

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 139/2023
Data: 17/08/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SETOR DE ALGODÃO TRABALHA POR QUALIDADE LOGÍSTICA NAS EXPORTAÇÕES PELO PORTO DE SANTOS	4
GUARUJÁ APOSTA NO CING PARA ATRAIR ATIVIDADE INDUSTRIAL LIGADA AO PORTO DE SANTOS	5
PORTAL PORTO GENTE	6
LOGÍSTICA É UM DOS SETORES QUE MAIS EMPREGA NO BRASIL	6
BASE DE DADOS DA ATP SOBRE 301 PORTOS BRASILEIROS GANHA VERSÃO EM INGLÊS	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – UMA QUESTÃO DE COOPERAÇÃO	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	9
<i>Paraná 1</i>	9
<i>Paraná 2</i>	10
<i>Paraná 3</i>	10
<i>Aposentadoria 1</i>	10
<i>Aposentadoria 2</i>	10
NACIONAL - RECURSOS DO PAC DEPENDEM DE APROVAÇÃO DO ARCABOUÇO FISCAL, DIZ RENAN	10
NACIONAL - MME: “APAGÃO COMEÇOU EM REDE SUBSIDIÁRIA DA ELETROBRAS NO NORDESTE”	12
NACIONAL - ANTT APROVA REAJUSTE NAS TARIFAS DE PEDÁGIO DE DOIS TRECHOS DE RODOVIAS	13
REGIÃO NORDESTE - CSN PEDE LIBERAÇÃO DE DINHEIRO PÚBLICO PARA CONCLUIR OBRA DA TRANSNORDESTINA	14
REGIÃO NORDESTE - QUATRO SÃO PRESOS EM AÇÃO CONTRA GRUPO QUE DESVIAVA FERTILIZANTES NO PORTO DE ARATU	15
REGIÃO SUDESTE - ENTIDADES QUEREM TODOS OS PLAYERS DE EXPORTAÇÃO COM A CERTIFICAÇÃO ABR-LOG.....	16
REGIÃO SUDESTE - VPORTS ASSINA COM OPERADORA E AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS NO ES.....	17
REGIÃO SUL - MULTILOG VENCE LICITAÇÃO E SEGUIRÁ À FRENTE DA CONCESSÃO DE PORTOS SECOS	18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	19
TECON VILA DO CONDE COMEÇA A RECEBER OS PRIMEIROS EQUIPAMENTOS DO NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS	19
TERMINAIS DE GRANÉIS VEGETAIS APRESENTAM BOAS PRÁTICAS DE SEGURANÇA EM REUNIÃO DA CEPAL-SP	20
AGÊNCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
ANP ABRE NOVOS CICLOS PARA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO E PARTILHA DO PRÉ-SAL	21
CNT DEFENDE SUBSÍDIOS PARA APLICAÇÃO DE HIDROGÊNIO NO SETOR DE TRANSPORTES	22
PRIMEIRA BOLSA DE CRÉDITOS DE CARBONO DO MUNDO, B4 ESPERA MOVIMENTAR R\$ 12 BI EM UM ANO	24
COMO MIGRAR PARA O MERCADO LIVRE DE ENERGIA ELÉTRICA?	25
JORNAL O GLOBO – RJ.....	27
GOVERNO PREPARA MERCADO DE CARBONO COM TETO PARA EMISSÃO DE CARBONO A GRANDES POLUIDORES	27
MARGEM EQUATORIAL: VAMOS DAR UM PASSO FUNDAMENTAL EM BREVE, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA	29
PGR DEFENDE MAIOR PODER DE VOTO DO GOVERNO NA ELETROBRAS.....	29
LULA EXCLUI AÇÕES DA ELETROBRAS DO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO	30
'ME DÊ MOTIVO': A TÁTICA DE LIRA NA NEGOCIAÇÃO COM GOVERNO LULA POR REFORMA MINISTÉRIAL.....	31
EM DIA DE AUMENTO DOS COMBUSTÍVEIS, PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS VIRA CORTINA DE FUMAÇA PARA GOVERNO	32
ENTRE IDAS E VINDAS, GOVERNO NÃO DÁ EXPLICAÇÃO PARA APAGÃO QUASE 48 HORAS DEPOIS	34
APAGÃO: GOVERNO VÊ FALHA EM LINHA NO CEARÁ, MAS AINDA NÃO DIZ POR QUE ATINGIU TODO O PAÍS	35
LULA DEFINE REFORMA MINISTERIAL. SAIBA AS PRINCIPAIS MUDANÇAS	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
REPUBLICANOS INSISTE EM PORTOS E AEROPORTOS E PROVOCA TROCA DE CADEIRAS EM MINISTÉRIOS DE LULA.....	38
'MEGARREAJUSTE' MOSTRA QUE CONTROLE DE PREÇOS É 'GRAVE ERRO', DIZ EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS	40
'POR QUE O NORDESTE PODE SE ASSOCIAR E O SUDESTE NÃO PODE?', DIZ PRESIDENTE DA FIEMG	41
'NINGUÉM QUER SOLUÇÃO PARA O CARTÃO QUE CRIE RUPTURA E PREJUDIQUE O CONSUMO' DIZ CAMPOS NETO	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
BASA E BNB PEDEM AO GOVERNO R\$ 4 BI EM APORTES PARA ACELERAR NO CRÉDITO	45
CENTRÃO PODE GANHAR PORTOS EM REFORMA MINISTERIAL DE LULA	47
O QUE É HIDROGÊNIO VERDE E QUAL A VANTAGEM E A DESVANTAGEM DELE.....	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
GOOGLEMARINE COMPLETA 6 ANOS E CHAMA ATENÇÃO DE EMPRESAS QUE BUSCAM SOLUÇÕES DE ELETRÔNICA NAVAL.....	51



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 139/2023
Página 3 de 57
Data: 17/08/2023
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

PORTOS DE SC REGISTRAM 6,3% DE CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE	52
TECER TERMINAIS ADQUIRE MÁQUINA COM CAPACIDADE DE 130 TONELADAS PARA MERCADO DE HIDROGÊNIO VERDE.....	52
PARLAMENTARES VISITAM ESTALEIRO ENSEADA NESTA SEXTA-FEIRA (18).....	53
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM JULHO	54
HUB DE VEÍCULOS DE SUAPE MOVIMENTA MAIS DE TRÊS MIL VEÍCULOS NUMA ÚNICA OPERAÇÃO	54
ASSOCIAÇÃO SUL-COREANA ABRE ESCRITÓRIO EM SP NA PRÓXIMA SEMANA	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	57
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SETOR DE ALGODÃO TRABALHA POR QUALIDADE LOGÍSTICA NAS EXPORTAÇÕES PELO PORTO DE SANTOS

Terminais recebem certificados de associações ligadas à commodity

Por: *Bárbara Farias*



Debate em Santos sobre ABR-Log: produtores de algodão querem que fardos cheguem intactos ao cliente Foto: *Vanessa Rodrigues/AT*

Representantes da Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa) e da Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea) se reuniram nesta quarta-feira (16), em Santos, para debater sobre o Programa Algodão Brasileiro Responsável para Terminais Retroportuários (ABR-Log). Trata-se de uma certificação socioambiental voltada a uma logística

eficiente que garanta a qualidade do produto de exportação até o seu destino. Quatro terminais do Porto de Santos receberam a certificação.

O encontro ocorreu na Associação Comercial de Santos (ACS). Segundo o presidente da Abrapa, Alexandre Schenkel, o ABR-Log é um estímulo ao setor que tem por objetivo tornar o Brasil o maior fornecedor global de algodão. Atualmente, o País só perde para os Estados Unidos. O certificado é voltado ao elo responsável pelo recebimento dos fardos, armazenagem e estufagem do contêiner, até o embarque da carga e integra a iniciativa Cotton Brazil, de promoção da fibra brasileira no exterior.

“O ABR-LOG é uma certificação voltada às boas práticas tanto na questão ambiental, trabalhista e, principalmente, de organização. Na hora que vai estufar esse fardo de algodão, ele tem que chegar com qualidade, intacto, aos clientes lá fora. É a qualidade que nós estamos trazendo a esse elo da cadeia que é a exportação por meio dos terminais”.

Schenkel ressaltou que a eficiência logística é necessária, pois é esperado um aumento na produção. “Estimamos uma produção de mais de 3 milhões de toneladas, maior que a de 2022, que foi de aproximadamente 2,6 milhões de toneladas. Dessas, 700 mil toneladas ficam no Brasil, são distribuídas para as nossas indústrias têxteis. Então, nós temos em torno de 2,5 milhões de toneladas de algodão que têm que ser exportados. A maior parte, cerca de 95%, por Santos”.

Nesta quarta-feira, quatro terminais portuários santistas receberam a certificação ABR-LOG: S. Magalhães, Essemaga, Hipercon e LDC. O presidente da Anea, Miguel Faus, explicou que a certificação ABR-Log é custeada pelas companhias. “Começaremos com esses quatro terminais, mas a ideia é que todos os terminais de Santos e de outros portos do Brasil obtenham essa certificação”.

“Contratamos uma auditoria, a Control Union, que faz a certificação junto aos terminais, usinas e produtores. Existe um custo, menos de R\$ 10 mil, que geralmente é pago pelo terminal que tem interesse em obter a certificação. O custo é insignificante se comparado ao benefício que ele traz. A gente não espera que os terminais atendam 100% dos itens inicialmente, mas com o tempo esses índices vão melhorando”, afirmou Faus.

Faus projeta que o ABR-Log se torne uma espécie de selo de qualidade reconhecido internacionalmente. “Com o tempo, isso passará a ser uma exigência do comprador lá fora”, disse ele, complementando que a certificação atestará a qualidade da logística desde o transporte do

algodão por caminhão, o embarque no contêiner e a apresentação do produto na chegada aos clientes internacionais.

O presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco, disse que “o algodão que é exportado é estufado nos terminais do Porto de Santos. Embora não seja a maior carga movimentada, traz muitos serviços para a região. E a gente está falando de um universo de 100 mil contêineres por ano, com potencial de crescimento. É uma carga extremamente importante”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/08/2023

GUARUJÁ APOSTA NO CING PARA ATRAIR ATIVIDADE INDUSTRIAL LIGADA AO PORTO DE SANTOS

Hoje, Complexo Industrial e Naval do Guarujá conta com 44 empresas instaladas e diversas oportunidades

Por: Ted Sartori



Hoje, Complexo Industrial e Naval do Guarujá conta com 44 empresas instaladas e diversas oportunidades Foto: Divulgação AACing

Com uma área de 1 milhão de metros quadrados, o Complexo Industrial e Naval do Guarujá (Cing), fundado há 43 anos no Bairro Jardim Las Palmas, é um gigante que merece ser ainda mais despertado. Não só apenas em função do grande potencial representado pelas empresas já instaladas - atualmente são 44, segundo a Prefeitura -, mas também pelo perfil admitido nas que

venham a chegar.

“O Cing é um sítio de oportunidades único, em função de sua localização estratégica para atividades da construção naval, marinas em petróleo e gás, que pode perfeitamente abrigar também uma zona de processamento de exportação e outras empresas limpas. Já representa uma importante contribuição no oferecimento de postos de trabalho e arrecadação para o Município, mas tem potencial para receber novos empregos”, projeta o prefeito Válter Suman (PSDB).

Segundo o presidente da Associação Administradora do Cing (AACing), Paulo Console, o local tem cadastradas mais de seis mil pessoas, entre funcionários fixos e profissionais liberais. “Estaleiros de grande, médio e pequeno porte se instalaram aqui em todos estes anos, com o desenvolvimento de gerações de profissionais em todos os ramos da fabricação e reparo de embarcações, assim como na manutenção e marinharia. É o maior catalisador da geração de empregos do ramo náutico de todo o estado de São Paulo”.

O prefeito reforça o interesse no aumento desse tipo de atividade. “Ela desenvolve um papel importante e tem atuação bem diferenciada. Os estaleiros produzem embarcações de altíssimo nível, de grande porte e com especificações únicas”, destaca Suman.

Prioridades e impostos

O Cing é considerado uma das prioridades das ações da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá. Atrair mais empresas de petróleo e gás é um objetivo especial, em razão da localização do complexo - já fora da área do porto organizado, portanto com condição de operacionalidade em moldura de porto privado, na boca da entrada do estuário de Santos e de seu grande porto.

Trata-se de uma condição que oferece muita facilidade de acesso aos locais onde estão as plataformas de petróleo. “Notadamente, o momento aponta que maior atividade, com relação à exploração do petróleo do pré-sal, no mar, se direciona para regiões mais próximas aqui da Baía de Santos. Então, é esperado que haja um incremento sensível e muito significativo no mercado de



petróleo e gás e muitas operações serão transferidas para a nossa Região”, diz a Prefeitura, em nota.

Console alega que há urgente necessidade de que as vias de acesso sejam ampliadas e melhoradas, para que a indústria envolvendo a cadeia de óleo e gás se desenvolva em um ritmo mais acelerado. “Em termos de planejamento, a Administração se volta neste instante, para a busca de um aprimoramento das condições de acessibilidade, sempre preocupada com a questão da incomodidade e do atendimento às questões ambientais”, afirma a Prefeitura.

A Administração Municipal também observa que há condições apropriadas para um grande avanço na instalação de novas marinas, com toda a estrutura necessário para atividades náuticas de lazer. Além disso, também acredita que é plenamente compatível atrair indústrias limpas e implementar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE). O Pró-Guarujá, programa de incentivos fiscais para fomentar novos investimentos com descontos de impostos e isenção de taxas, é apontado como caminho. E não é só.

“Recentemente, de uma forma incisiva, a Administração Municipal tem solicitado ao Governo do Estado que reveja a sua política de impostos sobre atividade desenvolvida nos estaleiros, uma vez que outros estados estão promovendo incentivos para a atração de empresas e fazendo com que os estaleiros migrem do Estado de São Paulo para outras localidades. É preciso uma posição mais sensível a essa questão sob pena de perdemos unidades importantes”, sentencia a Prefeitura.

Para que essas saídas não aconteçam e haja desenvolvimento, Console sugere que haja equiparação do regime tributário de São Paulo com o de Santa Catarina. O litoral do estado do Sul do País ganhou projeção ao fomentar esse potencial turístico, de negócios e esportivo, utilizando o aspecto econômico. “Existe demanda para novos projetos, mas depende disso”, afirma.

Crescimento e desenvolvimento

Console prevê que o Cing, caso ocupe sua área total, teria um crescimento de quase 300%. “Estamos falando em, provavelmente, 18 mil profissionais vivendo da atividade direta do Cing, em um crescimento sustentado sem prejudicar o entorno perfeitamente preservado nestes 43 anos de operação. Guarujá e o Litoral Paulista seriam impactados positivamente com turismo de alto poder aquisitivo, assim como investimentos”.

O prefeito Válter Suman também vê o Cing como um ponto de desenvolvimento e apoio a outras ações em Guarujá, como a ligação seca com Santos, o Aeroporto Civil Metropolitano, a segunda fase da Avenida Perimetral, a macrodrenagem por toda a Cidade e a revitalização da Avenida Dom Pedro.

“Nosso objetivo é ver toda aquela área ocupada, produzindo riqueza de modo sustentável gerando oportunidade de trabalho para a população, nessa nova fase de desenvolvimento que estamos vivendo. É um dos vetores que, conjugado aos demais que estão se concretizando, impulsionarão as transformações qualitativas, produzindo uma nova Cidade”, finaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/08/2023



PORTAL PORTO GENTE

LOGÍSTICA É UM DOS SETORES QUE MAIS EMPREGA NO BRASIL

Assessoria de Comunicação

Especialista da Luandre explica como ingressar na área

De acordo com o Instituto de Logística Supply Chain (ILOS), o setor de logística representou 13,3% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil em 2022. No quesito vagas, foram contratados 30 mil novos



colaboradores no ano passado, o que representa um aumento de 58% na comparação com o total de admissões registradas em 2021, de acordo com a Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol). A associação ainda aponta que a perspectiva até o fim de 2023 é alta, pois quase 70% das empresas do setor pretendem abrir vagas.

Um dos principais motivos para esse crescimento foi a mudança do comportamento do consumidor durante a pandemia, que gerou a expansão do e-commerce no Brasil. O faturamento do setor foi de mais de R\$ 13,8 bilhões no ano passado e o volume de compras online chegou a 31,1 milhões, 22% a mais que os 25,5 milhões de pedidos do ano anterior, segundo dados da Neotrust. Além disso, a entrada de multinacionais chinesas criaram um boom de vagas que puxa esse crescimento com o aumento de consumo da população por esses produtos.

Vale ressaltar que a logística não é apenas ligada ao transporte, e sim ao conjunto de áreas interligadas que permitem a entrega final da mercadoria ou serviço ao consumidor. Entre os principais cargos estão: operador de empilhadeira, auxiliar de carga, auxiliar de logística, assistente de operações, analista de transportes, auxiliar de inventário, auxiliar de estoque, promotor repositor, controller logístico, coordenador e diretor de supply chain, diretor de vendas, gestor de qualidade, profissionais de TI, entre outros.

