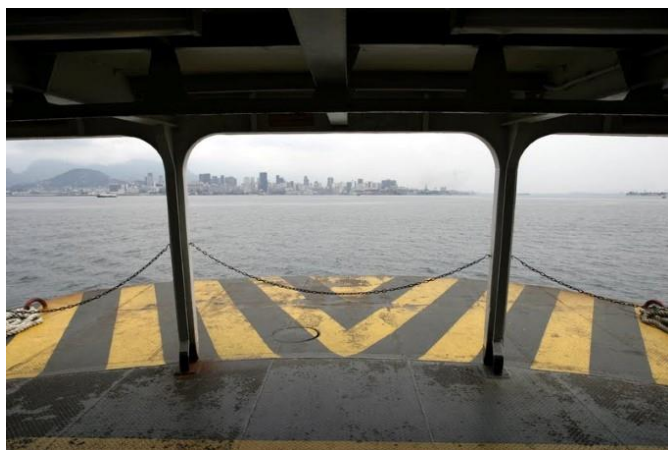
Data: 30/06/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRÊS EMPRESAS TÊM INTERESSE EM ESTUDOS PARA LIGAÇÃO AQUAVIÁRIA ENTRE AEROPORTOS NO RIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30/06/2023 - 19:08



Arquivo/Divulgação

Prefeitura pretende conceder operação de linha de barcas a ser criada entre terminais Santos Dumont e Tom Jobim. Demais interessados têm 20 dias de prazo para envio de manifestações em estudar viabilidade do serviço

A prefeitura do Rio de Janeiro (RJ) recebeu manifestação de interesse privado de três empresas que avaliam desenvolver estudos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos para modelagem e estruturação de projeto de concessão para ligação aquaviária entre os

aeropostos Santos Dumont (Marina da Glória) e Internacional Tom Jobim (Galeão). O requerimento foi apresentado em conjunto pelas empresas Technion Engenharia de Tecnologia, Ilha Open Mall Ltda e Netuno Transportes Marítimos Ltda.

A administração municipal abriu prazo de 20 dias corridos para que outros eventuais interessados apresentem manifestações de interesse através de requerimento, até o dia 19 de julho de 2023. A coordenação da estruturação deste projeto ficará a cargo da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPAR). Os interessados precisam enviar a solicitação por meio do e-mail: dep@ccpar.com.br.

Os estudos ficarão a critério exclusivamente do poder executivo municipal e poderão ser utilizados, total ou parcialmente, na elaboração de editais, contratos e demais documentos necessários à licitação do projeto. De acordo com o Diário Oficial do município, aprovados e acolhidos os estudos realizados em decorrência da autorização da manifestação de interesse e realizado o procedimento licitatório conforme decisão do município, o ressarcimento das despesas realizadas na elaboração do projeto ficará a cargo do vencedor do processo licitatório, no valor máximo de R\$ 250 mil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2023

REGULAMENTAÇÕES ESPECÍFICAS PARA NAVIOS E EMBARCAÇÕES EM GERAL

Por Ronald Carreteiro OPINIÃO 29/06/2023 - 20:19



Arquivo/Divulgação

Destacamos e detalhamos aqui a principal e mais direta regulamentação sobre o assunto.

A Convenção de Hong Kong (HKC) foi adotada em 2009 e seguia sem previsão de entrar em vigor, pois aguardava o cumprimento de seus pré-requisitos. Agora, com Bangladesh e Libéria, já são 17 países signatários e completou-se o rol de exigências. Porém, ainda há resistências aqui e ali por parte de importantes empresas da navegação e construção naval mundial.

De uma forma bem resumida, podemos destacar que a HKC foi criada para regular:

- O design, construção, operação e preparação de embarcações de forma a facilitar uma reciclagem segura e ambientalmente responsável, sem comprometer sua segurança e eficiência operacional;
- A operação de estaleiros para a reciclagem de embarcações de forma segura e ambientalmente responsável; e
- O estabelecimento de um mecanismo efetivo de controle e execução para a reciclagem de embarcações através de certificações e relatórios muito bem documentados.

A HKC é baseada em seis diretrizes:

- Desenvolvimento do Inventário de Materiais Perigosos – MEPC.179(59);
 - Vistoria e Certificação de Embarcações – MEPC.224(64);
 - Inspeção de navios / Port State Control – MEPC.223(64);
 - Certificação de Estaleiros para Reciclagem de Embarcações – MEPC.211(63);
 - Reciclagem de Embarcações – segura e ambientalmente responsável – MEPC.210(63);e
 - Desenvolvimento do Plano de Reciclagem de Embarcação – MEPC.196(62).
- Em tempo: Foram atendidos em junho de 2023, todos os pré-requisitos que a Convenção exigia, e entrará em vigor, no mundo, em breve, pelas mãos da IMO.

