

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 137/2023
Data: 16/08/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
HIDROVIAS SÃO ALTERNATIVA PARA DAR IMPULSO À RELAÇÃO PORTO-INDÚSTRIA NA BAIXADA SANTISTA	4
COM MAIOR ABRANGÊNCIA, FUNDO DA MARINHA MERCANTE FOMENTA INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO	5
PREFEITOS DE SANTOS E GUARUJÁ VEEM POTENCIAL EM HIDROVIAS E PEDEM OLHAR SOCIAL	7
MESMA PERGUNTA, AS MESMAS RESPOSTAS	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
ESTATÍSTICO - TRANSPORTE INTERIOR BATE RECORDE HISTÓRICO NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – POTENCIAL A SER DESBRAVADO	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
Rodovias verdes 1	11
Rodovias verdes 2	11
Rodovias verdes 3	11
Hidrogênio verde	12
Açúcar.....	12
NACIONAL - “APAGÃO NÃO TEM NADA A VER COM A SEGURANÇA ENERGÉTICA DO BRASIL”, DIZ SILVEIRA.....	12
NACIONAL - REAJUSTE NO PREÇO DA GASOLINA E DO DIESEL.....	13
NACIONAL - PIERDOMÊNICO: GOVERNO COMEÇARÁ CONCESSÃO DAS HIDROVIAS A PARTIR DO ANO QUE VEM.....	14
REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADES DEFENDEM INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS	16
REGIÃO SUDESTE - SANTOS ASSINA CONVÊNIO COM MARINHA PARA INTENSIFICAR FISCALIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ...	16
REGIÃO NORDESTE - EMPRESA VAI EXPORTAR AÇO E ALUMÍNIO PELO PORTO DE SUAPE	17
REGIÃO NORDESTE - MARINHA ABRE VISITAÇÃO A NAVIOS NO PORTO DO RECIFE.....	18
REGIÃO CENTRO-OESTE - DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS É UM DESAFIO PARA O CENTRO-OESTE	18
CENTRO-OESTE EXPORT - PROJETO DE NOVO PORTO NO URUGUAI É VISTO COMO BOA OPÇÃO PARA O CENTRO-OESTE .	19
CENTRO-OESTE EXPORT - PARA DEBATEDORES, INFRAESTRUTURA DA REGIÃO NÃO ACOMPANHOU CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO	21
CENTRO-OESTE EXPORT - ESPECIALISTAS PROPÕEM POLÍTICAS PÚBLICAS PARA REDUZIR DEFICIT DE ARMAZENAGEM ..	22
CENTRO-OESTE EXPORT - CARTA DEFENDE MELHORIAS EM ARMAZENAGEM E EFICIÊNCIA.....	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	25
RODOVIAS DO LITORAL RECEBEM INVESTIMENTO DE R\$ 53,2 MILHÕES	25
EM BUSCA DE ALTERNATIVAS ENERGÉTICAS VERDES, SÃO PAULO ESTUDA PARCERIA COM SETOR SUCROALCOOLEIRO	26
AVANÇAM TRATATIVAS PARA RECUPERAÇÃO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA.....	27
PLEITOS DA CODERN PARA O PORTO DE NATAL SÃO INCLUÍDOS NO NOVO PAC DO GOVERNO FEDERAL	27
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS EM 2023 CHEGAM A US\$ 206,868 BILHÕES	28
FÁVARO RECEBE MINISTRO DE COMÉRCIO EXTERIOR DOS EMIRADOS ÁRABES PARA TRATAR DE NOVAS PARCERIAS COM O BRASIL	28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	29
CONGRESSO RETOMA ARTICULAÇÃO PARA APROVAR MARCO DAS EÓLICAS OFFSHORE.....	30
CADE APROVA, COM RESTRIÇÕES, CONSÓRCIO ENTRE ULTRA E SHV NA INFRAESTRUTURA DE GLP.....	31
EQUINOR VENCE CONCORRÊNCIA DA PETROBRAS E COMPRA CARGA DE PETRÓLEO DA UNIÃO	32
PETROBRAS COLOCA EM OPERAÇÃO FPSO ANITA GARIBALDI NA BACIA DE CAMPOS	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
NOVO PAC: BNDES TEM R\$ 270 BI PARA FINANCIAR PROJETOS	34
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE APAGÃO COMEÇOU EM REDE DE SUBSIDIÁRIA DA ELETROBRAS E DEFENDE INVESTIGAÇÃO DA PF.....	35
MERCADANTE VOLTA A CRITICAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS E ASSOCIA VENDA A APAGÃO	37
'VAMOS FAZER QUANTOS REAJUSTES FOREM NECESSÁRIOS' NOS COMBUSTÍVEIS, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS	38
NO EMBATE ENTRE OS GOVERNADORES DO SUDESTE-SUL E NORDESTE, UMA DISPUTA ENTRE AS MONTADORAS.....	38
APESAR DO IMPACTO NA INFLAÇÃO, PRESIDENTE DO BC ELOGIA PETROBRAS POR AUMENTO DOS COMBUSTÍVEIS	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	40
GOVERNO TEM 15 DIAS PARA RESOLVER ATRITO COM CÂMARA, APROVAR ARCABOUÇO E EVITAR ‘CORTE’ DE R\$ 200 BI	41
PODEMOS AUMENTAR INVESTIMENTOS E PRESERVAR A AMAZÔNIA COM TÍTULOS VERDES, DIZ ILAN GOLDFAJN	43
BRASIL LANÇA 1ª BOLSA DE CRÉDITO DE CARBONO DO MUNDO COM EXPECTATIVA DE MOVIMENTAR R\$ 12 BILHÕES	45
MERCADANTE E TARCÍSIO SE REÚNEM PARA TRATAR DE TREM ENTRE SÃO PAULO E CAMPINAS, METRÔ E ESCOLAS	48



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 137/2023
Página 3 de 62
Data: 16/08/2023
www.mercosshipping.com.br
merc@mercshipping.com.br

GOVERNO DE SP ALTERA GOVERNANÇA DE SERVIÇOS DE SANEAMENTO PARA FORTALECER PRIVATIZAÇÃO DA SABESP	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
NAVIO CARREGADO DE GRÃOS DEIXA UCRÂNIA E DESAFIA BLOQUEIO RUSSO	49
APAGÃO: DESLIGAMENTO DE LINHA DE TRANSMISSÃO OCORREU POR ATUAÇÃO INDEVIDA DE SISTEMA DE PROTEÇÃO, DIZ ELETROBRAS	51
PETROBRAS VAI AUMENTAR PREÇO DA GASOLINA EM 16,3% E DO DIESEL EM 25,8% PARA AS DISTRIBUIDORAS	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
MERCOSUL LINE RECEBE AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA PARA AFRETAMENTO DURANTE ESTIAGEM NO AM	53
PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM ALTA DE 4% NA MOVIMENTAÇÃO GERAL DE JANEIRO A JULHO	54
TECON VILA DO CONDE COMEÇA A RECEBER OS PRIMEIROS EQUIPAMENTOS DO NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS.....	55
PPSA COMERCIALIZA CARGA DE PETRÓLEO DA UNIÃO NO CAMPO DE ATAPU.....	56
AVANÇAM TRATATIVAS PARA RECUPERAÇÃO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA.....	57
EMPRESAS AINDA AGUARDAM SOLUÇÃO PARA RESSARCIMENTOS DO AFRMM	57
NOVO PAC LISTA MAIS DE 60 PROJETOS DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS	58
REBOCADORES, TECONS E OFFSHORE PUXAM LUCRO DA WILSON SONS NO SEMESTRE.....	60
REFINARIA EM PECÉM VOLTARÁ ATÉ 80% DA PRODUÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS.....	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

HIDROVIAS SÃO ALTERNATIVA PARA DAR IMPULSO À RELAÇÃO PORTO-INDÚSTRIA NA BAIXADA SANTISTA

Com investimentos bilionários previstos no PAC, modal hidroviário pode contribuir com o Porto de Santos

Por: Anderson Firmino



Evento na AEAS discutiu a importância do modal hidroviário para o desenvolvimento econômico da Região Foto: Alexsander Ferraz/AT

Com perspectivas de investimentos bilionários do Governo Federal e potencial para ampliar o escoamento da produção, desempenhar papel importante no transporte de passageiros e dar impulso à relação Porto-Indústria na Baixada Santista, as hidrovias ganham cada vez mais espaço nos debates sobre logística e transportes. E o Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul, trabalha para navegar nesse

crescimento potencial.

O tema foi debatido nesta terça-feira (15), na 9ª edição do seminário Hidrovia Já, Indústria & Porto, realizado pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS). Com a participação de autoridades e especialistas do setor, o evento mostrou como o modal hidroviário pode ser decisivo na região.

“A questão das hidrovias é um compromisso do ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França. Tanto que estão previstos R\$ 4,1 bilhões em investimentos, atrelados ao novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC)”, afirma o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico. Ele lembra, entretanto, que obras como a dragagem de manutenção de vias de acesso, por exemplo, já fazem parte do escopo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Pierdomenico ressalta que já trabalha junto à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) a modelagem de um sistema de concessões das hidrovias, de modo a garantir investimentos privados no modal. “A hidrovia é um meio sustentável e ambientalmente correto”, argumenta o secretário nacional de Portos, lembrando que a Baixada Santista tem pleno potencial para aderir a esse tipo de transporte.

“Estudos mostram que temos capacidade de explorar essa movimentação de passageiros e cargas. Se a gente conseguir caracterizar isso como uma bacia hidrográfica, para implantar uma hidrovia, poderá pleitear recursos federais”, vislumbra.

Pragmatismo

Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos (APS), Eduardo Lustoza prefere o pragmatismo ao abordar a questão das hidrovias. Segundo ele, é preciso menos discurso e mais ação. “Nós precisamos avançar em alternativas para atender ao Porto-Indústria, acomodando condomínios industriais. Onde tem demandas populacionais, nós vamos ter que entrar com hidrovias e o transporte de passageiros, porque não vai ter opção”.

Ainda de acordo com Lustoza, o cenário é desafiador, mas com potencial a ser explorado. “Aprende-se no amor ou na dor. Ou no planejamento ou nas emergências. E nós estamos plantando essas

sementes, de expansão tanto do transporte de cargas integradas à indústria, quanto do transporte de passageiros”, complementa.

Essencial

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressalta a importância do olhar para as hidrovias como meio de expansão de capacidade do Porto de Santos.

“Buscamos alternativas para o escoamento dos produtos. Nosso problema é o enfrentamento do gargalo, ou seja, chegada e saída dos produtos. Procuramos alternativas, e a hidrovia é uma delas. Devem ser enfrentadas as dificuldades no estuário regional, como limitações de calado, tanto aéreo quanto o convencional. Mas temos cerca de 40 mil quilômetros a serem explorados. Diferentemente de outros países, o Brasil tem essa alternativa”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/08/2023

COM MAIOR ABRANGÊNCIA, FUNDO DA MARINHA MERCANTE FOMENTA INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO

Atualmente, existem 237 obras em andamento com recursos do FMM, sendo 94 em São Paulo

Por: Ted Sartori



No Porto de Santos, especificamente, esse recurso pode ser utilizado pelos terminais que já iniciaram obras ou estão planejando novos investimentos Foto: Alexander Ferraz/AT

O Porto de Santos tem muito a ganhar com a utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Ele é destinado a fomentar investimentos para o desenvolvimento da Marinha Mercante, da indústria de construção e reparação naval brasileiras e, agora, de terminais arrendados e privados. A atuação do FMM foi ampliada com a sanção da Lei Federal 14.301/2022,

conhecida como BR do Mar, que alterou a regulação anterior, baseada na Lei Federal 10.893/2004.

“No Porto de Santos, especificamente, esse recurso pode ser utilizado pelos terminais que já iniciaram obras ou estão planejando novos investimentos. Os interessados deverão realizar o pedido apresentando ao Ministério de Portos e Aeroportos. Importante destacar que, em leilões portuários, esses terminais já foram previamente qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República e possuem prioridade quando da análise pelo Conselho Diretor do Fundo”, explica o consultor portuário Ivam Jardim.

O FMM é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, presidido por Roberto Gusmão, secretário-executivo da pasta. Segundo dados da pasta, existem atualmente 237 obras em andamento que utilizam os recursos do Fundo. A maior quantidade está em São Paulo: 94.

Em 12 anos, de 2011 a 2023, foram arrecadados R\$ 89,8 bilhões com receitas originárias do FMM. Foram utilizados R\$ 31,4 bilhões, o equivalente a 35%. A própria pasta indica baixa utilização e indica a possibilidade de aumento da abrangência do financiamento. O ministério também observa que todas as 907 obras contratadas foram concluídas, reforçando o potencial desses recursos.

Sobre a mudança ocorrida ano passado no Fundo da Marinha Mercante, Jardim cita que “o principal ponto, na prática, é a possibilidade de financiamento de portos e hidrovias”.

“Tem sido implementada uma análise bem criteriosa, de forma a contemplar projetos que estejam maduros e de execução imediata. É uma atitude correta pois, ao se empenhar e disponibilizar o



recurso, é importante que o tomador dê uma ágil destinação, gerando ganhos de capacidade, impostos, empregos e consequente retorno do investimento, para que se pague o financiamento e restitua a capacidade do Governo Federal para financiar novos projetos”, comenta o consultor portuário.

Recursos

A principal fonte de recursos do Fundo da Marinha Mercante é o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Ele é calculado sobre o valor do transporte aquaviário, com a soma do frete internacional e demais taxas constantes do CE-Mercante, um método de controle fiscal para operações marítimas, que consiste em um conhecimento de carga informado de maneira eletrônica às autoridades aduaneiras.

Aplicam-se as seguintes alíquotas: 8% na navegação de longo curso, 8% na navegação de cabotagem, 40% na navegação fluvial e lacustre quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste e 8% na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis sólidos e outras cargas nas regiões Norte e Nordeste.

“Trata-se de lastro para que o investidor procure bancos públicos, como o BNDES, para buscar financiamentos com uma carência de até quatro anos e amortização em até duas décadas”, explica Jardim. “Infelizmente, para o setor, grande parte do valor disponível para essa alocação foi retirado pelo então ministro da Economia, Paulo Guedes, que o utilizou para gerar resultado fiscal, transferindo-o para o Tesouro Nacional. Hoje, estima-se estarem disponíveis apenas R\$ 6 bilhões, o que impede uma atuação mais forte dos ministérios de Portos e Aeroportos e da Fazenda para fomentar grandes projetos”, detalha Jardim.

Projetos financiáveis

- Construção ou produção de embarcação de carga, apoio marítimo, apoio a outras atividades offshore e à navegação (rebocadores e empurradores), transporte de passageiros, navios-sonda, destinadas à pesca em operações contratadas por empresa brasileira ou estrangeira, em especial empresa brasileira de navegação e estaleiro brasileiro.
- Produção de embarcação destinada à exportação em operações contratadas por estaleiro brasileiro
- Construção de embarcação auxiliar, hidrográfica, oceanográfica e a ser empregada na proteção do tráfego marítimo nacional em operações contratadas por entidades públicas, instituições de pesquisa e outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de marinha mercante e de construção naval
- Construção e reparos de embarcação auxiliar, hidrográfica e oceanográfica, e a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo em operações contratadas por empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa

Obras financiáveis

Estaleiros e suas unidades industriais

- Construção, expansão e modernização de estaleiros e suas unidades industriais, bem como de arsenais e bases navais brasileiros em operações contratadas por estaleiro brasileiro

Infraestrutura

- Realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária em operações contratadas por empresa brasileira

Outros

- Outras aplicações em investimentos no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras (pendente emissão de regulamento pelo Conselho Diretor do FMM) em operações contratadas por empresa brasileira - Projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológica e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos

voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval em operações contratadas por empresas ou entidades brasileiras

Fonte: Agência Porto Consultoria

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 16/08/2023

PREFEITOS DE SANTOS E GUARUJÁ VEEM POTENCIAL EM HIDROVIAS E PEDEM OLHAR SOCIAL

Rogério Santos e Válter Suman participaram de evento sobre o modal hidroviário nesta terça-feira (15)

Por: *Anderson Firmino*



Autoridades acreditam que enxergam que o transporte hidroviário ganha especial importância na região, desde que concilie desenvolvimento econômico com um olhar a quem mais precisa.
Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

Presentes na 9ª edição do seminário Hidrovia Já, Indústria & Porto, realizado nesta terça-feira (15) na Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), os prefeitos de Santos, Rogério Santos (PSDB), e de Guarujá, Válter Suman (PSDB), enxergam que o transporte hidroviário ganha especial importância na região, desde que concilie desenvolvimento econômico com um olhar

a quem mais precisa.

“Não existe desenvolvimento econômico sem responsabilidade social. As duas coisas precisam andar atreladas. Quando se fala em desenvolvimento portuário, retroportuário, é retirar pessoas da miséria, da pobreza extrema, dar uma habitação digna. Quando o Poder Público se torna um facilitador desse desenvolvimento, há que se ter, cuidado com essa população”, argumenta Suman.

Para ele, o potencial hidroviário da Baixada Santista é pouco explorado sob todos os aspectos, “em termos de mobilidade, transporte e turístico”. “Tem que ser de uma forma bem sustentável, haja vista a riqueza que temos em nossos manguezais”.

Já Rogério Santos entende que o modal hidroviário seria importante para os moradores da Área Continental, com bairros como Caruara, Monte Cabrão e Ilha Diana. “Hidrovia, para nós, é fundamental. Sabemos que a maior área que temos em Santos é a Continental. Temos, ainda, uma população pequena nessa região, representam menos de 1% da população santista, mas temos bairros consolidados”, explica.

Ele também analisa do ponto de vista da integração. “Precisamos estimular esse tipo de transporte. Pela entrada da Cidade, passam mais de 15 mil caminhões diariamente, em um trânsito intenso. Temos o Polo de Cubatão, o futuro Aeroporto de Guarujá... Tudo isso precisa estar integrado”.

Debate

O presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), Frederico da Costa Marins, celebrou a abertura da entidade para, mais uma vez, debater os rumos de um importante modal de transporte.

“É sempre um privilégio receber um evento como esse, que mostra não só para engenheiros e arquitetos, mas a sociedade de modo geral, que o desenvolvimento da região é possível e cada vez

mais próximo. Sempre mostrando projetos de inovação, pois essa parte de desenvolvimento não para por aqui”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/08/2023

MESMA PERGUNTA, AS MESMAS RESPOSTAS

Esperamos que o PAC seja um sucesso e não mais uma conta dentro do orçamento que era de investimento e virou despesa

Por: Maxwell Rodrigues



Novo PAC Foto: Divulgação

Certa vez, o escritor Paulo Coelho disse: “São as dúvidas que nos fazem crescer, porque nos obrigam a olhar sem medo para as muitas respostas de uma mesma pergunta”. A dúvida é uma condição psicológica ou sentimento caracterizado pela ausência de certeza quanto a uma ideia, fato, ação ou decisão.

Assim, ouvimos aos quatro cantos quanto à dúvida da ligação seca entre Santos e Guarujá. Certo que esse projeto nunca esteve tão em evidência. Na semana passada, ele foi anunciado na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O novo PAC do Governo Federal propõe a retomada dos investimentos nos setores de logística, rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Tem como objetivo a redução dos custos da produção nacional nos mercados interno e externo, além da melhoria na qualidade de vida da população usuária.

Os investimentos visam diminuir gargalos, diversificar e integrar a malha de transporte nacional, tornando-a mais sustentável e eficiente. Essa carteira de empreendimentos conta com investimentos públicos e privados. No total, são R\$ 1,7 trilhão de investimentos, com R\$ 349 bilhões para a área de transportes. Mas faltam investimentos ou projetos? Existe investimento disponível nas iniciativas privada e pública, mas quando falamos de projetos é que os problemas começam.

Disponibilizar valores para investimento no orçamento pelo governo ou atrair investidores é algo que estamos acostumados em nosso dia a dia. Todos sabem também que a iniciativa pública possui enorme dificuldade em empenhar e gastar esse dinheiro. Já pelo lado privado, a instabilidade jurídica e as mudanças de rota deixam os investidores apavorados para decidirem se colocam dinheiro no Brasil ou não.

Anúncios de obras que logo depois não saem do papel, apesar de horas e horas infindáveis em audiências públicas. Um exemplo prático disso foi divulgado pela Agência Senado: de 30 mil contratos financiados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) desde 2007, mais de 3,6 mil estão inacabados ou paralisados, o que equivale a 12% do total. Além disso, uma auditoria de 2019 do Tribunal de Contas da União (TCU) aponta mais de 14 mil obras inacabadas no Brasil. Diante desse cenário, uma pergunta surge: por que um país com tamanha demanda de infraestrutura se dá ao luxo de destinar uma fatia do orçamento a projetos que não consegue finalizar?

Em 2012, o mesmo TCU analisou dados referentes às obras do PAC I: 47% delas pararam por limitação técnica, 23% foram abandonadas, 10% tiveram problemas orçamentários ou financeiros e 6% foram interrompidas por ordem da Justiça ou recomendação de órgãos de controle. Entre os motivos para isso, estão projetos básicos deficientes, talvez pela pressa de colocar a obra na rua sem os devidos embasamentos técnicos.

Investimento sempre é e será bem-vindo em nosso País, mas ainda não conseguimos entender que, além de investir, é fundamental entregar aquilo que foi prometido. Outro ponto é a tamanha falta de empresas especializadas na realização de projetos para embasar tantas possibilidades. A história do Brasil é pródiga em obras faraônicas e inacabadas.

Precisamos de investimentos, mas devemos mudar a pergunta: como daremos andamento aos projetos e garantiremos que eles saiam do papel? Quando entregues, como garantiremos que eles se mantenham sem depender do dinheiro do contribuinte? Que venham mais obras e que ajudem com a geração de empregos. Esperamos que o novo PAC seja um sucesso e não mais uma conta dentro do orçamento que era inicialmente de investimento e virou despesa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/08/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ESTATÍSTICO - TRANSPORTE INTERIOR BATE RECORDE HISTÓRICO NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023

Soja, milho e bauxita são as mercadorias responsáveis por fazer com que o primeiro semestre do ano superasse 2021, ano recorde de movimentação do setor



O Terminal Trombetas (PA) movimentou 8,3 milhões de toneladas registrando crescimento de 6,65% em comparação ao mesmo período do ano passado. Crédito: MRN Trombetas

Brasília 16/08/2023 - De janeiro a junho deste ano, o transporte de carga por vias interiores no país foi de 66,46 milhões de toneladas, o que representa o recorde histórico semestral brasileiro. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

De acordo com o levantamento, o número representa um aumento de quase 11% em comparação ao primeiro semestre de 2021, até então considerado o ano recorde de movimentação de cargas por vias interiores.