Larissa Gonçalves, gerente de operações da Luandre, uma das maiores consultorias de Recrutamento e Seleção do País, ressalta que tem observado a maior procura por profissionais desta área e que a empresa registrou 130% mais vagas em julho de 2023 em comparação com o mesmo período do ano passado.

Aos interessados, ela explica que esse momento antes do natal é o período com maior número de contratações para quem não tem experiência: “a grande maioria das vagas atende um perfil operacional que exige apenas ensino médio completo e disponibilidade de horário, além da vontade de crescer. É o momento ideal para quem deseja iniciar ou retornar ao mercado de trabalho.”

Luandre tem mais de 2.300 vagas abertas e em seleção em logística. Os interessados devem se candidatar gratuitamente pelo site candidato.luandre.com.br. É importante que estejam com a documentação em dia, pois a maior parte das vagas são para início imediato. Confira abaixo as oportunidades para pessoas com e sem experiência:

Representante de envio I – R\$1.000 -1.500
Auxiliar de Operações Logísticas – R\$1.000 -1.500
Auxiliar de operações de cargas – R\$1.000 -1.500
Auxiliar de Movimentação – R\$1.000 -1.500
Conferente – R\$1.000 -1.500
Ajudante de Expedição – R\$1.500 -2.000
Separador de cargas - R\$1.000 -1.500
Almoxarife – R\$1.500 -2.000
Auxiliar de Logística II – R\$1.500 -2.000
Líder de Movimentação de Produção – R\$1.500 -2.000
Operador de Empilhadeira – R\$1.500 -2.000
Representante de envio III – R\$2.000 -2.500
Analista de Logística – R\$2.000 -2.500
Assistente de Transporte – R\$2.000 -2.500
Auxiliar de almoxarifado e Expedição – R\$2.500 – 3.000
Líder de Estoque – R\$3.000 – 3.500
Analista de logística Pleno – R\$3.000 – 3.500
Operador Logístico III – R\$3.500 – 4.000
Coordenador de Operações – R\$4.500 - 5.000
Analista de Projetos Logísticos Jr. – R\$5.000 - 5.500

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/08/2023



BASE DE DADOS DA ATP SOBRE 301 PORTOS BRASILEIROS GANHA VERSÃO EM INGLÊS

Assessoria de Comunicação

Associação de Terminais Portuários Privados desenvolveu tecnologia para compartilhar informações com o mundo e garantir mais transparência dos dados

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) lançou, em seu site, a versão em inglês do DATaPort, base de dados confiável que reúne números relacionados a investimento, movimentação de carga, atracação, índices ambientais, estruturas e demais informações relevantes dos terminais portuários brasileiros. No site da entidade, os interessados podem acessar gratuitamente a novidade da plataforma on-line, originalmente disponível em português.

O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, destaca que a nova versão do DATaPort em inglês é mais uma forma de compartilhar com o mundo as relevantes informações do setor portuário brasileiro e fortalecer a transparência dos dados. No total, o país tem 301 portos em funcionamento, dos quais 266 (88,3%) são privados, e 35 (11,6%), públicos (18 delegados, 15 federais e 2 concedidos).

Barbosa explica que o DATaPort é atualizado a partir de informações de fontes oficiais, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Fórum Econômico Mundial e a Marinha. Os números também são comparados com os de outras bases de dados oficiais. A versão em inglês é resultado do MOU assinado com Associação Internacional de Portos (IAPH, sigla em inglês), visando o fomento de estudos e pesquisas internacionais.

“A plataforma criada pela ATP reúne todas as informações sobre o setor portuário privado e público em um único sistema, oferecendo um diferencial único para quem busca informações completas e atualizadas”, afirma o diretor-presidente.

Com a versão em inglês, profissionais do setor portuário de todo o mundo e demais interessados poderão acessar as informações compiladas pela ATP em um banco de dados com um mecanismo de busca ágil sobre o panorama do setor em diversos aspectos, como tipos de carga e regiões do país. Por isso, o DATaPort já é considerado um hub qualificado de informações sobre os portos brasileiros.

Assim como a versão em português, a versão em inglês possibilita visualizações interativas e recursos de business intelligence com uma interface simples e funcional. Um dos grandes diferenciais da ferramenta é apresentar ainda dados de investimentos e estruturas dos Terminais de Uso Privado (TUPs), como áreas, acesso e calado, em suas diversas instalações pelo país.

O DATaPort também oferece pesquisas personalizadas, de acordo com a necessidade do usuário do banco de dados. Segundo a ATP, a busca pode ser feita por tipo de instalação, região, unidade da federação, zona de praticagem e perfil de carga. Todas essas possibilidades podem ser aplicadas por meio de filtros na pesquisa, que gera gráficos e informações visuais aos interessados, de forma pontual, rápida e dinâmica. A versão em português foi lançada em julho de 2020.

O que é a ATP

Criada em 24 de outubro de 2013, a ATP representa e defende o segmento portuário privado e atua pela modernização dos portos brasileiros. Atualmente, reúne 33 empresas de grande porte e congrega 61 TUPs do país. Juntas, as associadas à ATP movimentam 53% da carga portuária brasileira e respondem pela geração de 47 mil empregos diretos e indiretos.

As associadas são empresas que se destacam por suas performances positivas e por recordes sucessivos de movimentação. Atuam em áreas fundamentais da economia brasileira, como os setores de mineração, siderurgia, petróleo e gás, agronegócio, contêineres e complexos logísticos, contribuindo para o saldo positivo da balança comercial nacional e para tornar o comércio exterior brasileiro mais robusto.



Fonte: Portal Porto Gente
Data: 17/08/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA QUESTÃO DE COOPERAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), recentemente anunciado, traz consigo uma promessa de revitalização e progresso para a infraestrutura do Brasil. Contudo, fica claro que essa ambição depende de uma base sólida e bem estruturada, principalmente quando se trata do arcabouço fiscal. A declaração do ministro dos Transportes, Renan Filho, nessa quarta-feira, enfatizando a dependência desses investimentos da aprovação do teto de gastos, sinaliza a necessidade de cooperação entre o Executivo e o Legislativo para garantir que a nação aproveite plenamente o potencial desse programa.

Renan Filho apontou que o País corre o risco de investir pouco caso não haja a retomada do teto de gastos. A aprovação desse arcabouço fiscal é crucial para fornecer a estabilidade necessária para a implementação bem-sucedida do PAC. O Governo tem uma oportunidade real de não apenas retomar obras paralisadas, mas também de promover um ambiente propício para o desenvolvimento de novos projetos que impulsionem a economia e a qualidade de vida dos cidadãos.

A situação atual das infraestruturas no Brasil, caracterizada por projetos inacabados e obras paralisadas, tem um impacto profundo na economia. A retomada desses empreendimentos pode injetar vigor no mercado de trabalho, aumentar a demanda por serviços e materiais de construção e, por fim, contribuir para o crescimento econômico. No entanto, para que isso ocorra, é fundamental que os recursos estejam disponíveis e que o compromisso de investimento seja firme e estável.

A alocação planejada de R\$ 280 bilhões em rodovias e ferrovias é um indicador do potencial transformador do PAC. A infraestrutura de transporte é a espinha dorsal de qualquer economia em crescimento, conectando regiões, facilitando o escoamento de mercadorias e promovendo a mobilidade dos cidadãos. No entanto, esses investimentos não podem ser deixados à mercê da incerteza fiscal.

Otimismo é válido, mas a realidade exige um plano concreto e ação assertiva. A busca por uma avaliação positiva de 80% até o final do mandato, como apontado por Renan Filho, é um objetivo digno. No entanto, isso não pode ser alcançado apenas com palavras; é necessário demonstrar a determinação do governo por meio de ações concretas.

Nesse contexto, é vital que o Executivo e o Legislativo colaborem para garantir que o arcabouço fiscal seja aprovado. A estabilidade fiscal é a âncora que permitirá que o PAC navegue em águas mais calmas, resultando em investimentos eficazes e resultados tangíveis. A infraestrutura é um ativo fundamental para o desenvolvimento do Brasil, e para desbloquear todo o seu potencial, é preciso que ações e palavras estejam alinhadas em direção a um futuro mais promissor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PARANÁ 1

A Portos do Paraná voltou a bater um recorde operacional. Seus portos, o de Paranaguá e o de Antonina, movimentaram 36,06 milhões de toneladas de cargas de janeiro a julho, maior quantidade já registrada para os primeiros sete meses do ano. O total mostra um crescimento de 4% em relação



ao resultado obtido nesse mesmo período no ano passado. Esses dados foram divulgados pela empresa na tarde de ontem.

PARANÁ 2

O recorde foi impulsionado pelas operações do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá, que concentra os embarques de grãos agrícolas sólidos. Essas cargas somaram 17,19 milhões de toneladas de janeiro a julho, 16% a mais do que as 14,73 milhões de toneladas feitas nos sete primeiros meses de 2022. Entre as commodities, os destaques foram da soja em grão (8.478.722 toneladas, +15%), do farelo de soja (3.787.035 toneladas, +9%), do milho (2.585.082 toneladas, +21%) e do açúcar a granel (2.238.920 toneladas, +28%).

PARANÁ 3

Crescimentos operacionais também foram verificados nos tráfegos rodoviários e marítimos dos portos paranaenses. De janeiro a julho, Paranaguá e Antonina receberam 1.468 atracações, 5% a mais. No mesmo período, o pátio de triagem recebeu 291.442 caminhões, uma alta de 14%.

APOSENTADORIA 1

A Comissão de Previdência, Assistência Social, Infância, Adolescência e Família da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 1.444/2011, que determina o pagamento de um benefício complementar a aposentados e pensionistas das companhias docas controladas pelo Governo Federal. O objetivo é garantir a igualdade de remunerações entre os trabalhadores avos, os aposentados e os pensionistas. Dessa forma, de acordo com o projeto de lei, os beneficiários vão receber a diferença entre o valor da aposentadoria ou da pensão paga pelo INSS e salário dos avos. A medida será custeada pelas administrações portuárias.

APOSENTADORIA 2

O projeto de lei foi rejeitado pela Comissão de Viação e Transporte em 2011. Agora, ainda precisa passar pelas comissões de Finanças e Tributação; de Constituição e Justiça e de Cidadania. Se aprovada, seguirá para votação no Plenário da Câmara.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023

NACIONAL - RECURSOS DO PAC DEPENDEM DE APROVAÇÃO DO ARCABOUÇO FISCAL, DIZ RENAN

Segundo o ministro dos Transportes, estão previstos R\$ 280 bilhões para o setor de infraestrutura

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

O ministro de Transportes, Renan Filho, afirmou que o Governo pretende alcançar avaliação positiva de 80% até o final do mandato, contra 54% da avaliação atual feita pelo Dnit Crédito: Marcio Ferreira/Ministério dos Transportes

O ministro dos Transportes, Renan Filho, concedeu uma coletiva de imprensa nesta quarta-feira, 16, para detalhar os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na pasta de infraestrutura. Ele ressaltou que os R\$ 280 bilhões previstos dependem da aprovação do arcabouço fiscal no Congresso Nacional.

“Se tivermos a volta do teto de gastos, teremos um país que investe pouco”, disse Renan. O Governo tem até o dia 31 deste mês para aprovar o texto que está na Câmara dos Deputados, pois o orçamento previsto precisa ser votado na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024.

Renan acredita que o texto pode ser votado dentro do prazo. “É importante que o Governo amplie os diálogos. Sinto que isso ocorrerá, em uma democracia é sempre assim”, disse Renan.

O PAC que foi lançado na última sexta-feira, dia 11, prevê a retomada de obras que estavam paralisadas e a inclusão de obras inacabadas, além do lançamento de outras.



Os R\$ 280 bilhões serão divididos em investimentos de rodovias e ferrovias R\$ 94,2 bilhões serão encaminhados para as ferrovias, R\$ 6 bilhões são recursos públicos e R\$ 88,2 bilhões são recursos privados.

Para as rodovias, o investimento será de R\$ 185,8 bilhões. R\$ 73 bilhões serão verba pública e R\$ 112,8 bilhões recursos privados.

Renan Filho afirmou que o Governo pretende alcançar avaliação positiva de 80% até o final do mandato, contra 54% da avaliação atual feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

O ministro apontou que a projeção é ter “no máximo” 20% da malha classificada como regular, ruim ou péssima até o final do governo Lula 3. “Temos que manter o que temos e fazer novas obras”, ressaltou.

Fabrizio Galvão, diretor-geral do Dnit, declarou que a expectativa é de que no final deste ano já se alcance avanço das melhorias, com possibilidade de ter 62% das rodovias avaliadas como boas.

O ministro Renan Filho classificou o Brasil como país de obras paradas. “O Brasil se notabilizou nos últimos seis anos como um país de obras paradas. E se param as obras, para a economia também”, afirmou.

Entre os projetos previstos estão a conclusão da BR-101 no Nordeste, a retomada das obras da BR-230, a Transamazônica, e a conclusão do Contorno de Florianópolis, em Santa Catarina.

Para a BR-319, que liga Manaus ao sistema rodoviário do restante do país, Renan Filho planeja apresentar um modelo de pavimentação com os investimentos do Fundo Amazônia.

A obra, porém, não entrou no PAC, mas a equipe técnica do programa vai estudar a viabilidade para a obra. “A gente vai apresentar, quando esse grupo [técnico] estiver formado, um modelo inovador que visa uma gestão privada da rodovia e uso de recursos do Fundo Amazônia para que tenhamos uma gestão dessa rodovia modelo para o planeta, a rodovia mais sustentável e mais verde do planeta”, explicou.

O ministro explicou que para entrar na rodovia os veículos precisam parar e um controle maior para evitar crimes ambientais seria feito.

“Mas por que essa concessão tem que contar com recursos, por exemplo, do Fundo Amazônia? Porque, como o fluxo é muito baixo nesse trecho, para fazer uma gestão privada de custo relativamente alto que permita passagem animal, controle e combate ao desmatamento, que tenha monitoramento por câmeras, por viaturas, nem que não seja da polícia, que seja privada para fazer o monitoramento da área, isso não teria sustentabilidade por pedágio”, apontou Renan Filho.

INVESTIMENTOS POR REGIÃO

CENTRO OESTE
R\$ 46,3 BILHÕES

● RODOVIAS
R\$ 28,5 BILHÕES

● FERROVIAS
R\$ 17,8 BILHÕES

NORDESTE
R\$ 49,1 BILHÕES

● RODOVIAS
R\$ 23,8 BILHÕES

● FERROVIAS
R\$ 25,3 BILHÕES

NORTE
R\$ 21,3 BILHÕES

● RODOVIAS
R\$ 18,5 BILHÕES

● FERROVIAS
R\$ 2,8 BILHÕES

SUDESTE
R\$ 96,1 BILHÕES

● RODOVIAS
R\$ 52,4 BILHÕES

● FERROVIAS
R\$ 43,7 BILHÕES

SUL
R\$ 57,8 BILHÕES

● RODOVIAS
R\$ 53,2 BILHÕES

● FERROVIAS
R\$ 4,6 BILHÕES

Dividido por região, a maior verba do PAC no Ministério dos Transportes está na região Sudeste, com R\$ 96,1 bilhões. Os investimentos vão para concessões existentes e novos editais previstos,

como é o caso da BR-381/MG, de Belo Horizonte a Governador Valadares, com leilão marcado para 24 de novembro; e a concessão da BR-040, no trecho que liga o Rio de Janeiro (RJ) a Juiz de Fora (MG).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 17/08/2023

NACIONAL - MME: “APAGÃO COMEÇOU EM REDE SUBSIDIÁRIA DA ELETROBRAS NO NORDESTE”

Ministro de Minas e Energia admitiu um problema no sistema que opera a rede
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, passou a quarta-feira reunido com técnicos e representantes do setor elétrico na sede do Ministério em Brasília Crédito: Joédson Alves

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse nesta quarta-feira, 16, que o apagão que atingiu 25 estados e o Distrito Federal nesta terça, 15, começou em rede subsidiária da Eletrobras.

Segundo ele, os problemas ocorreram em uma linha de transmissão da Chesf, subsidiária da Eletrobras no

Nordeste. A linha fica entre Quixadá e Fortaleza, no Ceará.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) não descarta erro humano e também avalia falhas no sistemas. Porém, não se sabe o que causou problemas na rede.

“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”, explicou Silveira.

Segundo o ministro, a Chesf admitiu um problema no sistema que opera a rede não protegendo o sistema diante de uma sobrecarga, mas reforçou que não sabe se foi falha humana.

“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”, afirmou o ministro.

O ministro passou a quarta-feira reunido com técnicos e representantes do setor elétrico na sede do Ministério em Brasília. Ele falou com a imprensa no final do dia.

De acordo com ele, a Chesf corrigiu a falha na linha de transmissão. “Ele (erro no sistema da Chesf) 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 a uma série de falhas”, disse.