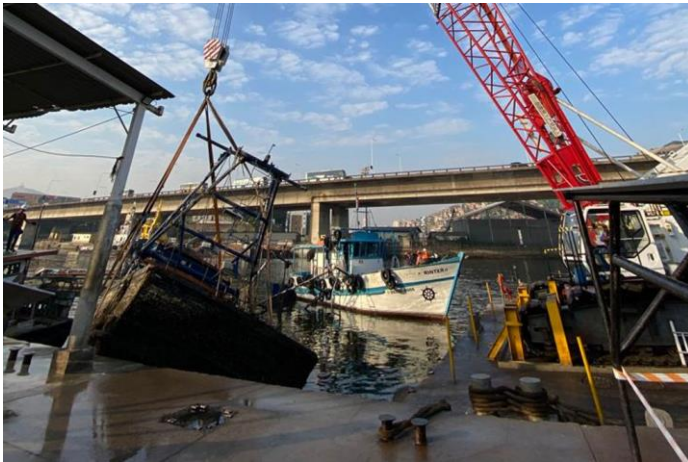
221003-ronald-carreteiro-edit.jpg Ronald Carreteiro é engenheiro, professor e consultor na Infotec Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023

FORÇA-TAREFA RETIRA MAIS CINCO EMBARCAÇÕES DA BAÍA DE GUANABARA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2023 - 19:07



Na manhã desta quinta-feira (29), começou a retirada de mais cinco embarcações abandonadas na Baía de Guanabara, que estão encalhadas na altura da Ilha da Conceição, em Niterói. A remoção levará cerca de 25 dias. Os barcos são majoritariamente de madeira e têm porte médio — o maior deles tem cerca de 28m.

Álvaro Luiz Savio, diretor-presidente da PortosRio, que lidera a força-tarefa, esteve presente no local, bem como os representantes das demais instituições envolvidas nesse trabalho conjunto: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), Secretaria Estadual de Energia e Economia do Mar (Seenemar), Secretaria Estadual de Ambiente e Sustentabilidade (SEAS), Instituto Estadual do Ambiente (INEA) e Prefeitura de Niterói.

O trabalho é orientado por um relatório da Capitania dos Portos, que identificou 51 embarcações e cascos abandonados na Baía de Guanabara. Todos eles receberam a declaração de perdimento (perda da propriedade) da autoridade marítima, etapa essencial para o início da remoção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBERÁ NOVA TEMPORADA DE NAVIOS DA PASSAGEIROS DA MSC

Da Redação NAVEGAÇÃO 29/06/2023 - 19:12



A empresa MSC Cruzeiros confirmou a temporada 2024/2025 de navios de passageiros no Porto de Paranaguá. No dia 1º de dezembro, o Porto de Paranaguá receberá a primeira das 16 rotas já confirmadas para embarque e desembarque de passageiros em navios de cruzeiros da MSC.

A previsão é que cerca de 2 mil pessoas passem pela região durante cada uma das escalas, injetando mais de R\$ 1,5 milhão, por semana, na economia local.

Para a temporada 2024/2025 o navio utilizado será o "MSC Armonia", também na rota Paranaguá/Itajaí/Punta del Este/Buenos Aires, com retorno para Paranaguá. O primeiro embarque e desembarque desta temporada está programado para dia 20 de dezembro de 2024, seguido de um por semana, até finalizar dia 28 de março de 2025, totalizando 15 operações.

Para o diretor Empresarial da Portos do Paraná, a operação da MSC via Porto de Paranaguá já incentivou outras companhias. "A Costa Cruzeiros sinalizou recentemente interesse em ter operações de navios de passageiros por aqui, Conversas e negociações seguem em andamento", afirma Pioli.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023

OBRA DA IP4 DE BARCELOS, NO AMAZONAS, SERÁ CONCLUÍDA EM ABRIL DE 2024

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2023 - 19:21



Equipe do DNIT vistoria a obra

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) prevê a conclusão das obras para a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Barcelos, no Amazonas para abril de 2024.

Com um investimento de aproximadamente R\$ 13,6 milhões, a IP4 está localizada na margem direita do Rio Negro e conta com área total de 1,7 mil metros quadrados, contendo terminal de passageiros, duas pontes móveis, dois flutuantes, estacionamento, calçada e guarita.