Quando comparado a 2022, o número representa um aumento de 13,3%, uma vez que entre janeiro e junho do ano passado foram transportadas 58,67 milhões de toneladas por vias interiores.

O recorde foi impulsionado pelo transporte de soja e milho durante o período. Ao todo, foram mais de 26,6 milhões de toneladas de soja transportadas, representando uma variação positiva 33% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Já o milho foi a mercadoria que apresentou maior crescimento percentual entre janeiro e junho, com aumento 57% em comparação ao mesmo período de 2022. Ao todo, foram 4,6 milhões de toneladas da mercadoria transportadas.

Outro destaque fica para o transporte de bauxita. Durante este período foram transportadas 8,9 milhões de toneladas. O número representa um crescimento de 6,4% em comparação a 2022.

Regiões hidrográficas



O principal destaque fica para a região hidrográfica Amazônica em que foram transportadas 40,67 milhões de toneladas entre janeiro e junho de 2023, representando uma variação positiva de 14,5% em comparação ao mesmo período do ano anterior. A região hidrográfica foi responsável ainda por mais da metade de todo o transporte feito por vias interiores.

A região hidrográfica do Paraguai foi o principal destaque percentual ao longo deste período com crescimento de 61,7% (mais de 4,3 milhões de toneladas transportadas). Na região hidrográfica do Tocantins-Araguaia, responsável por pouco mais de um terço de todo o transporte do período, foram transportadas 25,3 milhões de toneladas, um aumento de 8,8% quando comparado com os seis primeiros meses do ano anterior.

Portos públicos e Terminais privados

O principal porto público em movimentação de cargas para transporte por vias interiores foi o Porto de Santarém com mais de 4,87 milhões de toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2023, o que representa um aumento de 44,6% em comparação a 2022. Soja e milho mais uma vez são as mercadorias de destaque pelo porto.

Já a instalação portuária interior privada destaque de movimentação neste período foi Terminal Trombetas (PA) que movimentou 8,3 milhões de toneladas, registrando crescimento de 6,65%.

Além dos destaques de Santarém e Trombetas, o Terminal Hidrovias do Brasil Miritituba (PA) registrou um aumento de 8% com movimentação de mais de 5,9 milhões de toneladas nos seis primeiros meses do ano, sendo esses os três principais movimentadores em vias interiores que registraram crescimento.

A navegação de longo curso em vias interiores representou mais de 30,1 milhões de toneladas de janeiro a junho (alta de 14,87%). A Navegação Interior, por sua vez, apresentou 24,5 milhões de toneladas transportadas (variação positiva de 21,88% em comparação ao mesmo período de 2022), enquanto a Cabotagem em vias interiores apresentou decréscimo de 4,3%, com 11,7 milhões de toneladas transportadas.

Painel

O Painel Estatístico Aquaviário pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 16/08/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – POTENCIAL A SER DESBRAVADO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O anúncio do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, nessa terça-feira, dia 15, sobre a concessão de hidrovias no Brasil a partir do próximo ano, traz à tona um importante potencial a ser explorado para o desenvolvimento econômico e sustentável do País. Embora essa iniciativa seja aplaudida como um passo na direção certa, é imperativo que o Governo adote uma ação mais efetiva e célere para alavancar esse modal de transporte.

As hidrovias têm sido frequentemente destacadas como um meio de transporte ambientalmente responsável e economicamente viável. No entanto, o Brasil ainda tem muito a fazer para desbloquear



todo o potencial que essas vias fluviais oferecem. Através da concessão de hidrovias, o País pode não apenas promover o transporte eficiente de mercadorias, mas fomentar a integração regional e estimular o desenvolvimento das áreas próximas às margens dos rios.

O novo PAC trouxe promessas de investimentos e desenvolvimento até 2026, mas é essencial que essas intenções se convertam em ações tangíveis. A concessão de hidrovias é uma oportunidade única para o Governo demonstrar seu comprometimento com a expansão do modal hidroviário, desembaraçando os caminhos burocráticos que muitas vezes atrasam projetos de infraestrutura.

A abordagem do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, em relação às hidrovias é elogiável. A importância de um meio de transporte sustentável e ecologicamente correto é inegável, e as hidrovias podem cumprir esse papel de maneira excepcional. A ligação entre o Brasil e o Uruguai através da hidrovia Lagoa Mirim é um exemplo concreto de como essa rota pode alavancar o comércio e fortalecer as relações entre os países vizinhos.

No entanto, é fundamental que os planos e promessas se concretizem em prazos realistas e resultados palpáveis. A concessão de hidrovias não deve ser vista apenas como um anúncio, mas como um compromisso genuíno com a transformação do transporte de cargas e passageiros. Isso envolve a criação de um ambiente regulatório favorável, a simplificação dos processos de licitação e a garantia de que os investimentos previstos sejam direcionados de maneira eficaz.

O modal hidroviário é um ativo estratégico para o Brasil, especialmente considerando as vastas bacias fluviais que o País possui. Ao promover a navegação interior, o Governo pode aliviar a carga sobre as rodovias congestionadas e, ao mesmo tempo, impulsionar a economia regional. No entanto, a ação deve ser rápida e decisiva, aproveitando o potencial de crescimento das hidrovias e garantindo que elas não permaneçam apenas no papel.

O anúncio da concessão de hidrovias é um passo positivo, mas é o início de um longo caminho. O Governo deve traduzir essas palavras em resultados tangíveis, investindo em infraestrutura, reduzindo entraves burocráticos e promovendo a colaboração público-privada. Somente assim as hidrovias poderão cumprir sua promessa de ser um componente vital para a transformação e o crescimento do transporte no Brasil.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 16/08/2023*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RODOVIAS VERDES 1

A Rota do Oeste S.A. - hoje, Nova Rota do Oeste S.A. - ficou em primeiro lugar no ranking de desempenho ambiental das concessionárias de rodovias federais, elaborado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tendo como base o ano passado. Os resultados definitivos desse levantamento foram divulgados pelo órgão na última segunda-feira, no Diário Oficial da União. Com 28 pontos na avaliação da ANTT e um aproveitamento de 84,85%, a Rota responde pela gestão de 850,9 quilômetros da BR-163, ligando a cidade de Sinop, de Mato Grosso, até a divisa do estado com Mato Grosso do Sul.

RODOVIAS VERDES 2

A Rota do Oeste acrescentou o “nova” a seu nome no último mês de maio, quando houve a troca de seu controle acionário, da Odebrecht Transport (OTP) para a MT Par, empresa de economia mista do Governo do Mato Grosso. Essa mudança permitiu que o estado desse início a investimentos de R\$ 202,5 milhões na BR-163, no trecho entre Cuiabá (MT) e Sinop.

RODOVIAS VERDES 3

Também se destacaram no ranking de desempenho ambiental da ANTT, as seguintes concessionárias: Transbrasiliiana Concessionária de Rodovia S.A. (segundo lugar, com 26 pontos),

Eco050 (empatada na segunda posição, com 26 pontos), Ecovias do Cerrado S.A. (terceiro lugar, com 24 pontos), Autopista Régis Biencourt S.A. (também em terceiro, com 24 pontos) e Rodovias Centrais do Brasil S.A. (empatada em terceiro, com 24 pontos).

HIDROGÊNIO VERDE

O Porto do Açu, no Litoral Norte do Rio de Janeiro, está otimista com a produção de hidrogênio e amônia verdes como combustíveis marítimos. O complexo marítimo pretende oferecer estruturas para fabricar esses insumos e armazená-los, a fim de se preparar para receber navios que os utilizem.

AÇÚCAR

O Porto de Antonina (PR) realizou sua primeira exportação de açúcar a granel na última segunda-feira. No total, 16 mil toneladas do produto, vindo do estado de São Paulo, foram embarcadas no navio Irvine Bat, que irá levá-las para a Venezuela. A operação chegou a registrar o carregamento de 457 toneladas por hora. O açúcar exportado é do tipo VHP, menos úmido, utilizado como matéria-prima para o refinado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/08/2023

NACIONAL - “APAGÃO NÃO TEM NADA A VER COM A SEGURANÇA ENERGÉTICA DO BRASIL”, DIZ SILVEIRA

Ministro de Minas e Energia diz que pediu investigação, mas garante que reservatórios vivem “momento de abundância”

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



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, evitou relacionar o apagão à privatização da Eletrobras, mas deixou claro que foi contra a venda da estatal, realizada em 2022
Crédito: Joédson Alves/Agência Brasil

A INTERRUPÇÃO FOI DEVIDO À ABERTURA DA INTERLIGAÇÃO NORTE-SUDESTE. O APAGÃO FOI PROVOCADO POR “SEPARAÇÃO ELÉTRICA”, SEGUNDO DIVULGOU A NOS

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o apagão que ocorreu nesta terça-feira, 15, “não tem nada a ver com a segurança energética do Brasil”. O ministro concedeu uma entrevista coletiva na sede do Ministério de Minas e Energia após um episódio de apagão durante dez minutos que atingiu 25 estados e o Distrito Federal.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) informou que uma ocorrência na rede de operação do Sistema Interligado Nacional (SIN) interrompeu 16 mil megawatts (MW) de carga. A interrupção foi devido à abertura da interligação Norte-Sudeste. O apagão foi provocado por “separação elétrica”, segundo divulgou a ONS.

“O ocorrido de hoje não tem nada a ver, absolutamente nada a ver com o suprimento energético e a segurança energética do Brasil. Nós vivemos um momento de abundância dos nossos reservatórios”, explicou o ministro.

Segundo Silveira, 29 milhões de brasileiros foram afetados pelo apagão. Na coletiva de imprensa, ele afirmou que às 14h49, pelo horário de Brasília, todo o sistema foi restabelecido, mas a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) confirmou a recomposição às 16h38.



“O que aconteceu hoje é extremamente raro que aconteça, porque nós temos um sistema redundante. Para acontecer um evento dessa magnitude, nós temos que ter tido dois eventos concomitantes, em linhas de transmissão de alta capacidade. Ou seja, é extremamente raro que aconteça o que aconteceu no episódio de hoje”, reforçou o ministro.

De acordo com Alexandre Silveira, os dados técnicos sobre a causa do apagão serão passados em 48 horas. O ministro fala em “eventos” para explicar as causas do apagão.

O ministro apontou que o “evento” aconteceu mais precisamente na região do Ceará, mas também lembrou que toda a região Nordeste e a região Norte foram afetadas.

“Foi um fato que causou a interrupção na Região Norte e Nordeste e, por uma contingência planejada do Operador Nacional do Sistema Elétrico, minimizou a carga das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, para que não houvesse a interrupção total dessas regiões”, reforçou Silveira.

“Um dos eventos já apontados pelo ONS aconteceu no Norte do Nordeste, mais precisamente na região do Ceará. O outro evento possível ainda não foi detectado pelo ONS”, completou.

Alexandre Silveira estava no Paraguai, em viagem oficial com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e antecipou a volta ao Brasil devido ao acontecimento.

As ocorrências sobre a pane foram registradas às 08h31 de terça-feira. Alexandre Silveira determinou a abertura de uma “sala de situação” para lidar com o processo de retomada de energia.

O Ministério de Minas e Energia informou que pediu à Polícia Federal e a Agência Brasileira de Inteligência (Abin) a investigação sobre possível intervenção humana nos acontecimentos desta terça-feira.

“Por se tratar de um setor altamente sensível, além de determinar as apurações devidas e internas pelo ONS, Aneel e nossas vinculadas, estou oficiando ao Ministério da Justiça, para que seja encaminhada à Polícia Federal um pedido de instauração de inquérito policial para que apure com detalhes o que poderia ter ocorrido, além de diagnosticar apenas onde ocorreu. Vamos encaminhar tanto à PF quanto para a Abin a instauração de procedimentos para apurar eventuais dolos nesse ocorrido de hoje”, afirmou.

Privatização

Na coletiva de imprensa o ministro foi questionado sobre a privatização da Eletrobras que aconteceu em 2022 e sobre uma postagem da primeira-dama Rosângela Silva, a Janja, sugerindo que o apagão tivesse a ver com isso.

Alexandre Silveira disse que seria “leviano” relacionar a privatização da Eletrobras com o apagão, mas reforçou ser contra a venda da antiga estatal e disse que o fato “fez muito mal ao sistema”, declarou.

Na noite de segunda-feira, 14, o CEO da Eletrobras, Wilson Ferreira Júnior, renunciou ao cargo. A razão do pedido de saída não foi informada. Para o seu lugar foi eleito pelo colegiado da Eletrobras Ivan de Souza Monteiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

NACIONAL - REAJUSTE NO PREÇO DA GASOLINA E DO DIESEL

Novos valores dos dois combustíveis já entram em vigor nesta quarta-feira

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

A Petrobras informou na terça-feira, dia 15, no Rio de Janeiro, um reajuste nos preços da gasolina e do diesel. A partir desta quarta-feira, dia 16, o preço médio da gasolina A – produzida pelas refinarias

e diretamente entregue às distribuidoras – sofrerá um aumento de R\$ 0,41 por litro, passando a ser comercializada para as distribuidoras por R\$ 2,93. Isso representa um aumento de aproximadamente 16%.

De acordo com o comunicado da empresa, considerando a obrigatória mistura de 73% de gasolina A e 27% de etanol anidro na gasolina vendida nos postos, a parte correspondente à Petrobras no preço final ao consumidor será, em média, de R\$ 2,14 por litro.



A gasolina A sofrerá um aumento de R\$ 0,41 por litro, passando a ser vendida para as distribuidoras por R\$ 2,93. E o diesel, R\$ 0,78 por litro, sendo comercializada a R\$ 3,80 Crédito: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Apesar deste ajuste, ao longo do ano, o preço da gasolina fornecida às distribuidoras teve uma redução acumulada de R\$ 0,15 por litro.

No caso do diesel, a Petrobras aplicará um reajuste de R\$ 0,78 no preço médio de venda às distribuidoras, elevando-o para R\$ 3,80 por litro. Este aumento representa uma variação de 26%. Considerando a obrigatória mistura de 88% de diesel A, produzido nas refinarias, e 12% de biodiesel no diesel comercializado nos postos, a parcela da Petrobras no preço final ao consumidor será, em média, de R\$ 3,34 por litro.

Durante o ano, o preço de venda de diesel da Petrobras para distribuidoras apresentou uma redução acumulada de R\$ 0,69 por litro.

É importante notar que a parte da Petrobras no preço dos combustíveis não é o valor definitivo nas bombas, uma vez que impostos e margens de lucro de distribuição e postos também são levados em consideração no cálculo.

A Petrobras esclareceu que a nova política de preços incorpora parâmetros que refletem as melhores condições de refino e logística da empresa. Inicialmente, isso permitiu reduções nos preços da gasolina e diesel, além de amortecer recentes oscilações e aumentos abruptos nos preços internacionais, assegurando um período de estabilidade para os consumidores.

Entretanto, a empresa destaca que a consolidação dos preços do petróleo em um novo patamar, juntamente com a otimização operacional da Petrobras até o limite, inclusive com importações adicionais, torna necessário efetuar ajustes nos preços dos combustíveis, alinhados com a estratégia comercial da empresa, para reequilíbrio com o mercado e com os valores marginais que beneficiam a Petrobras.

A estatal ressalta que a nova abordagem de preços tem o objetivo de evitar a transferência da volatilidade conjuntural do mercado internacional e das flutuações cambiais para os consumidores, mantendo, ao mesmo tempo, um ambiente competitivo saudável em conformidade com a legislação em vigor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/08/2023

NACIONAL - PIERDOMÊNICO: GOVERNO COMEÇARÁ CONCESSÃO DAS HIDROVIAS A PARTIR DO ANO QUE VEM

Secretário de Portos e Transportes Aquaviários falou sobre planos para o modal durante evento em Santos

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



Segundo Fabrizio Pierdomenico, o investimento e desenvolvimento de hidrovias foi tratado como assunto de grande importância pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França Crédito: Divulgação/Rogério Amador/AEAS

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, confirmou que o Governo Federal começará a fazer a concessão de hidrovias no Brasil a partir do ano que vem. Ele participou do 9º Seminário Hidrovia Já Indústria e Porto – Desenvolvimento Industrial integrado a portos fluviais, promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), realizado em Santos, nesta terça-feira (15).

“Já temos recurso garantido com investimentos até 2026 pelo novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), para a modelagem das concessões. A gente acredita que pro ano que vem já tenhamos uma ou duas que já possamos licitar”, afirmou.

Segundo o secretário, o investimento e desenvolvimento de hidrovias foi tratado como assunto de fundamental importância pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

“Trata-se de um meio sustentável, ambientalmente correto e precisamos apostar nisso. O ministro Márcio quer algumas marcas, mas uma delas, que sempre coloca como de fundamental importância, é consolidar as hidrovias no Brasil. Essa vai ser a grande marca do ministro nas hidrovias, a viabilização e sustentação econômica e financeira delas”, comentou.

Pierdomenico deu detalhes da hidrovia Lagoa Mirim, que vai unir o Brasil com o Uruguai, uma futura concessão hidroviária a ser realizada pelo Governo.

“Temos uma obra em execução, que esperamos terminar ainda neste ano, que é a dragagem que permite essa passagem entre Brasil e Uruguai, criando de fato uma relação entre os dois países, que vai facilitar o escoamento da produção do norte do Uruguai pelo Porto do Rio Grande (RS)”, explicou.

Santos e planos do Governo

Segundo Pierdomenico, o Governo Federal atua junto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para um processo de modelagem de concessão das hidrovias do Brasil. A informação, inclusive, foi dada por Gabriela Costa, chefe de gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, durante sua participação na semana passada no Centro-Oeste Export, fórum regional do Grupo Brasil Export.

“Algumas das hidrovias a gente já sabe como conseguir viabilidade econômica-financeira, outras não. Vamos fazer uma modelagem para cada uma delas, e todas elas estão no radar da secretaria e da agência reguladora. Agora, o próximo passo é permitir que a gente possa fazer concessões dessas hidrovias, trazer o capital privado para que se possa fazer a gestão com mais eficiência”, disse.

Sobre Santos, Pierdomenico disse que a diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS) está estudando e analisando projetos para a região.

“Se a gente conseguir caracterizar a região como uma bacia hidrográfica, que se possa implantar uma hidrovia, a gente possa inclusive ter recursos federais para essa hidrovia, como é feito no Rio Madeira, no Rio Paraguai, podemos trazer esses recursos para cá. Vai depender de estudos, da viabilidade, efetivamente consolidar a hidrovia. Aproveitar para movimentar de cargas e de pessoas”, analisou.

REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADES DEFENDEM INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS

As autoridades presentes na abertura do seminário discursaram e defenderam o projeto de hidrovias na região do litoral de São Paulo.

Por CÁSSIO LYRA redação@portalbenews.com.br



Divulgação/Rogério Amador/AEAS

O presidente da APS, Anderson Pomini, defendeu a necessidade do uso das hidrovias, que resultarão na redução dos custos do transporte. Para tanto, lembrou que devem ser enfrentadas as dificuldades no estuário regional, como as limitações de calado, tanto do aéreo quanto do convencional.

“Se estamos debatendo a possibilidade e estudos de um novo modal através das hidrovias, é porque estamos produzindo, porque os números são positivos. Estamos crescendo e buscando alternativas, e a hidrovia se apresenta com total potencial. O Porto de Santos está totalmente focado e atento a este importante tema”, comentou.

Para o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), os investimentos em hidrovias podem alavancar o potencial da Área Continental, maior área territorial do município, mas com menos de 1% da população. Já o prefeito de Guarujá Válder Suman (PSDB) disse que a partir do diálogo entre os poderes, pode-se explorar o imenso potencial hidroviário da região da Baixada Santista.

Seminário

Durante toda a terça-feira foram feitas palestras sobre temas como regulação hidroviária, transporte fluvial de passageiros, restrições à livre navegação fluvial e os impactos das hidrovias para o porto fluvial de São Vicente e a indústria de Cubatão.

Outras autoridades que participaram do evento foram Alexandre Ramos, diretor do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea-SP); o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, Eduardo Lustoza; Áureo Figueiredo, professor e diretor da AEAS; e o presidente da AEAS, Frederico da Costa Marins.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

REGIÃO SUDESTE - SANTOS ASSINA CONVÊNIO COM MARINHA PARA INTENSIFICAR FISCALIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

Por CÁSSIO LYRA redação@portalbenews.com.br



A Prefeitura de Santos e a Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos de São Paulo, assinaram nesta terça-feira (15) um termo de convênio para fiscalização do tráfego de embarcações e prevenir acidentes com banhistas. A solenidade da parceria ocorreu no Salão Nobre do Paço Municipal.

Segundo a Prefeitura, pelo documento, caberá aos guardas civis municipais exercerem a fiscalização das embarcações. Os profissionais passarão por capacitação técnica a ser realizada pela Marinha do Brasil, de 22 a 28 deste mês.

O convênio foi assinado pelo prefeito Rogério Santos (PSDB) e o capitão dos Portos do Estado de São Paulo, Capitão de Mar e Guerra Robledo de Lemos Costa e Sá, além dos secretários de Segurança Sérgio Del Bel e de Assuntos Portuários e Emprego, Bruno Orlandi.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

REGIÃO NORDESTE - EMPRESA VAI EXPORTAR AÇO E ALUMÍNIO PELO PORTO DE SUAPE

Grupo SSM do Brasil detém um dos maiores conglomerados de aço e alumínio do país e anunciou decisão em reunião com a governadora de Pernambuco

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O anúncio do Grupo SSM foi feito durante reunião com a governadora de Pernambuco Raquel Lyra, no Palácio do Campo das Princesas, no início deste mês Crédito: Divulgação/Governo de Pernambuco

O Grupo SSM Brasil, que detém um dos maiores conglomerados de aço e alumínio do país, anunciou que irá expandir suas atividades com uma planta a ser instalada no município de Canhotinho, no agreste pernambucano, e os produtos produzidos na nova unidade serão exportados para a Europa e Estados Unidos a partir do Porto de Suape (PE).

O anúncio foi feito durante reunião com a governadora Raquel Lyra, no Palácio do Campo das Princesas, no início deste mês. Também participaram do anúncio o presidente da Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe), Álvaro Porto, a prefeita de Canhotinho, Sandra Paes, e membros da diretoria da SSM Brasil.

A empresa tem uma unidade no município de Jaboatão dos Guararapes, na Região Metropolitana do Recife, e uma em São José dos Pinhais, no estado do Paraná. Atualmente, a SSM gera 351 postos de trabalho diretos em Pernambuco.

“Essa expansão corresponde a uma agenda muito importante não só para nosso Estado, mas para todo o país, que é a energia limpa, renovável”, declarou a governadora Raquel Lyra. A empresa produz componentes usados nos painéis solares que geram energia.

Carlos Bebiano, CEO da SSM Brasil, explicou que a expansão visa o atendimento dos dois novos mercados internacionais a partir de 2025. “Iremos produzir aço e alumínio em Canhotinho, enviar através do Porto de Suape e distribuir para toda a Europa e Estados Unidos”, ressaltou.