Alexandre Silveira enfatizou que “mais do que nunca” a Polícia Federal (PF) deve apurar as razões que levaram ao apagão. “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”, completou Silveira.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 17/08/2023

NACIONAL - ANTT APROVA REAJUSTE NAS TARIFAS DE PEDÁGIO DE DOIS TRECHOS DE RODOVIAS

Na BR-050/GO/MG, o aumento é de 5,60%, e na BR-163/MS, a variação chega a 16,82%
Da Redação redação@portalbenews.com.br

Entram em vigor nesta sexta-feira, dia 18, os novos valores das tarifas de pedágios em dois trechos de rodovias federais concedidas, da BR-050/GO/MG e BR-163/MS. O aumento foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O primeiro trecho, explorado pela concessionária Eco050, corresponde ao entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) – divisa MG/SP.



**O trecho da BR-050/GO/MG explorado pela concessionária Eco050 corresponde ao entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - divisa MG/SP e terá um reajuste de 5,60%
Crédito: Divulgação/ANTT**

A deliberação aprovando a revisão das tarifas foi publicada pela ANTT na edição de terça-feira, dia 15, do Diário Oficial da União (DOU).

Foi realizado um ajuste na Tarifa Básica de Pedágio utilizando o Índice de Reajustamento

Tarifário (IRT) de 1,90487. Esse ajuste corresponde a um aumento percentual de 5,60%, que reflete a variação do IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) no período.

Além desse ajuste, foram considerados fatores adicionais. O Fator D, relacionado a inexecuções contratuais, foi aplicado. Adicionalmente, o Fator C, que envolve o reequilíbrio de receitas, teve um acréscimo positivo de R\$ 0,06129.

A tarifa de pedágio resultante desses cálculos, após arredondamento, entrará em vigor nas seguintes praças de pedágio: P1 em Ipamer (GO); P2 em Campo Alegre de Goiás (GO); P3 em Araguari (MG); P4 em Araguari (MG); P5 em Uberaba (MG); e P6 em Delta (MG), conforme indicado na tabela anexa.

BR-163/MS

O aumento da tarifa de pedágio para o segmento da BR-163, em Mato Grosso do Sul, operado pela CCR MSVia também foi publicado na edição de terça do DOU. Esse ajuste está vinculado a uma variação de 16,82% no IPCA.

Conseqüentemente, a partir da data-base de reajuste, que é 10 de junho de 2023, ocorrerá uma modificação na tarifa básica de pedágio reajustada em todas as praças de pedágio que percorrem o trajeto de Mundo Novo até a região de Pedro Gomes e Sonora, abrangendo todo o Estado.

Para veículos como automóveis, caminhonetes e furgões, a tarifa de pedágio em Mundo Novo passará a ser de R\$ 6. O valor aumentará para R\$ 9,10 em Campo Grande e para R\$ 7,10 em São Gabriel do Oeste/Camapuã.

Já para caminhões com reboque ou caminhão-trator com semirreboque, os novos valores serão de R\$ 36 em Mundo Novo, R\$ 49,20 na praça de Itaquiraí/Naviraí, R\$ 54,60 em Campo Grande e R\$ 40,80 em Pedro Gomes/Sonora.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/08/2023

REGIÃO NORDESTE - CSN PEDE LIBERAÇÃO DE DINHEIRO PÚBLICO PARA CONCLUIR OBRA DA TRANSNORDESTINA

Pedido foi feito durante reunião da Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional da Câmara dos Deputados

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Durante a reunião, deputados da bancada de Pernambuco criticaram a retirada do trecho que ligaria a cidade de Salgueiro até o Porto de Suape da concessão assumida pela CSN Crédito: Divulgação/Câmara dos Deputados

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) fez um apelo pela liberação de dinheiro público para viabilizar a conclusão da ferrovia Transnordestina. O pedido foi feito na terça-feira (15), durante reunião da Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento

Regional da Câmara dos Deputados.

O assunto foi apresentado por Tufi Daher Filho, presidente da Transnordestina Logística (TLSA), concessionária controlada pela CSN, responsável pelas obras que vão conectar o Piauí ao Porto do Pecém (CE). A CSN deverá custear R\$ 3 bilhões dos R\$7,8 bilhões necessários para finalizar o projeto.

Os recursos restantes para finalizar o projeto, informou Daher, viriam de operações com o BNDES (R\$ 600 milhões) e com o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) (R\$ 811 milhões já previstos e um adicional de R\$ 3,5 bilhões).

“O nosso apelo é que se libere esses recursos, porque a cada mês que se passa, só a correção desse dinheiro parado é mais de R\$ 8 milhões por mês, que poderiam estar sendo aplicados na ferrovia”, alertou Daher. Segundo ele, a ferrovia tem um dos menores custos por quilômetro do mundo.

Tufi informou ainda que a CSN também vai pleitear a carência de cinco anos para pagamento de suas dívidas junto aos fundos de investimento, já que o objetivo é concentrar os próximos recursos nas obras e não na amortização de dívidas.

O executivo detalhou que a companhia é responsável por 81% do esforço de financiamento da Transnordestina, que já consumiu R\$ 9 bilhões. Segundo ele, desse montante, os recursos públicos responderam por R\$ 1,7 bilhões.

“Não tem empresário no Brasil, em nenhum tempo, que colocou um dinheiro desse tamanho para constituir uma ferrovia, o que no meu entender deveria ser feito pelo Estado e depois concedido à iniciativa privada”, pontuou Daher.

Já o diretor de gestão de fundos da Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), Heitor Freire, informou que foram liberados até o momento R\$ 3 bilhões do total de R\$ 3,8 bilhões aprovados, com saldo restante de R\$811 milhões.

Para liberar esse saldo, Heitor disse que “Nesse momento, o Banco do Nordeste está emitindo um parecer para a Sudene, nosso corpo técnico vai avaliar”.

Inclusão de Suape



Durante a reunião, deputados da bancada de Pernambuco criticaram a retirada do trecho que ligaria a cidade de Salgueiro até o Porto de Suape da concessão assumida pela CSN. Para o deputado Lucas Ramos (PSB-PE), a medida foi “uma falha de integração regional”.

Em seguida, o representante do Ministério dos Transportes, Leonardo Cezar Ribeiro, informou que, pelo cronograma da pasta, as etapas que precedem a concessão do trecho de Pecém, incluído no PAC, devem ser iniciadas em 2024, com licenciamentos e desapropriações. Também será avaliado o interesse do setor privado em investir na obra.

“Nós vemos o trecho pernambucano como estruturante e entendemos que o modelo de concessão é adequado para que seja no formato de parceria público-privada”, destacou.

O representante do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, Eduardo Corrêa Tavares, também reiterou o compromisso do governo com a visão da “Transnordestina completa”.

“Esse trecho precisa ser feito em conjunto com o governo do estado de Pernambuco, fortalecendo o pacto federativo”, frisou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023

REGIÃO NORDESTE - QUATRO SÃO PRESOS EM AÇÃO CONTRA GRUPO QUE DESVIAVA FERTILIZANTES NO PORTO DE ARATU

Investigação da Polícia Federal começou após o furto de 5,5 toneladas de insumos agrícolas do tipo KCL

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Quatro homens foram presos durante uma operação que investiga uma associação criminosa especializada em roubo de insumos agrícolas que atua na cidade de Candeias, na Região Metropolitana de Salvador. A ação aconteceu na manhã de quarta-feira (16).

A “Operação Aratu” foi deflagrada pela Polícia Federal, o Ministério Público Estadual (MP-BA) e a Polícia Civil da Bahia. As pessoas presas foram alvos de mandados de prisão temporária.

Também foram bloqueados R\$ 11 mil nas contas bancárias dos investigados. A decisão foi expedida pela Vara Criminal de Candeias.

Segundo a Polícia Federal, a investigação teve início após o furto de 5,5 toneladas de fertilizantes KCL, no dia 29 de junho deste ano, no Porto de Aratu.

Com o andamento da investigação, conforme a corporação, foram colhidos elementos que revelaram a participação dos investigados em um grupo criminoso e evidenciaram parte de sua estrutura. Um dos envolvidos, inclusive, já tinha sido preso em 2015 pela PF por praticar crimes contra o patrimônio.

A operação contou com o apoio do Grupo de Pronta Intervenção da Polícia Federal (GPI), do Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado (GAECO) do MP-BA e da Coordenadoria de Recursos Especiais (CORE), da Polícia Civil.

A PF informou que a investigação continuará para apurar se há outros envolvidos. Se condenados, os investigados poderão pegar penas máximas que, somadas, podem ultrapassar 11 anos de reclusão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023

REGIÃO SUDESTE - ENTIDADES QUEREM TODOS OS PLAYERS DE EXPORTAÇÃO COM A CERTIFICAÇÃO ABR-LOG

Programa de algodão responsável idealizado por Abrapa e Anea foi tema de debate na Associação Comercial de Santos

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Mauro Sammarco (ao centro) disse que o evento com membros das entidades trouxe a chance do diálogo e integração entre os atores envolvidos na exportação do algodão Crédito: Divulgação

SEGUNDO O PRESIDENTE DA ABRAPA, ATÉ O MOMENTO SÃO 19 EMPRESAS QUE JÁ POSSUEM O CERTIFICADO, MAS A IDEIA É TER TODOS OS PLAYERS DA EXPORTAÇÃO DO ALGODÃO ADERINDO À INICIATIVA

A Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa) e a Associação Nacional dos Exportadores (Anea) realizaram uma reunião com empresas e operadores portuários responsáveis pela exportação do produto pelo Porto de Santos. O foco principal do encontro, realizado nesta quarta-feira na Associação Comercial de Santos (ACS), foi apresentar e discutir o Programa Algodão Brasileiro Responsável para Terminais Retroportuários (ABR-Log). Três terminais que atuam no cais santista receberam o certificado das associações.

O ABR-Log, criado pelas duas associações, é uma certificação socioambiental voltada para o elo responsável pelo recebimento dos fardos, armazenagem e estufagem do contêiner, até o embarque. Ele integra a iniciativa Cotton Brazil, de promoção da fibra brasileira no mercado internacional.

Segundo o presidente da Abrapa, até o momento são 19 empresas que já possuem o certificado, mas a ideia é ter todos os players da exportação do algodão aderindo à iniciativa.

“Estamos buscando certificar todas. Já tem outras com processo de certificação andando, teremos uma nova auditoria em outubro. É um processo que está sendo inclusivo. Queremos trazer todas (as empresas) para dentro, o objetivo é esse. A vantagem da cadeia do algodão é essa. Respeitamos todos os elos, desde fornecedores, produtores, clientes, trades, pessoas que trabalham com logística”, comentou Alexandre Schenkel.

Tanto Schenkel quanto o presidente da Anea, Miguel Faus, debateram a importância do programa ABR-Log, que visa ampliar a qualidade do algodão ao seu destino final. Segundo eles, a certificação sempre busca pela melhoria das operações.

“A gente precisa de uma eficiência grande. O porto já tem isso, eficiente em receber o algodão, colocar nos contêineres, coordenar a chegada e saída de caminhões, mas isso pode ser melhorado. Como, por exemplo, a questão do manuseio do algodão, para quando vier com algum problema de não estar bem tratado, estar com a capa rasgada, como o contêiner é estofado para que quando chegue ao destino não cause problemas. São pontos importantes para que cada vez mais a gente melhore nossa operação”, analisou.

A ABR-Log vai estar ajudando na questão de organização, controle de planilhas, estufagem. Ou seja, são coisas que já existem, mas estamos buscando uma melhoria de maior qualidade. São processos que estão fazendo usando uma qualidade superior. Na prática, é mudar rotinas, mas para melhor”, salientou Schenkel.

Debate e balanço

Após a apresentação, concluída com uma projeção de exportação de pouco mais de 3,1 milhões de toneladas de algodão neste ano — o que seria um novo recorde anual —, os presidentes da Anea e da Abrapa participaram de um debate, respondendo a questionamentos apresentados por executivos e representantes dos operadores portuários.

“Saio surpreso e impressionado com o evento. Sempre trabalhamos com os terminais, com o porto, mas a gente nunca teve essa oportunidade de discutir os problemas que acontecem. Desde que começamos com a certificação da ABR-Log, com as primeiras certificações, essa conversa teve vários pontos que são importantes e devem ser levados ao produtor e ao mercado. Certamente é a primeira de muitas reuniões que faremos desse tipo”, declarou Miguel Faus.

Para o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco, o encontro trouxe a oportunidade do diálogo e integração entre os atores envolvidos na exportação do algodão.

“95% do algodão exportado pelo Brasil sai pelo Porto de Santos e a totalidade desses contêineres são estofados aqui nos terminais da região. Além do volume de embarque, que gera muito serviço para os terminais retroportuários e com um potencial que o mercado tem uma estimativa de crescimento forte. A importância é a interação entre atores, poder melhorar o relacionamento, a fluidez dos negócios, principalmente com autoridades para evitar atrasos em embarques, e já se preparando para esse crescimento que é esperado para os próximos anos”, analisou.

Certificações

A Abrapa e Anea entregaram certificações da ABR-Log para os terminais portuários S. Magalhães & Essemaga, Hipercon Terminais e Louis Dreyfus Company (LDC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023

REGIÃO SUDESTE - VPORTS ASSINA COM OPERADORA E AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS NO ES

Com expansão, expectativa é de expandir movimentação em cerca de 800 mil toneladas por ano

Por CÁSSIO LYRA redação@portalbenews.com.br



Com mais de 40 mil metros quadrados, a área arrendada pela Multilift será utilizada na armazenagem de granéis sólidos movimentados no Cais de Capuaba, em Vila Velha Foto: Divulgação/VPorts

A VPorts, nova marca da concessionária que administra o Porto de Vitória, anunciou a assinatura de contrato com a Multilift Logística, empresa especialista em operações portuárias e logística e intermodal. Com mais de 40 mil metros quadrados, a área arrendada será utilizada na armazenagem de granéis sólidos movimentados no Cais de Capuaba, em Vila Velha, com destaque para as cargas de fertilizantes, ferro gusa e concentrados minerais. O novo convênio foi assinado na última semana.

Há quase 30 anos atuando nos terminais que são administrados pela VPorts, esta será a primeira vez em que a Multilift Logística celebra um contrato de arrendamento.

De acordo com a Autoridade Portuária, com a expansão, a expectativa é de ganhar eficiência nas operações e ampliar a movimentação de cargas em cerca de 800 mil toneladas por ano. A operadora já é a maior na movimentação de granéis sólidos do Porto de Vitória, porém até então utilizando-se de terminais fora da área alfandegada.

“A assinatura deste contrato simboliza um avanço para todas as operadoras portuárias, pois mostramos como podem expandir a atuação e assumir um verdadeiro protagonismo neste novo modelo de negócios. Oferecemos um porto com estrutura robusta de áreas para exploração, armazenamento, localização privilegiada e altíssima segurança. O que queremos é construir

importantes parcerias, capazes de impulsionar esse desenvolvimento e atender a demanda dos clientes através de soluções personalizadas”, comentou Pedro Benevides, diretor comercial da VPorts.

De acordo com o CEO da Multilift Logística, Rafael Fattorelli, a celebração do contrato de arrendamento será fundamental para fomentar novos negócios, ampliar a capacidade de operações e ofertar a estrutura portuária capixaba para outras regiões do Brasil.

“O novo modelo de negócios implementado com a concessão da Autoridade Portuária abriu novas portas de oportunidades para investimentos na retroárea do porto e a construção de nossa parceria com a VPorts tem gerado excelentes resultados. Esperamos com este investimento ampliar nossa movimentação no Porto e entregar um serviço de qualidade e confiabilidade a nossos clientes”, analisou o executivo.

Segundo a Autoridade Portuária, o investimento inicial prevê um armazém com mais de 15.000 m², com capacidade estática estimada em 60 mil toneladas de granéis sólidos, além de equipamentos especializados para a movimentação desses produtos.

Já para o ferro gusa, carga tradicional do porto, será ofertada mais uma alternativa de exportação para este importante segmento econômico das indústrias mineira e capixaba, com um pátio com capacidade para até 75 mil toneladas de capacidade estática, em área alfandegada e adequada para este tipo de movimentação.

A VPorts lembrou que a concessionária e a Multilift Logística fizeram uma parceria, no mês passado, quando foram movimentadas 30 mil toneladas de lítio verde, produzidos pela Sigma Lithium, no terminal portuário de Vitória. Segundo a Autoridade Portuária, foram exportadas 15 mil toneladas do produto com destino à China.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023

REGIÃO SUL - MULTILOG VENCE LICITAÇÃO E SEGUIRÁ À FRENTE DA CONCESSÃO DE PORTOS SECOS

Operadora continuará responsável pelos portos de Jaguarão, Uruguaiana e Santana do Livramento
Por Cássio Lyra redação@portalbenews.com.br



Porto seco de Uruguaiana: unidade é uma das três do Rio Grande do Sul geridas pela Multilog; as demais ficam nas cidades de Jaguarão e Santana do Livramento Fotos: Divulgação/Multilog

A Multilog, operadora de logística integrada, foi a grande vencedora da licitação e seguirá, pelos próximos 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, que estava em curso

na Receita Federal, foi publicado no Diário Oficial da União no dia 10 de agosto. A Multilog foi 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”, afirmou o presidente da Multilog, Djalma Vilela.