Barcelos não tem acesso terrestre e o acesso ao município é feito exclusivamente por via fluvial ou por transporte aéreo. Com a conclusão das obras, a expectativa é poder atender 18,9 mil pessoas que transitam pelo local. A IP4 irá possibilitar uma área portuária organizada para atracação de embarcações para a descarga segura das mercadorias e dos passageiros.

O município amazonense tem como sua principal fonte de renda a pesca sustentável de peixes ornamentais, destacando-se pela grande produção e pela sua exportação. Barcelos exporta mais de 20 milhões de peixes para todo o mundo, principalmente para o Japão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023

PETROBRAS ADQUIRE CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL QUE GARANTE ORIGEM 100% RENOVÁVEL DE ENERGIA ELÉTRICA USADA EM SUAS OPERAÇÕES

Da Redação OFFSHORE 29/06/2023 - 19:30



Companhia neutraliza emissões do “escopo 2” associadas ao consumo de energia adquirida de fornecedores no Brasil

A Petrobras adquiriu certificação internacional que garante que 100% da energia elétrica utilizada em suas operações industriais e administrativas no Brasil é gerada por fontes renováveis. Essa chancela — chamada certificação I-REC (Renewable Energy Certificate) — atesta que a energia elétrica adquirida pela Petrobras de fornecedores externos é gerada exclusivamente por fontes renováveis.

O objetivo é neutralizar as emissões do chamado “escopo 2” — termo empregado pela indústria mundial para as emissões associadas ao consumo de energia obtida de um supridor externo. A prática foi incorporada pela companhia a partir de 2022.

Os certificados foram adquiridos junto às principais empresas fornecedoras de energia elétrica para a Petrobras: AES Brasil, CPFL Soluções e Cemig.

Além da energia elétrica adquirida de fornecedores externos, a Petrobras também consome energia elétrica que é gerada em suas próprias instalações (em plataformas e refinarias, por exemplo).



Nesse caso, as emissões de gases de efeito estufa da geração são consideradas de "escopo 1", ou seja, emissões diretas resultantes de operações da própria companhia.

“A neutralização de emissões do escopo 2 é um marco relevante em nossa jornada de transição energética e evidencia que estamos colhendo frutos concretos nessa caminhada em parceria com nossos fornecedores. É um avanço que nos deixa orgulhosos, comprovando que seguimos determinados em liderar a transição energética no Brasil, de mãos dadas com a cadeia produtiva nacional e em sintonia com as demandas da sociedade”, disse o presidente da Petrobras Jean Paul Prates.

Energia de origem renovável

A certificação I-REC, reconhecida internacionalmente, comprova que a energia utilizada por um determinado consumidor é de origem renovável, como hidrelétrica, eólica ou solar. Os certificados são de propriedade das empresas geradoras de energia e podem ser comercializados com os consumidores dessas empresas, interessados em assegurar a origem renovável da energia comprada.

Programa Carbono Neutro da Petrobras

“Priorizamos a aquisição de energia renovável no ambiente de comercialização do mercado livre de energia, e agora demos um passo à frente garantindo, por meio dos certificados, que essa energia elétrica que usamos para consumo em nossas unidades industriais e administrativas é proveniente de fonte renovável”, explica o gerente executivo de Gás e Energia da Petrobras, Álvaro Tupiassu.

Os certificados fazem parte da primeira iniciativa do portfólio de ações que contou com os recursos do Fundo de Descarbonização da Petrobras. Eles abrangem 100% da energia elétrica comprada e correspondem à totalidade das emissões de escopo 2 das operações da empresa no Brasil.

“Com a aquisição dos certificados, incentivamos a maior participação dos renováveis na matriz energética brasileira. É com muita satisfação que concluímos essa iniciativa que tínhamos anunciado em nosso Caderno do Clima”, explica a gerente executiva de Mudança Climática e Descarbonização da Petrobras, Viviana Coelho. “Essa ação faz parte dos esforços do Programa Carbono Neutro, que está buscando identificar trajetórias para a neutralidade, incluindo, entre outras ações, a maior eletrificação das nossas unidades e a integração com renováveis”, complementou ela.

Fundo de Descarbonização

O Fundo de Descarbonização da Petrobras foi criado para apoiar ações de descarbonização das operações da empresa nos segmentos de exploração e produção, refino, gás e energia e logística. A Petrobras tem o compromisso de reduzir suas emissões operacionais totais em 30% até 2030 (em comparação com 2015) e, no longo prazo, a ambição de neutralizar suas emissões operacionais de gases do efeito estufa até 2050 e influenciar parceiros a atingirem essa ambição.