Através da extrusão do alumínio e transformação do aço, a SSM Brasil produz estrutura e moldura para fixar as placas solares fotovoltaicas. A estratégia da companhia é manter a fábrica de Jaboatão dos Guararapes até que a planta de Canhotinho esteja pronta para receber o maquinário e, a partir de então, fazer a transferência da produção de alumínio e a produção da linha em aço.

A previsão é que a nova fábrica esteja pronta no segundo semestre de 2024. A expectativa é que quando a planta de Canhotinho estiver com a capacidade total, irá gerar de 800 a 1.200 empregos, entre diretos e indiretos.

“Apresentamos nossas perspectivas para a governadora Raquel Lyra e fomos muito bem recebidos, ela acolheu nossa nova planta e comemorou a geração de emprego e renda. Agradecemos o apoio”, completou Carlos Bebiano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

REGIÃO NORDESTE - MARINHA ABRE VISITAÇÃO A NAVIOS NO PORTO DO RECIFE

NE Brasil e NAM Atlântico estão atracados no complexo pernambucano nesta semana

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Navio Escola Brasil receberá os visitantes na quinta-feira; já o Navio Aeródromo Multipropósito Atlântico estará aberto ao público nestes sábado e domingo Crédito: Divulgação/Marinha do Brasil

Dois navios da Esquadra da Marinha do Brasil estarão abertos à visita pública no Porto do Recife (PE) entre os dias 17 e 20 deste mês.

Um deles é o Navio Escola (NE) Brasil, que receberá os visitantes na quinta-feira (17), das 8h30 às 12h. O outro é o Navio Aeródromo Multipropósito (NAM) Atlântico (A 140), que estará aberto ao público das 8h30 às 16h no sábado (19) e das 8h30 às 12h no domingo (20). O Atlântico é o maior navio de guerra da Marinha e da América Latina.

O acesso será realizado pelo Terminal Marítimo de Passageiros Nelcy da Silva Campos. A iniciativa cultural da Marinha oportuniza à população conhecer a história e a rotina de dois navios tradicionais da Força e se familiarizar com a vida a bordo.

O NE Brasil foi incorporado à MB em 1986 e é utilizado na fase final da formação dos futuros oficiais da Marinha do Brasil.

A comissão, chamada de Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, tem o propósito de complementar, com ênfase na experiência prática, os conhecimentos teóricos adquiridos pelos militares na Escola Naval durante o ciclo escolar, aprimorar a formação cultural dos futuros Oficiais e representar o País e a Marinha nos portos visitados, promovendo o estreitamento dos laços de amizade com as nações amigas.

A cidade do Recife será o último porto brasileiro na 37ª Viagem de Instrução do Brasil.

Já o Navio-Aeródromo Multipropósito Atlântico tem 208 metros de comprimento e 31,7 metros de boca. Foi construído em meados dos anos 90 pelas companhias Kvaerner Govan e VSEL, na cidade portuária de Barrow-in-Furness, Inglaterra.

Ele foi incorporado à Marinha do Brasil em 2018, adquirido da Marinha Real Britânica. É projetado para as tarefas de controle de áreas marítimas e projeção de poder sobre terra, pelo mar e ar.

É apropriado para missões de caráter humanitário, auxílio a vítimas de desastres naturais, de evacuação de pessoal e operações de manutenção de paz. Sua última comissão humanitária foi em São Paulo por ocasião das fortes chuvas que assolaram as comunidades residentes em São Sebastião, litoral do Estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

REGIÃO CENTRO-OESTE - DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS É UM DESAFIO PARA O CENTRO-OESTE

Tema foi debatido durante painel dedicado a corredores logísticos para a região

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo Adalberto Tokarski, uma das obras mais urgentes para destravar o modal hidroviário que atende o Centro-Oeste é o derrocamento do Pedral de São Lourenço Crédito: Reprodução/Brasil Export

A necessidade de desenvolver hidrovias para o escoamento da produção da região Centro-Oeste do país foi um dos temas debatidos durante o painel “Desenvolvimento de corredores logísticos na região Centro-Oeste”, exposto na última terça-feira (8), no Fórum Centro-Oeste Export, realizado na cidade de Sorriso (MT).

O Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Participaram da conversa Edeon Vaz Ferreira, presidente do Movimento Pró-Logística Mato Grosso e do Conselho do Centro-Oeste Export; Ellen Capistrano Martins, superintendente da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) e diretora da CNT (Confederação Nacional do Transporte); João Carlos Parkinson de Castro, ministro de carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores; e Adalberto Tokarski, consultor e ex-diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A moderação foi feita pelo jornalista e diretor de redação do BE News, Leopoldo Figueiredo.

Tokarski destacou que, em relação às hidrovias, uma das obras mais urgentes para destravar o modal que atende o Centro-Oeste é o derrocamento do Pedral de São Lourenço, no Rio Tocantins, sudeste do Pará. A formação rochosa aflora em período de estiagem e impede a navegação no trecho.

A licença prévia concedida pelo Ibama para a obra foi suspensa pelo Ministério Público Federal (MPF) em março deste ano, após o órgão apontar irregularidades no projeto, como omissões e insuficiência de dados.

A remoção ou destruição das pedras viabilizaria a Hidrovia Araguaia-Tocantins, o que ampliaria oportunidades para o transporte de grãos e minérios pelo rio Tocantins até os portos de escoamento, destacou Adalberto Tokarski.

“Seria um eixo de transporte hidro-rodoviário-ferroviário que ligaria as regiões de Mato Grosso aos portos do Maranhão (Itaqui) e Pará (Barcarena), através do Rio Tocantins”, explicou.

O derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, em São Paulo, também foi citado por Adalberto, ao ressaltar que “Goiás precisa da hidrovia do Tietê (para escoar sua produção)”.

Neste caso, o contrato para a retomada da obra que visa aprofundar o trecho na Hidrovia Tietê-Paraná foi assinado em março deste ano pelo Governo de São Paulo, num investimento de R\$ 300 milhões. A obra estava parada desde 2019.

Com previsão de serem concluídos em três anos, os trabalhos visam permitir o tráfego de embarcações mesmo em tempos de estiagem, o que não ocorre atualmente e prejudica o transporte de cargas pela hidrovia até o Porto de Santos (SP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

CENTRO-OESTE EXPORT - PROJETO DE NOVO PORTO NO URUGUAI É VISTO COMO BOA OPÇÃO PARA O CENTRO-OESTE

Empreendimento, cuja construção vem sendo discutida pelo governo do país, escoaria produtos da região

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Parkinson de Castro, que participou de forma remota, acha que o crescimento do fluxo de comércio pela hidrovía Paraguai-Paraná é uma “tendência irreversível para o Centro-Oeste”
Crédito: Divulgação/Brasil Export

O projeto que prevê a construção de um novo porto em Uruguai que pode favorecer a região Centro-Oeste do Brasil foi apresentado por João Carlos Parkinson de Castro, ministro de carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores, durante sua participação online no painel

“Desenvolvimento de corredores logísticos na região Centro-Oeste”, exposto na última terça-feira (8), no Fórum Centro Oeste Export, realizado na cidade de Sorriso (MT).

Chamado Porto Multipropósito Martín Chico, o projeto do novo complexo ainda está sendo discutido pelo governo uruguaio, mas se sair do papel pode ser uma opção para escoar a exportação dos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, de acordo com Parkinson de Castro.

“Uma das vantagens deste porto é que ele não estará sujeito à falta de calado, podendo ser acessado por navios capesize e barcaças. Sem a necessidade de redução de carga, o porto deve se transformar numa plataforma de transbordo de carga boliviana, paraguaia e brasileira, atendendo Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul”, disse o ministro de carreira, que participou de forma remota do painel.

O porto deve ser instalado na costa oriental do Rio da Prata, permitindo o acesso de embarcações via hidrovía Paraguai-Paraná. Aliás, o crescimento do fluxo de comércio por esta hidrovía foi destacado por Parkinson de Castro, que acredita ser esta uma “tendência irreversível para o Centro-Oeste”.

O Martín Chico complementaria também a capacidade do Porto de Nova Palmira (Uruguai) em 60 milhões de toneladas. O complexo será privado e promoveria “o aumento da oferta portuária ao longo da hidrovía Paraguai-Paraná, com serviços logísticos, de armazenagem, e a possibilidade de oferecer aos produtores brasileiros do centro-oeste um porto livre, sem intervenção das autoridades uruguaias”, afirmou.

Porém, Adalberto Tokarski, consultor e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que também participou do painel, disse que para que o porto se torne uma boa opção aos produtores brasileiros, é preciso evitar a taxaço da navegação pela hidrovía.

Também participaram do painel Edeon Vaz Ferreira, presidente do Movimento Pró-Logística Mato Grosso e do Conselho do Centro-Oeste Export; e Ellen Capistrano Martins, superintendente da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) e diretora da CNT (Confederação Nacional do Transporte).

O Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

CENTRO-OESTE EXPORT - PARA DEBATEDORES, INFRAESTRUTURA DA REGIÃO NÃO ACOMPANHOU CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO

Planos para melhorias de modais visando o escoamento foram debatidos em um dos painéis do Centro-Oeste Export

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



O painel “Aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes para o escoamento das safras agrícolas” foi o último da edição 2023 do Centro-Oeste Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

A edição 2023 do Centro-Oeste Export, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, encerrou com um amplo debate sobre as necessidades em infraestrutura na visão dos produtores do agronegócio, e também das empresas que movimentam os produtos para os portos brasileiros. Segundo os debatedores do

painel, o avanço da produção não está sendo acompanhado pela infraestrutura que é necessária.

Quem fez essa observação foi Elisangela Pereira Lopes, assessora técnica de Logística e Infraestrutura da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil). Ela enfatizou a necessidade por melhorias nos acessos rodoviários da região.

“Estamos produzindo, no Centro-Oeste, 71% da soja e do milho no Brasil. Mas a infraestrutura não tem acompanhado essa produção. Nós vemos caminhos que levam a produção do campo até os consumidores, sejam os supermercados, seja nossos clientes internacionais. E para isso acontecer com mais frequência, esses caminhos precisam ser melhorados”, analisou.

Elisangela elogiou os esforços feitos para investimentos no modal ferroviário e hidroviário, mas relembrou que as estradas carecem de maiores investimentos.

“Historicamente, a gente vê acontecer o desenvolvimento de produção antes da infraestrutura. Em outros países, a gente vê os espaços, a logística, para depois ter a grande produção. E aqui no Brasil é justamente ao contrário. E os produtores da região sofrem com esse déficit de infraestrutura há anos”, ponderou Evandro Thiesen, gerente de Logística da Aprosoja/MT.

Edson Souki, gerente-geral da Granel Química/Odjfell Terminals, acredita que os planos do Governo Federal voltados à infraestrutura são positivos e devem dar continuidade ao governo passado e o que foi projetado e planejado para o setor.

“Me parece que esse plano de Estado que está sendo construído, está se concretizando. A gente vê mudanças em função da troca de governo, é uma coisa natural, mas tenho sentido que está tendo alguma continuidade e que as coisas não devem mudar tanto de rumo. O que está vindo por aí a gente acredita que vai ser disruptivo”, comentou o executivo.

O painel “Aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes para o escoamento das safras agrícolas” ainda teve a participação da gerente jurídica da Cargill, Sandra Silva; e de Denimarcio Borges, secretário de Desenvolvimento Econômico de Rio Verde (GO). A moderação ficou a cargo de Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

O Centro-Oeste Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023

CENTRO-OESTE EXPORT - ESPECIALISTAS PROPÕEM POLÍTICAS PÚBLICAS PARA REDUZIR DEFICIT DE ARMAZENAGEM

Infraestrutura para a produção agrícola da região Centro-Oeste foi tema de painel do InfraJUR



Para Rodrigo Gomes Bressane, é preciso que principalmente o Governo Federal tenha um olhar mais participativo para o Centro-Oeste com relação à armazenagem Crédito: Divulgação/Brasil Export

Os produtores agrícolas da região Centro-Oeste do Brasil reivindicam melhorias como obras de infraestrutura para escoamento da safra local, mas principalmente relacionadas à armazenagem. Segundo Rodrigo Gomes Bressane, presidente da Comissão de

Agronegócio da OAB Mato Grosso e membro da Comissão Especial de Direito Agrário e do Agronegócio da OAB Nacional, são necessárias políticas públicas para sanar o problema.

Durante sua participação no InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, no Centro-Oeste Export, realizado em Sorriso (MT), o advogado fez questão de ler uma manchete sobre a região, no qual o deficit de armazenagem já chega em 118 milhões de toneladas. Ele classificou a questão da armazenagem como o principal gargalo logístico do agronegócio.

“Houve investimentos na ordem de R\$ 5 bilhões para tentar superar esse gargalo, quando na verdade, na minha opinião, deveriam ter sido feitos mais de R\$ 15 bilhões”, analisou.

Segundo o representante da OAB, é preciso que principalmente o Governo Federal tenha um olhar mais participativo para o Centro-Oeste com políticas públicas que sejam prioritárias em relação à armazenagem.

“Nós estamos tendo cada vez mais produção e novas produções, mas não temos onde guardar o que está sendo produzido. Isso interfere diretamente em preços e na relação com o mercado internacional. É preciso um governo de políticas públicas, a partir de subsídios, para criação de novos armazéns”, declarou.

Outro ponto abordado por Bressane diz respeito ao Green Deal, lei de antidesmatamento aprovada pela União Europeia (UE), na qual a partir de toda relação comercial que houver, qualquer produto originário de desmatamento legal ou ilegal a partir de dezembro de 2020 não poderá fazer comércio com a UE. Ele comentou sobre possíveis consequências do acordo.

“A partir do momento em que alguém coloca um apontamento como relação de impedimento de relação comercial, eu vejo que não se trata de questões ambientais. Ainda que a UE seja uma pequena parcela da comercialização com o Brasil, vejo que ela é importante justamente por ser uma união formadora de opinião. Ou seja, isso pode acarretar que outros países façam essa adequação dessa nova agenda de barreira comercial”, analisou.

O painel “Questões atuais de Direito Agrário e do Agronegócio” também teve a participação do conselheiro do Tribunal de Contas de Mato Grosso, Waldir Júlio Teis. Fernanda Araújo, sócia da Araújo & Araújo Advogados Associados, foi a presidente de mesa.

O Centro-Oeste Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/08/2023



CENTRO-OESTE EXPORT - CARTA DEFENDE MELHORIAS EM ARMAZENAGEM E EFICIÊNCIA

A carta do Centro-Oeste Export 2023 – documento que resume suas principais conclusões – destaca a necessidade de se ampliar a capacidade de armazenagem da produção agrícola dessa região do Brasil e, ainda, a importância de se aumentar a eficiência no escoamento dessas cargas. Esses foram os principais temas debatidos durante o fórum regional, que reuniu autoridades e empresários locais e federais entre os últimos dias 7 e 8 deste mês, em Sorriso (MT).

O Centro-Oeste Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News. Confira a seguir a íntegra da carta.

Carta do Centro-Oeste Export 2023

A urgência em aumentar a capacidade de armazenagem e a eficiência do escoamento da produção agrícola foi o principal foco de debates do Centro-Oeste Export 2023, realizado em Sorriso, cidade localizada no estado do Mato Grosso e conhecida por ser a maior produtora de soja do Brasil. O fórum regional contemplou questões muito relevantes para o desenvolvimento econômico do Centro-Oeste, região que é uma grande referência agropecuária, reunindo 3 dos 7 estados com maior valor bruto de produção do Brasil. O município de Sorriso recebeu de braços abertos a comitiva que visitou a região, com a liderança do prefeito Ari Lafin. Na lista dos 100 municípios com maior valor agregado do agronegócio brasileiro, Sorriso ocupa a primeira posição e está acompanhado no ranking por outras 12 cidades que integram o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento Econômico e Socioambiental Vale do Teles Pires (Cidesa).

Região detentora de aproximadamente 70% da produção de soja e milho em todo o Brasil, o Centro-Oeste carece especialmente de armazéns para estocar essas commodities e de ferrovias. No que tange à armazenagem, o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no último mês de junho, indica que o estado do Mato Grosso possui a maior capacidade de armazenagem do País, com 47,5 milhões de toneladas. Embora expressiva, a quantidade é muito menor do que o essencial para atender adequadamente aos mercados interno e externo. Pesquisa divulgada pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e realizada pela Esalq Log (USP) aponta que a armazenagem nas propriedades no Brasil representa hoje 15% do total produzido. Em termos comparativos, esse índice é de 56% nos Estados Unidos, uma outra potência agrícola mundial. Ou seja, fazendo um cálculo similar a partir da produção de grãos em Mato Grosso, nós temos um déficit superior a 50 milhões de toneladas em capacidade estática.

Essa realidade pode ser detectada para além da frieza dos números. Já é possível ver colheitas de grãos colocadas do lado de fora dos galpões. Para reverter esse cenário rapidamente – e que pode ser agravado pelos sucessivos crescimentos das safras agrícolas da região –, é fundamental melhorar a política de crédito para o segmento e envolver agentes públicos e iniciativa privada nessa valorosa missão. Neste sentido, o fórum regional clama pela facilitação do acesso aos recursos do Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA), linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

A melhor distribuição da matriz de transportes do Centro-Oeste é outro fator imprescindível para melhorar a competitividade do Brasil no mercado internacional. Apesar de ser responsável por quase 30% da produção nacional de grãos, o estado do Mato Grosso dispõe de apenas 366 quilômetros de ferrovias, o que equivalente ao irrisório índice de 1,16% da malha nacional. Por consequência, a frota de carretas e caminhões do território mato-grossense é o maior proporcionalmente à população entre todos os estados brasileiros.

Buscando melhores caminhos, o primeiro dever de casa é melhorar as condições das rodovias que cruzam o Mato Grosso e os vizinhos Mato Grosso do Sul e Goiás. Fazer o básico, pavimentando e



sinalizando as estradas já existentes, certamente irá beneficiar instantaneamente toda a cadeia do agronegócio e a qualidade de vida dos habitantes da região.

Mas é preciso ir além e ampliar a infraestrutura de transportes de outros modais. Nesta linha, a construção da Ferrogrão é um tema que se arrasta há anos, apesar de todo o apoio do setor produtivo, favorável à construção da malha que ligaria Sinop (MT) a Itaituba (PA). Afinal, a região é essencialmente produtora de commodities, que exigem o uso de meios de transporte com grande capacidade. Também é aguardada agilidade na conclusão de duas ferrovias em construção: a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), com o trecho de Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT), e a Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso, que será administrada pela Rumo Logística e construída com capital 100% privado. Um investimento calculado em até R\$ 15 bilhões, passando por 16 municípios do estado. O primeiro trecho, cuja construção foi iniciada no ano passado, terá cerca de 210 quilômetros entre Rondonópolis e Campo Verde.

Também é possível utilizar com mais inteligência os rios que cortam os três estados e adjacências, transformando trechos com capacidade de navegação efetivamente em hidrovias. Uma boa notícia desponta com o possível recorde de exportação de soja pela Hidrovia Paraguai-Paraná neste ano. Mas os números, ainda que alcançados, são muito tímidos: cerca de 700 mil toneladas em 12 meses.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) não vem medindo esforços para estudar a possibilidade da concessão de algumas hidrovias, além de avaliar quais as prioridades dentro de seu portfólio. É importante ressaltar que cada comboio com cerca de 25 barcas para transporte hidroviário de carga carrega o equivalente a 1.200 caminhões. Levar cargas para o transporte aquaviário reduz o custo de operação e os impactos ambientais.

Todas essas frentes de trabalho estão no radar do Conselho do Centro-Oeste Export, com o objetivo de contribuir para maior competitividade do setor agrícola, das ações mais básicas às grandes obras estruturais. Enxergar o planejamento logístico de forma integrada é essencial para o sucesso, apontando prioridades, incorporando boas práticas de sustentabilidade e contribuindo para fazer do Brasil uma potência produtora, exportadora e referência internacional no setor.

Região detentora de aproximadamente 70% da produção de soja e milho em todo o Brasil, o Centro-Oeste carece especialmente de armazéns para estocar essas commodities e de ferrovias.

A armazenagem nas propriedades no Brasil representa hoje 15% do total produzido. Em termos comparativos, esse índice é de 56% nos Estados Unidos, uma outra potência agrícola mundial.

Para reverter esse cenário (de falta de capacidade de armazenagem) rapidamente – e que pode ser agravado pelos sucessivos crescimentos das safras agrícolas da região -, é fundamental melhorar a política de crédito para o segmento e envolver agentes públicos e iniciativa privada nessa valorosa missão.

A melhor distribuição da matriz de transportes do Centro-Oeste é outro fator imprescindível para melhorar a competitividade do Brasil no mercado internacional.

É preciso ir além e ampliar a infraestrutura de transportes de outros modais. Nesta linha, a construção da Ferrogrão é um tema que se arrasta há anos, apesar de todo o apoio do setor produtivo, favorável à construção da malha que ligaria Sinop (MT) a Itaituba (PA).

Enxergar o planejamento logístico de forma integrada é essencial para o sucesso, apontando prioridades, incorporando boas práticas de sustentabilidade e contribuindo para fazer do Brasil uma potência produtora, exportadora e referência internacional no setor.



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

RODOVIAS DO LITORAL RECEBEM INVESTIMENTO DE R\$ 53,2 MILHÕES

Informações: Santaportal (16 de agosto de 2023)

Na região do litoral paulista foram concluídas quatro importantes obras rodoviárias. Executadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), foram investidos R\$ 53,2 milhões e modernizados 128,54 quilômetros.

O departamento realizou serviços emergenciais de limpeza e desobstrução na Rodovia Dr. Manuel Hipólito Rego (SP-055), numa extensão total de 95,64 quilômetros, em diferentes pontos da pista (kms 175+300m ao 165+000m, do 158+500m ao 130+000m e do km 242+640m ao km 175+500m), que passam pelas cidades de São Sebastião, Bertioga e Santos. Para realizar essas melhorias, foram investidos R\$ 22,1 milhões de recursos.

O DER concluiu, também, intervenções na Vicinal IPG- 020, em Iporanga. Com um investimento de R\$ 21,5 milhões, foram recuperados 29,5 quilômetros da via que faz divisa com a cidade de Eldorado e a Caverna do Diabo.

Já no Guarujá, foi recuperado um trecho de 3,4 quilômetros da Avenida Marginal SPA 248/5, no acesso ao Porto Seco. O investimento na obra foi de R\$ 9,5 milhões.

Obras em empregos

Somente na regional de Cubatão, o DER executa outras nove obras em 170,54 quilômetros de rodovias estaduais e vicinais. Com investimentos de mais de R\$ 175,8 milhões, as melhorias vão beneficiar uma população de mais de 502 mil habitantes, e geraram 1.243 empregos (311 diretos e 932 indiretos).