A empresa é responsável por um relevante volume da carga terrestre que transita pelos Portos Secos de Fronteira brasileiros em direção aos países do Mercosul ou proveniente deles. Atualmente, opera 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.

O presidente da Multilog anunciou também que a companhia irá inaugurar mais um porto seco neste ano, localizado em Dionísio Cerqueira, em Santa Catarina. A nova unidade terá uma área de 125 mil m² após a conclusão das obras.

“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”, destacou Juliane Wolff, head de Relações Institucionais, Aduaneiro, Regulatórios e SMA na Multilog.

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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/08/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

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

Informações: Santos Brasil (17 de agosto de 2023)



Foto: LinkedIn/Santos Brasil

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 (a 96 km de Belém), no Pará.

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

Data: 17/08/2023

TERMINAIS DE GRANÉIS VEGETAIS APRESENTAM BOAS PRÁTICAS DE SEGURANÇA EM REUNIÃO DA CEPAI-SP

Informações: ANTAQ (17 de agosto de 2023)

Encontro aconteceu em Santos, nesta segunda-feira (14), e foi conduzido pelo servidor da ANTAQ, Daniel Santos



Reunião com os terminais: segurança em pauta – Foto: ANTAQ

Apresentar as boas práticas de segurança realizadas pelos terminais que movimentam grãos de origem vegetal. Esse foi o objetivo da reunião da Comissão Estadual de Prevenção de Acidentes e Incidentes no Complexo Portuário de Santos e São Sebastião (Cepai-SP), que tem seus trabalhos coordenados pela ANTAQ.

O encontro aconteceu nesta segunda-feira (14), no auditório do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São

Paulo (SOPESP), em Santos (SP).

Durante a reunião, diversos terminais apresentaram seus investimentos, suas ações e seus respectivos planejamentos em relação à segurança, à limpeza e à higiene nas operações com graneis sólidos vegetais. Os moinhos, estruturas que operam em Santos fora da área do porto organizado, também mostraram suas melhorias. “A troca de experiências relativas à movimentação e à armazenagem desse tipo de carga foi enriquecedora. As empresas demonstraram que estão investindo em segurança e que essa questão é prioritária para elas”, destacou o gerente substituto da Gerência Regional de São Paulo (GRES P) da ANTAQ, Daniel Santos. Para o servidor da Agência, que conduziu os trabalhos, os avanços na segurança devem ser contínuos, pois, apenas assim se reduzirá o risco de acidentes, como o que aconteceu em um silo de secagem de grãos em uma cooperativa agroindustrial em Palotina (PR), em 26 de julho.

Os terminais, por meio de suas apresentações, mostraram que possuem uma série de equipamentos que contribuem para uma maior segurança das operações portuárias. Entre eles estão: sistemas de filtros de despoeiramento; correias transportadoras; pontos de hidrantes; sistemas de monitoramento e controle para prevenção de potenciais riscos em atmosfera explosiva; portas fechadas e travadas para reduzir emissões de particulados; supressores de particulados, o que reduz o risco de explosão, oferecendo maior visibilidade para o operador movimentar e posicionar os equipamentos nos armazéns; novos shiploaders (carregadores de navios); robôs de manobra e sistemas de ventilação.

“Percebe-se, claramente, que os terminais identificam a segurança nas operações como uma questão fundamental. Isso porque estão investindo em melhorias e realizando manutenções periódicas em seus equipamentos. A prestação do serviço adequado realizado em estruturas portuárias também passa por um serviço cada vez mais seguro para os trabalhadores e para a carga”, ressaltou Santos.

Para o chefe substituto da Unidade Regional de Vitória (UREVT), Nilvo Machado, que acompanhou, virtualmente, a reunião, “o encontro foi importante, pois vários terminais apresentaram suas ações e suas tecnologias relativas à segurança”. Machado elogiou a iniciativa de Daniel Santos, que conseguiu reunir diversas empresas que apresentaram suas medidas de prevenção de acidentes.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 17/08/2023



AGÊNCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ANP ABRE NOVOS CICLOS PARA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO E PARTILHA DO PRÉ-SAL

Caso confirmado o interesse das petroleiras, agência espera realizar as sessões públicas de ofertas no dia 13 de dezembro

Por epbr 17 de agosto de 2023 Em Rodadas



Leilão da ANP da oferta permanente de áreas de exploração

RIO — A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) abriu, nesta quinta (17/8), novos ciclos da Oferta Permanente (modalidade de contratação sob demanda), tanto para o regime de concessão quanto para o regime de partilha da produção do pré-sal.

As empresas têm até 28 de setembro para apresentar declaração de interesse pelas áreas em oferta, acompanhada

de garantia e de documentos de qualificação. Caso seja confirmado o interesse das petroleiras, a ANP espera realizar as sessões públicas de ofertas no dia 13 de dezembro.

O edital do 4º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC) inclui a área com acumulação de gás natural de Japiim, na Bacia do Amazonas, e 955 blocos exploratórios localizados nas bacias Amazonas, Camamu-Almada, Campos, Ceará, Espírito Santo, Foz do Amazonas, Jacuípe, Paraná, Parecis, Parnaíba, Pelotas, Pernambuco-Paraíba, Potiguar, Recôncavo, Santos, Sergipe-Alagoas e Tucano

Ao todo, 82 empresas estão inscritas na Oferta Permanente de Concessão, aptas a apresentarem ofertas no dia da sessão pública.

Os setores de blocos que serão oferecidos no 4º Ciclo serão divulgados no dia 16 de outubro.

Já o edital do 2º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha (OPP) inclui seis áreas do pré-sal: Ágata, Cruzeiro do Sul, Esmeralda, Jade e Tupinambá, na Bacia de Santos; e Turmalina, na Bacia de Campos.

Treze petroleiras estão inscritas, aptas a apresentar declarações de interesse sobre os blocos disponibilizados.

Empresas não inscritas interessadas em participar das concorrências têm até 24 de agosto para se inscreverem.

A Oferta Permanente é, no momento, a principal modalidade de licitação de áreas para exploração e produção de óleo e gás no Brasil.

Nessa modalidade, as empresas inscritas podem manifestar interesse por quaisquer blocos, áreas ou setores, desde que apresentem declarações de interesse, acompanhadas de garantia de oferta, nos termos dos editais vigentes.

Uma vez apresentada uma ou mais declarações, e aprovada toda a documentação, a Comissão Especial de Licitação (CEL) divulga cronograma para realização de um ciclo.

Ao todo, a ANP já realizou três ciclos da Oferta Permanente no regime de concessão e mais um Ciclo no modelo da partilha: foram assinados 121 contratos de blocos/áreas no regime de concessão e quatro contratos de partilha de produção.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/08/2023

CNT DEFENDE SUBSÍDIOS PARA APLICAÇÃO DE HIDROGÊNIO NO SETOR DE TRANSPORTES

Segundo a gerente ambiental da CNT, Erica Marcos, a adoção dos veículos elétricos a célula a combustível possibilita operações mais limpas e estáveis às transportadoras

Por Millena Brasil 17 de agosto de 2023 Em Congresso, Hidrogênio, Política energética



Gerente-executiva Ambiental da CNT, Erica Marcos (Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado)

BRASÍLIA – “Para o setor de transportes, o hidrogênio é promissor. Ele entrega emissões nulas de escapamento, o que faz todo o sentido para o processo de descarbonização”, disse a gerente executiva ambiental da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Erica Marcos, nesta quarta (16/8).



Ela defende que a adoção dos veículos elétricos a célula a combustível (VECC) é favorável às transportadoras, pois, além de possibilitar operações mais limpas e estáveis, pode agregar competitividade às várias rotas de propulsão.

“O hidrogênio é tecnicamente e mecanicamente favorável para os transportes. Estamos favorecendo a nossa operação”, explicou. “As transportadoras têm mais opções, as tecnologias competem entre si e os preços caem. Também permite viagens silenciosas, estáveis e limpas”.

No entanto, o uso de hidrogênio como propulsor ainda apresenta alto custo associado à sua produção em larga escala, podendo ser repassado no preço final aos consumidores.

A gerente explicou que o valor é “muito acima do que podemos abarcar em escala” e, por isso, serão necessários subsídios para viabilizar a implementação dos VECC.

“O preço é o problema. É muito acima do que podemos abarcar em escala, por isso, precisamos dos incentivos corretos para viabilizar a parte econômica”, afirmou.

Como a tecnologia está em fase de testes, ainda é preciso desenvolver a oferta e a infraestrutura rodoviária de armazenamento e carregamento para que a alternativa ganhe escala.

O hidrogênio de baixo carbono tem aplicação na eletrificação das frotas por meio da tecnologia de células a combustível. A principal vantagem dessa alternativa é que ela produz eletricidade sem emissões poluentes, sendo a água o seu único subproduto.

Vantagem brasileira

Na corrida pela descarbonização, o combustível a célula a hidrogênio desponta como opção para substituir o óleo diesel. Em nações mais avançadas na transição energética, os veículos pesados movidos a combustíveis fósseis já enfrentam restrições de circulação.

De acordo com a gerente, a vantagem significativa do Brasil consiste na presença de uma matriz energética próspera, capaz de produzir e fornecer hidrogênio globalmente.

“A matriz elétrica brasileira é favorável, sendo 78% renovável e 22% não renovável. Temos todo o potencial para entregar e produzir hidrogênio para o Brasil e mundo”, destacou.

Erica Marcos participou de audiência pública na Comissão Especial para Debate de Políticas Públicas sobre Hidrogênio Verde (CEHV) do Senado, nesta quarta (16/8).

Entre as propostas em discussão, está o PL 725/22, que disciplina a inserção do hidrogênio como fonte de energia, sugere a adição obrigatória da molécula nos gasodutos brasileiros, com percentuais mínimos de 5% e 10% a partir de 2032 e 2050, respectivamente.

Maior autonomia

Em abril, a CNT lançou o relatório Hidrogênio Renovável, da série Energia no Transporte. O levantamento traz dados sobre a aplicação do H2 como rota para a modalidade rodoviária no Brasil e no mundo.

Segundo os dados da instituição, em comparação ao veículo 100% elétrico, o tempo de abastecimento do VECC é inferior e a autonomia é maior. São pontos positivos para frotas comerciais, que precisam operar continuamente.

O documento cita, como exemplo, o GenH2 Truck, da Mercedes-Benz, a ser lançado este ano. O caminhão a célula a combustível possui autonomia de 1.000 km, rodando com dois tanques de H2 líquido.

Considerando os motores a diesel + biodiesel, os VECC apresentaram uma redução significativa de GEE, aproximadamente 87% menores para caminhões e 89% menores para ônibus urbanos. O estudo analisou o ciclo de vida de emissões europeu.

Quanto ao registro de veículos pesados que utilizam o hidrogênio como propulsor, a China conta com 4.300 caminhões (50,6%) e 4.200 ônibus (49,4%), enquanto a Coreia do Sul, Estados Unidos, Japão e Alemanha contam com apenas ônibus movidos a hidrogênio, com 100 unidades cada.

Já os registros de outras nações apontam para uma predominância do uso de célula a combustível como fonte energética no transporte coletivo de passageiros.

Demanda maior nos transportes

Apesar de 74% das indústrias estarem desenvolvendo iniciativas utilizando o hidrogênio sustentável, apenas 6% idealizam projetos focados em mobilidade.

As informações foram apresentadas pela especialista de Desenvolvimento Industrial do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), Paula Bucchianeri, na CEHV, nesta quarta (16/8).

“Fizemos várias entrevistas e o setor que possui maior demanda hoje é o de transportes. Falamos com empresas de navios e automóveis, e, sem dúvida alguma, esse é um setor que será bastante impactado, junto com a agroindústria e siderurgia”, contou.

A maioria dos projetos miram a substituição dos combustíveis fósseis (55%), seguida pela produção de hidrogênio verde (29%) e produção de bens e equipamentos (10%).

O perfil da indústria mostra que 71% das empresas estão buscando recursos para implementar projetos de hidrogênio sustentável em seus negócios, enquanto 29% ainda não iniciaram uma preparação nesse âmbito.

“Nossa matriz elétrica é limpa, com uma baixa intensidade de carbono, e as empresas cada vez mais estão buscando a diminuição de emissão de carbono de captura de carbono [...] Elas já estão em busca de recursos para implementar projetos de hidrogênio verde mas ainda não sabem como fazer isso”, disse.

Em parceria com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Senai trabalha em uma estratégia para fomentar novos modelos de negócio para a indústria utilizando o hidrogênio de baixo carbono.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/08/2023

PRIMEIRA BOLSA DE CRÉDITOS DE CARBONO DO MUNDO, B4 ESPERA MOVIMENTAR R\$ 12 BI EM UM ANO

Iniciativa de ação climática foi lançada na quarta (16/8) no AYA Hub, em São Paulo

Por epbr 17 de agosto de 2023 Em Clima



Lançamento da B4, a primeira bolsa de créditos de carbono do mundo (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — Lançada nesta quarta (16/8) no AYA Earth Partners (AYA Hub), em São Paulo (SP), a primeira bolsa de créditos de carbono do mundo espera movimentar R\$ 12 bilhões no seu primeiros anos de operação.

De acordo com informações do Estadão, indústrias de países como Estados Unidos, Canadá, Japão, França e Arábia Saudita já demonstraram interesse em comprar e comercializar os créditos da B4, enquanto no Brasil, iFood e

Uber, que vendem o crédito dentro dos seus aplicativos também estão de olho na plataforma.

Usando a tecnologia blockchain, a B4 será uma plataforma de negociação de ativos digitais lastreados em carbono positivo para empresas que usam os créditos para compensar suas emissões nas estratégias net zero.

Segundo a B4, a ferramenta garante a rastreabilidade da origem dos títulos, evitando o problema de dupla contagem.

“Quando um crédito de carbono é emitido ou negociado mais de uma vez, resulta em usos indevidos de um ativo já debitado. Dessa forma, a credibilidade das empresas que passam por esse processo é minada, ao passo em que ocorre a perda de confiança dos investidores”, explica a B4 em nota.

Dúvidas sobre qualidade desaceleraram mercado de carbono em 2022

Dúvidas sobre qualidade de projetos e seus reais impactos climáticos levaram o comércio voluntário de créditos de carbono a uma queda de 4% no ano passado — comparado a 2021 —, com as empresas adquirindo 155 milhões de compensações, mostra levantamento da BloombergNEF.

A oferta destes créditos cresceu pouco: apenas 2%, com 255 milhões de compensações criadas por projetos em todo o mundo.

Houve queda também na emissão de títulos por desmatamento evitado, que diminuiu em um terço na comparação anual.

De acordo com a análise, as empresas estão preocupadas com a reputação, após recorrentes denúncias de greenwashing por comprarem compensações de projetos de impacto ambiental questionável.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/08/2023

COMO MIGRAR PARA O MERCADO LIVRE DE ENERGIA ELÉTRICA?

O ambiente de contratação livre (ACL) permite escolher o fornecedor da energia, mas tem prós e contras que precisam ser avaliados antes de uma decisão

Por Gabriela Ruddy 17 de agosto de 2023 Em Congresso, Política energética, Setor elétrico



(Foto: Divulgação Shell Energy)

RIO – Os menores preços e a possibilidade de escolher o suprimento exclusivo por fontes renováveis têm ampliado o interesse de grandes consumidores no país por sair do mercado regulado de energia e migrar para o mercado livre.

Nos últimos 12 meses, 5 mil consumidores fizeram esse movimento, de acordo com a Associação Brasileira dos Comercializadores

de Energia (Abraceel).

Nesse período, o mercado livre cresceu a um ritmo de 15% a 20% ao mês. A tendência é de aceleração do crescimento, sobretudo a partir de 2024, quando mais consumidores vão estar aptos a migrar.

Entenda como ocorre essa mudança e o que é preciso levar em consideração ao escolher migrar:



- **O que é o mercado livre de energia elétrica?**
- **Quem pode migrar para o mercado livre?**
- **Como saber se vale a pena?**
- **Como é a entrada no mercado livre?**
- **O que muda a partir de janeiro de 2024?**

O que é o mercado livre de energia elétrica?

O ambiente de contratação livre (ACL) permite aos clientes escolher o fornecedor da energia que consome, diferentemente do mercado cativo, no qual os clientes consomem a energia comprada pela distribuidora responsável pela concessão do local onde estão localizados.

É importante notar, no entanto, que os consumidores do mercado livre seguem pagando pelo uso das linhas de transmissão ou distribuição.

A opção por migrar do mercado regulado para o livre, em geral, está relacionada aos menores preços e à possibilidade de escolher a fonte contratada, preocupação sobretudo dos clientes que priorizam energia renovável.

Quem pode migrar para o mercado livre?

Hoje, é necessário ter uma demanda mínima contratada de 500 kW para ser elegível a entrar no mercado livre.

A partir de 1º de janeiro de 2024, todos os consumidores de energia em alta ou de média tensão vão poder migrar, independentemente da demanda. São aqueles classificados no grupo A.

As discussões sobre a abertura para os demais consumidores, incluindo os residenciais, ainda estão em discussão no Congresso Nacional.

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

Como saber se vale a pena?