Sobre I-REC

O chamado Renewable Energy Certificate (I-REC) é um tipo de certificado de energia renovável que representa os atributos ambientais da geração de um megawatt-hora (MWh) de energia produzida por fontes renováveis. Ele consiste em um sistema global de rastreamento dos atributos de energia renovável, desenvolvido para permitir o registro confiável de energia oriunda de fontes renováveis. O certificado é utilizado por consumidores específicos, para fins de contabilização no Escopo 2, de acordo com os mais rigorosos padrões internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/06/2023

PETROBRAS APROVA A CONTINUIDADE DA IMPLANTAÇÃO DO TREM 2 DA RNEST

Da Redação OFFSHORE 29/06/2023 - 19:33



Reinício dos trabalhos está previsto para 2024

A Petrobras decidiu dar continuidade à implantação do Trem 2 da Refinaria Abreu e Lima - RNEST, cujas obras foram interrompidas em 2015. A decisão é fundamentada em reavaliação do Projeto RNEST que, à luz das premissas do Plano Estratégico 2023-2027, teve sua atratividade econômica confirmada.

As contratações associadas à continuidade das obras do Trem 2 da RNEST passarão por todas as análises necessárias, em observância às práticas de governança e os procedimentos internos aplicáveis, e serão divulgadas oportunamente ao mercado. Tal projeto já estava previsto no Plano Estratégico 2023-2027, dentro do CAPEX previsto.

O início das operações do Trem 2 da RNEST é previsto para 2027. Com essa implantação, a Petrobras contribuirá para expandir a capacidade de refino nacional, viabilizando o aumento da produção de derivados, principalmente diesel S10, em atendimento às demandas do mercado.

Para o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, “a expansão da capacidade da RNEST é fundamental para aumentar a produção e a disponibilidade de derivados, em especial, óleo diesel S10. Localizada estrategicamente em Pernambuco, a refinaria está conectada ao sistema logístico nacional e contribuindo para o desenvolvimento do Nordeste brasileiro”.

De acordo com o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Carlos Travassos, “a retomada das obras na RNEST revela o compromisso da companhia em modernizar suas operações, levando em consideração a viabilidade econômica e atendimento às necessidades do mercado e da sociedade”.

O Trem 2 da RNEST adicionará cerca de 13 milhões de litros de diesel S10 por dia à capacidade de produção nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023

DEPUTADO APRESENTA PEDIDO DE URGÊNCIA PARA APRECIÇÃO DE PL DA PRATICAGEM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2023 - 20:14

Arquivo/Divulgação

Desde maio, quando o PL 877/2022 chegou à Câmara para revisão, parlamentares entraram com três pedidos para apensação de outras propostas que tratam da regulação da atividade

O deputado André Figueiredo (PDT-CE) apresentou, na última sexta-feira (23), um pedido de urgência para apreciação do projeto de lei 877/2022, de autoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), que altera a Lei 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional (AJB) e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem. Também assinam o requerimento parlamentares de outras legendas.

Desde maio, quando o PL 877/2022 chegou à Câmara, deputados apresentaram pedidos para apensação de outras propostas que tratam da regulação dos serviços de praticagem. O deputado Vinicius Carvalho (Republicanos-SP) pediu para apensar o PL 2.149/2015, do ex-deputado Raimundo Gomes de Matos (PSDB-CE), que tramita na Comissão de Viação e Transportes (CVT). Já o deputado Alceu Moreira (MDB-RS), autor do PL 4.392/2020, pediu apensação da proposta ao



PL 877/2022. O PL 4.392 já está apensado ao PL 1.565/2019, do deputado Augusto Coutinho (Solidariedade-PE). "Entendemos ser pertinente o apensamento dos projetos, visto que sua apreciação conjunta proporcionará um debate mais amplo e consistente sobre a matéria", alegou Moreira.

O deputado Coronel Meira (PL-PE) também requer o apensamento do PL 877/2022 ao PL 1.565/2019, por considerar que se tratam de matérias correlatas. No começo do mês, Meira solicitou o despacho inicial do PL 877/2022, a fim de que a matéria fosse distribuída às comissões. Ele alegou que o PL foi recebido pela mesa diretora da Câmara, no dia 19 de maio, para revisão na casa legislativa, e que já haviam passado as duas sessões exigidas pelo regimento para os trabalhos serem iniciados.