O DER imprime um ritmo forte em obras em todo o estado. São 155 obras rodoviárias em andamento, em uma extensão de 1.783,7 quilômetros. O investimento total é de R\$ 3,63 bilhões, além da geração de 31.279 empregos (7.819 diretos e 23.459 indiretos).

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

Data: 16/08/2023

Multilog vence licitação e segue à frente da concessão de três portos secos no Rio Grande do Sul

Fonte: Multilog (16 de agosto de 2023)

Empresa de logística integrada continua responsável pelas unidades aduaneiras de Jaguarão, Uruguaiana e Santana do Livramento

A Multilog, uma das maiores operadoras de logística integrada do Brasil, acaba de vencer a licitação que estava em curso na Receita Federal e seguirá, por mais 25 anos, como concessionária responsável pelos portos secos de Jaguarão, Uruguaiana e Santana do Livramento, localizados no Rio Grande do Sul. O resultado da concorrência pública foi publicado no Diário Oficial da União no último dia 10 de agosto, com a Multilog declarada vencedora por apresentar a melhor proposta entre as empresas participantes.

“É com muita satisfação que recebemos o resultado da licitação que elegeu a Multilog como vencedora do certame. A grande expertise na administração e operação de recintos alfandegados e o trabalho de excelência realizado nessas unidades aduaneiras confirmam a nossa qualificação e reforçam nossa decisão de seguir investindo nessa área”, afirma Djalma Vilela, presidente da



Multilog, ao antecipar que a companhia irá inaugurar mais um porto seco este ano em Dionísio Cerqueira (SC).

A empresa é responsável por um volume relevante da carga terrestre que transita pelos Portos Secos de Fronteira brasileiros em direção aos países do Mercosul ou proveniente deles. Opera atualmente quatro unidades alfandegadas, sendo as três do Rio Grande do Sul e outra unidade de Foz do Iguaçu (PR), que é a maior da América Latina. A área total dessas unidades é de 450 mil m², e mais 125 mil m² serão agregados com a conclusão das obras em Dionísio Cerqueira.

“Já temos uma participação muito representativa na movimentação de cargas em portos secos no Mercosul, e a nossa atuação será intensificada com a entrada em operação da unidade de Dionísio Cerqueira”, destaca Juliane Wolff, Head de Relações Institucionais, Aduaneiro, Regulatórios e SMA na Multilog, ao ressaltar que, além de ampliar a capacidade, a empresa também está atenta às oportunidades de expansão.

Em 2022, a Multilog registrou o ingresso de cerca de 400 mil veículos que movimentam cargas de importação e exportação nestas unidades alfandegadas, e outros 138 mil ingressos entre janeiro e maio deste ano.

Os Portos Secos de Fronteira possuem papel importante para o comércio exterior, tanto na importação quanto na exportação de mercadorias. Eles possibilitam a liberação de cargas com mais agilidade e a realização dos deslocamentos em menos tempo entre os destinos. Além disso, por sua origem, os portos secos oferecem preços mais competitivos.

Nos Portos Secos de Fronteira da Multilog também é possível agregar valor aos produtos com a contratação de serviços acessórios.

Para as operações e gerenciamento logístico da Multilog nos Portos Secos de Fronteira são adotadas ferramentas tecnológicas como o portal de atendimento ao cliente via plataforma própria Genius, que permite o rastreamento das cargas e o acompanhamento dos processos e serviços; os Sistemas de CFTV, OCR (Reconhecimento Óptico de Caracteres) e a web vistoria nos armazéns, que garantem segurança, agilidade e flexibilidade.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 16/08/2023

EM BUSCA DE ALTERNATIVAS ENERGÉTICAS VERDES, SÃO PAULO ESTUDA PARCERIA COM SETOR SUCROALCOOLEIRO

Informações: Governo do Estado de São Paulo (16 de agosto de 2023)

Além de servir de matéria-prima para a fabricação de açúcar e etanol, a cana também é usada na geração da bioeletricidade

Segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), apenas 60% das 369 usinas de açúcar e etanol em atuação no Brasil ofertaram o excedente em energia elétrica. Caso todas as usinas produzissem energia, o total ofertado à rede elétrica poderia alcançar 151 mil Gwh, cerca de 26% do consumo energético anual do País.

Atentos à necessidade e a importância de fontes de energia renováveis e limpas para o agro paulista, o secretário de Agricultura e Abastecimento de SP, Antonio Junqueira, e o secretário executivo da Pasta, Marcos Renato Böttcher, receberam os produtores rurais Dr. Márcio Pereira e Dr. Dázio Vasconcelos ambos com larga experiência no setor sucroenergético e que representam juridicamente companhias do setor, além de grandes, médios e pequenos produtores rurais, para tratar de dois temas importantes, como o fornecimento de energia limpa ao Estado de São Paulo, semelhante ao modelo já realizado e consumado pela empresária Josimara Ribeiro de Mendonça do Grupo Colorado, por meio das usinas de cana-de-açúcar, e incentivo fiscal às companhias que comercializarem o excedente produzido do bagaço da cana.



“Esse tema será repassado ao governador Tarcísio de Freitas, que é muito interessado no assunto, e as outras secretarias para buscarmos soluções concretas. Alternativas sustentáveis são sempre bem-vindas. A bioeletricidade, com o investimento certo, fará o Estado de SP pertencer a uma economia cada vez mais circular e verde”, concluiu Junqueira.

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

Data: 16/08/2023

AVANÇAM TRATATIVAS PARA RECUPERAÇÃO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA

Informações: Governo do Estado de Santa Catarina (16 de agosto de 2023)

A equipe da SCPAR Porto de Imbituba esteve na sede do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), no Rio de Janeiro, para tratar sobre o projeto de manutenção e reforço do molhe de abrigo do complexo portuário. O recurso para recuperação desta infraestrutura, estimado em R\$ 100 milhões, entrou na lista dos investimentos a serem realizados pelo governo federal no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), anunciado na última semana.

Durante a apresentação do INPH nessa segunda-feira, 14, o coordenador-geral do Instituto, Domenico Accetta, entregou aos gestores de Imbituba o projeto de recuperação já atualizado, bem como a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) da obra. Dentro do cronograma do governo federal, estão previstos para serem entregues e concluídos até o fim deste ano, tanto o projeto básico de engenharia quanto a licença ambiental da melhoria no Porto de Imbituba. O INPH já havia sido o autor do último projeto de recuperação do molhe de abrigo de Imbituba.

A visita institucional também possibilitou conhecer os laboratórios técnicos do órgão, que possui modelos físicos reduzidos de simulação hidráulica, os quais possibilitam realizar estudos futuros de expansão portuária.

O encontro contou com a participação do diretor-presidente do Porto, Luís Antonio Braga Martins, do diretor de Infraestrutura e Operações, José João Tavares, do gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente, Paulo Márcio de Souza, e da Engenheira Civil, Letícia Somavila, além do gerente de Portos da secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Alex Juck. O grupo também foi recebido pelo coordenador de Desenvolvimento Técnico do INPH, Antônio Paulo dos Santos Pinto, e o Geólogo, Roberto Bianco.

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

Data: 16/08/2023

PLEITOS DA CODERN PARA O PORTO DE NATAL SÃO INCLUÍDOS NO NOVO PAC DO GOVERNO FEDERAL

Informações: CODERN (16 de agosto de 2023)

Os pleitos feitos pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) para o Porto de Natal foram atendidos pelo Governo Federal e incluídos no novo PAC.

No Rio Grande do Norte, o programa vai investir R\$ 45,1 bilhões em obras e serviços para melhorar a vida da população potiguar. No conjunto de obras do programa, estão três para o Porto de Natal: Implantação da Energia Solar, Reforma dos Armazéns 1 e 2, Reforma dos Galpões 1 e 2.

O Diretor-Presidente da CODERN, Nino Ubarana, comemora a conquista, agradece a toda a equipe do Ministério de Portos e Aeroportos e dividiu o mérito com todos os colaboradores da Companhia:

“Nossa primeira palavra é de agradecimento ao Governo Federal e a todos que fazem o Ministério de Portos e Aeroportos. Nosso muito obrigado também a todos os colaboradores da CODERN que se dedicaram para essa conquista. É mais um passo dado para as melhorias necessárias ao nosso Porto de Natal. Vamos em frente”, afirmou.

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

Data: 16/08/2023



EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS EM 2023 CHEGAM A US\$ 206,868 BILHÕES

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (16 de agosto de 2023)

Marca foi atingida na segunda semana de agosto e representa crescimento de 0,4% em relação ao valor registrado no mesmo período de 2022. No mês, pela média diária, vendas externas crescem 5,1%

Na segunda semana de agosto de 2023, a balança comercial teve superávit de US\$ 2,632 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 7,156 bilhões e importações de US\$ 4,523 bilhões. No mês, as exportações já somam US\$ 12,664 bilhões e as importações são de US\$ 8,344 bilhões, com saldo positivo de US\$ 4,321 bilhões e corrente de comércio de US\$ 21,008 bilhões. No acumulado do ano, as exportações totalizam US\$ 206,868 bilhões e as importações, US\$ 148,991 bilhões, com saldo positivo de US\$ 57,876 bilhões e corrente de comércio de US\$ 355,859 bilhões.

Nas exportações, comparadas as médias até a segunda semana de agosto (US\$ 1,407 bilhão) com a de agosto de 2022 (US\$ 1,339 bilhão), houve crescimento de 5,1%. Em relação às importações, houve queda de 20,1% na comparação entre as médias até a segunda semana (US\$ 927,07 milhões) com a do mês de agosto de 2022 (US\$ 1,160 bilhão). As informações foram divulgadas nesta segunda-feira (14/8), pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Acesse aqui os números da Balança Comercial Preliminar Parcial do mês de agosto de 2023 – 2º Semana.

Na comparação com outros períodos, nas vendas externas, pela média diária, houve crescimento de US\$ 60,18 milhões (+ 20,7%) em produtos da agropecuária; crescimento de US\$ 7,78 milhões (+ 2,6%) em indústria extrativa, o que contribuiu para o aumento das exportações, principalmente de soja (+ 27,2% com aumento de US\$ 44,22 milhões na média diária); algodão em bruto (+ 129,7%; + US\$ 7 milhões); café não torrado (+ 17,5% ; + US\$ 4,23 milhões); minério de ferro e seus concentrados (+ 12,3% ; + US\$ 13,79); outros minerais em bruto (+ 121,9% ; + US\$ 4,32 milhões).

Em relação às importações, no acumulado até a segunda semana de agosto, comparando com a média diária do mesmo mês de 2022, o desempenho dos setores registrou queda de US\$ 8,25 milhões (-33,2%) em agropecuária; redução de US\$ 15,62 milhões (-21,1%) em indústria extrativa e de US\$ 206,41 milhões (-19,6%) em produtos da indústria de transformação.

O movimento de queda nas importações foi puxado, principalmente, pela diminuição dos embarques de trigo e centeio, não moídos (-59,3% com queda de US\$ 6,09 milhões na média diária); látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (-46,4%; US\$ - 0,87 milhões); milho não moído, exceto milho doce (-24,9%; US\$ - 0,77 milhões); gás natural, liquefeito ou não (-100% ; US\$ - 12,85 milhões); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (-55,2%; US\$-10,98 milhões), e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (-58,9%; US\$ -69,09 milhões)

Além de adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos) (-48,3% com queda de US\$ - 51,98 milhões na média diária); Inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (-35,5% com queda de US\$ -14,49 milhões na média diária) e válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (-25,2% ; US\$ -12,18 milhões na média diária).

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 16/08/2023*

FÁVARO RECEBE MINISTRO DE COMÉRCIO EXTERIOR DOS EMIRADOS ÁRABES PARA TRATAR DE NOVAS PARCERIAS COM O BRASIL

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (16 de agosto de 2023)



No encontro, os ministros conversaram sobre medidas que os países vão adotar para a realização de projetos bilaterais na área de agricultura

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, recebeu, nesta segunda-feira (14) o ministro de Comércio Exterior dos Emirados Árabes, Thani bin Ahmed Al Zeyoud. O encontro foi oportunidade para dar andamento às conversas iniciadas durante missão oficial de Fávaro e equipe aos Emirados Árabes com o objetivo de intensificar as parcerias entre os dois países no setor agropecuário. O mercado já recebe do Brasil carne bovina, de frango e açúcar e há espaço para ampliar a exportação de produtos como frutas e realizar cooperações na área de tecnologia e inovação no agronegócio. A visita do representante árabe é o ponto de partida para a definição de uma agenda com essa finalidade.

“A parceria com os Emirados Árabes será oportunidade de ampliarmos as exportações para o país que se tornou um hub (ponto) de distribuição de produtos brasileiros para todo o Oriente Médio e Ásia”, disse Fávaro.

Ao mencionar o maior programa brasileiro sustentável, que vai dobrar a área de produção de alimentos no país sem desmatamento, Carlos Fávaro explicou ao ministro árabe que a ideia é recuperar até 40 milhões de hectares de pastagens de baixa produtividade para aumento da produção agropecuária com sequestro de carbono e manutenção de 66% do território preservado do Brasil. A iniciativa foi apresentada nos Emirados Árabes e chamou a atenção dos fundos de investimentos do país.

Al Zeyoud reafirmou o interesse de seu país em expandir as relações comerciais com o Brasil e disse que já está trabalhando para isso. Segundo o ministro, há interesse de se promover troca de tecnologia entre a Embrapa e o órgão similar dos Emirados Árabes. Ele informou ainda que participou do lançamento do PAC e que a representação dos Emirados Árabes está no Brasil realizando encontros também com o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e com a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

“Tivemos reuniões nesses dois órgãos para nos informarmos sobre o que os Emirados Árabes podem oferecer ao Brasil no setor agrícola. Discutimos com a CNA ações para divulgarmos os produtos brasileiros para o nosso país e participamos do lançamento do PAC, a convite do presidente Lula. Vamos reunir as informações para voltarmos com propostas de investimentos”, disse o ministro.

Carlos Fávaro avaliou que a visita ao ministério e a presença do ministro no lançamento do PAC já é sinal do interesse dos Emirados Árabes em firmar novas parcerias com o Brasil.

“Estamos animados com o estreitamento das relações com o país, o que proporcionará oportunidades muito boas para ambos os lados e daremos todo o suporte que precisarem. Nossa equipe está à disposição”, disse Fávaro ao ministro Al Zeyoud.

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

Data: 16/08/2023



CONGRESSO RETOMA ARTICULAÇÃO PARA APROVAR MARCO DAS EÓLICAS OFFSHORE

Relator na Câmara, deputado federal Zé Vitor (PL/MG), vai reiniciar o diálogos com agentes e estima que será possível votar o texto em quatro semanas

Por Hanrikson de Andrade 16 de agosto de 2023 Em Congresso, Eólica, Hidrogênio, Mercado offshore



Veneziano Vital do Rêgo, Zé Vitor e Lafayette de Andrada, durante reunião da frente da energia no Senado Federal (Roque de Sá, Agência Senado)

BRASÍLIA – O deputado Zé Vitor (PL/MG), relator do PL 576/2021, das geração de energia offshore, afirmou à epbr, nesta terça (15/8), que vai retomar o diálogo com agentes e governo federal para discutir eventuais alterações no texto.

Ele acredita que será possível chegar a um acordo em cerca de um mês e pretende usar as próximas quatro semanas para “esgotar” o debate, com a realização de audiências públicas.

Tanto o setor de energia, como empresas produtoras de petróleo e gás, estão desenvolvendo projetos – ainda em fase embrionária – para instalação de parques eólicos offshore no Brasil.

A expectativa é que, a partir da sanção do marco legal, o governo tire do papel o primeiro leilão de áreas, ainda em 2024.

Zé Vitor também tem recebido contribuições, inclusive do Ministério do Meio Ambiente (MMA), sobre a necessidade de realizar, paralelamente à tramitação, um mapeamento das áreas.

Os ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia têm uma preocupação quanto à possibilidade de judicialização das futuras contratações, pois já há dezenas de projetos na fila do Ibama à espera do marco legal.

Segundo a Secretária Nacional de Mudança do Clima, Ana Toni, muitos desses projetos offshore apresentam uma “sobreposição” em relação a outras atividades já regulamentadas.

“É importante que a gente tenha cuidado com o planejamento espacial marinho, para que as eólicas offshore não impeçam que outras atividades aconteçam nas mesmas regiões”, disse a secretária à epbr, referindo-se a operações de óleo e gás, por exemplo, além da pesca e outras atividades.

O projeto tramita em regime de urgência, após acordo entre lideranças na Câmara, que envolveram o relator no Senado, Carlos Portinho (PL/RJ). “Esse é um dos principais projetos hoje no Congresso”, diz o senador.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL), garantiu que vai pautar uma ‘agenda verde’ nesse segundo semestre, em uma janela antes do retorno da PEC da Reforma Tributária.

Entre as prioridades, além das eólicas offshore, estão o Plano Nacional do Hidrogênio, o programa Combustível do Futuro e a proposta do governo Lula para o mercado regulado de carbono, que também precisam ser discutidas na Câmara ou Senado.

Portinho defende que as alterações sejam mínimas, dado o debate que já foi feito ano passado. “Se pudesse não mexer nele, considerando que ele foi debatido e construído junto com o setor, eu acho que seria um ganho imenso para o país, um belo anúncio para o governo atual, inclusive”.

“Todo o setor sabe que esse é o texto que mais se aproximou do interesse da conjunção dos interessados”, afirma Portinho.

O PL 575/2021 é de autoria de Jean Paul Prates, ex-senador pelo PT, e atual presidente da Petrobras. A companhia avalia incluir o interesse, com maior detalhamento, no plano de negócios, que será revisado no fim do ano.

“O melhor lugar do mundo para investir em eólica offshore é no Nordeste brasileiro, na Margem Equatorial”, comentou Prates durante audiência no Senado Federal, nesta quarta (16/8).

A Margem Equatorial vai do Rio Grande Norte ao Amapá. O executivo ressaltou no Senado que, para a Petrobras, as eólicas offshore são pilares de uma mesma estratégia de transição energética: a produção de energia renovável e hidrogênio verde, associado aos investimentos em biorrefinarias.

Novos biocombustíveis, como o HVO (diesel verde) precisam do hidrogênio de fonte de baixo carbono para serem considerados alternativas sustentáveis aos combustíveis fósseis.

A Petrobras tem planos de produzir diesel verde e bioquerosene de aviação em futuras unidades dedicadas.

O governo de Rio, de Claudio Castro (PL), também tem interesse na aprovação. O estado é principal polo de operação offshore, com as plataformas nas bacias de Campos e Santos, e despertou o interesse de grandes empresas, do setor de petróleo e geração de energia, que registraram projetos no Ibama.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 16/08/2023*

CADE APROVA, COM RESTRIÇÕES, CONSÓRCIO ENTRE ULTRA E SHV NA INFRAESTRUTURA DE GLP

Distribuidoras se comprometeram a eliminar do escopo da operação o compartilhamento de bases no ES, RJ e PR

Por epbr 16 de agosto de 2023 Em Combustíveis, Notícias



Para o conselheiro do Cade, Luiz Hoffmann, remédio visa a garantir competição saudável e ativa no setor (Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado)

RIO — O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou nesta quarta (16/8), com remédios, o acordo entre as distribuidoras Ultragas e Bahiana (do Grupo Ultra) e Supergasbras e Minasgás (do grupo SHV) para compartilhamento operacional de estruturas de envase e carregamento a granel de gás liquefeito de petróleo (GLP), o gás de cozinha.

Para mitigar os problemas concorrenciais identificados na análise da operação, as empresas negociaram um Acordo em Controle de Concentrações (ACC) com o Cade, por meio do qual se comprometeram a cumprir uma série de obrigações, dentre elas:

- a redução do prazo de duração dos contratos de consórcio de 35 anos para 13 anos. Caso haja interesse na renovação, as companhias devem submeter a prorrogação do prazo à apreciação prévia do Cade, que tratará o tema como novo ato de concentração;
- a extinção do direito de preferência para investimento conjunto na construção de nova unidade de engarrafamento no território nacional;



- a adoção de uma política de portas abertas (open door policy), permitindo que o Cade tenha acesso às dependências das unidades das compromissárias para realização de inspeções;
- concessão de acesso, além de cessão de espaços, carregamento, envase e armazenamento para terceiros, para facilitar a entrada de novas empresas no mercado de GLP envasado.

ES, PR e RJ ficam de fora do escopo do consórcio

As empresas envolvidas possuem 35 bases de produção de GLP em 15 unidades da Federação. Foram verificadas preocupações concorrenciais, no entanto, apenas na Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Paraná, estados nos quais todas as empresas possuem bases e elevados níveis de market share.

Como remédio estrutural, as distribuidoras se comprometeram a eliminar do escopo da operação o compartilhamento de bases e as suas atividades operacionais no Espírito Santo, Paraná e Rio de Janeiro. O termo veda qualquer tipo de favorecimento, cooperação ou coordenação nos estados, ressalvadas apenas as hipóteses que estejam expressamente previstas na regulação setorial ou em legislação.

As restrições impostas no acordo não só evitam que a competição no mercado de GLP a granel e envasado seja enfraquecida, “mas também promovem uma competição saudável e ativa, contrabalançando os riscos de falta de incentivos competitivos que poderiam surgir após a criação dos consórcios”, citou o conselheiro Luiz Hoffmann, em seu voto.

Segundo ele, em Minas Gerais a dinâmica do mercado de GLP sugere que a operação não terá impacto negativo no ambiente concorrencial, entre outras questões, em razão da presença de outros competidores na região.

Já na Bahia, a dinâmica competitiva demonstra que a combinação de bases está mais relacionada à otimização de custos do que na sobreposição direta de ativos, porque as bases estão geograficamente distantes e as empresas já contratam os serviços umas das outras para atenderem áreas onde não possuem presença própria.

Em março, a Superintendência-Geral do Cade havia aprovado a operação sem restrições. Dias depois, em abril, a Copa Energia, terceira interessada no ato de concentração, apresentou recurso contra a decisão. O caso foi, então, levado à apreciação do Tribunal da autarquia.

A Ultrapar, parte do Grupo Ultra, atua no mercado de GLP nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, por meio da Ultragaz, e nas regiões Norte e Nordeste, com a Bahiana.

Já a SHV atua, por meio da Supergasbras e Minasgás, em toda o território nacional, com exceção dos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Roraima e Rondônia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/08/2023

EQUINOR VENCE CONCORRÊNCIA DA PETROBRAS E COMPRA CARGA DE PETRÓLEO DA UNIÃO

Norueguesa arrematou carga de 500 mil barris oriunda do campo de Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos

Por epbr 16 de agosto de 2023 Em Petróleo e gás, Política energética

RIO – A Equinor venceu a concorrência da Petrobras e arrematou nesta terça-feira (15/8) uma carga de 500 mil barris de petróleo da União, oriunda do contrato de partilha de produção do campo de Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos. A Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) informou que o carregamento estará disponível ao fim de setembro.