Os valores pagos pelos consumidores no mercado livre são baseados no preço de liquidação de diferenças (PLD), calculado pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) por meio da diferença entre a energia gerada e consumida no sistema.

Nos últimos meses, o PLD tem se mantido em patamares muito baixos. Por isso, no momento, o fechamento de novos contratos no mercado livre tem valido a pena em relação ao ambiente regulado.

No entanto, é importante notar que os preços do PLD variam, devido a questões como, por exemplo, as condições climáticas e a capacidade de geração nas usinas hidrelétricas, além da demanda nacional por energia.

Por isso, é necessário fazer uma análise de risco para determinar se vale a pena ou não a migração.

“A migração demanda uma análise de risco pelo consumidor, mas tende a ser vantajosa. A média dos contratos tende a ser menor do que no mercado regulado”, diz o sócio do L.O. Baptista Advogados, Victor Gomes.

Como é a entrada no mercado livre?

O consumidor que deseja sair do ambiente regulado para o ACL precisa buscar empresas especializadas para avaliar a viabilidade técnica e econômica da migração.

Com a decisão tomada, ele pode buscar uma comercializadora ou geradora vinculada à CCEE e fechar um contrato de fornecimento.



É necessário ainda entregar uma “carta denúncia”, uma notificação à distribuidora que o atende pelo menos seis meses antes de se desligar do mercado regulado e adequar o sistema de medição de consumo.

O que muda a partir de janeiro de 2024?

Hoje, os consumidores que optam pela migração não precisam de um intermediador e podem aderir diretamente à CCEE como agentes, para comprar energia diretamente das geradoras.

Desse modo, o próprio consumidor fica responsável pelos custos e riscos da mudança, assim como pela avaliação dos prós e contras.

Isso é vantajoso, sobretudo, para empresas que têm equipes internas que analisam o mercado de energia. Para as empresas que preferem terceirizar os serviços de gestão, é possível fechar contrato com uma comercializadora.

A partir de janeiro, os novos entrantes no mercado livre de energia poderão fechar contratos apenas com comercializadoras varejistas, figura criada para facilitar a migração e a gestão do consumo.

Com isso, os consumidores não poderão comprar diretamente dos geradores e não serão agentes da CCEE, mas estarão ligados a esse comercializador, que será responsável pelas tarefas burocráticas da negociação da energia elétrica.

“A relação do consumidor com o comercializador varejista é parecida com a que temos hoje com investimentos”, explica o gerente executivo de regulação e capacitação da CCEE, Cesar Pereira.

“Todos poderíamos comprar títulos diretamente na bolsa e gerir nosso próprio portfólio. No entanto, fazer isso exige grande dedicação e conhecimento. Nem todos estão dispostos a assumir essa responsabilidade”.

“Sendo assim, em vez de comprar ações isoladas, a maior parte de nós opta por comprar cotas de fundos, que já possuem administração profissional dedicada à atividade”, conclui Pereira.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/08/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO PREPARA MERCADO DE CARBONO COM TETO PARA EMISSÃO DE CARBONO A GRANDES POLUIDORES

Iniciativa visa a ajudar na transição energética e a alcançar a neutralidade de emissões de CO2 até 2050

Por Bloomberg — Brasília

O Brasil criará um limite para as emissões de carbono para grandes empresas poluidoras como parte de uma iniciativa de transição verde destinada a ajudar o país a alcançar a neutralidade de CO2 até 2050, de acordo com um dos criadores do plano.

O projeto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva incluirá a criação de um mercado regulado de carbono, além de medidas para acabar gradativamente com os subsídios aos combustíveis fósseis e estimular o uso de veículos elétricos no transporte público, disse Rafael Dubeux, que coordena o programa como assessor especial do ministro da Fazenda, Fernando Haddad.



Brasil criará um limite para as emissões de carbono para grandes empresas poluidoras — Foto: Pixabay

- São mudanças muito profundas que vão envolver todos os setores da economia - disse Dubeux em entrevista na terça-feira, em Brasília.- O plano significa mais empregos, maior PIB e renda para os brasileiros.

O mercado regulado de carbono afetará cerca de 5.000 empresas que emitem anualmente mais de 25.000 toneladas de CO2 equivalente na atmosfera. Setores como siderurgia e cimento, indústria química e

fabricantes de alumínio devem enfrentar os efeitos mais imediatos.

O governo ainda não definiu um nível para o teto. Mas planeja reduzi-lo gradualmente a cada ano até que as emissões sejam neutralizadas, disse Dubeux.

- Isso incentiva as empresas a investir em descarbonização e inovação. E haverá uma forte vigilância do mercado. Temos muita preocupação em garantir que o crédito de carbono brasileiro tenha muita credibilidade internacional - afirmou Dubeux.

Capital: Latam, Airbus e MIT sentam à mesa com governo Lula para falar de biocombustível
Haddad delineou partes do plano na semana passada, referindo-se a ele como uma tentativa de iniciar uma “transformação ecológica” da economia brasileira.

O governo espera enviar o projeto para criar o mercado de créditos de carbono ao Congresso, onde provavelmente enfrentará resistência de conservadores, nos próximos dias.

Outros aspectos do plano, que segundo Dubeux também incluirão concessões, créditos e isenções fiscais para impulsionar a descarbonização, podem vir por meio de decretos presidenciais ou outras medidas.

O Ministério da Fazenda ainda está calculando o impacto que um mercado de carbono regulado teria, mas Dubeux apontou para um estudo da Confederação Nacional da Indústria que estimou aumento de 2 pontos percentuais do PIB e alta de 20% na renda dos mais pobres nos próximos anos.

Novo PAC

As propostas vêm junto do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de R\$ 1,7 trilhão, que Lula anunciou na sexta-feira passada e incluirá financiamento para projetos de transição energética e outras iniciativas verdes, disseram o presidente e sua equipe econômica no evento de lançamento.

Embora muitos de seus investimentos sejam sustentáveis, o PAC também inclui financiamento para iniciativas mais controversas, incluindo a ferrovia Ferrogrão - um projeto para transportar grãos por parte da região da floresta amazônica que foi suspenso por questões ambientais. No início deste ano, o Supremo Tribunal Federal permitiu a retomada dos estudos técnicos do projeto.

Os planos refletem os esforços de Lula para equilibrar as necessidades econômicas imediatas com suas promessas de fazer a transição para um futuro mais sustentável, de acordo com Dubeux.

- O Brasil é um país de renda média-baixa na comparação internacional, e um plano de transformação ecológica não pode parar tudo para começar do zero - acrescentou Dubeux. - É um processo de mudança que queremos que aconteça o mais rápido possível.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2023

MARGEM EQUATORIAL: VAMOS DAR UM PASSO FUNDAMENTAL EM BREVE, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA

Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, também voltou a criticar conselho da Eletrobras, após apagão

Por *Victoria Abel e Manoel Ventura* — Brasília



Alexandre Silveira, ministro das Minas e Energia — Foto: Manoel Ventura

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que o parecer que vem sendo editado pela Advocacia Geral da União (AGU), sobre a exploração de petróleo na bacia da foz do Rio Amazonas, vai destravar o imbróglio em torno do tema. Para Silveira, o documento será favorável à liberação de perfuração na região pela Petrobrás. O ministro também voltou a criticar o conselho da

Eletrobras e disse que uma participação maior da União pode evitar episódios de apagão.

— Estou confiante de que vamos dar um passo fundamental em breve, com o parecer da AGU. Vai dar segurança jurídica — afirmo sobre a exploração na bacia da foz do Rio Amazonas.

Silveira avalia que a exploração não trará perigos de contaminação da foz do rio, já que o local a ser perfurado está a 500km. O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), poré, discorda.

O ministro participou de um evento do BTG Pactual em São Paulo. Ele defendeu ainda que para se alcançar energias renováveis, novas explorações precisam ser feitas

— É uma hipocrisia defender novas matrizes energéticas, sem defender minerais críticos e exploração de terras raras. A margem equatorial é uma realidade.

Eletrobras

Alexandre Silveira voltou a criticar o conselho de administração da Eletrobras e seu formato. O ministro afirma que a participação mais ampla da união em decisões da empresa são fundamentais para evitar episódios de apagão, como ocorreu nesta semana.

— O que se discute agora não é a reestatização da Eletrobras, mas a participação acionária que o governo tem. Não se tem a mesma representação no conselho. Temos 40% da empresa e só temos o limite da participação no conselho, de um membro. Esse episódio nos mostrou isso com clareza, a participação da União é estratégica e importante.

Nesta quarta-feira, a Procuradoria-Geral da República (PGR) opinou favoravelmente ao governo em ação que pede mais poder de voto da União nas decisões da empresa.

— Eu vejo que a União buscou um meio com estabilidade jurídica. É um passo importante.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: *17/08/2023*

PGR DEFENDE MAIOR PODER DE VOTO DO GOVERNO NA ELETROBRAS

Augusto Aras concordou com pedido da AGU, mas sugeriu 'solução de consenso'

Por *Daniel Gullino* — Brasília

O procurador-geral da República, Augusto Aras, defendeu no Supremo Tribunal Federal (STF) a procedência de uma ação apresentada pela Advocacia-Geral da União (AGU) que defende um maior

poder de voto do governo na Eletrobras. Aras, contudo, sugeriu que seja buscada uma "solução de consenso" entre as partes.

Nesta quinta-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou um decreto que exclui a Eletrobras do Programa Nacional de Desestatização (PND). Para manter a posse das ações do estatal, o governo revogou a qualificação das participações acionárias remanescentes de emissão da empresa no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).



O procurador-geral da República, Augusto Aras, durante sessão do STF — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/09-08-2023

Na ação do STF, apresentada em maio pela AGU, o governo federal questiona um trecho da lei que privatizou a Eletrobras que esta que qualquer acionista tem no máximo 10% do poder de voto nas assembleias, mesmo que tenha participação maior na companhia. A União tem 42% das ações.

Aras concordou com esse argumento e afirmou que "o patrimônio da União (e público, portanto) foi depreciado com a limitação do número de votos de cada acionista a 10%, sem que o ente (União) tivesse sido financeiramente recompensado".

A usina hidrelétrica de Baihetan está equipada com 16 unidades geradoras hidrelétricas, cada uma com capacidade de 1 mil

O procurador-geral defende que o limite no poder de voto valha apenas para as ações comprada após a privatização da empresa. Com isso, segundo ele, estaria preservado tanto o "patrimônio público" quanto o objetivo de que a empresa não seja controlada por alguma outra companhia do setor.

Juros rotativos podem mudar? Entenda o projeto da Câmara e a estratégia dos bancos
Ele ressaltou ainda que "não se está a questionar a decisão política de privatizar a Eletrobras nem o modelo de governança escolhido para a empresa pós-privatização".

Aras apontou, contudo, que "o ideal é que os próprios interessados (União e demais acionistas) cheguem a uma solução de consenso", e por isso defendeu que o STF instaure uma tentativa de conciliação antes de analisar o mérito do pedido da AGU.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2023

LULA EXCLUI AÇÕES DA ELETROBRAS DO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO

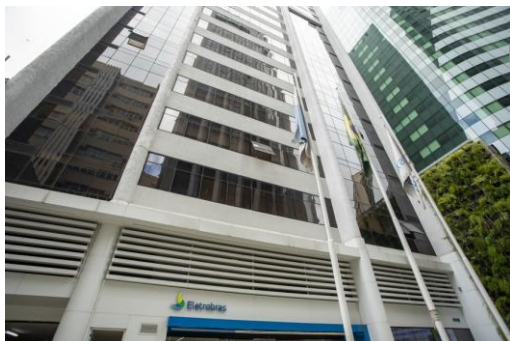
Decreto assinado pelo presidente Lula segue recomendação emitida pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos em junho

Por O GLOBO, Com G1 — Rio

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva revogou a qualificação das participações acionárias remanescentes de emissão da Eletrobras do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e as excluiu do Programa Nacional de Desestatização (PND). A decisão foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira.

Na prática, isso significa que o governo deseja manter a posse das ações da estatal. Atualmente, a União tem cerca de 42% das ações ordinárias da Eletrobras.

A retirada das ações da Eletrobras do Programa Nacional de Desestatização e do PPI havia sido recomendada pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), em junho. Com isso, a medida aguardava uma aprovação do presidente Lula.



Sede da Eletrobras, no Rio — Foto: Ana Branco/Agência O Globo

A privatização da Eletrobras foi concluída em junho de 2022. À época, o governo do então presidente Jair Bolsonaro (PL) ofereceu ações da estatal na Bolsa, fazendo com que a União deixasse de ser a acionista controladora.

Mesmo tendo mais de 40% das ações ordinárias (com direito a voto) da Eletrobras, devido à lei de desestatização da empresa, o poder de voto do governo ficou limitado a

10%.

No início do mês, a Advocacia-Geral da União (AGU) acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) para questionar alguns pontos da privatização da Eletrobras. O poder de voto da União está entre os dispositivos que o governo deseja derrubar.

Na quarta-feira, dia 16, a Procuradoria-Geral da União (PGR) opinou favoravelmente ao governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2023

'ME DÊ MOTIVO': A TÁTICA DE LIRA NA NEGOCIAÇÃO COM GOVERNO LULA POR REFORMA MINISTERIAL

Por Malu Gaspar e Johanns Eller



O presidente da Câmara, Arthur Lira, e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Joédson Alves/Agência Brasil

Ganhou um apelido curioso a atitude do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), de adiar a tramitação do arcabouço fiscal em resposta às reclamações que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de que Câmara a “está com um poder muito grande” e que “não pode usá-lo para humilhar o Executivo e o Senado”.

Interlocutores de Haddad com quem a equipe da coluna conversou chamaram o movimento de tática “me dê motivo” – referência irônica à canção imortalizada por Tim Maia.

Isso porque acham que Lira estava procurando uma desculpa para adiar a votação – e a entrevista de Haddad ao jornalista Reinaldo Azevedo, na última segunda-feira, serviu de alibi para o movimento.

Na avaliação desses aliados, o verdadeiro objetivo de Lira seria fustigar o governo e externar sua insatisfação com a demora na reforma ministerial, desenhada para sacramentar o casamento de Lula com o Centrão e cozida a fogo baixo pelo Planalto há quase dois meses.

De acordo com reportagem da Folha de S. Paulo, Haddad teria feito a declaração a Azevedo por ter ficado irritado com Lira, após uma discussão a respeito da taxação de fundos offshore – o presidente da Câmara é contra, mas o governo quer aprovar o mais rápido possível.

Depois do entrevero, interlocutores de ambos atuaram nos bastidores para selar a paz entre eles. Os dois conversaram por telefone e Haddad deu uma entrevista na porta do ministério da Fazenda para dizer que não fez uma crítica à atual legislatura da Câmara, mas ao que chamou de “fim do presidencialismo de coalizão”.

Nesta terça-feira, Lira tentou colocar um ponto final ao declarar que a Câmara não tinha a intenção de acirrar os ânimos com o governo. Mas àquela altura a tática "me dê motivo" já tinha cumprido sua função.

Além de empurrar para a semana que vem o desfecho do arcabouço, Lira também adiou para a próxima segunda-feira (21) a reunião de líderes da Câmara, técnicos e o relator do projeto, Claudio Cajado (PP-BA), sobre as alterações no texto já realizadas pelo Senado.

Assim como a mudança no xadrez da Esplanada, as negociações pela votação do arcabouço fiscal se arrastam desde julho. O presidente da Câmara tem usado a agenda do plenário como instrumento de negociação por espaços no governo.

Como publicamos no blog na última segunda-feira, Lula pretende entregar uma pasta ao PP de Lira e outra ao Republicanos, partido ligado à Igreja Universal e presidido pelo deputado Marcos Pereira (SP) e deve mexer na cúpula da Caixa Econômica Federal. O problema é que, até agora, o petista tem feito mistério quanto ao desenho final da reforma, que obviamente exigirá mudanças na equipe atual.

Nas conversas que se arrastam desde o início de julho, o que vem sendo combinado é que os deputados federais Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) e André Fufuca (PP-MA) devem assumir dois ministérios representando seus partidos.

Até agora, as alternativas de cargos a serem ocupados por essas legendas já passaram pelos ministérios dos Esportes, Desenvolvimento Social, Ciência e Tecnologia e até Portos e Aeroportos, mas não há qualquer definição.

O presidente da República pretende realizar mais uma rodada de conversas com as lideranças dos partidos para oficializar as mudanças. Como publicou O GLOBO nesta quarta-feira (14), há a expectativa de que o presidente da República bata o martelo antes de viajar para a África do Sul no próximo domingo (20) para participar da cúpula dos Brics.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/08/2023

EM DIA DE AUMENTO DOS COMBUSTÍVEIS, PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS VIRA CORTINA DE FUMAÇA PARA GOVERNO

Por Malu Gaspar



Primeira-dama Janja da Silva relacionou privatização da Eletrobras ao apagão ocorrido no Brasil na última terça (15) — Foto: Pedro Teixeira/O Globo

Na manhã da terça-feira, 29 milhões de brasileiros de todos os estados, com exceção de Roraima, sentiram os efeitos do desligamento repentino no fornecimento de energia. De uma hora para outra, celulares pararam de funcionar, metrô desaceleraram, milhares de geradores foram acionados, e muita gente não pôde ir trabalhar.