Para alguns contratantes do serviço, a possibilidade de regulação econômica ficou inserida de forma vaga no texto aprovado no Senado, sem esclarecer quem será de fato o regulador. O governo passado chegou a apresentar uma proposta (PL 757/2022) para alterações na Lei 9.537/1997 (tráfego aquaviário) e na Lei 10.233/2001 (criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários-Antaq) para estabelecer a competência da autarquia para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem. Em março de 2022, a matéria foi apensada ao PL 4.392/2020.

Representantes do setor produtivo brasileiro, principalmente do agronegócio, defendem a proposta de regulação da praticagem pela agência reguladora. A posição é apoiada por entidades como: ATP (terminais de uso privado), CNT (Transportes), CNI (Indústria), CNC (Comércio), CNA (Agricultura e Pecuária), Abiove (soja), CLIA (cruzeiros), Abac (cabotagem), Centronave (longo curso), Marinha e Antaq, além da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA).

O grupo enxerga a regulação econômica como uma prática internacional, assim como a escala de rodízio único, e que deveria ser adotada no país. Eles alegam que a forma de prestação do serviço retira força de negociação dos agentes marítimos porque a escala de rodízio único resultaria num monopólio, que foi apontado em relatório da auditoria operacional do Tribunal de Contas da União (TCU), pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e pela OCDE.

A auditoria do TCU sobre a regulação da praticagem, publicada em março de 2020, apontou que o serviço é oferecido em situação de monopólio no país, sem regulação econômica e transparência de preços. Os auditores também mencionaram no documento que a atividade é prestada com base de valor bem mais elevado do que os verificados em parâmetros internacionais. À época do processo, o ministro-relator, Bruno Dantas, e os ministros do TCU discordaram e não acolheram as recomendações dos auditores.

Na ocasião, Dantas discordou do argumento de que a atividade violaria a ordem econômica. Ele avaliou que é um serviço essencial submetido a um regime jurídico híbrido e a um elevado grau de regulamentação estatal. No acórdão, os ministros da Corte de Contas acompanharam o relator e concluíram que a regulamentação técnica exercida pela autoridade marítima, com a consequente instituição da escala de rodízio única não caracteriza infração à ordem econômica, tendo em vista a ordem jurídica vigente.

Um dos argumentos do setor produtivo é que a ausência de uma regulação econômica efetiva da atividade impede que os usuários do serviço tenham onde recorrer nos casos em que não concordam com os valores cobrados pelos práticos. As entidades avaliam que o serviço é bem prestado por profissionais qualificados no Brasil, mas que o sistema de livre negociação faz com que a categoria imponha seus preços sem possibilidade de barganha. Como a Marinha só pode regular em caso de indisponibilidade do serviço, os usuários da praticagem entendem não ter a quem recorrer porque esse serviço é obrigatório e essencial, além de não ter histórico de desatendimento. "Na negociação, não se tem uma autoridade pública para que possamos apelar, somente [a Marinha] em caso de indisponibilidade do serviço", disse o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa.

A Praticagem do Brasil considera que a Marinha nunca deixou de regular técnica e economicamente, disciplinando o serviço e selecionando os práticos para trabalhar na iniciativa privada. Para a



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 108/2023
Página 47 de 47
Data: 30/06/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

categoria, esse papel garantiu que o Brasil alcançasse um padrão de atendimento de excelência internacional. A avaliação foi que o texto aprovado no Senado acrescentou à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário parâmetros de funcionamento da atividade presentes nas normas da autoridade marítima para o serviço de praticagem (Normam-12/DPC).

Entre eles, a escala de rodízio único de atendimento aos armadores, estabelecida pela Marinha para garantir a disponibilidade ininterrupta do serviço, evitar a fadiga do prático e assegurar a quantidade mínima de manobras para manter a habilitação. Para a praticagem, ao mesmo tempo, a escala dá autonomia para o prático tomar sempre a decisão mais segura a bordo, sem pressão comercial do armador, que não escolhe quem vai atendê-lo.

O atual texto do PL prevê que o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores, sendo a Marinha do Brasil a autoridade competente por reprimir quaisquer práticas de abusos de poder econômico, conforme preconizado pela Lei 9.537/1997. A praticagem considerou o PL 877 uma boa iniciativa para aperfeiçoar a regulação e avaliou que inserir essas normas em lei, com procedimentos mundiais de segurança, evita questionamentos ao poder discricionário da Marinha, empoderando a autoridade marítima. Após a aprovação do texto, a Praticagem do Brasil destacou que o projeto foi fruto de amplo debate na comissão de infraestrutura, com a participação de diferentes players de entidades setoriais e de governo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 30/06/2023