A petroleira norueguesa ofereceu o maior preço para o petróleo da União, tendo como base o Preço de Referência estabelecido pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).



FPSO P-71 em operação no campo de Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos (Foto: Felipe Gaspar/Petrobras)

Ao todo, segundo a PPSA, nove empresas que já possuem operação no pré-sal foram convidadas para participar da concorrência. Seis delas se cadastraram, mas apenas Equinor e Petrobras participaram efetivamente da disputa, com propostas.

Foi a primeira vez que a companhia norueguesa participou de um processo competitivo para a compra de petróleo da União.

Esta é a segunda carga comercializada pela PPSA, oriunda do contrato de partilha de produção dos volumes excedentes da cessão onerosa de Atapu,

A primeira delas também foi negociada em processo de venda direta pela PPSA. Na ocasião, a Galp comprou a carga de 500 mil barris.

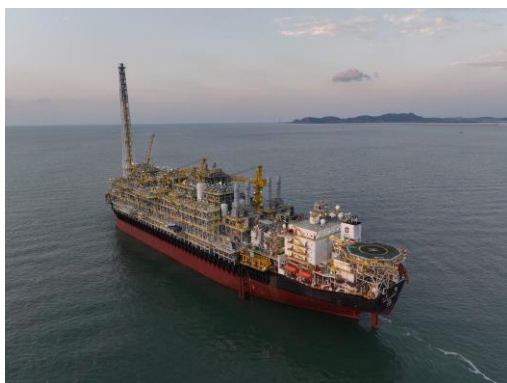
Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/08/2023

PETROBRAS COLOCA EM OPERAÇÃO FPSO ANITA GARIBALDI NA BACIA DE CAMPOS

Com capacidade de produzir até 80 mil barris por dia e processar até 7 milhões de m³ de gás/dia, o novo FPSO integra o Plano de Renovação da Bacia de Campos

Por epbr 16 de agosto de 2023 Em Petróleo e gás



FPSO Anita Garibaldi, da Petrobras, construído pela Modec, entrou em operação nos campos de Marlim e Voador, no pré-sal e pós-sal da Bacia de Campos. Crédito: Divulgação/Petrobras

A Petrobras colocou em produção nesta quarta-feira (16/8) o FPSO Anita Garibaldi na Bacia de Campos. A unidade vai operar simultaneamente no pós-sal e pré-sal dos campos de Marlim e Voador.

Com capacidade de produzir até 80 mil barris de petróleo por dia (bpd) e processar até 7 milhões de m³ de gás/dia, o navio-plataforma faz parte do Plano de Renovação da Bacia de Campos.

O Anita Garibaldi foi construído pela MODEC e produzirá em Marlim e Voador em conjunto com o FPSO Anna Nery, já em operação. A capacidade de produção conjunta das duas plataformas é de até 150 mil barris de óleo por dia (bpd) e de processamento de até 11 milhões de m³ de gás. Ambas irão substituir nove plataformas que operavam na Bacia de Campos e serão descomissionadas.

“As plataformas Anita Garibaldi e Anna Nery, que também iniciou operação em 2023, serão fundamentais para aumentar a longevidade da Bacia de Campos e ampliar sua produção. Em paralelo, são equipadas com tecnologias de última geração para redução de emissões de gases de efeito estufa, combinando eficiência e descarbonização”, afirmou o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, em nota divulgada pela estatal.

Redução de emissões de CO2

Com a diminuição do número de plataformas em operação nos dois campos, haverá a redução de mais de 50% das emissões dos gases de efeito estufa. A estatal prevê investir US\$ 18 bilhões no plano de revitalização da bacia nos próximos anos. Os dois novos FPSOs substituem 10 unidades.

A expectativa da Petrobras é que o projeto de revitalização de Marlim e Voador, em conjunto com projetos de desenvolvimento complementar e projetos de revitalização de outros campos, aumente a produção na Bacia de Campos dos atuais 565 mil barris de óleo equivalente por dia (boed) para 920 mil boed, em 2027.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 16/08/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

NOVO PAC: BNDES TEM R\$ 270 BI PARA FINANCIAR PROJETOS

Valor equivale a 75% do total de R\$ 362 bi em financiamentos públicos previstos para o programa

Por Vinicius Neder — Rio



BNDES terá R\$ 270 bilhões para financiar projetos do Novo PAC, o equivalente a 75% do aporte em financiamento público no programa — Foto: Reprodução

O BNDES tem R\$ 270 bilhões reservados para financiar projetos incluídos no Novo PAC, informou nesta quarta-feira a diretoria da instituição de fomento, ao divulgar os resultados financeiros do segundo trimestre.

O valor corresponde a 75% dos R\$ 362 bilhões em financiamentos públicos incluídos na soma global de R\$ 1,7 trilhão da nova edição do programa, anunciado na semana passada pelo governo federal, no Rio.

Segundo o diretor de Planejamento e Estruturação de Projetos do BNDES, Nelson Barbosa, a estimativa da capacidade de financiamento da instituição de fomento para o PAC foi construída em negociação com a Casa Civil, ministério responsável pelo programa federal de investimentos.

Do ponto de vista da demanda, dos R\$ 270 bilhões, R\$ 200 bilhões são para projetos de infraestrutura. Conforme Barbosa, toda a carteira de estruturação de projetos do BNDES entrou no PAC. São 121 projetos de parcerias público-privadas (PPPs) e concessões, que somam R\$ 172 bilhões. Estão também na conta projetos de estados e municípios inseridos no PAC.

— Estamos convencidos e alinhados com a Fazenda e a Casa Civil para implantar as prioridades do governo que estão elencadas no PAC. Participamos da construção do PAC. Parte das obras anunciadas estão na nossa carteira ou entraram como pedidos no BNDES — afirmou o presidente do banco, Aloizio Mercadante, durante a apresentação dos resultados financeiros.

Lucro encolheu

O BNDES informou lucro líquido recorrente de R\$ 3,7 bilhões no primeiro semestre, tombo de 45% ante a primeira metade de 2022. Já os desembolsos para financiamentos em curso somaram R\$ 40,6 bilhões no primeiro semestre, alta de 22% em relação a igual período de 2022.

Os diretores do BNDES garantiram que a instituição de fomento terá recursos suficientes para fazer frente a essa demanda por financiamentos. A capacidade de financiar R\$ 270 bilhões considera que

o BNDES receberá, até o fim do atual governo, R\$ 40 bilhões do Fundo Clima, que será turbinado por emissões de “títulos verdes” do Tesouro Nacional no exterior, disse Barbosa.

Considera também a criação das Letras de Crédito de Desenvolvimento (LCD), um novo título de investimento, com isenção de tributos, nos moldes das LCIs (para investimentos imobiliários) e LCAs (do agronegócio).

Ao oferecer as LCDs a investidores do mercado financeiro, o BNDES levantará recursos para seus financiamentos. A estimativa para o PAC considera a captação de R\$ 30 bilhões até 2026 com esses títulos.

LCDs estão no Novo PAC

A criação das LCDs foi incluída no rol de “medidas institucionais” do Novo PAC. Assim como outra proposta da diretoria comandada por Mercadante, um ajuste nos juros do BNDES, com o intuito de facilitar financiamentos baseados em outras taxas, que não apenas a TLP, a taxa atual da instituição de fomento, que segue os juros de mercado dos títulos do Tesouro Nacional.

Para encher o tanque: Com a alta no preço da gasolina, vale a pena abastecer com etanol? Entenda Barbosa e Mercadante evitaram condicionar a capacidade de oferecer R\$ 270 bilhões em financiamentos para o PAC a essa mudança nos juros. O presidente do BNDES ponderou, por sua vez, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva “deixou claro” que realizar as obras do programa recém-lançado é uma prioridade do governo. E ressaltou que é preciso resolver “algumas questões”.

— Algumas questões têm que ser resolvidas ao longo do processo. Como a Casa Civil anunciou, o governo está alinhado com o BNDES sobre os pleitos que anunciamos — afirmou Mercadante, ressaltando a inclusão das propostas do banco de fomento nas “medidas institucionais” do Novo PAC.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/08/2023

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE APAGÃO COMEÇOU EM REDE DE SUBSIDIÁRIA DA ELETROBRAS E DEFENDE INVESTIGAÇÃO DA PF

Ministro Alexandre Silveira diz que problemas ocorreram em linha de transmissão da Chesf, operacionalizada pela Eletrobras. ONS descarta segundo evento na região Norte

Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante audiência Pública na comissão de Minas e energia da Câmara dos Deputados — Foto: Lula Marques

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nesta quarta-feira que o apagão de terça que afetou 25 estados e o Distrito Federal começou em uma linha da Chesf, subsidiária da Eletrobras na região Nordeste. Essa linha fica entre Quixadá e Fortaleza, no Ceará. Não se sabe, porém, o que causou o problema na rede. O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) não descarta erro humano e avalia também

falhas no sistemas.

— O evento zero se deu na linha de Quixadá a Fortaleza. Esse evento foi considerado, a princípio, de pequena magnitude. Ele, isoladamente, não era suficiente para causar um colapso. A partir desse evento, que aconteceu numa linha da Eletrobras, da Chesf, por um erro de programação do sistema. O sistema não se protegeu como deveria ter se protegido — afirmou o ministro, acrescentando que a Chesf já admitiu a falha.



O ministro disse que a Chesf admitiu um erro no sistema que opera a rede. O que não se sabe é se essa falha foi humana, afirmou.

— A Chesf fez contato com o ONS, admitindo um erro no sistema, que não protegeu a rede adequadamente nessa linha de transmissão. Não se pode dizer ainda se foi uma falha humana, no lançamento do projeto de engenharia, ou falha sistêmica. Fato é que essa falha em si não seria capaz de causar um evento dessa magnitude — disse.

No dia anterior, Silveira havia dito que o incidente foi gerado após uma sobrecarga no Ceará, mas evitou confirmar que a linha era do grupo Eletrobras. Na manhã desta quarta, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, há havia apontado para uma falha técnica.

A Chesf já corrigiu a falha na linha de transmissão, segundo o ministro, que esteve reunido por mais de cinco horas com técnicos e representantes do setor elétrico na sede do ministério em Brasília. Silveira disse que o evento foi considerado, a princípio, de pequena magnitude. E que não seria capaz, sozinho, de causar o apagão.

— Ele isoladamente, como dissemos ontem, não era suficiente para causar o colapso do sistema como um todo. Mas por um erro de programação a linha "abriu" (deixou de receber energia) e levou uma série de falhas — disse.

O ministro afirmou que "mais do que nunca" a Polícia Federal (PF) deve apurar as razões que levaram ao apagão. Ele disse que o Operador Nacional do Sistema ainda não encontrou as causas técnicas que levaram à falha na linha.

— Mais do que nunca é necessária a participação (da PF), já que o ONS não apontou falha técnica que pudesse causar na dimensão que foi — continuou Silveira, que se reuniu mais cedo com o diretor da corporação, Andrei Rodrigues.

O ministro disse que a Chesf admitiu um erro que não protegeu o sistema diante de uma sobrecarga. Mas isso não aparenta ser a causa inicial do apagão, segundo o ONS, destacou o ministro.

— Todas as possibilidades estão sendo avaliadas. A penalização depende das apurações. Isso depende dos desdobramentos — disse o ministro.

Falha entre linhas de Quixadá e Fortaleza

Luiz Carlos Ciochi, diretor-geral do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), disse que, neste momento, nenhuma hipótese é descartada.

— ONS é órgão técnico, o RAP (relatório) é uma sequência de reuniões que são realizadas entre o ONS e agentes envolvidos. Faz análise técnica. Fator humano é fator analisado do ponto de vista técnico. Pode ter havido falha humana? Pode, mas hoje não podemos afirmar — disse Ciochi.

Ciochi afirmou que o grande desafio na apuração das causas é desvendar por que um evento como esse, na linha de transmissão Quixadá/Fortaleza, que não deveria causar um apagão da magnitude do desta terça, acabou gerando o episódio.

— Isso ocasionou uma onda muito grande. Foram "N" eventos que aconteceram e foram se propagando. Forma várias linhas na região. Em 600 milissegundos houve a desconexão das linhas que ligam Nordeste, Norte e Sudeste. Esse evento, por si só, não deveria causar tudo isso — disse. — O propósito era identificar o evento zero a partir de onde essa propagação se originou. Diferentemente de outros eventos que já ocorreram, não tivemos raio, queda de torre, de linha ou qualquer evento relacionado à investigação no dia de ontem.

Ciochi disse que foi descartada a hipótese de um segundo evento na região Norte. Ele afirmou que não é possível fazer associação entre a quantidade de energia eólica no Nordeste e o apagão.

— Energia eólica não é problema, é solução. Esse evento foi a origem e se propagou por todo o país. Ontem existia a hipótese de um segundo evento. Essa hipótese foi descartada.

Ele também confirmou que o ONS reduziu o envio de energia do Nordeste para o Sudeste para aliviar o sistema.

Nota da Eletrobras

Em nota divulgada na noite desta quarta, a Eletrobras afirmou que detectou o problema na linha Quixadá-Fortaleza milissegundos antes do apagão nacional. Na linha do que disseram o ministro e o ONS, a Eletrobras declarou que isso, por si só, não pode ser causa do apagão.

"Ressalta-se que o desligamento da citada linha de transmissão, de forma isolada, não seria suficiente para a abrangência e repercussão sistêmica do ocorrido. As redes de transmissão do Sistema Interligado Nacional (SNI) são planejadas pelo critério de confiabilidade", diz a empresa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/08/2023

MERCADANTE VOLTA A CRITICAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS E ASSOCIA VENDA A APAGÃO

Segundo o presidente do BNDES, blecaute de terça-feira, que atingiu praticamente todo o país, mostra que Estado deve estar presente no setor elétrico

Por Vinicius Neder — Rio

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, voltou a criticar a privatização da Eletrobras nesta quarta-feira, dia 16, e associou a saída do governo federal do controle da holding do setor elétrico ao apagão de energia que atingiu praticamente todo o país na última terça-feira.

— O Estado brasileiro, num setor estratégico, com uma empresa integradora de energia (a Eletrobras), num país continental, e o estado não tem representação. E é o acionista minoritário de referência. A exemplo da Light, na hora da crise, quem é acionado é o Estado – afirmou Mercadante, durante a apresentação dos resultados financeiros do banco no segundo trimestre.

O presidente do BNDES fez os comentários ao ser perguntado sobre a privatização da Copel, a estatal do setor de energia do Paraná. O governo paranaense privatizou a companhia por meio de uma operação de aumento de capital, exatamente nos mesmos moldes usados pelo governo Jair Bolsonaro para passar a Eletrobras ao controle privado, no ano passado.



Mercadante, em evento na sede do banco, no Rio, no início do ano: Estado tem que estar presente no setor elétrico, que é estratégico — Foto: Gabriel de Paiva/Agência O Globo

— Sobre a Copel, tivemos uma manifestação bem pública e forte em relação a empresa, de que o modelo da Eletrobras significaria uma diluição do BNDES na empresa futura. E que isso era uma coisa que, para nós, era um prejuízo da representação política (nas decisões corporativas) muito forte, num setor em que o

Estado tem que estar presente. O dia de ontem (terça-feira) mostrou isso – completou Mercadante, numa referência ao apagão.

A associação entre a interrupção da eletricidade em 26 estados e a privatização da Eletrobras já tinha sido feita por outros setores do governo. Só que especialistas refutam qualquer relação entre o apagão e a mudança no controle da companhia, independentemente das causas que levaram ao blecaute.

Sobre a Eletrobras, Mercadante voltou a criticar o fato de que, no modelo usado pelo governo Bolsonaro, a União manteve uma participação acionária em torno de 40% do capital total da companhia, mas com apenas 10% de direito de voto nas decisões corporativas.

Ação judicial

Segundo o presidente do BNDES, a Procuradoria-Geral da República (PGR) deu parecer favorável ao atual governo federal numa ação judicial em que a Advocacia-Geral da União (AGU) questiona a privatização da Eletrobras.

– Não vamos abdicar dos direitos políticos (nas decisões corporativas da Eletrobras), ao contrário do que aconteceu no passado recente do BNDES. Queremos o respeito, como qualquer outro investidor, ao espaço que temos direito de ter na empresa – disse Mercadante.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/08/2023

'VAMOS FAZER QUANTOS REAJUSTES FOREM NECESSÁRIOS' NOS COMBUSTÍVEIS, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS

Jean Paul Prates disse em audiência no Senado que nova política de preços da companhia passou no teste

Por Renan Monteiro



O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates — Foto: Mauro Pimentel/ AFP/ foto de arquivo

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou, nesta quarta-feira em audiência na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, que a empresa fará "quantos reajustes quanto forem necessários" nos combustíveis.

A declaração ajudou a impulsionar os papéis da empresa, após o reajuste na gasolina e no diesel anunciado ontem. As ações PN da companhia fecharam em alta de 2,2% Prates, contudo, negou que a empresa vá seguir a paridade de importação.

— Vamos fazer quantos (reajustes) forem necessários. Agora, absolutamente sem ficar seguindo o PPI, que é a paridade de importação, e menos ainda as volatilidades ocasionais — afirmou.

Ele também disse que a nova política de preços da companhia passou no teste:

— A política (de preços) passou no teste? Qual é o teste que se propunha? Os mais céticos diziam: 'Ah, não, mas a Petrobras, o Jean, o Lula não vai deixar, enquanto o preço lá fora está baixando está tudo muito bonito, quero ver na hora que subir lá fora, como é que eles vão se comportar, se vão fazer o ajuste'. E nós fizemos. Portanto, a política passou no teste — disse

Durante a sessão, Prates calculou que se fosse seguido o PPI o reajuste de ontem seria de R\$ 1,10 no diesel e na gasolina seria em R\$ 0,56.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/08/2023

NO EMBATE ENTRE OS GOVERNADORES DO SUDESTE-SUL E NORDESTE, UMA DISPUTA ENTRE AS MONTADORAS

Por Mariana Barbosa

O embate entre os governadores do consórcio Sul e Sudeste, e os do Nordeste — que afloraram com as declarações do governador de Minas Gerais Romeu Zuma — tem endereço: o aceno do governo com incentivos federais até 2032 para as montadoras BYD e Stellantis no Nordeste.

Os ânimos no setor automotivo se acirram com a revelação de uma emenda batizada de “Emenda Lula”, que propunha estender para 2032 os benefícios fiscais hoje gozados por Stellantis, dona da Fiat, e incluindo no pacote também a chinesa BYD.



Fábrica da Peugeot, da Stellantis, em Porto Real, no Rio de Janeiro — Foto: Hudson Pontes

A medida, na forma do Artigo 19 da emenda aglutinativa da PEC 45, da Reforma Tributária, não passou por um voto na Câmara — mas a sua apresentação pela Casa Civil revelou para as montadoras concorrentes, localizadas no Sul e no Sudeste, a intenção do governo de favorecer os estados do Nordeste. A tentativa de ampliação do benefício ainda poderá voltar na forma de um novo projeto de lei ou como emendas à reforma no Senado.

Os benefícios para as montadoras que se instalam no Nordeste datam de 1997, lei 9440. Os benefícios tiveram seus prazos renovados sucessivamente, de cinco em cinco anos, desde então. A Stellantis, com a marca Jeep, que tem fábrica em Pernambuco, e a baterias Moura, são as únicas empresas hoje habilitadas no artigo 11.c da lei 9440 e gozam de subsídios até 2025. Não é possível incluir a BYD, que já garantiu isenções do tributo estadual com o governo da Bahia, na redação atual do 11.c, mas a gigante chinesa pode se beneficiar de um novo projeto de lei em que os prazos seriam estendidos até 2032.

Este é o ano final do prazo de transição previsto no projeto da reforma tributária, quando a “guerra fiscal” está prevista para acabar efetivamente.

O presidente da Stellantis para América Latina, Antonio Filosa, vem fazendo acenos à BYD, propondo parcerias para desenvolvimento de fornecedores no Nordeste e dizendo que vê com bons olhos a chegada da empresa ao Brasil.

Concorrentes veem o movimento de Filosa como uma tentativa da Stellantis de negociar um acordo comercial para a compra de motores elétricos em troca de extensão dos benefícios do 11.c em uma joint venture. Isso a posicionaria muito na frente das montadoras ocidentais na corrida pela mobilidade elétrica. Procuradas, Stellantis não confirma e BYD nega qualquer diálogo nesse sentido.

A BYD tem demonstrado forças junto ao ministro da Casa Civil e ex-governador da Bahia, Rui Costa, e ao atual governador do Estado, Jerônimo Rodrigues. Os dois serão os convidados de honra de um jantar que a BYD promove nesta quinta-feira (17) em São Paulo, e que tem como tema “a reindustrialização da indústria automotiva no Brasil”.

Nas conversas com o governo, a BYD vem declarando que pode ampliar ainda mais os investimentos previstos para o Brasil se além dos incentivos estaduais ela também obtiver os federais (crédito presumido de IPI).

O temor do governador mineiro Romeu Zema é que a extensão dos benefícios para a Stellantis em Pernambuco leve a um enfraquecimento dos investimentos da montadora em Betim (MG), onde fica a fábrica da Fiat. A GM fica no Rio Grande do Sul, de Eduardo Leite, que manifestou apoio a Zema. E a Volkswagen, e também as marcas francesas Peugeot e Citroen, pertencentes à Stellantis, ficam no Rio, do governador Cláudio Castro, que também endossou as declarações de Zema no sentido de fortalecer uma articulação entre Sul e Sudeste nas negociações da reforma tributária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/08/2023

APESAR DO IMPACTO NA INFLAÇÃO, PRESIDENTE DO BC ELOGIA PETROBRAS POR AUMENTO DOS COMBUSTÍVEIS

Roberto Campos Neto diz que decisão foi acertada, porque impede distanciamento dos preços em relação à cotação internacional

Por Geralda Doca — Brasília



Roberto Campos Neto — Foto: Raphael Ribeiro/BCB

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, elogiou nesta quarta-feira decisão da Petrobras de reajustar o preço dos combustíveis. Segundo ele, a decisão foi acertada, embora a medida vá impactar a inflação em 2023. Esse foi o primeiro aumento de preços da nova gestão da companhia, após anúncios de corte.

- Ontem tivemos reajuste de combustíveis, vai ter impacto na inflação em 2023. Achei acertado, não é bom ter um distanciamento muito grande do preço. Mesmo tendo impacto negativo para a gente, é uma decisão acertada - disse o presidente do BC

Campos Neto também ressaltou que a política fiscal expansionista do governo dificulta o trabalho do BC no combate à inflação. As projeções indicam que a despesa pública em termos reais (já descontada a inflação) cresce acima da média em relação a outros países, disse.

Dessa forma, mesmo com o arcabouço, que limita o crescimento do gasto, o mercado desconfia de que as metas fiscais não serão atingidas porque a arrecadação teria que crescer muito e há limite para isso.