Da última vez que houve um abalo parecido, em 2009, o presidente também era Lula. O então ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, primeiro atribuiu o blecaute a raios e ventos que haviam

derrubado três circuitos ligados à Usina de Itaipu na região de Itaberá, em São Paulo, e a investigação do Operador Nacional do Sistema (ONS) demonstrou ainda que houve um curto-circuito numa subestação de Furnas.

Na época, a então ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, admitiu que o Brasil não estava livre de blecautes, mas passou parte da entrevista reforçando que o país viera do racionamento em 2001, na gestão de Fernando Henrique Cardoso: “Uma coisa é blecaute. O que nós prometemos é que não terá nesse país mais racionamento. Racionamento é barbearagem”.

Desta vez, o bode expiatório foi a privatização da Eletrobras. A primeira-dama, Janja, puxou o cordão:

“A Eletrobras foi privatizada em 2022. Era só esse o tuíte”, postou.

Deputados e senadores da base governista foram na mesma toada, sugerindo que o “crime” da privatização levou à queda nos investimentos da companhia — e que essa era a causa do apagão.

No final do dia, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, deu uma entrevista de mais de uma hora em que passou a maior parte do tempo criticando a privatização da Eletrobras, ainda que a pergunta fosse noutra direção.

Mesmo afirmando que o sistema elétrico era robusto e bem planejado, Silveira disse que o fato de a Eletrobras ser privada gerava “instabilidade” no sistema, afirmou que a privatização fez muito mal ao país e se queixou de falta de “sinergia” entre a empresa e o governo.

Como exemplo dessa falta de sinergia, citou o fato de a troca do presidente da companhia, na noite anterior, não ter sido comunicada previamente a ele.

Depois de dizer que havia convocado a PF e a Abin para investigar o caso, embolou numa explicação confusa para a suspeita de sabotagem fatores que iam dos ataques às torres de energia que precederam o 8 de Janeiro à importância estratégica do sistema para o Brasil — passando, claro, pela privatização.

Enquanto isso, nos corredores dos ministérios, circulava aos cochichos uma teoria da conspiração bem ao estilo bolsonarista, segundo a qual o CEO demissionário da Eletrobras poderia ter arquitetado, como vingança, um golpe para derrubar o sistema.

Ao final, o ministro ainda disse que não seria “leviano de afirmar que a causa foi a privatização”. Mas foi exatamente esse o recado na entrevista que teve de tudo, menos uma explicação consistente para o apagão em si. Espera-se que ela venha nesta quinta-feira, num relatório elaborado pelos técnicos do Operador Nacional do Sistema (ONS).

Já está bem claro, e o próprio Silveira admitiu na entrevista, que falhas numa única linha de transmissão, seja da Eletrobras ou de qualquer outra empresa, não tinham como derrubar parte tão grande do sistema elétrico nacional. Pode-se até abominar a privatização, mas o próprio governo informa que não há, por ora, nenhuma relação entre ela e o apagão.

Na mesma manhã do blecaute, a Petrobras promoveu o primeiro aumento no preço dos combustíveis deste governo Lula — de 16,3% na gasolina, que voltou aos patamares da gestão Bolsonaro, e de 25,8% no diesel.

A Petrobras é controlada pelo governo, mas sobre isso ninguém fez perguntas na entrevista, nem o ministro Silveira fez questão de dizer palavra. Nenhum petista relevante foi às redes sociais protestar contra o aumento, e na agenda do presidente Lula o dia passou como se nada estivesse acontecendo nas bombas dos postos de abastecimento.

A estratégia de criar cortinas de fumaça para empurrar a adversários a responsabilidade por problemas com grande potencial de dano político é manjada. Mas o truque não dura para sempre. Eventuais aumentos no preço dos combustíveis continuarão desafiando a retórica governista e tendo impacto na inflação.

A Eletrobras, pelo menos por ora, continuará privada. O blecaute ainda precisará ser esclarecido. E já deveríamos ter aprendido com a experiência recente que teorias da conspiração não costumam levar a um final feliz.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2023

ENTRE IDAS E VINDAS, GOVERNO NÃO DÁ EXPLICAÇÃO PARA APAGÃO QUASE 48 HORAS DEPOIS

Ministério de Minas e Energia vê falha em linha no Ceará, mas ainda não diz por que problema atingiu todo o país

Por Manoel Ventura — Brasília

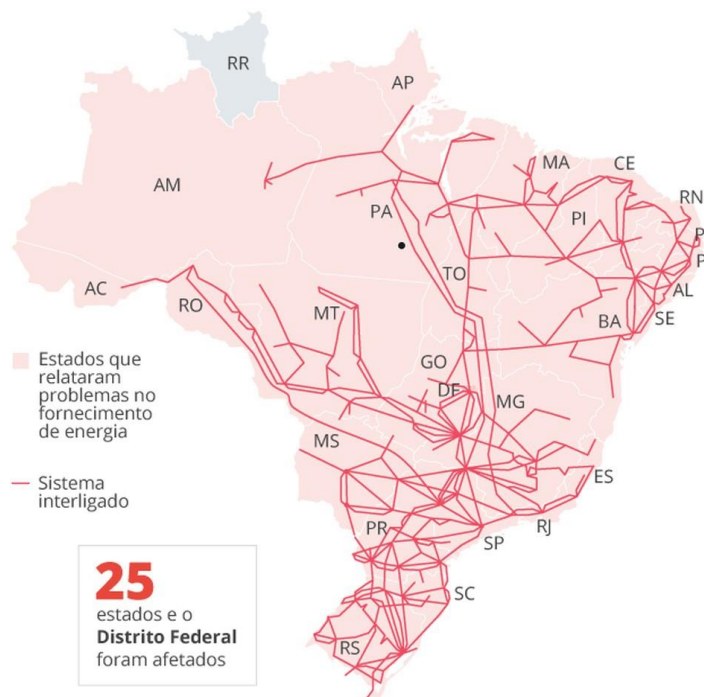


Linhas de transmissão de energia em Brasília — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O governo vem dando diferentes versões, algumas delas desconstruídas, sobre o apagão ocorrido na terça-feira, o maior no país desde 2009. Mais de 29 milhões de unidades consumidoras foram afetadas em 25 estados e no Distrito Federal — apenas o estado de Roraima não foi atingido, porque não está ligado ao sistema nacional de energia.

O Ministério de Minas e Energia havia informado que o Operador Nacional do Sistema (ONS) apresentaria relatório detalhado sobre as causas em até 48 horas após o ocorrido.

Impacto em quase todo o país



Nesta quarta-feira, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o problema começou em uma linha de transmissão da Chesf, subsidiária da Eletrobras, entre Quixadá e Fortaleza, no Ceará. Mas admite que a falha, por si só, não é suficiente para explicar a magnitude do ocorrido.

Falha técnica x falha humana

Antes da fala de Silveira, o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, disse que o país tem segurança no abastecimento, com reservatórios cheios e atribuiu o problema a uma “falha técnica”.

infográfico mostrando o impacto do apagão de 15/08/2023 em 25 estados e no Distrito Federal — Foto: Editoria de Arte

— Foi erro técnico, falha técnica, precisa identificar o que foi que aconteceu. Espero que o mais rápido possível consigamos dizer à sociedade. O ministro (Silveira)

cogitou, eventualmente, se não tiver respostas firmes, solicitar investigação policial — afirmou o ministro Costa, em entrevista à EBC.

Depois, Silveira reforçou um pedido de investigação da Polícia Federal.

— 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 — afirmou o ministro.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) também não descartou falha humana.

— Fator humano é fator analisado do ponto de vista técnico. Pode ter havido falha humana? Pode, mas hoje não podemos afirmar — disse o diretor-geral do ONS, Luiz Carlos Ciocchi.

Dois eventos

Nas entrevistas de terça-feira e de quarta-feira, o ministro de Minas e Energia falou em dois eventos ao mesmo tempo — não só o problema no Ceará — que levaram ao apagão.

— Um evento em si, como eu disse ontem (terça-feira), não seria capaz de derrubar o sistema como um todo.

Ciocchi, porém, descartou um segundo evento no Norte.

— Ontem (terça-feira) existia a hipótese de um segundo evento. Essa hipótese foi descartada — disse o diretor.

Sobrecarga

Na entrevista realizada na terça-feira para prestar esclarecimentos, Silveira havia afirmado que o problema foi motivado por sobrecarga na transmissão no Ceará. Ontem, a hipótese de sobrecarga foi descartada.

Problema em Imperatriz

Ainda durante o apagão, na terça-feira, o vice-presidente Geraldo Alckmin falou que haveria um problema em Imperatriz (MA). Esse problema não voltou a ser mencionado depois pelo governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2023

APAGÃO: GOVERNO VÊ FALHA EM LINHA NO CEARÁ, MAS AINDA NÃO DIZ POR QUE ATINGIU TODO O PAÍS

Problema em subsidiária da Eletrobras não explica a magnitude da queda no fornecimento de energia

Por Manoel Ventura, Jeniffer Gularte, Bruno Rosa e Geralda Doca — Brasília



Ministros do governo Lula apontam falhas — Foto: Arte/O GLOBO

Um dia depois de o país registrar o maior apagão desde 2009, o governo afirmou que o problema começou em uma linha de transmissão da Chesf, subsidiária da Eletrobras, entre Quixadá e Fortaleza, no Ceará.

Mas admite que a falha, por si só, não é suficiente para explicar a magnitude do ocorrido, com falta de luz em 25 estados e no Distrito Federal.

Roraima foi o único estado que não foi afetado, por não fazer parte do sistema interligado.

— 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 erro de programação do sistema. O sistema não se protegeu como deveria ter se protegido — afirmou o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que participou ontem de reunião por cinco horas com representantes do setor elétrico.

Segundo o ministro, por um erro de programação, a linha “abriu” (deixou de receber energia), o que levou a uma série de falhas.

Em nota, a Eletrobras disse que identificou o desligamento da linha “por atuação indevida do sistema de proteção, milissegundos antes da ocorrência”, às 8h31 de terça-feira. A empresa ressaltou que a manutenção da linha está em conformidade com as normas.

“Ressalte-se que o desligamento da citada linha de transmissão, de forma isolada, não seria suficiente para a abrangência e repercussão sistêmica do ocorrido”, informou a empresa, acrescentando que as redes são planejadas com critério de confiabilidade que determina que, em caso de desligamento de qualquer componente, o sistema seja capaz de permanecer operando sem interrupção no fornecimento de energia.

O momento do apagão

Ocorrência interrompeu 18,9 mil megawatts em todas as regiões do país



Infográfico sobre o momento do apagão de 15/08/2023 — Foto: Editoria de Arte

Em nota, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) informa que concluiu análise preliminar e que foi constatada atuação incorreta da proteção da linha. “O desligamento isolado não causaria o impacto visto no Sistema Interligado Nacional e este é um ponto que ainda está sendo apurado”, diz o texto, que acrescenta que nova reunião está marcada para o dia 25, e que o relatório levará cerca de 30 dias para ser concluído.

Falha técnica ou humana?

A avaliação de que a linha por si só não poderia causar o impacto que causou foi um ponto de convergência nas idas e vindas em declarações do governo. Na entrevista dada na terça-feira para prestar esclarecimentos, Silveira havia afirmado que o problema foi motivado por sobrecarga na transmissão no Ceará. Ontem, a hipótese de sobrecarga foi descartada.

Na manhã de ontem, o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, reforçou que o país tem segurança no abastecimento, com reservatórios cheios e atribuiu o problema a uma “falha técnica”:

— Foi erro técnico, falha técnica, precisa identificar o que foi que aconteceu. Espero que o mais rápido possível consigamos dizer à sociedade. O ministro (Silveira) cogitou, eventualmente, se não tiver respostas firmes, solicitar investigação policial.

No começo da noite, Silveira afirmou que ainda não é possível descartar falha humana e que o ONS não identificou falhas técnicas que justifiquem a ocorrência:

— Não se pode dizer ainda se foi uma falha humana, no lançamento do projeto de engenharia, ou falha sistêmica.

O diretor-geral do ONS, Luiz Carlos Ciochi, disse que no momento nenhuma hipótese foi deixada de lado:

— Fator humano é fator analisado do ponto de vista técnico. Pode ter havido falha humana? Pode, mas hoje não podemos afirmar.

Segundo Ciochi, diferentemente de outros apagões que já ocorreram no país, não houve raio, queda de torre ou linha identificados.

— Foram “N” eventos que aconteceram e foram se propagando. Foram 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 — afirmou, descartando a hipótese de ligação entre o apagão e a entrada de energia intermitente, como a eólica.

Impacto em quase todo o país

infográfico mostrando o impacto do apagão de 15/08/2023 em 25 estados e no Distrito Federal — Foto: Editoria de Arte



Em nota, o ONS ressaltou que houve atuação correta do Esquema Regional de Alívio de Carga (Erac), um software de proteção que funciona com a lógica de um disjuntor, protegendo equipamentos em caso de instabilidade.

Silveira voltou a falar que é necessária a atuação da Polícia Federal (PF) para investigar as causas.

— 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 — afirmou Silveira, que se reuniu antes com o diretor da corporação, Andrei Rodrigues.

Ações de prevenção

Segundo fontes ligadas ao Congresso, a atuação de Silveira deixa o cargo mais exposto à cobiça do Centrão. Até agora, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deixou as explicações sobre o apagão com a pasta.

Silveira também descartou a hipótese de um segundo evento ter causado o apagão. Na terça-feira, a falha no Ceará foi citada como fator-chave, mas havia sido mencionado um segundo episódio, possivelmente no Norte do país.

Após o apagão, o ONS cortou à metade a “exportação” de energia elétrica do Nordeste. E aumentou a geração própria do sistema Sudeste/Centro-Oeste, onde está concentrada a maior parte da demanda. As medidas foram tomadas para evitar novo estresse do sistema, segundo integrantes do governo. Essa estratégia é também uma forma de poupar o reservatório de hidrelétricas.

Na segunda-feira, antes do apagão, a previsão era que o Nordeste enviase algo em torno de dez mil megawatts médios de energia elétrica ao longo do dia. Esse valor caiu para cerca de 5 mil

megawatts médios. O Sudeste/Centro-Oeste subiu a produção de 32 mil megawatts para 37 mil megawatts, a maior parte da geração vem de hidrelétrica.

Diogo Lisbona, pesquisador do Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da FGV, diz que explicações não são suficientes:

— É preciso aguardar mais explicação do ONS. Por que demorou tanto a recompor?

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 17/08/2023

LULA DEFINE REFORMA MINISTERIAL. SAIBA AS PRINCIPAIS MUDANÇAS

Por *Lauro Jardim*



Reunião ministerial — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República

Depois de dois meses de uma novela que parecia interminável, Lula está finalmente tomando suas decisões na reforma ministerial que vai marcar a entrada do Centrão no seu governo.

Reforma ministerial: agora vai?

Depois da conversa de ontem à noite com Arthur Lira, ficou acertado que:

#Silvio Costa Filho, do Republicanos, vai assumir o Ministério dos Portos e Aeroportos.

#André Fufuca, do PP, fica com o Ministério do Desenvolvimento Social. Há, porém, forte possibilidade de que o MDS perca a gestão do Bolsa Família, que pode vir a ser tocado por Ester Dweck. O PT ainda tenta manter o ministério sob sua guarda.

#A Caixa será entregue ao PP, da presidência às vice-presidências — pacote completo. O banco, entre alguns integrantes do Progressistas, é tratada como o equivalente a três ministérios.

Durante o dia de hoje estão previstas novas reuniões entre Lula, Alexandre Padilha e líderes desses partidos para os acertos finais.

A expectativa é que tudo seja anunciado oficialmente amanhã.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 17/08/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REPUBLICANOS INSISTE EM PORTOS E AEROPORTOS E PROVOCA TROCA DE CADEIRAS EM MINISTÉRIOS DE LULA

Para abrigar Centrão, Planalto indica que Márcio França pode assumir Ciência e Tecnologia e atual titular, Luciana Santos, fica com pasta das Mulheres na vaga de Cida Gonçalves

Por *Giordanna Neves, Sofia Aguiar, Iander Porcella e Caio Spechoto*

BRASÍLIA – No arranjo político para selar o apoio do Centrão e garantir a aprovação de projetos no Congresso, o governo do Luiz Inácio Lula da Silva prevê uma mini reforma ministerial que contempla uma dança de cadeiras na Esplanada. As trocas devem atingir ao menos três ministérios. A principal

mudança atinge a pasta dos Portos e Aeroportos, cobiçada pelo Republicanos, obrigando o Planalto a deslocar o ministro Márcio França de função.

No cenário mais provável, desenhado após encontro fora da agenda entre Lula e o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), França deixa o posto para entregar o ministério ao deputado do Republicanos Silvio Costa Filho (PE). O anúncio pode ocorrer até sexta-feira, 18.

Essa troca atende ao pedido do Republicanos, do deputado Marcos Pereira, por causa do Porto de Santos, área de interesse do governador Tarcísio de Freitas, do mesmo partido. O nome indicado pela sigla para comandar o ministério é o do deputado Silvio Costa Filho (PE).