- O governo vai aumentar as despesas em termos reais em 9,2% em 2023 e 3,3% em 2024. Isso é muito acima do mundo emergente, muito acima da América Latina e de grande parte dos países. Se a gente olhar para 2025, 2026, 2027 e 2028, vai ver que mesmo com o arcabouço, o crescimento de gastos no Brasil em termos reais e isso faz com que você tenha uma desancoragem fiscal porque os agentes financeiros entendem que é preciso ter mais arrecadação - disse o chefe do BC.

Mesmo com reajuste: gasolina ainda terá defasagem de preço de 21%, diz setor

Para ele, o principal desafio do governo é equilibrar as áreas social com a fiscal. Disse ainda que é importante olhar para o social, mas que não pode ser só assistencialismo e dar oportunidade para que as pessoas possam sair da situação de dependência.

Ele alertou que a inflação está "um pouquinho mais comportada", mas que o trabalho ainda não foi concluído. Campos Neto disse também que as críticas à atuação do Copom são "infundadas" e que desmotiva a equipe, embora elas façam parte do processo.

Campos Neto participou de um congresso da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/08/2023

GOVERNO TEM 15 DIAS PARA RESOLVER ATRITO COM CÂMARA, APROVAR ARCABOUÇO E EVITAR 'CORTE' DE R\$ 200 BI

Se regra fiscal não for sancionada até 31 de agosto, Orçamento de 2024 terá de ser elaborado com base no atual teto de gastos, condicionando despesas extras a uma futura aprovação; hipótese é considerada remota, mas usada para pressionar o governo

Por Bianca Lima

BRASÍLIA – O governo tem exatamente 15 dias para resolver o conflito com a Câmara dos Deputados – agravado pela fala do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, considerada desastrosa pelos parlamentares, e aprovar o novo arcabouço fiscal – evitando, assim, um “corte” de cerca de R\$ 200 bilhões no Orçamento de 2024, o primeiro elaborado pelo atual governo Lula. A cifra foi calculada por economistas do mercado e técnicos do Congresso Nacional a pedido do Estadão.

Se a nova regra fiscal não for sancionada até 31 de agosto, o Orçamento do próximo ano terá de ser baseado no atual teto de gastos, que restringe o crescimento das despesas apenas à variação da inflação. Isso levaria, portanto, a uma redução bilionária na previsão de verbas públicas, as quais só poderiam constar do Orçamento de forma condicionada, contando com uma futura aprovação do arcabouço.



A ministra do Planejamento, Simone Tebet, destacou nesta terça-feira que o grande desafio para a elaboração do Orçamento 'é o tempo', mas disse confiar no trabalho do Congresso. Foto: André Borges/EFE

A hipótese é considerada remota, mas leva apreensão à equipe econômica, que está debruçada sobre a peça orçamentária com um duplo desafio: cumprir as promessas de campanha do presidente Lula, o que implica acomodar novos gastos, e tentar viabilizar a meta de zerar o rombo das contas públicas em 2024, considerada pouco factível pelo mercado.

A ministra do Planejamento, Simone Tebet, destacou nesta terça-feira que o grande desafio para a elaboração do Orçamento “é o tempo”, mas disse confiar no trabalho do Congresso. As lideranças partidárias – insatisfeitas com a demora na reforma ministerial e na liberação de emendas, e agora também irritadas com a fala de Haddad – saberão usar esse fator a seu favor, aumentando o preço cobrado do governo pela aprovação de propostas que são de interesse da atual gestão.

A equipe econômica considera, porém, que o risco de um Orçamento enxuto também é dos próprios parlamentares – que, na versão sem o arcabouço, não teriam espaço para as emendas que vêm pleiteando.

Nos bastidores, parlamentares dizem que o aumento de poder da Câmara, criticado por Haddad em entrevista ao jornalista Reinaldo Azevedo, é um caminho sem volta e que o governo terá de se acostumar.

Nos últimos meses, o ministro da Fazenda vinha conseguindo blindar a pauta econômica dos atritos entre Lula e o presidente da Câmara, Arthur Lira, e era tido como o queridinho dos parlamentares – algo raro para políticos que comandam o cofre do governo. Neste início de segundo semestre, porém, Haddad começou a sentir a resistência da Câmara em aprovar o pacote de medidas arrecadatórias, principalmente as que miram os mais ricos, como a taxação de fundos exclusivos e offshore (fora do País), e isso trouxe desgaste.

Em condição de anonimato, uma liderança partidária afirmou que o timing da fala de Haddad foi péssimo. Segundo ele, o ministro da Fazenda “não pode sair desabafando em entrevistas”, uma vez que sua fala tem consequências.



Para o parlamentar, o governo precisa pagar o que deve à Câmara pela aprovação da reforma tributária, da primeira etapa do arcabouço e das mudanças no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) – um texto que, como o Estadão revelou, pode render R\$ 30 bilhões ao governo por meio de um acordo com a Petrobras. Ele afirma que Lira “é bom para aprovar, mas também para cobrar”.

Questionado sobre o calendário de votação do arcabouço, Lira disse nesta terça-feira que “a Câmara nunca foi e não será irresponsável com os assuntos que são essenciais para o Brasil”, mas destacou que na segunda-feira, dia da entrevista de Haddad, “não houve clima” para tratar do tema.

O presidente da Câmara afirmou que a fala surpreendeu, foi “inapropriada” e refletiu “um relaxamento excessivo do ministro durante uma entrevista”. E deixou um recado: vota o arcabouço na semana que vem, desde que não haja “nenhuma outra sofreguidão do lado de lá”.

O texto do arcabouço já foi aprovado pela Câmara no primeiro semestre, mas sofreu mudanças no Senado e, por isso, terá de passar por uma segunda análise dos deputados.

Arcabouço X teto de gastos

A diferença de R\$ 200 bilhões em despesas leva em consideração um Orçamento mais flexível, elaborado com base no novo arcabouço, e outro mais restritivo, que seria feito levando em consideração o atual teto de gastos.

O primeiro, logo de largada, já tem um ponto de partida mais expansionista, pois “incorpora” o espaço aberto pela Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição. Além disso, considera despesas condicionadas, um artifício que foi incluído pela liderança do governo no Senado (leia mais abaixo). E, por fim, permite expansão dos gastos acima da inflação. Já o segundo autoriza que as despesas cresçam apenas com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Na hipótese, ainda remota, de o governo ter de enviar ao Congresso um Orçamento com base no teto de gastos, o ministério do Planejamento poderia usar estratégia semelhante à utilizada na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que é o projeto que estabelece os parâmetros das despesas e receitas do próximo ano. Na ocasião, o governo condicionou R\$ 172 bilhões em verbas públicas à aprovação do arcabouço.

O artigo 23 da LDO afirma que, na hipótese de a nova regra fiscal não ter sido sancionada até 31 de agosto, o Orçamento de 2024 poderá conter despesas primárias cuja inclusão “ficará condicionada à aprovação da referida lei complementar”. Os dois cenários, porém, teriam de ser explicitados. A votação da LDO também depende do avanço do arcabouço e, por isso, está pendente na Câmara.

Despesas condicionadas

Além de garantir que o texto do arcabouço seja pautado para votação no plenário da Câmara, a equipe econômica também busca garantir que ele seja aprovado com a previsão das chamadas despesas condicionadas – que dependem de aprovação de crédito adicional pelo Legislativo para serem executadas.

Trata-se de um artifício, que foi incluído no Senado pelo líder do governo, Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), que permite um crescimento maior dos gastos com base na estimativa de avanço da inflação no segundo semestre.

Como o IPCA registrado ao final de 2023 deve ficar em um patamar maior do que o apurado nos 12 meses até junho, a expectativa é de que o governo possa ampliar em cerca de R\$ 32 bilhões o espaço para despesas no ano que vem.

O tema, porém, ainda não está pacificado, como evidenciou o presidente da Câmara nesta terça-feira. Segundo Lira, o ponto “mais polêmico” do arcabouço é exatamente essa modificação no

cálculo do IPCA. “Se houver acordo sobre isso, vota na terça-feira que vem”, afirmou. Ou seja, os próximos dias serão de intensa negociação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/08/2023

PODEMOS AUMENTAR INVESTIMENTOS E PRESERVAR A AMAZÔNIA COM TÍTULOS VERDES, DIZ ILAN GOLDFAJN

Em entrevista ao Estadão, presidente do BID defende ser possível ‘mudar o patamar’ de dinheiro destinado à região através de novos mecanismos financeiros

Por Beatriz Bulla

ENTREVISTA COM

Ilan Goldfajn - Presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

Em busca de mais financiamento para a preservação e ações sustentáveis na Amazônia, o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Ilan Goldfajn, defende ser possível “mudar o patamar” de dinheiro destinado à região. Para alcançar investidores, ele defende que se discuta a possibilidade de criar green bonds amazônicos, títulos verdes que seriam emitidos pelos países da região e vinculados a metas de preservação.

“Se mostrar credibilidade, dá para mudar o patamar com esses instrumentos financeiros. Um deles são bonds amazônicos, ligados a indicador regional”, afirma Goldfajn. Ele falou ao Estadão durante passagem pelo Brasil para participar da Cúpula da Amazônia, realizada em 8 e 9 de agosto.

O assunto, segundo ele, pode ser debatido em setembro em um encontro que deve reunir países doadores (como europeus e EUA) e países da região amazônica. A reunião ocorrerá em Santiago de Compostela, na Espanha.

Goldfajn diz haver um contexto político favorável à entrada de investimentos em projetos na reunião. Ele coloca o BID como o grande articulador de uma agenda concreta para desenvolvimento econômico e social aliado à preservação ambiental. Leia, a seguir, a entrevista.



O presidente do BID, Ilan Goldfajn Foto: Gabriela Biló/Estadão

Qual o papel do BID na discussão de projetos sustentáveis para a Amazônia? Estamos vendo discussão sobre doações de países ricos, investidores interessados. Como o BID entra nesse ecossistema?

O que o BID pode fazer é basicamente ser um instrumento de ações concretas. Esse é o momento no qual temos uma inflexão política, e isso leva a uma nova oportunidade. O BID já está na região há

muito tempo. Temos conhecimento da região e temos projetos no chão e ações concretas que podemos fazer. De um lado, podemos trabalhar e coordenar vários e diferentes atores e, de outro lado, fazer com esses atores implementem claramente os objetivos.

O Amazônia Sempre é um projeto guarda-chuva (do BID). E por que guarda-chuva?

Porque você tem iniciativas de determinados países, determinadas organizações, determinados fundos, cada um tem o seu projeto preferido. São instrumentos de fundo amazônico. A Colômbia tem o seu, são as suas iniciativas, as ONGs tem sua preferência, enfim, tem de tudo. Mas alguém tem que ser o implementador. Alguém tem que oferecer ações concretas.

O segundo aspecto é a nossa capacidade de agregar, de juntar. Temos um mandato para a região. O Brasil é um líder importante, o BNDES é um banco de peso com uma importância relevante, mas o

BID que traz os 19 bancos conosco e ainda há uma coordenação de mídia regional. Então, essa capacidade de juntar e ter o mandato dos países, dos Estados e cidades, os bancos públicos e o outro lado estão conseguindo concretude, ações concretas e do outro lado, a capacidade de trazer tudo.

Qual o próximo movimento do BID para agregar, juntar esses atores, que pode resultar em novidades e financiamento na região?

Vamos reunir os ministros da Fazenda, do Planejamento, da região e do resto do mundo, os doadores, e sentar juntos em setembro, em Santiago de Compostela. E vamos falar como financiaremos os novos projetos e como criaremos uma rede na qual eles vão se falar para organizar os diferentes projetos.

Qual ambição o sr. tem para esse encontro na Espanha com países doadores?

Precisamos mudar o patamar de recursos para a região. Se mostrar credibilidade, dá para mudar o patamar com esses instrumentos financeiros. Um deles são bonds amazônicos, ligados a indicador regional. Dá para organizar isso. É preciso também ter escritórios de projetos na região e gerar redes de cooperação.

Por exemplo: trabalhamos um ano e pouco para desenhar uma emissão com o Uruguai. São os bonds sustentáveis ligados a indicadores. No caso do Uruguai, você tem dois indicadores: o indicador de desmatamento e o de emissão de carbono. Parece fácil falar isso, mas (é preciso definir) qual o indicador?

Como é que você monitora? Então você tem que desenhar isso. Por que esses indicadores são importantes? Porque quando você emite um indicador bem concreto, isso dá uma reputação e uma percepção de que você está incentivando um investidor preocupado com ESG, mas está preocupado com o clima e que quer contribuir. Está o BID por trás dizendo: esse indicador é bom.



Os presidentes da Colômbia, Gustavo Petro, do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, e da Bolívia, Luis Arce, durante a Cúpula da Amazônia Foto: Antonio Lacerda/Efe

Alguns ambientalistas disseram que a declaração que resultou da Cúpula da Amazônia poderia ter sido mais ambiciosa. Isso é um empecilho para sentar com esses doadores?

Não, porque nós vamos ajudar a definir os projetos, quais são indicadores que dá para ver, financiar a criação de indicadores. Temos nossas metas, metas do BID, porque a gente quer avançar. A gente tem esse lado, o que a gente traz de reputação.

Temos uma conjunção de fatores que nos leva a essa nova ambição. De um lado, a nova realidade política da região, onde você vê agora, em Belém (na Cúpula da Amazônia), o resultado dessa nova ambição, a nova realidade política. Existe uma percepção global da necessidade da urgência. Então, isso existe e está claro.

O quarto fator é que a gente está em um mandato, em uma energia nova, com a cabeça na região, uma nova energia de olhar o clima como prioridade, numa visão regional e com a cabeça de impacto de ações concretas. Vamos implementar.

Quando o sr. menciona a nova realidade política da região, está falando do Brasil e de onde mais?
Continua após a publicidade

Tem um novo governo aqui, tem um novo governo na Colômbia, tem os países da região, olhando essa questão, com uma nova energia.



Falando de uma forma geral, não só da região amazônica, há uma nova visão para América Latina, que já tem uma matriz energética mais limpa que o resto do mundo e há investimento em renováveis, em solar, eólica. E esses investimentos estão vindo com uma força enorme. Eu estive na Alemanha agora, com investidor privado, e as perguntas são bem específicas. Esses investimentos vão vir.

E o que o sr. respondeu?

Que eu vejo os governos comprometidos com os renováveis. Acho que isso aqui está dando retorno. Acho que os países perceberam que eles têm uma vantagem comparativa de algo que o mundo está precisando. Nós vamos exportar energia limpa. Exportar minerais, lítio, na Bolívia, Chile, Argentina.

A América Latina corre risco de não estar avançando na velocidade necessária para assumir esse papel de protagonismo na agenda de transição energética?

Nós temos uma oportunidade hoje, única, de aproveitar as vantagens comparativas que a gente tem em benefício da região e do mundo. Mas é uma oportunidade. A gente tem que ter infraestrutura, regulação. Nós já perdemos oportunidades no passado, então nada está garantido. Mas o que a gente tem que fazer é perceber o momento único, preparar o que precisa fazer, ter planos de sustentabilidade. Os Estados têm que está pensando nisso como estão mesmo.

O governador Tarcísio, ainda no governo federal, chegou a falar de green bonds. No governo estadual ele voltou a falar, e em parceria com o BID. Isso está sendo discutido com o governo federal também?

Não entramos em detalhes de empréstimos que ainda não estão prontos. Mas o que eu posso dizer é que temos discussões em vários aspectos sobre instrumentos financeiros. Temos trabalhado em outros países com inovações que tem funcionado.

Então, não vou te responder especificamente, mas em todas as minhas conversas bilaterais discutimos como podemos usar os instrumentos para captar mais, e a segunda parte da conversa é o que vai ser feito com o dinheiro. Porque precisa ter dinheiro, mas eu preciso do outro lado, eu preciso do projeto.

O Brasil tem feito um bom trabalho para passar credibilidade na agenda econômica, de responsabilidade fiscal, para atrair o investimento do BID, dos países doadores?

A sustentabilidade econômica está diretamente ligada à sustentabilidade ambiental e social. As coisas andam juntas. Então, se você olha um país seriamente comprometido com a sustentabilidade ambiental, o recurso vem. Se o dinheiro vem, facilita a questão fiscal também. A mesma coisa a questão social. Nunca se viu tanto interesse em Belém, empresas vindo, pequenas e médias empresas. Será que alguma coisa vai virar crescimento? Pode ser, porque o PIB de alguns Estados vem de pequenas e médias empresas mesmo.

Quando falamos: temos R\$ 4,5 bilhões para a região, tem uma boa chance daquilo lá virar um crescimento econômico. É certo? Não. É uma oportunidade, temos que trabalhar. Mas a sustentabilidade econômica e a sustentabilidade ambiental andam juntas. Se você mostrar esforço nesse lado, vai entrar dinheiro.

Essa questão do Uruguai, por exemplo, pode entrar dinheiro se o país atingir a meta, que são recursos concessionais, não reembolsáveis. Isso dá para a gente fazer com os fundos. Então, se você tiver essa visão, você consegue mais recursos e esses recursos também incentivam mais a economia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/08/2023

BRASIL LANÇA 1ª BOLSA DE CRÉDITO DE CARBONO DO MUNDO COM EXPECTATIVA DE MOVIMENTAR R\$ 12 BILHÕES

Bolsa de ação climática brasileira, a B4, foi lançada nesta quarta-feira, 16; indústrias de países como EUA, Japão, França e Arábia Saudita demonstraram interesse em comprar ativos na plataforma

Por Beatriz Capirazi

A primeira bolsa de crédito de carbono do mundo, a B4, foi lançada nesta quarta-feira, 16, em São Paulo. Ela permite a negociação dos créditos, que se refere aos certificados emitidos para uma empresa que reduziu a sua emissão de gases do efeito estufa, como um ativo financeiro por meio da tecnologia blockchain, cadeia de dados que permite o compartilhamento de bens e informações em uma base segura e imutável.

A ideia é que a bolsa atue como um facilitador para as empresas que querem compensar a quantidade de carbono emitida em suas operações e impulsionar a transição energética através de uma economia com foco em regeneração dos recursos naturais. “Ela não vai ser uma alternativa a B3. Ela vai listar ativos tokenizados (dispositivo que funciona como uma chave eletrônica) e projetos voltados à sustentabilidade”, afirma o fundador da B4, Odair Rodrigues. Kaue Vinícius, especialista em negociação e atuante na Ásia há 19 anos, e Mozart Fernandes, especialista em marketing, também são sócios da empresa.

Segundo uma prospecção interna feita pela companhia, a expectativa é movimentar R\$ 12 bilhões em crédito de carbono no primeiro ano após o lançamento da plataforma. Eles, no entanto, destacam que, com base nas empresas pedindo para serem listadas e nas que querem comprar, a demanda é dez vezes superior a esse valor, considerando as grandes empresas que já demonstraram interesse pelo projeto. Os nomes das empresas só vão ser anunciados após o lançamento.

A B4 adiantou que indústrias grandes de países como Estados Unidos, Canadá, Japão, França e Arábia Saudita já demonstraram interesse em comprar e comercializar os créditos da B4. No Brasil, empresas de varejo que vendem o crédito dentro dos seus aplicativos, como iFood e Uber, teriam demonstrado interesse.

Bolsa de crédito de carbono

Como objetivo final, a B4 tem a intenção de se tornar uma bolsa de ação climática. Neste primeiro momento, no entanto, a plataforma irá comercializar apenas créditos de carbono.

Além de facilitar o acesso de empresas à negociação de ativos digitais lastreados em carbono positivo, a B4 também tem a intenção de impulsionar a chegada de mais empresas ao carbono neutro através de uma plataforma controlada. “A tecnologia permite o fracionamento e venda rastreada e auditável destes crédito, evitando que as empresas finjam adotar práticas sustentáveis”, afirma o CEO da BBChain, André Carneiro.



Design da B4, lançada nesta quarta-feira, 16 Foto: Divulgação/ B4

Em termos de mercado, o CEO e fundador da Green Domus, empresa parte da Accenture, Felipe Bottini, destaca que a blockchain traz um conjunto de elementos importantes para a negociação de ativos em relação à segurança, rastreabilidade, auditoria e transparência das transações, permitindo que mais empresas ingressem de forma direta ou indireta no mercado de carbono.

Rodrigues ainda afirma que a plataforma surge como resposta ao maior problema do mercado de crédito de carbono: a duplicidade dos créditos. Segundo o especialista, quando um crédito de carbono é emitido ou negociado mais de uma vez, resulta em usos indevidos de um ativo já debitado.

Com a rastreabilidade da blockchain, Rodrigues destacam que haverá apenas um registro daquele ativo, solucionando o problema das empresas envolvidas no mercado de compensação de emissões, que, por vezes, acabam perdendo a confiança dos seus investidores.

“Sem um sistema adequado para rastrear e registrar de forma transparente as transações desses ativos, o problema tende a se repetir. Com a tecnologia blockchain, a B4 oferece uma solução que permite o registro imutável e eficaz das informações em um ambiente transparente distribuído”, destaca.

O CEO da Hathor Labs, Yan Martins, destaca ainda que relação ao mercado de carbono, a tecnologia pode ser essencial para trazer eficiência e agilidade por reduzir a necessidade de intermediários no mercado, além de democratizar o acesso a esses mercados, incluindo também as pequenas empresas e pessoas comuns.

Como vai funcionar?

Ao contrário da B3, em que é preciso negociar a compra e a venda de ativos por meio de uma corretora de valores, a empresa poderá se cadastrar na plataforma, preencher informações similares às solicitadas pelo banco e criar uma conta. Depois, pode comprar os créditos de carbono após transferir a quantia para a conta.

“Vai operar de forma similar a uma conta de banco ou a compra de criptoativos, com a diferença de que iremos verificar as empresas que estão comprando”, explica Rodrigues.

Uma indústria que se interesse em começar a sua compensação de crédito de carbono, por exemplo, pode fazer o cadastro, comprar o crédito de carbono e mantê-lo na carteira da corretora.

Para compensar a pegada de carbono efetivamente, basta trocar os tokens (dispositivo eletrônico que funciona como uma chave eletrônica) por um “certificado” através de uma NFT (ativos digitais que ficam armazenados na blockchain) emitida pela própria B4 que irá garantir que a compensação está sendo feita.



“É uma forma, inclusive, de anunciar para a sociedade que aquela empresa está realmente fazendo a compensação, já que ela pode incluir essas informações nos próprios balanços financeiros”, diz Rodrigues.

Odair Rodrigues Foto: Divulgação/ B4

Esse processo de compra livre, no entanto, acontece apenas da primeira vez. Na segunda compra, a empresa deve demonstrar interesse em se tornar mais sustentável, de fato, ao invés de apenas compensar as suas pegadas.

“Depois da primeira compra, ele vai ter que responder a outros tipos de questionário para provar que está evitando a pegada de carbono e não somente compensado. Se eu permitir somente a compensação, vai ser um certificado que ela pode poluir”, explica Rodrigues. Ele afirma que ações práticas devem ter sido adotadas, como instalar sistemas para evitar emissões poluentes ou apoiar projetos de cunho sustentável.

Segundo ele, essa comprovação não será um impeditivo para movimentar os créditos que a empresa já possui, só para a compra de novos. “Sabemos que vão ter empresas que não querem um projeto de sustentabilidade, só fazer um trade como investidor. E está tudo bem, mas vai ter um limite para que o crédito seja exclusivo para empresas que precisem compensar no futuro.”

Ele diz ainda não existir um parâmetro definido para esse limite, já que ele é condicionado às toneladas de carbono disponíveis no mercado. Rodrigues explica que qualquer pessoa física do mundo também poderá comprar a partir do momento que o livro de ofertas for aberto, podendo ter aquele ativo em carteira e sofrer as oscilações do mercado.

A B4 é regulada pela CVM?

Em um primeiro momento, a B4 não será regulamentada pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pois só negociará os chamados utility token (tokens de utilidade, em livre tradução), que dão acesso a algum serviço ou benefício.

No entanto, a empresa afirma que quando comercializar security tokens, que são títulos que representam um ativo real, como as ações, por exemplo, reguladas pela CVM, irão pedir as devidas autorizações. A expectativa é que isso aconteça até dezembro, caso alguma das empresas queira listar esse tipo de ativo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/08/2023

MERCADANTE E TARCÍSIO SE REÚNEM PARA TRATAR DE TREM ENTRE SÃO PAULO E CAMPINAS, METRÔ E ESCOLAS

Tema do encontro foi divulgado pelo presidente do BNDES nesta quarta-feira; projeto de ligação entre as cidades faz parte de pacote de concessões e PPPs do governo paulista

Por Juliana Garçon e Altamiro Silva Junior

RIO E SÃO PAULO - O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, afirmou que recebeu nesta quarta-feira, 16, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, que foi lhe levar uma série de projetos do Estado.

“Hoje recebi governador Tarcísio, de São Paulo, numa audiência que tratou de uma linha de trem de Campinas a São Paulo, investimentos pesados em metrô e escolas”, afirmou Mercadante.

O presidente do BNDES deu a declaração em entrevista à imprensa sobre o balanço do banco. O BNDES registrou um lucro líquido de R\$ 3,7 bilhões no primeiro semestre de 2023. O valor é 45% menor do que no mesmo período do ano passado. O lucro contábil foi de R\$ 9,5 bilhões.



O trem intercidades entre São Paulo e Campinas integra um pacote de projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) do governo Tarcísio. O projeto de ligação por trilhos entre as duas cidades envolve a assinatura de um termo de cooperação técnica entre o Estado e o Ministério da Infraestrutura. O ato libera o uso de trilhos já existentes, sob gestão federal.

Tarcísio de Freitas, governador do estado de São Paulo Foto: Marcelo S. Camargo/Governo do Estado de SP

Durante a campanha eleitoral em 2022, a mesma promessa de executar o trem foi defendida pelo então candidato e atual ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e já foi prometida pelo vice-presidente Geraldo Alckmin.

Os planos para construir a linha são antigos. Já esteve no bilionário e faraônico trem-bala Rio-São Paulo durante os governos Lula 1 e 2 e Dilma Rousseff. A administração de João Doria também considerou o empreendimento, orçado na época em R\$ 5,6 bilhões e que ligava a capital, Campinas e Americana. Mas a complexidade, viabilidade econômico-financeira e o elevado volume de investimentos nunca deixaram o projeto sair do papel.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/08/2023

GOVERNO DE SP ALTERA GOVERNANÇA DE SERVIÇOS DE SANEAMENTO PARA FORTALECER PRIVATIZAÇÃO DA SABESP

Decreto publicado nesta quarta-feira estabelece novas regras para as Unidades Regionais de Saneamento Básico; ações de Sabesp tiveram alta de mais de 7% após medida

Por Elisa Calmon

O governo do Estado de São Paulo estabeleceu um novo regulamento para a governança das Unidades Regionais de Saneamento Básico (Uraes), modificando as regras de um decreto anterior de 2021.

A publicação de um decreto no Diário Oficial desta quarta-feira, 16, ocorre em meio às discussões sobre a privatização da Sabesp e negociações entre o poder estadual e municipal sobre a entrada da capital na Urae. A adesão é vista como um passo importante para a desestatização da companhia.

A Prefeitura de São Paulo e o governo do Estado negociam a adesão da capital paulista à Urae, composta por municípios atendidos pela Sabesp. A adesão daria mais segurança jurídica para evitar o rompimento de contratos futuros pelo município.

Segundo o Itaú BBA, o texto estabeleceu as regras de governança para as Uraes. O peso dos votos será proporcional à população: 6% do peso será atribuído a membros da sociedade civil, para a população da região metropolitana, 50% dos 94% restantes serão alocados ao Estado e 50% aos municípios.



Governo de Tarcísio de Freitas pretende privatizar a Sabesp Foto: TABA BENEDICTO / ESTADAO

Para a população fora das regiões metropolitanas, 100% dos 94% restantes são destinados aos municípios e nenhum poder de voto vai para o Estado de São Paulo. O novo decreto dá 180 dias para os municípios que ainda não aderiram à Urae o fazerem, incluindo a capital.

A publicação do decreto é um “importante marco para o processo de privatização”, avalia o Itaú BBA. O banco menciona que a possível adesão de São Paulo às Uraes facilitaria a negociação dois termos de negociação entre Estado e municípios. “Se confirmada, a adesão seria um gatilho muito positivo para a Sabesp”, dizem analistas em relatório.

Com a notícia, as ações de Sabesp chegaram a tocar mais de 7% de valorização nesta tarde, figurando entre as maiores altas do Ibovespa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/08/2023

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

NAVIO CARREGADO DE GRÃOS DEIXA UCRÂNIA E DESAFIA BLOQUEIO RUSSO

Operação é um teste da rota marítima proposta por Kiev aos navios que estavam em seus portos, quando a Rússia suspendeu a participação no acordo que garantia a segurança do trânsito na região

Por Igor Gielow, Folhapress — São Paulo



Navios de guerra da frota russa navegam enquanto participam de exercícios navais no Mar Negro — Foto: AP

Um navio com grãos partiu nesta quarta (16) de Odessa, principal porto da Ucrânia, pela primeira vez desde que Vladimir Putin deixou o pacto que permitia o escoamento da produção do país pelo mar Negro.

O desafio é um teste da rota marítima proposta por Kiev aos navios que estavam em seus

portos quando a Rússia suspendeu a participação no arranjo que garantia a segurança do trânsito na região, há um mês.

Desde então, Moscou passou a bombardear portos ucranianos, como fez na madrugada desta quarta, com um ataque de drones kamikaze contra Izmail, instalação no rio Danúbio a meros 200 metros da Romênia, integrante da Otan, a aliança militar ocidental, e da União Europeia. Um depósito de grãos foi destruído.

Além disso, forças russas passaram a patrulhar áreas ao sul do mar, longe da base naval em Sebastopol, na Crimeia anexada. No domingo (13), um barco de Moscou disparou tiros de advertência e abordou um cargueiro neutro, com bandeira de Palau, que rumava ao Danúbio. Após inspeção, o navio foi liberado.

Na mão inversa, a Ucrânia passou a empregar sua armada de drones aquáticos. Atingiu um navio de guerra e um petroleiro russos na semana passada e ameaça fazer um bloqueio assimétrico dos seis portos de Moscou no mar Negro a partir do dia 23. Ao mesmo tempo, anunciou a criação de um corredor marítimo, embora não tenha Marinha operante para proteger os navios que saem de seus portos.

Também nesta quarta, o Serviço de Segurança da Ucrânia divulgou pela primeira vez imagens claras de seus novos drones aquáticos, apelidados de Sea Baby (bebê do mar, em inglês). Segundo o órgão, eles podem levar até 850 kg de explosivos, mais do que o dobro do estimado anteriormente.

O Joseph Schulte, embarcação de bandeira de Hong Kong, deixou Odessa às 8h13 desta manhã (2h13 em Brasília) e tem previsão de chegada ao porto turco de Ambarli, em Istambul, às 10h (4h em Brasília) desta quinta (17), de acordo com dados do site de monitoramento marítimo Marine Traffic.

Quebra do acordo

A interrupção da exportação de grãos devido ao fim do acordo celebrado com mediação da ONU e da Turquia em julho de 2022 abriu uma nova frente na guerra, já que desde o afundamento do cruzador russo Moskva, em abril do ano passado, não havia movimentação militar tão relevante na área. Além disso, ameaça deixar o preço de produtos como o trigo até 20% mais caros neste ano, segundo o FMI.

Putin já disse que retomaria o acordo caso os países ocidentais cumprissem a promessa de facilitar a exportação de sua produção agrícola, que teve de driblar sanções que tiraram frotas de navios à sua disposição porque seguradoras deixaram de cobrir suas operações para não serem punidas.

A Turquia afirma que a posição russa é correta e tem de ser ouvida pelo Ocidente, mas até aqui não conseguiu avançar em um novo arranjo. Os ataques de Moscou contra portos também complicam a equação, que na prática ajuda a asfixiar a combalida economia da Ucrânia, cujo Produto Interno Bruto desabou cerca de 30% no primeiro ano da invasão russa, iniciada no final de fevereiro de 2022.

Exportações de petróleo

A Rússia, por sua vez, teme que ataques no mar Negro afetem sua exportação de petróleo. Apenas pelo porto de Novorossisk passam anualmente 2% da produção mundial do produto. A economia russa depende dessas receitas, que vêm caindo com a desaceleração chinesa, e a depreciação do rublo obrigou o Banco Central do país a subir a taxa de juros de 8,5% para 12% nesta terça-feira (15).

Enquanto isso, a guerra segue em uma de suas fases mais dinâmicas em termos de atividade militar. A contraofensiva de Kiev, iniciada em junho e alvo de desconfiança entre os aliados ocidentais, avançou um pouco na frente sul de Donetsk, no leste. A vila de Urojaine foi tomada, segundo o Ministério da Defesa.

É uma localidade com mil habitantes, mas a vitória foi celebrada dada a escassez de boas notícias recentes para os ucranianos. Na segunda, o chefe de gabinete do secretário-geral da Otan sugeriu que o país deveria ceder território à Rússia em troca da entrada na aliança, sendo criticado duramente em Kiev.

No campo assimétrico da guerra, mais drones foram enviados contra território russo pela Ucrânia nesta segunda. Segundo a Rússia, três deles foram abatidos na região de Kaluga, e outro, sobre a Crimeia. Não houve vítimas ou danos relatados.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/08/2023

APAGÃO: DESLIGAMENTO DE LINHA DE TRANSMISSÃO OCORREU POR ATUAÇÃO INDEVIDA DE SISTEMA DE PROTEÇÃO, DIZ ELETROBRAS

A companhia ressalta que o "desligamento da citada linha de transmissão, de forma isolada, não seria suficiente para a abrangência e repercussão sistêmica do ocorrido"

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Linha de Transmissão — Foto: Miguel Á. Padriñán/Pexels

A Eletrobras informou que identificou o desligamento da linha de transmissão Quixadá II/Fortaleza II, que opera em tensão de 500 quilovolts (kV) por atuação indevida do sistema de proteção.

Em nota, a companhia afirmou que a interrupção da operação foi verificada "milissegundos antes da ocorrência" que resultou no apagão de cerca de seis horas, iniciado às 8:31 horas da terça-feira.

Segundo a Eletrobras, a manutenção dessa linha de transmissão está em conformidade com as normas técnicas associadas.

A companhia destacou que as redes de transmissão do Sistema Interligado Nacional (SIN) são planejadas pelo chamado critério de confiabilidade "N-1", ou seja, em caso de desligamento de componentes, o sistema elétrico deve ser capaz de permanecer operando sem interromper o fornecimento de energia.

"Ressalta-se que o desligamento da citada linha de transmissão, de forma isolada, não seria suficiente para a abrangência e repercussão sistêmica do ocorrido", disse a Eletrobras.

A companhia acrescentou: "A Eletrobras assegura que continua colaborando para a identificação das causas da perturbação, de natureza sistêmica, e dos motivos que levaram aos desligamentos ocorridos no SIN, sob a coordenação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS)".

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 16/08/2023

PETROBRAS VAI AUMENTAR PREÇO DA GASOLINA EM 16,3% E DO DIESEL EM 25,8% PARA AS DISTRIBUIDORAS

A companhia vai aumentar em R\$ 0,41 o preço médio do litro de gasolina A, que passará a ser de R\$ 2,93; já para o diesel, a alta será de R\$ 0,78 por litro, para R\$ 3,80

Por Alessandra Saraiva e Fabio Couto, Valor — Rio



A consolidação dos preços de petróleo em outro patamar, e estando a Petrobras no limite da sua otimização operacional, incluindo a realização de importações complementares, torna necessário realizar ajustes de preços para ambos os combustíveis — Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

A Petrobras informou que elevará preços de gasolina A e de diesel a partir de amanhã, 16 de agosto, para as distribuidoras. De acordo com cálculos feitos pelo Valor, o reajuste da gasolina será de 16,27%, enquanto do diesel será de

25,82%.

Em comunicado, a empresa detalhou que aumentará em R\$ 0,41 o preço médio de venda do litro de gasolina A para as distribuidoras, que passará a ser de R\$ 2,93. Assim, considerando mistura obrigatória de 73% de gasolina A e 27% de etanol anidro para a composição da gasolina comercializada nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor será, em média, R\$ 2,14 a cada litro vendido na bomba.

No ano, o preço de venda de gasolina A para as distribuidoras acumula uma redução de R\$ 0,15 por litro, pontuou a empresa, em informe sobre o tema.

Já para o diesel, a Petrobras aumentará em R\$ 0,78 o preço médio de venda do litro de diesel A para as distribuidoras, que passará a ser de R\$ 3,80.

Assim, no caso desse outro combustível, considerando a mistura obrigatória de 88% de diesel A e 12% de biodiesel para a composição do diesel comercializado nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor será, em média, de R\$ 3,34 a cada litro vendido na bomba.

No ano, a variação acumulada do preço de venda de diesel A da Petrobras para as distribuidoras é uma redução de R\$ 0,69 por litro, informou ainda a companhia.

A empresa justificou sua posição ao efetuar reajustes.

“Importante esclarecer que a implementação da estratégia comercial, em substituição à política de preços anterior, incorporou parâmetros que refletem as melhores condições de refino e logística da Petrobras na sua precificação”, disse a empresa. “Em um primeiro momento, isso permitiu que a empresa reduzisse seus preços de gasolina e diesel e, nas últimas semanas, mitigasse os efeitos da volatilidade e da alta abrupta dos preços externos, propiciando período de estabilidade de preços aos seus clientes”, continuou a companhia.

“No entanto, a consolidação dos preços de petróleo em outro patamar, e estando a Petrobras no limite da sua otimização operacional, incluindo a realização de importações complementares, torna necessário realizar ajustes de preços para ambos os combustíveis, dentro dos parâmetros da estratégia comercial, visando reequilíbrio com o mercado e com os valores marginais para a Petrobras”, completou a empresa.

Além disso, a Petrobras comentou que, “ciente da importância de seus produtos para a sociedade brasileira”, a empresa frisou que na formação de seus preços busca evitar o repasse da volatilidade conjuntural do mercado internacional e da taxa de câmbio, ao passo que preserva um ambiente competitivo salutar nos termos da legislação vigente”.

No informe, a companhia destacou, ainda, que o valor efetivamente cobrado ao consumidor final no posto é afetado também por outros fatores como impostos, mistura de biocombustíveis e margens de lucro da distribuição e da revenda.

A empresa terminou o comunicado afirmando que, em seu entendimento “transparência é fundamental” e que todas as informações referentes à sua parcela e dos demais agentes na formação e composição dos preços médios de combustíveis ao consumidor estão disponíveis no site da companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/08/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MERCOSUL LINE RECEBE AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA PARA AFRETAMENTO DURANTE ESTIAGEM NO AM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16/08/2023 - 20:46



Navio da Mercosul Line atracado (Arquivo/Divulgação)

Medida em caráter excepcional concedida pela Antaq permite empresa de cabotagem afretar, na modalidade por tempo, navio para transporte de contêineres durante 60 dias, por conta da restrição de calado nos rios Amazonas e Negro

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a Mercosul Line Navegação e Logística a afretar, por tempo, para o transporte de contêineres durante o período de restrição de calado nos rios Amazonas e Negro. A diretoria colegiada decidiu que a autorização tem validade de 60 dias, mediante prévia circularização no Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio (Sama), em decorrência dos pontos críticos para a segurança da navegação identificados em trechos dos dois rios da bacia amazônica.

Em seu despacho, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a superintendência de outorgas (SOG) acompanhe os desdobramentos da autorização especial concedida. A deliberação, apreciada em caráter de urgência, entrou em vigor nesta quarta-feira (16), a partir da publicação da decisão no Diário Oficial da União.

A empresa brasileira de navegação (EBN) formulou pedido excepcional à agência reguladora em razão da estiagem na Região Amazônica, especificamente na bacia do Rio Amazonas e Rio Negro. A Mercosul Line possui autorização para operar nas navegações de cabotagem e longo curso, para afretamento por tempo de embarcação estrangeira adequada à continuidade do abastecimento de cargas a Manaus.

A SOG/Antaq ressaltou que, além da Mercosul line, outras EBNs, vêm enfrentando o problema da seca do Rio Amazonas e do Rio Negro, o que impacta diretamente as condições de navegabilidade e a capacidade de carga pelas reduções do calado autorizado, limitando os embarques de/para os portos daquela região.

Em sua petição, a Mercosul mencionou indicadores publicados pelo Sistema Geológico Brasileiro (SGB), pela Agência Nacional de Águas (ANA) e pelo Porto de Manaus que apontam, para 2023, a mais severa restrição de calado para navegação no Rio Amazonas dos últimos anos. De acordo com os dados, em 21 de julho de 2023, o nível do Rio Negro em Manaus estava cerca de 1,7 metro abaixo do nível registrado na mesma data no ano anterior e o nível diário da baixa do rio está 11,4% inferior ao último ano.

A Mercosul Line justificou que sua atual frota (acima de 35.586,50 TPB) fica parcialmente impossibilitada de operar na região devido à redução do calado autorizado, inclusive, correndo risco de segurança da embarcação, apesar dos esforços para manutenção da regularidade e continuidade dos serviços junto aos seus embarcadores na cadeia logística de/para a região Norte/Nordeste.

O armador de cabotagem acrescentou que o Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos do Instituto Nacional de Pesquisas Especiais (INPE) alertou para os reflexos da formação do evento climático 'El Niño' na elevação das temperaturas e na estiagem nas regiões Norte e Nordeste, impacto que, de acordo com os estudos desenvolvidos pela empresa, já será sentido na primeira semana de setembro de 2023.

A resolução normativa 01/2015 da Antaq não prevê afretamento por tempo na navegação de cabotagem para cargas que não sejam para o fim específico do transporte de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis. Para o pleito da Mercosul, que se destina ao transporte de contêineres, a norma prevê que a flexibilização, com base no interesse público, caso fortuito ou força maior, deve ser submetida à deliberação da diretoria colegiada.

A superintendência da Antaq levou em consideração precedentes administrativos deliberados em 2022, quando a Log-In e a Aliança foram autorizadas a afretar por tempo, durante o prazo máximo de 60 e 90 dias, respectivamente, mediante prévia circularização, em decorrência das restrições de tráfego no Rio Amazonas impostas pela estiagem e da necessidade de suprimento da demanda de transporte por embarcações que não operam regularmente na região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM ALTA DE 4% NA MOVIMENTAÇÃO GERAL DE JANEIRO A JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/08/2023 - 20:22



A movimentação nos portos de Paranaguá e Antonina chegou a 36.060.696 toneladas no acumulado de janeiro a julho de 2023. Com o resultado, a empresa pública Portos do Paraná registrou aumento nas operações portuárias de 4% em relação ao mesmo período do ano anterior, quando foram movimentadas 34.576.652 toneladas.

O aumento está ligado principalmente ao desempenho do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá, que movimentou 12.975.534 toneladas de grãos vegetais de janeiro a julho. O volume acumulado em sete meses é o maior já registrado pelo complexo e constitui um novo registro histórico. A marca anterior era de 2020, com 12.924.748 toneladas embarcadas nos sete primeiros meses do ano.

Entre os principais produtos movimentados de janeiro a julho estão os grãos sólidos para exportação, com alta de 16% no acumulado do ano. Nos sete meses de 2023 o segmento embarcou 17.192.572 toneladas, enquanto no mesmo período anterior foram 14.734.867 toneladas.

Somente de soja em grão foram 8.478.722 toneladas (+15%). O farelo de soja somou 3.787.035 toneladas (+9%), o milho, 2.585.082 toneladas (+21%), e o açúcar a granel, 2.238.920 toneladas (+28%).

“Os números demonstram uma alta considerável nas exportações de todos os produtos desse segmento no Porto de Paranaguá de janeiro a julho. Esse aumento permitiu que marcas históricas fossem superadas”, destaca o diretor de Operações Portuárias da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

Os portos paranaenses registraram 1.468 atracações de janeiro a julho. O número é 5% maior em relação às 1.400 manobras executadas no mesmo período do ano anterior. Já a movimentação de caminhões no Pátio de Triagem chegou a 291.442 no período, número 14% superior aos 255.909 veículos que passaram pela classificação de grãos nos sete primeiros meses de 2022.

GRANÉIS LÍQUIDOS

Outro segmento de destaque na movimentação nos portos paranaenses no acumulado do ano é o de granéis líquidos. Com 5.534.343 toneladas, a alta chegou a 21% em relação às 4.576.695 toneladas registradas em 2022.

No sentido exportação foram 1.766.582 toneladas (+32%), com destaque para derivados de petróleo com alta de 117% (653.610 toneladas) e óleos vegetais, que subiram 7% (989.171 toneladas). No sentido importação, a movimentação chegou a 3.767.761 toneladas (+16%). Os principais produtos descarregados foram metanol, com alta de 34% (780.087 toneladas) e óleos vegetais (168.815 toneladas), que subiram 44%. Os derivados de petróleo registraram aumento de 15% (2.628.695 toneladas).

VEÍCULOS

De janeiro a julho, a movimentação de veículos subiu 21% no Porto de Paranaguá. Ao todo, foram embarcadas e desembarcadas 51.034 unidades no período, ante as 42.130 unidades nos sete meses de 2022. As exportações somaram 34.855 veículos (+12%), enquanto as importações, 11.033 (+47%).