O ministro Márcio França deve sair do comando de Portos e Aeroportos; pasta vai para o Centrão Foto: WERTHER SANTANA/ESTADÃO

Já o PP, sigla de Lira, comandaria outra pasta. O escolhido é o deputado André Fufuca (AM). Lula já concordou com os nomes. Como mostrou o Estadão/Broadcast, a proposta do Centrão entregue ao presidente envolve a ida de Márcio França (PSB) para a pasta de Ciência e Tecnologia, hoje ocupada por Luciana Santos (PCdoB). Ela seria realocada no ministério das Mulheres, hoje comandado por Cida

Gonçalves, filiada ao PT.

O PP voltou a insistir na indicação de Fufuca ao comando do Ministério do Desenvolvimento Social, no lugar do petista Wellington Dias, mas sem o Bolsa Família. Nos bastidores, lideranças reforçam que o partido merece um espaço relevante no primeiro escalão, com elevado capital político.

No entanto, Lula resiste em entregar a pasta ao grupo parlamentar e quer mantê-la com o PT. Por isso, fontes relataram à reportagem que, num primeiro momento, o Desenvolvimento Social pode ser poupado na atual troca de cadeiras na Esplanada.

A reforma ministerial é vista como passo fundamental para que Lira destrave a pauta de votação na Câmara, especialmente o arcabouço fiscal. Desde a retomada dos trabalhos na Casa após o recesso informal, os deputados têm apreciado apenas matérias de consenso e evitado discussões relevantes para o governo.

Nesta quinta-feira, 17, após reunião com Lula, Dias publicou uma foto com o presidente nas redes sociais e divulgou um vídeo em que diz que Lula o recomendou trabalhar “ainda mais”. De acordo com a assessoria do ministro, esteve na pauta o debate sobre projetos sociais e o plano “Brasil Sem Fome”.

A avaliação de lideranças é de que a demora do governo em definir os espaços do PP e do Republicanos em ministérios elevou a insatisfação dos parlamentares. A recente declaração do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, sobre o “poder muito grande” da Câmara também agravou o clima de atrito. A sequência de episódios e o “teste de paciência” contribuíram para elevar a fatura cobrada pelos líderes do Centrão.

Além disso, uma romaria de prefeitos a gabinetes de deputados nesta semana reacendeu a insatisfação com a demora na liberação de emendas para as bases eleitorais. Também há uma avaliação de que o governo precisa retribuir o apoio que conseguiu na Câmara para aprovação, por exemplo, do projeto que retoma o voto de desempate a favor da Receita no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). O próprio Lira é cobrado pelos parlamentares.

Deputados também dizem esperar retribuição pelo esvaziamento da CPI do MST. Partidos como Republicanos e União Brasil trocaram membros radicais no colegiado por integrantes mais governistas, e Lira anulou a convocação do ministro da Casa Civil, Rui Costa.

Nos últimos dias, em meio à tensão, Lira inclusive disse que poderia pautar o projeto de lei que prorroga a desoneração da folha de pagamentos de 17 setores da economia até 2027, na contramão do que defende a Fazenda. O presidente da Câmara também esticou a corda ao se opor à medida provisória que taxa os rendimentos no exterior – as chamadas offshores –, proposta fundamental para a equipe econômica conseguir elevar arrecadação e cumprir a meta primária de zerar o déficit fiscal em 2024.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/08/2023

‘MEGARREAJUSTE’ MOSTRA QUE CONTROLE DE PREÇOS É ‘GRAVE ERRO’, DIZ EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS

Para Roberto Castello Branco, além do impacto negativo sobre os consumidores e a inflação, aumento concentrado dos combustíveis prejudica a Petrobras, ao afetar seu fluxo de caixa
Por José Fucs

O ex-presidente da Petrobras Roberto Castello Branco disse ao Estadão que a decisão da empresa de reajustar os preços do diesel em 25,8% e da gasolina em 16,2% numa tacada só mostra que o controle de preços dos combustíveis, praticado pela atual gestão da Petrobras, é “um grave erro” e “ruim em todos os aspectos”.



Castello Branco: 'Para o consumidor, acordar com um megarreajuste do combustível que ele usa todos os dias não é bom. não' Foto: Fernando Frazão / Agência Brasil

Segundo Castello Branco, além de desestimular as importações de diesel pela iniciativa privada, aumentando o risco de desabastecimento, e do impacto negativo sobre os consumidores e a inflação, o “represamento” dos reajustes de preços prejudica a própria Petrobras e seus acionistas, ao afetar o fluxo de caixa da companhia

“Quando você controla o preço do diesel e não importa o suficiente, e a Petrobras não importa o suficiente, o resultado esperado é esse mesmo: desabastecimento. Não será um desabastecimento generalizado, para o qual seria necessário ficar muito tempo sem importar, mas vai faltar diesel em alguns lugares, como aparentemente aconteceu”, afirma.

Para ele, ficar segurando os reajustes e depois anunciar um aumento pesado de uma só vez é pior do que atualizar os preços de forma gradual, conforme a variação do mercado. “De repente, para o consumidor, acordar com um megarreajuste do combustível que ele usa todos os dias não é bom. não. Tem um impacto direto na inflação e gera um efeito cascata, afetando outros preços da economia.”

Castello Branco diz que, ao contrário da gasolina, o diesel não entra no IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo), calculado pelo IBGE, que é o indicador oficial de inflação. Mas entra em outros índices de preços, como o IGPM (Índice Geral de Preços – Mercado) e o IPA (Índice de Preços ao Produtor Amplo), calculados pela FGV (Fundação Getúlio Vargas), que refletem a alta no atacado e vão impactar o IPCA mais à frente.

De acordo com o ex-presidente da Petrobras, o controle de preços “é ruim em todos os aspectos” e gera também um efeito negativo no fluxo de caixa, afetando os investimentos e o pagamento de



dívidas e a distribuição de dividendos, inclusive para o governo, que é o principal acionista da empresa.

“Se o propósito era reajustar os preços desde o começo, é um grave erro ficar um longo período sem reajuste, porque a velocidade de geração do fluxo de caixa de uma companhia de petróleo é muito alta”, afirma. “Se você ficar com os preços artificialmente baixos por muito tempo, vai deixar um monte de dinheiro em cima da mesa. São bilhões de reais que deixam de entrar no caixa da empresa. E, depois, você vai ser forçado, como eles foram agora, a dar um megarreajuste. Isso é muito ruim e não vai trazer de volta o que a empresa deixou de ganhar no passado. Aquele caixa que você perdeu já foi.”

Para Castello Branco, o que está em jogo neste caso não é o lucro da Petrobras. “Não estou falando de lucro contábil. Estou falando de caixa, dinheiro. Se tivesse concedido os reajustes ao longo do tempo, de forma gradual, a Petrobras poderia ter gerado muito mais dinheiro e não gerou.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/08/2023

‘POR QUE O NORDESTE PODE SE ASSOCIAR E O SUDESTE NÃO PODE?’, DIZ PRESIDENTE DA FIEMG

Para Flavio Roscoe, é uma questão natural: quem tem interesse comum deve se unir. Executivo tem ganhado protagonismo na defesa dos interesses do setor industrial, e diz que principal tarefa tem sido ‘desarmar bombas’ do Congresso

Por Carlos Eduardo Valim

ENTREVISTA COM

Flávio Roscoe - Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg)

Sob a gestão do empresário do setor têxtil Flávio Roscoe, a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) tem ganhado protagonismo na representação da classe empresarial brasileira. Até por conta de um menor protagonismo, nos últimos anos, de outras associações tradicionais e com a escassez de empresários ativistas no País, ela tem buscado preencher esse vácuo.

Um exemplo disso são as 70 ações coletivas abertas desde o início do ano, normalmente questionando leis ou atos do Poder Executivo que prejudiquem a classe empresarial. Já numa linha mais propositiva, a Fiemg tem apresentado ideias de regulações que podem estimular a economia, que incluíram desde formas de evitar demissões durante a pandemia a maneiras de simplificar as liberações de órgãos ambientais.

Mas o maior investimento de tempo tem sido outro: evitar que surjam mais dificuldades para os empresários operarem. “A maior parte do trabalho está em desarmar bombas”, afirma Roscoe. “O que mais tem é ‘jabuti’ nos projetos do Congresso”, completa, fazendo referência às emendas inseridas em projetos parlamentares que não têm relação direta com o tema principal do texto. Muitos deles favorecem classes específicas em detrimento da sociedade como um todo, diz.

Roscoe também se posicionou sobre as declarações do governador de Minas Gerais, Romeu Zema, em entrevista ao Estadão, na qual defendeu a união dos Estados do Sul e Sudeste para atuarem em bloco, em contraposição ao que já fazem os Estados do Norte e Nordeste - uma fala que provocou bastante polêmica, ao fazer uma analogia dessas regiões a “vaquinhas que produzem pouco”. “É uma união natural, quem tem interesse comum deve se unir”, defendeu Roscoe. A seguir, leia os principais trechos da entrevista com o empresário.



Segundo Flávio Roscoe, existe uma carência de lideranças empresariais Foto: Bárbara Dutra

Existe hoje uma menor influência de lideranças empresariais nas discussões da sociedade, como acontecia, por exemplo, com os Ermírio de Moraes, no fim do século passado?

Existe uma carência, de fato, de lideranças empresariais. O brasileiro nunca teve uma cultura associativa. Falo isso de uma maneira geral. A gente tem muito empresário que vira político, mas muitos viram políticos mesmo, e deixam de ser empresários. Algo que reduziu um pouco a existência de figuras icônicas é que a comunicação hoje é muito mais dispersa. Então, fica muito difícil construir nomes consolidados como no passado, de fazer uma construção de imagem. Temos agora um movimento permanente de construção e desconstrução. Existem protagonistas de movimentos, não grandes trajetórias individuais. Os grandes atores empresariais também são mais globais. E, mesmo mundialmente, são poucos os líderes. Nos EUA, tem Elon Musk, Warren Buffett, Bill Gates e poucos outros.

Essas lideranças de movimentos não têm o mesmo efeito para a sociedade do que um líder de ideias mais amplas?

O impacto delas é muito pontual e não beneficia a sociedade como um todo. Existem, por exemplo, vários deputados voltados para carreiras ou segmentos específicos. Eles defendem causas pontuais, independentemente se é bom ou ruim para a sociedade como um todo. Quando se fala da pauta de educação, o assunto é sempre o aumento salarial. Ninguém discute se a criança está aprendendo. No Brasil, não há defensores da educação. Apenas defensores dos servidores da educação. Em segurança pública, é a mesma coisa. Há defensores de servidores de segurança. Ninguém aprofunda os problemas. Todo mundo fica em casos pontuais, e todo mundo ganha o seu market share de eleitores. Infelizmente, a política ficou muito fragmentada hoje, e cada congressista fala só para a sua bolha. As mídias sociais facilitaram isso. O político tem uma causa só e garante seguidores que vão garantir os 100 mil votos capazes de eleger qualquer um em qualquer Estado. E quem vai olhar para o interesse do coletivo? Nesse ponto, entra outro componente, que é a figura pública midiática. O importante para ela é estar nas notícias todos os dias. Para conseguir isso, a pessoa quer criar polêmica. Não quer achar uma solução para nada, porque ela vive da polêmica. Cadê os homens de interesse público? Eles estão perdendo espaço. Estão em extinção. E quem está causando isso é a própria sociedade, que apoia essas figuras.

Mas as associações como a Fiemg e Confederação Nacional da Indústria (CNI) não têm apresentado continuamente propostas para o Congresso, que podem ajudar na economia como um todo?

Sim, e quando levamos ao Parlamento ou ao Executivo uma proposta, ela já vai com o decreto rascunhado, com um parecer jurídico semelhante ao que a Advocacia-Geral da União (AGU) deve fazer, e com estudo de impacto econômico da medida. Mostramos se vai gerar emprego, se vai reduzir ou aumentar os custos. Não tem "achismos". Assim, o tomador de decisão vai saber o que fazer. Mas a maior parte do nosso trabalho está em desarmar bombas. O que mais tem é jabuti. É criado o Projeto de Lei, e, no último minuto, congressistas incluem determinados itens, pressionados por grupos de interesse. O projeto é discutido o tempo todo sem aquilo, e se inclui, de última hora, um assunto paralelo à matéria, e daí a emenda passa. Então, temos de trabalhar para tentar desarmar o problema. Algumas vezes, a gente sabe antes que vão tentar incluir um jabuti. Mas, na maioria das vezes, percebemos só depois do primeiro movimento acontecer. É um trabalho constante.

A Fiemg tem também chamado a atenção por mover ações contra pessoas e políticos que tomam decisões ou fazem declarações contrárias aos interesses empresariais. Antes da sua gestão isso não acontecia. Por que adotar essa estratégia?



Só este ano, foram 70 ações coletivas, contando apenas as ações judiciais. Não passa um mês sem abrimos, pelo menos, dois processos. Com o protagonismo que o Poder Judiciário vem tendo, nós temos trabalhado em cima disso. A maioria das nossas ações questiona leis ou atos do Executivo. São ações a favor da sociedade.

Uma delas foi aberta contra o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), que embargou a construção de uma fábrica da cervejaria Heineken, em Pedro Leopoldo (MG), por proximidade com um sítio arqueológico. Qual foi o motivo desse processo?

Esta foi a primeira ação civil-pública movida por uma entidade de classe empresarial, na história do Brasil. Era uma preocupação com a sociedade mesmo. A empresa desistiu da fábrica e o município perdeu R\$ 250 milhões de arrecadação e 2 mil empregos deixaram de serem criados. Tudo por conta de uma gruta que estava a 10 quilômetros da fábrica e que era seca, não era submersa. Estamos cobrando ressarcimento para os municípios da região. Se ganharmos a ação, não vamos ganhar nada. E, se perdermos, corremos o risco de sucumbência. Mas entramos com a ação em favor da sociedade. Nem entramos a pedido da empresa, que não queria. Por motivos políticos, tem gente que não faz nada. Como não sou político, e sou um empresário que faz um trabalho voluntário por acreditar nele, não preciso me preocupar em desagradar ninguém.

Mas não há interesse em permanecer à frente da Fiemg, já que nos últimos tempos vimos pessoas liderarem grandes federações por longo tempo?

Não vou mudar o estatuto para permanecer na cadeira. O meu trabalho é fazer com que a cultura que criamos permaneça. Ela tem de se estabelecer. Fazemos a formação de novas lideranças e buscamos disseminar as boas práticas, os valores e a governança. Durante a minha gestão, criamos várias regras. Agora, no máximo, um presidente pode ter duas gestões, e elas duram três anos, não mais quatro. Também é preciso ter alternância de setor. O meu substituto não pode ser também do setor têxtil, para eu não colocar um aliado no meu lugar.

O que pensa da declaração do governador mineiro, Romeu Zema (Novo), sobre a necessidade do Sul e do Sudeste se unir para buscar protagonismo político?

Isso virou uma discussão política. Por que o Nordeste pode se associar e o Sudeste não pode? Vou inverter a discussão. Eles são de primeira classe e nós, de segunda? Quando eles criam um grupo unido, não são separatistas? E nós, sim? É uma união natural, quem tem interesse comum deve se unir. É uma questão política. É papel do governador de Minas Gerais buscar os seus interesses, assim como é papel dos governadores do Nordeste buscarem os deles. Eu respeito todas as regiões e acho que elas devem se unir em torno de interesses comuns. Infelizmente, o tom político está exacerbado. Aqui, não podemos nem conversar entre nós.

Qual é a sua posição em relação à reforma tributária que avançou no Congresso?

A Fiemg sempre defendeu que a reforma administrativa fosse feita antes da tributária. Os dois últimos governos inverteram esta ordem. Precisamos, antes, saber de quanto vai ser a conta e, depois, como ela vai ser paga. Era melhor reduzir o tamanho da conta. Se a administrativa caminhasse antes, poderíamos ter uma perspectiva de uma reforma tributária que reduzisse os impostos para a sociedade. Os governantes e legisladores ficam sempre preocupados com a arrecadação. Então, no momento de fazer a calibragem da alíquota dos impostos, vão tender a errar para cima. Mas a sociedade vai pagar por isso. Até por isso, será importante garantir uma trava na reforma tributária. Além disso, será importante garantir a segurança jurídica. Se tem algo que pode dar errado nesta reforma, é se a segurança jurídica não ficar garantida para o contribuinte e para os entes, e se ferir o pacto federativo. E, se algo não funcionar, vai cair no colo do contribuinte de alguma forma.

Houve algum impacto significativo do apagão energético desta semana em indústrias mineiras?

Não recebi reclamações. Mas pode ser por que ninguém achou que daria para algo ser feito. Tem setor que não pode ter apagão. A falta de segurança energética expõe as opções equivocadas feitas pela sociedade. quando demonizou a energia hidrelétrica por temáticas equivocadas. Energia segura mesmo só tem duas: ou hidrelétrica ou térmica. Não é possível fazer ventar quando se quiser.