CHUVA – Os bons números foram registrados apesar das condições climáticas desfavoráveis em julho. A métrica é bastante utilizada no setor porque inviabiliza algumas operações de embarque e desembarque de granéis sólidos. No último mês, dos 31 dias, o período de paralisação provocado pela chuva chegou a 8,4 dias. No mesmo período em 2022 as operações portuárias ficaram paralisadas por 4,3 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

TECON VILA DO CONDE COMEÇA A RECEBER OS PRIMEIROS EQUIPAMENTOS DO NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/08/2023 - 20:19



A Santos Brasil começou a receber em julho os primeiros equipamentos adquiridos no novo ciclo de investimentos programados para o Tecon Vila do Conde, o terminal de contêineres da Companhia localizado na cidade de Barcarena.

Chegaram dez conjuntos de caminhões Volkswagen Constellation 25.480 e semirreboques paletans com capacidade de 65 toneladas, que serão utilizados para transportar contêineres, e duas empilhadeiras de contêineres vazios, com capacidade para empilhar sete contêineres de altura. Os novos caminhões permitem ainda a acoplagem de pranchas rebaixadas nos cavalos mecânicos, formando conjuntos especiais para movimentação de cargas de projeto.

A previsão é de que até o final do ano cheguem ainda um guindaste portuário sobre rodas MHC (Mobile Harbour Crane); três reach stackers (empilhadeira retrátil telescópica de longo alcance) de última geração, com capacidade para empilhar seis contêineres de altura; e três empilhadeiras de armazém (uma para 7 toneladas e duas para 4,5 toneladas).

Os equipamentos somam R\$ 65 milhões em investimentos e complementam o atual parque do terminal, aumentando sua capacidade e produtividade. Com tecnologia de ponta, os equipamentos, além de agregar maior performance às operações, também são mais eficientes do ponto de vista ambiental, uma vez que consomem menos combustível.

No total, a Santos Brasil vai investir cerca de R\$ 120 milhões entre obras de expansão e compra de novos equipamentos, com o objetivo de elevar em quase 40% a capacidade do Tecon Vila do Conde, dos atuais 217 mil TEUs/ano para perto de 300 mil TEUs/ano em 2025.

Para Roberto Teller, diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, o Tecon Vila do Conde está ganhando uma nova dimensão. "Além dos equipamentos já adquiridos e que começam a chegar, fizemos melhorias nos gates, implantamos um novo sistema operacional e concluímos obras civis que expandiram a área do terminal em 20 m², totalizando 108 mil m²", diz. Segundo ele, ao final deste ciclo de investimentos, o terminal estará preparado para absorver com qualidade o crescimento do transporte de cargas containerizadas na região Norte do país e, também, o de cargas de projeto.

O Tecon Vila do Conde é um terminal fluvial de contêineres e de carga de projetos, com enorme potencial de crescimento, impulsionado pelo agronegócio e mineração na exportação e por equipamentos e máquinas na importação. Está estrategicamente localizado no Arco Norte, no delta do Rio Amazonas, em uma área de grande capilaridade hidroviária e também muito próxima às principais rotas marítimas internacionais, com acesso a todos os continentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

PPSA COMERCIALIZA CARGA DE PETRÓLEO DA UNIÃO NO CAMPO DE ATAPU

Da Redação OFFSHORE 16/08/2023 - 20:13



Carga de 500 mil barris de petróleo foi arrematada pela Equinor

A Pré-Sal Petróleo SA (PPSA) realizou, nesta terça-feira (15), processo de venda direta para comercializar a segunda carga de petróleo da União oriunda do contrato de partilha de produção dos volumes excedentes da cessão onerosa do Campo de Atapu, no Polígono do Pré-sal. A Equinor foi a vencedora do processo, arrematando 500 mil barris de petróleo, com oferta de preços baseada no Preço de Referência estabelecido para o petróleo de Atapu pela

Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Nove empresas que já possuem operação no pré-sal foram convidadas para participar. Embora seis tenham se cadastrado, a disputa ocorreu entre a Petrobras e a Equinor. Todas as ofertas de preço foram abertas em tempo real em reunião realizada pela plataforma Teams entre a PPSA e representantes das empresas participantes, sendo vencedora a proposta da Equinor. A carga comercializada estará disponível ao final de setembro.

A Equinor é uma empresa global de energia, com sede na Noruega, com atuação no Brasil desde 2001. No regime de partilha de produção, atua como operadora no contrato de Norte de Carcará e como consorciada em Uirapuru e Dois Irmãos. É a primeira vez que a empresa participa de um processo competitivo para a compra de petróleo da União.

A primeira carga de petróleo da União em Atapu foi comercializada pela PPSA em janeiro deste ano, também em processo de venda direta. Na ocasião, a carga, de 500 mil barris, foi comprada pela Galp Energia Brasil, que também havia saído vencedora do processo realizado pela PPSA, em agosto de 2022, para a venda da primeira carga de petróleo da União de Ségia, também de 500 mil barris.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

AVANÇAM TRATATIVAS PARA RECUPERAÇÃO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/08/2023 - 20:10



Na segunda-feira (14), a equipe da SCPAR Porto de Imbituba esteve na sede do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), no Rio de Janeiro, para tratar sobre o projeto de manutenção e reforço do molhe de abrigo do complexo portuário. O recurso para recuperação desta infraestrutura, estimado em R\$ 100 milhões, entrou na lista dos investimentos a serem realizados pelo governo federal no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), anunciado na última semana.

Durante a apresentação do INPH, o coordenador-geral do Instituto, Domenico Accetta, entregou aos gestores de Imbituba o projeto de recuperação já atualizado, bem como a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) da obra. Dentro do cronograma do governo federal, estão previstos para serem entregues e concluídos até o fim deste ano, tanto o projeto básico de engenharia quanto a licença ambiental da melhoria no Porto de Imbituba. O INPH já havia sido o autor do último projeto de recuperação do molhe de abrigo de Imbituba.

A visita institucional também possibilitou conhecer os laboratórios técnicos do órgão, que possui modelos físicos reduzidos de simulação hidráulica, os quais possibilitam realizar estudos futuros de expansão portuária.

O encontro contou com a participação do diretor-presidente do Porto, Luís Antonio Braga Martins, do diretor de Infraestrutura e Operações, José João Tavares, do gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente, Paulo Márcio de Souza, e da Engenheira Civil, Letícia Somavila, além do gerente de Portos da secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Alex Juck. O grupo também foi recebido pelo coordenador de Desenvolvimento Técnico do INPH, Antônio Paulo dos Santos Pinto, e o Geólogo, Roberto Bianco.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

EMPRESAS AINDA AGUARDAM SOLUÇÃO PARA RESSARCIMENTOS DO AFRMM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16/08/2023 - 19:17



Arquivo/Divulgação

Segmentos de cabotagem e navegação interior relatam que não foram realizados ressarcimentos do adicional em 2023. Segundo empresas, pagamentos não efetuados podem ultrapassar R\$ 1 bilhão. Conselho Diretor do FMM e Receita devem voltar a discutir solução até o final de agosto

Empresas que operam na navegação interior e na cabotagem seguem sem o ressarcimento do Adicional



ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), problema que já é vivenciado desde o começo do ano. No último dia 27 de julho foi realizada uma reunião extraordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), na qual a Receita Federal (RFB) foi convocada para apresentar como ficará a questão dos ressarcimentos não pagos. Na ocasião, a RFB informou que foram encontradas inconsistências, mas que os processos voltariam a ser analisados manualmente em agosto. De acordo com as empresas impactadas, os pagamentos não efetuados podem ultrapassar R\$ 1 bilhão.

Uma nova reunião do CDFMM deve ocorrer até o final deste mês, quando a RFB apresentará resultados dos processos que foram liberados manualmente. O tema impacta empresas brasileiras de navegação (EBNs) e a indústria naval, uma vez que o recurso é destinado ao pagamento das parcelas de financiamento do FMM, assim como para reparo, manutenção, docagem e construção de novos projetos. As EBNs acompanham se, na próxima semana, haverá algum ressarcimento, já que a data habitual de pagamento é o dia 20 de cada mês.

No dia 1º de agosto, representantes da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e membros da Comissão de AFRMM estiveram com o novo superintendente da 2ª Região Fiscal, José Barros, em Belém (PA), a fim de tratar dos processos de ressarcimento. A divisão é responsável pelas análises da maior parte dos processos que estão travados. Uma das travas identificadas no sistema mercante que impedem o pagamento consiste numa divergência de formatação com o sistema do conhecimento de embarque (B/L) no preenchimento do campo sobre o peso da carga.

A avaliação da Abac é que os processos continuarão a precisar de intervenção dos auditores para a liberação, pois as novas travas criadas não foram retiradas do sistema. Algumas delas, inclusive, já haviam sido superadas, segundo a associação. "Apesar da Receita Federal ter formalizado que os problemas seriam resolvidos em agosto, fazendo com que as empresas tivessem os recebimentos zerados de janeiro a julho, o que ouvimos em Belém foi desanimador", afirmou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Ele ponderou que existe boa vontade da equipe da 2ª RF em adotar uma solução definitiva. Uma possibilidade aventada é o desenvolvimento de um sistema específico para que as análises sejam feitas exclusivamente para verificação do ressarcimento. Somente a cabotagem estima mais de 5.000 processos a serem analisados manualmente, além de mais 10.000 processos em estoque para serem analisados. Resano contou que o número de processos é maior porque muitas empresas pararam de protocolar porque, se houver mudanças, será necessário fazer alterações em dezenas de processos. "Elas pararam de protocolar. Mas, quando definidas, faremos de acordo com novas regras", disse à Portos e Navios.

A interrupção das transferências para as contas vinculadas, nos últimos meses, vem sendo relatada desde as alterações no sistema mercante para ressarcimento do AFRMM, no final do ano passado. Entidades setoriais vêm alertando a RFB, que operacionaliza o processo, sobre o problema e pedindo apoio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), gestor do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

De acordo com a Abac, o segmento tem R\$ 300 milhões a receber de processos travados na RFB — alguns há mais de três anos. Por lei, as empresas possuem prazo de ressarcimento de até cinco anos. A associação calcula outros R\$ 300 milhões a R\$ 400 milhões em processos a serem protocolados. Já a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) estima R\$ 300 milhões a serem pagos à navegação interior, considerando combustíveis e outras cargas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

NOVO PAC LISTA MAIS DE 60 PROJETOS DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 20:29



Arquivo/Divulgação

De acordo com o Ministério de Portos, os investimentos, em andamento ou previstos, são da ordem de R\$ 8,3 bilhões e a maior parte está localizada na região Sudeste

A nova edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançada na última sexta-feira (11), prevê 64 projetos referentes a arrendamentos portuários — em andamento e outros novos. De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), os

investimentos dos principais projetos totalizam R\$ 8,3 bilhões e estão localizados nas quatro regiões costeiras brasileiras. A maior parte desse montante está no Sudeste, que compreende aportes de R\$ 6,5 bilhões e que estão distribuídos entre os municípios de Itaguaí (RJ), Guarujá (SP), Santos (SP), Vitória (ES), Vila Velha (ES) e Barra do Riacho (ES).

Em Itaguaí (RJ), os investimentos são de aproximadamente R\$ 3,1 bilhões e derivam da prorrogação de vigência do contrato de arrendamento da CSN Mineração, cujo escopo consiste no aumento da capacidade dinâmica de movimentação de minério de ferro, pelotas, ferro-liga e ferro-gusa. Já os investimentos previstos para o Espírito Santo derivam da celebração do contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

No Guarujá (SP), o investimento de R\$ 1,6 bilhão compreende a prorrogação de vigência do contrato de arrendamento da Santos Brasil e consiste no aumento de capacidade, produtividade e otimização operacional da área arrendada, com vistas à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas. Em Santos (SP), os investimentos se referem à celebração do contrato de arrendamento do Terminal Export Cofco (TEC), nos quais serão implantados equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de grânéis sólidos vegetais. O investimento esperado é de R\$ 918 milhões.

A previsão para o Nordeste é de R\$ 1,2 bilhão, a ser distribuído entre Salvador e Candeias. Na capital baiana, os investimentos de R\$ 950,5 milhões são relacionados à prorrogação do contrato de arrendamento do Tecon Salvador, do grupo Wilson Sons, que consiste na ampliação e modernização das estruturas físicas do terminal, com vistas à prestação de serviços de movimentação e armazenagem para contêineres e carga geral.

Em Candeias, os investimentos de R\$ 283 milhões consistem no contrato de arrendamento, de titularidade do ATU 12 Arrendatária Portuária SPE S.A., nos quais serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados no desembarque, embarque e armazenagem de grânéis minerais, especialmente fertilizantes e adubos, concentrado de cobre, minério de manganês e coque de petróleo.

O PAC ainda lista outros R\$ 342,4 milhões para a região Norte, distribuídos entre Belém e Barcarena. Na capital paraense, os investimentos se referem à celebração do contrato de arrendamento, de titularidade da Transpetro, para a área BEL 09, onde serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação, armazenagem e distribuição de grânéis líquidos, especialmente combustíveis, e gás liquefeito de petróleo (GLP). O valor esperado é de R\$ 172,8 milhões.

Em Barcarena, os investimentos de R\$ 169,6 milhões se referem à celebração do contrato de arrendamento da Ultracargo Vila do Conde Logística Portuária. Lá serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação, armazenagem e distribuição de grânéis líquidos, especialmente combustíveis.

O programa também prevê R\$ 283,1 milhões para a região Sul, a serem distribuídos entre São Francisco do Sul (SC) e Paranaguá (PR). Em São Francisco do Sul, os investimentos de R\$ 175,8

milhões derivam da prorrogação de vigência do contrato de arrendamento do Terminal Santa Catarina (Tesc), que consiste no aumento de capacidade, produtividade e otimização operacional da área arrendada, com vistas à movimentação e armazenagem de carga geral, solta ou unitizada, containerizada, granéis sólidos ou outras cargas compatíveis.

Em Paranaguá, os investimentos correspondem à prorrogação de vigência do contrato de arrendamento da Paraná Operações Portuárias S.A (Pasa), que está relacionado ao aumento da capacidade dinâmica de movimentação de granéis sólidos de origem vegetal, além do açúcar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

REBOCADORES, TECONS E OFFSHORE PUXAM LUCRO DA WILSON SONS NO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 19:37



Divulgação

Grupo apurou R\$ 197 milhões de lucro líquido nos 6 primeiros meses de 2023, crescimento de 23% sobre mesmo período do ano passado

A Wilson Sons registrou lucro líquido de R\$ 197 milhões no primeiro semestre, 23% acima do apurado no mesmo período de 2022. No segundo trimestre, o indicador cresceu 583% sobre igual período do ano passado, totalizando R\$ 111 milhões. A companhia associa parte dos resultados positivos ao desempenho

em rebocadores, com maior volume e aumento da receita média por manobra e de operações especiais. Outro fator que influenciou os números finais foi o crescimento operacional nos terminais de contêineres, impulsionado principalmente pela recuperação do volume no Tecon Rio Grande (RS). A empresa também destacou a forte recuperação dos serviços associados à energia offshore.

O Ebitda da divisão de rebocadores aumentou 10% no primeiro semestre deste ano. Em julho, a empresa também implementou um sistema de gestão de frota de rebocadores, desenvolvido em parceria com a Argonáutica, voltado para aumento da eficiência operacional e qualidade do serviço. Outro destaque foi, em abril, a incorporação à frota, de 80 embarcações, do novo rebocador WS Rosalvo, de 91 toneladas de tração estática, posicionado no Porto do Açú (RJ) para atender a grandes navios de minério de ferro e petroleiros.

No primeiro semestre deste ano, a receita dos terminais de contêiner cresceu 6%, com um aumento de 7% nos volumes e um aumento de 1% no Ebitda. O Tecon Rio Grande registrou crescimento de 12% na movimentação total, devido principalmente ao aumento nos fluxos de exportação, importação, transbordo, navegação interior e contêineres vazios. Já o Tecon Salvador (BA) apresentou volumes estáveis, pois o aumento nos fluxos de contêineres vazios, cabotagem e exportação foi atenuado pela queda nas importações e transbordo. A avaliação do grupo é que a conclusão do reforço do cais, em agosto de 2023, dará suporte à melhora da oferta de serviços no terminal baiano durante o segundo semestre.

A demanda pelos serviços associados à energia offshore também melhorou de forma expressiva no primeiro semestre. As atracações nas bases de apoio offshore aumentaram 68%, impulsionadas pela campanha de perfuração da Enauta, iniciada no quarto trimestre de 2022, pelo novo contrato com a 3R Petroleum, que começou no primeiro trimestre de 2023, e pelo aumento da atividade spot. Na joint venture de embarcações offshore, os dias em operação cresceram 18% ano contra ano, suportados pela maior atividade da frota própria, bem como das embarcações afretadas.

A receita líquida da Wilson Sons somou R\$ 1,2 bilhão no acumulado dos seis primeiros meses deste ano, alta 9%. Já o ebitda totalizou R\$ 497 milhões, 13% de alta na comparação entre os primeiros

semestres. “De modo geral, o desempenho do primeiro semestre demonstra um forte crescimento orgânico em nossos negócios. Continuamos otimistas quanto aos fundamentos dos nossos negócios relacionados ao fluxo de comércio de rebocadores e terminais de contêiner que, juntamente com a recuperação da demanda por nossos serviços associados à energia offshore, proporcionarão a base para um desempenho superior dos nossos ativos”, afirmou o presidente do grupo, Fernando Salek.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023

REFINARIA EM PECÉM VOLTARÁ ATÉ 80% DA PRODUÇÃO PARA COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 17:57



Arquivo/Divulgação

Noxis Energy obteve LP para implantação de projeto, com previsão de entrar em operação em 2027. Empresa estima potencial de mercado de 5 milhões de toneladas/ano para consumo na costa do Nordeste e do Norte

A Noxis Energy obteve, na última quinta-feira (10), a aprovação de licença prévia para a implantação de uma refinaria na zona de processamento de exportação (ZPE) do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará. A Refinaria de Petróleo Pecém (RPP) tem previsão de entrar em operação no primeiro semestre de 2027. A Noxis estima um potencial de mercado de aproximadamente 5 milhões de toneladas/ano para consumo na costa do Nordeste e do Norte do país, que movimenta US\$ 3 bilhões/ano. A expectativa é que até 80% da produção da refinaria seja de combustíveis marítimos com baixo e ultra baixo teor de enxofre.

A avaliação da empresa é que existe uma demanda por bunker nessa região do Brasil, mas não existe oferta. A ideia é transformar o Porto do Pecém num hub de abastecimento para embarcações na costa leste sul-americana (ECSA), com atendimento inclusive de embarcações de longo curso, que seguem para a América do Norte, Europa e África. O CEO da Noxis Energy, Gabriel Debellian, ressaltou que, mesmo tendo foco na produção de combustíveis marítimos, a refinaria espera atender 100% do consumo de diesel e 60% do consumo de gasolina no Ceará.

Metanol

Outro objetivo dos empreendedores é, numa fase mais avançada da RPP, oferecer o abastecimento de metanol para os navios atualmente em construção e que serão movidos a esse tipo combustível, que vai praticamente zerar a emissão de CO2 no modal marítimo. A produção da refinaria contará com sistema de captura do CO2 emitido no processo de refino, para que possa ser utilizado como matéria-prima para a fabricação de metanol.

A empresa negocia com uma multinacional o fornecimento de tecnologia para a instalação de uma planta específica de produção de metanol conectada à refinaria. A planta de metanol da RPP deverá produzir também o metanol azul e metanol verde ao utilizar o hidrogênio verde que será produzido por outras empresas no Hub de H2V do Complexo do Pecém.

“Temos estudado e pensamos que o combustível do futuro, que atenderá a pegada de carbono e enxofre, será o metanol”, disse Debellian à Portos e Navios. Ele explicou que o Brasil hoje importa 100% do metanol que consome, inclusive, para a fabricação do biodiesel. A Noxis também estuda a implantação de uma biorefinaria para a produção de bioquerosene de aviação a partir da soja produzida no Piauí.

Debellian destacou que a refinaria será preparada para a produção de combustíveis renováveis e será alinhada com o processo de transição energética. O projeto da RPP foi desenvolvido pela Noxis



Energy e tem como acionistas o grupo Eitan Aizenberg, de Israel, e a Ariel Participações, formada por investidores brasileiros e estrangeiros.

A Noxis dará início ao projeto executivo da refinaria e prevê começar a preparação da área que vai receber a refinaria até dezembro. A fase do projeto executivo tem duração estimada de 10 meses e investimento aproximado de R\$ 56 milhões. Paralelamente, a diretoria da empresa dará sequência à negociação do financiamento global do projeto, da ordem de R\$ 10 bilhões.

A Noxis avalia que o valor se justifica pelo projeto de uma refinaria moderna, com uma proposta alternativa ao modelo tradicional de refino, pois não será apenas um equipamento para atender às atuais necessidades de combustível marítimo e outros tipos de combustível no Ceará e em outros estados das regiões Norte e Nordeste. O terreno do empreendimento possui 106,6 hectares e está localizado no setor 2 da ZPE do complexo do Pecém.

Debellian contou que a ideia do projeto da RPP começou a se desenvolver em 2015, a partir das discussões sobre a resolução da Organização Marítima Internacional (IMO) relacionado à redução de enxofre, e culminou na criação da empresa em 2018. A Noxis cogitou levar o projeto para Sergipe, porém entendeu que o porto local não teria capacidade de dar suporte à operação de recepção diária de 100.000 barris de petróleo.

A Noxis possui uma carta de intenção com a trader Bunker One relacionada à compra de todo combustível marítimo produzido na refinaria por 10 anos. A Noxis também possui uma carta de intenção com a PPSA. “Esperamos que, até lá, a PPSA já esteja vendendo o produto diretamente no mercado. Colocamos a carta de interesse de fazer um contrato de 10 anos de compra de petróleo. Vamos esperar a legislação do governo e como a PPSA vai agir”, adiantou.

Debellian acrescentou que, a partir de janeiro de 2025, a navegação pelo Mar Mediterrâneo, deverá ser feita por embarcações com combustível com, no máximo, 0,1% de teor de enxofre. Os navios que não forem movidos a diesel de ultra baixo teor de enxofre ou a metanol, que não contém enxofre na composição, terão que pagar taxas adicionais pela pegada de carbono.

Ele destacou que o projeto da refinaria é moderno e atenderá uma região carente atualmente, já que a maior parte das refinarias da Petrobras está nas regiões Sul e Sudeste. Ele considera que, mesmo a refinaria Abreu e Lima (PE) dobrando a produção, não será suficiente. A expectativa é que, a cada 10 dias, 1 milhão de barris desembarquem na refinaria. O transporte deverá ser feito por navios aliviadores, classe Suezmax, com 170.000 toneladas de capacidade. “Vamos cobrir um ponto (Ceará). Se houver condição de expandir, a gente expande”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/08/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 16/08/2023