Estamos perdendo a segurança. Este apagão é o primeiro sinal. Há cargas muito grandes de energia eólicas e solar vindo do Nordeste, mas na hora do apagão elas não puderam ser adicionadas. Energia hidrelétrica está disponível para ser despachada a qualquer momento, e é a energia mais limpa do mundo todo. Os EUA já exauriram quase toda a capacidade de hidrelétrica que possuem. Nós somos o único país do mundo que pode se dar ao luxo de não usar as quedas d'água disponíveis para gerar energia. Estamos optando mal. A fotovoltaica e eólica não são ruins, mas temos opção melhor. Os europeus não têm, então, precisam apelar a elas. Além disso, todos os componentes para produção da energia solar vêm da China. Não tem nada de fornecimento local. Quando fazemos hidrelétricas, tudo é daqui.

A Fiemg foi uma grande defensora da recriação do Ministério da Indústria. Como vê os planos de neointustrialização, de modernização da indústria e de reindustrializar o Brasil por meio de produção sustentável ambientalmente?

Eu gosto do conceito de neointustrialização, mas existem oportunidades em toda a nossa indústria que não estão sendo exploradas. Temos de trabalhar os fatores que tiram a nossa competitividade, que é o custo Brasil. Muito segmento industrial morreu no Brasil precocemente, sem necessidade. Boa parte do custo Brasil foi se acumulando ao longo dos anos, com o governo criando muitas taxas e obrigações no lugar de impostos. O governo instituiu uma exigência, para não dizer que a sociedade paga a conta. O principal custo que existe é sobre a folha de pagamentos. Além disso, há vários encargos sobre energia. Por exemplo, as políticas públicas de energia para baixa renda são importantes. Mas elas precisam entrar como impostos, e para podermos desonerar para quando exporta, e o importado não pagar. Mas, como imposto é impopular, prefere-se criar taxas e obrigação para os empresários. Todo mundo bate palma, e acha que não está pagando. Mas, na verdade, todo mundo contribui com a conta. O empresário vai repassar os custos adicionais nos preços dos seus produtos. Além disso, são medidas que tiram a atratividade de empresas interessadas em atuar no Brasil. Assim, toda a sociedade perde. E pouca gente fala disso, porque incomoda, não traz ganho político. A sociedade não percebe como está perdendo e cobra do congressista que crie leis. Dizem que o deputado bom é o que cria leis. Mas já tem lei para tudo. O Brasil é o país mais regulado do mundo. O político se gaba de ter criado tantas leis e por ter proposto muitos projetos de lei, mas geralmente estão só criando grandes obrigações para a sociedade pagar e que atendem a um público específico.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/08/2023

'NINGUÉM QUER SOLUÇÃO PARA O CARTÃO QUE CRIE RUPTURA E PREJUDIQUE O CONSUMO' DIZ CAMPOS NETO

Segundo presidente do Banco Central, ainda não há uma solução tomada para o parcelado sem juros; ele defende criar 'desincentivos' para o crescimento da modalidade mais longa

Por Eduardo Rodrigues e Thais Barcellos

BRASÍLIA - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira, 17, que não propôs acabar com o parcelamento sem juros do cartão de crédito, mas sim criar "desincentivos" para o crescimento da modalidade mais longa. Ele afirmou não ter visto o projeto final do Congresso sobre o tema.

"Não tem solução tomada sobre o parcelado sem juros. A solução sobre rotativo e parcelado sem juros provavelmente será tomada pelo CMN (Conselho Monetário Nacional), e o BC é apenas um voto. Precisamos ter uma solução que equilibre, porque não pode ter inadimplência tão grande em cartões que leve à reversão do produto", afirmou, em entrevista ao portal Poder 360.

Campos Neto repetiu que a massa de operações no cartão de crédito no parcelado sem juros é três vezes maior que as vendas com juros. "Aliado a isso, outro problema foi o crescimento rápido da emissão de cartões, que passou de 100 milhões para 220 milhões. Com mais cartões no parcelamento sem juros, a inadimplência ficou muito grande", repetiu.



Presidente do BC diz trabalhar com o governo em busca de soluções técnicas para os cartões que sejam viáveis de serem aprovadas no Congresso Foto: Gabriela Biló/Estadão

Segundo ele, mesmo com a Selic parada, o juro do rotativo do cartão de crédito subiu quase 70%. “Novos entrantes do mundo de cartões, principalmente no varejo, emitiram muito de cartões”, acrescentou.

O presidente do BC disse que está trabalhando com o governo em busca de soluções técnicas que sejam viáveis de serem aprovadas no Congresso. “Ninguém quer criar solução que crie ruptura e prejudique o consumo e gere impacto para as pessoas. A solução vai passar por aspecto técnico e aspecto político”, concluiu.

Corte de juros

Campos Neto disse que a barreira para aumentar ou reduzir o ritmo de cortes da Selic para além de 0,50 ponto percentual por reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) é bastante alta.

“A gente enxerga que o ciclo de 0,50 p.p. é apropriado. A barra é alta para mudar o ritmo tanto para cima quanto para baixo”, afirmou na entrevista. “Estamos olhando inflação corrente, expectativas e hiato”, completou.

Ele revelou que defendeu uma sinalização de porta aberta ao corte de juros na reunião de junho, assim como votou por um corte mais expressivo em agosto.

No começo do mês, o Copom optou, por 5 votos a 4, por iniciar o ciclo de afrouxamento monetário com uma queda de 0,50 ponto percentual dos juros básicos, para 13,25% ao ano, o que surpreendeu uma parte do mercado, que apostava majoritariamente em uma queda mais “parcimoniosa”, de 0,25 ponto. O colegiado sinalizou ainda a manutenção do ritmo de cortes nas próximas reuniões.

O presidente do Banco Central afirmou que a divisão da última reunião do Copom reflete a divisão que já havia ocorrido sobre a comunicação de próximos passos da reunião de junho.

“No Copom de junho, havia uma divisão muito grande sobre porta aberta ou fechada para redução de juros na comunicação sobre a reunião de agosto. A gente não sabia qual seria a nova meta de inflação (para 2026) e qual seria o efeito nas expectativas de mercado”, afirmou. “Entre um Copom e outro foi decidida a meta de 3,0%, e as expectativas ficaram mais próximas da meta. A dinâmica de inflação também ficou um pouco melhor”, completou.

Segundo ele, os membros do Copom que queriam deixar a porta fechada para cortes em junho votaram pelo corte de 0,25 p.p., enquanto quem queria deixar a porta aberta entendeu que já havia condições para um corte de 0,50 pp.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/08/2023



As demandas ocorrem em meio à sinalização do governo de que pretende aumentar o papel do Estado como “indutor” da economia

Por Jéssica Sant’Ana e Edna Simão, Valor — Brasília

O Banco da Amazônia (Basa) e o Banco do Nordeste (BNB) pediram ao governo aportes de R\$ 1,5 bilhão a R\$ 2 bilhões e de R\$ 2,192 bilhões, respectivamente. A solicitação foi feita com o argumento de que o dinheiro é necessário para que possam aumentar o tamanho de suas carteiras de crédito mantendo limites prudenciais de capital e sem descumprir o percentual mínimo exigido pelo índice de Basileia, medida de capital bancário.

Segundo o Valor apurou, o governo estuda se vai atender aos pedidos e, em caso positivo, como fazer isso.

As demandas ocorrem em meio à sinalização do governo de que pretende aumentar o papel do Estado como “indutor” da economia. Especialistas, no entanto, apontam potenciais riscos em relação a aumento de repasses a instituições financeiras estatais tanto para as contas públicas e com para a potência da política monetária.

Os pedidos também vêm num momento em que os bancos estão desacelerando no crédito depois de três anos de forte crescimento e com a inadimplência em alta. A estimativa da Febraban é que a carteira de crédito do sistema financeiro cresça 7,8% neste ano e 7,4% em 2024.

A decisão do governo ainda não está tomada e vai passar pelo Ministério da Fazenda, pasta ao qual os bancos estão vinculados. O tema envolve também o Ministério da Gestão, que abriga a secretaria responsável pela coordenação das estatais.

Caso a alternativa adotada seja mesmo a capitalização, a tendência é que o aporte aconteça ainda neste ano para driblar as limitações impostas pelo Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2024 e pelo novo arcabouço fiscal, ambos em tramitação no Congresso, afirma uma fonte do governo ao Valor. Isso porque o arcabouço fiscal em discussão no Legislativo prevê que a capitalização de bancos entre no cômputo do novo limite para gastos. Ou seja, implicaria cortes de outras despesas.

Para driblar esse obstáculo, uma hipótese considerada, caso se decida pela capitalização, é realizar a operação neste ano. A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2023 permite que a União realize aporte de capital em instituições financeiras para enquadramento nas regras do Acordo de Basileia.

Hoje, ambos os bancos estão enquadrados nessas regras. O índice de Basileia aponta o quanto de capital dos sócios um banco deve ter em relação aos recursos emprestados. É uma maneira de tentar evitar que uma instituição financeira colapse em caso de grande inadimplência ou outro evento que afete a sua sustentabilidade.

Em ofício encaminhado ao governo, ao qual o Valor teve acesso, o Banco da Amazônia, solicitou aporte da União entre R\$ 1,5 bilhão a R\$ 2 bilhões. “Este aporte trará um nível adequado de segurança para o capital da instituição para atender à estratégia do Banco, elevando o índice de Basileia projetado para 2024 para um patamar mínimo de 15,91% e mantendo a eficiência no uso de capital com ROE [retorno sobre o patrimônio líquido, na sigla em inglês] projetado acima de 15% ainda gerando valor aos acionistas”, afirmou o Basa. O banco é presidido por Luiz Lessa.

O índice Basileia do banco estava em 13,42% em junho, dado mais recente disponível. O mínimo exigido pelo Banco Central é de 10,5%.

O Basa também afirma que, nos últimos anos, ampliou significativamente o tamanho de sua carteira de crédito, além de ter como meta ampliar ainda mais a atuação diante da expectativa de realização da COP-30 em Belém, no Pará.

Já o BNB informou que necessitará, no total, de R\$ 4,33 bilhões em capital adicional para o período de 2023-2026. O dinheiro garantiria o crescimento da carteira de 16% ao ano até 2026 sem descumprir o Índice de Basileia. O banco, comandado pelo ex-governador de Pernambuco Paulo Câmara pediu que a União aporte R\$ 2,192 bilhões e disse que outros R\$ 2,139 bilhões virão de recursos privados.

“O BNB, com o reforço no seu capital, estima impulsionar o seu protagonismo no desenvolvimento regional, de forma a lhe capacitar para ampliação e diversificação de novas fontes de recursos, potencializando a sua atuação como Banco de Desenvolvimento Regional Múltiplo”, disse o BNB em ofício também obtido pelo Valor. O índice de Basileia do banco estava em 13,15% em junho.

Os bancos possuem o chamado patrimônio de referência (PR). Tal patrimônio se divide em principal e complementar e serve muito simplificada como “colchão” de segurança dos bancos.

À medida que existem perdas ou prejuízos acumulados, ajustes negativos ou mesmo necessidade de fazer frente a possíveis incertezas por meio de provisões, pode ocorrer um desenquadramento nos requerimentos mínimos. É nesse momento que o controlador — no caso dos bancos públicos — é chamado a capitalizar a instituição.

“Alternativamente, se a instituição pretender aumentar suas operações ativas e não tiver PLR suficiente para tal alavancagem, é natural que por meio de capitalização do acionista controlador se consiga tal base”, afirma Jairo Saddi, advogado especialista em regulação e ex-presidente do conselho do Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Basa e BNB foram procurados pelo Valor, mas não responderam até o momento.

(Colaborou Álvaro Campos)

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 17/08/2023

CENTRÃO PODE GANHAR PORTOS EM REFORMA MINISTERIAL DE LULA

Lula deve conversar com o vice-presidente, Geraldo Alckmin, antes de mexer em ministérios do PSB

Por João Valadares, Fabio Murakawa, Andrea Jubé e Raphael Di Cunto, Valor — Brasília



Deputado Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE) pode assumir Ministério de Portos e Aeroportos — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

Em meio às negociações para o ingresso do Centrão na Esplanada, o PSB pode perder o Ministério de Portos e Aeroportos para o grupo que controla o Congresso. Atualmente nas mãos do ex-governador de São Paulo Márcio França, a pasta pode ser entregue para o deputado Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE). Enquanto integrantes do governo tratam a entrega como uma possibilidade, fontes no Congresso dizem

que essa negociação está “bem encaminhada”. Mas a expectativa geral é que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tome uma decisão até amanhã, antes de embarcar para a cúpula dos Brics, na África do Sul.

Fontes com quem o Valor conversou afirmam que a ida de Costa Filho para Portos e Aeroportos facilitaria a entrada do Republicanos no governo. A legenda tenta se equilibrar entre o interesse de passar a comandar uma pasta no governo e a ameaça de desfiliação feita pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, que foi ministro de Infraestrutura de Jair Bolsonaro.

Por outro lado, pode causar mal-estar com o PSB e com o próprio França, cuja base política está em Santos, onde fica o maior porto do país. Lula deve conversar com o vice-presidente, Geraldo



Alckmim (PSB), antes de mexer com qualquer ministério do partido, o que ainda não ocorreu por "desencontro de agendas". De qualquer forma, a tendência é que Márcio França seja realocado em outro ministério, caso o movimento se concretize, em uma dança das cadeiras na Esplanada para acomodar Republicanos e PP.

Alckmin, no entanto, deve ser preservado no Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), segundo interlocutores do presidente com quem o Valor conversou.

Outro que deve ser mantido no cargo é Wellington Dias (PT), ministro do Desenvolvimento Social. Ele esteve com Lula no Palácio do Planalto na manhã desta quinta-feira, quando discutiram o plano "Brasil Sem Fome".

Entretanto, fontes no Palácio e no Congresso ainda cogitam a possibilidade de que a pasta seja dividida, mantendo o Bolsa Família nas mãos do PT.

Lula, além disso, deve recriar o Ministério de Pequenas e Médias Empresas. A pasta está na mesa para a acomodação de aliados. Mas, a depender da configuração final das mudanças, ela pode ficar até mesmo com o PT, abrindo vaga em outros lugares.

Interlocutores, no entanto, afirmam que Lula ainda não bateu o martelo sobre nenhuma mudança. A indefinição do presidente tem deixado apreensivos auxiliares próximos e irritado uma parte do Congresso.

Ontem, Lula esteve com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), em Brasília para tratar das mudanças. Existe a expectativa de que ele encontre o presidente do Republicanos, deputado Marcos Pereira (SP), também para fechar o quebra-cabeça das mudanças na Esplanada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2023

O QUE É HIDROGÊNIO VERDE E QUAL A VANTAGEM E A DESVANTAGEM DELE

Usado como combustível, hidrogênio varia entre cinza, azul, verde e até amarelo, em uma criação brasileira. Variação tem relação com capacidade de emissão de gases poluentes

Por Juliana Steil, para o Valor — São Paulo

Elemento químico mais abundante no universo, o hidrogênio pode ser usado como combustível — mas sua geração implica na liberação de gás carbônico, o que o torna uma alternativa não sustentável. O hidrogênio verde surge como uma alternativa que agride menos o meio ambiente, mas transportá-lo por longas distâncias ainda é um desafio que o Brasil pode estar cada vez mais perto de superar.

O hidrogênio como combustível é considerado uma peça importante para o futuro neutro em carbono. Porém, não é tão fácil assim. Para que isso se torne realidade, é preciso que o elemento químico seja gerado a partir de fontes específicas. Além disso, seu transporte por longas distâncias é outra questão enfrentada pelo setor, já que é um processo caro e complicado.

O hidrogênio é classificado por "cores", de acordo com sua fonte de geração e sua relação com a emissão de carbono na atmosfera. Julio Meneghini, diretor-científico do Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa (RCGI), sediado na Escola Politécnica da USP, explica as nomenclaturas:

Hidrogênio cinza

O hidrogênio cinza é obtido a partir da queima de combustíveis fósseis, principalmente gás natural, o metano. Segundo o Escritório de Eficiência Energética e Energia Renovável, 95% de todo o hidrogênio produzido mundialmente vem do gás natural.

Essa categoria é a mais poluente para o meio ambiente. Isso porque sua produção libera e acrescenta gás carbônico na atmosfera, um dos responsáveis pelo efeito estufa.

Hidrogênio azul

á na produção do hidrogênio azul, apesar de ser gerado a partir dos combustíveis fósseis, todo o gás carbônico produzido é captado e armazenado. "Você garante que ele fique no reservatório estocado, porque não tem função nenhuma. Pode até ser que surjam outras funções, desde que ele não vá parar na atmosfera", explica Julio Meneghini.

O hidrogênio azul é considerado uma fonte de energia limpa, apesar de existirem controvérsias.

Hidrogênio verde (convencional)

Ao contrário dos anteriores, o hidrogênio verde não é gerado pela queima de combustíveis fósseis. Neste caso, ele é produzido a partir da eletrólise — ou seja, um processo eletroquímico que, através de uma corrente elétrica, usa a água para separá-la em seus dois elementos: oxigênio (liberado na atmosfera) e hidrogênio (captado). A emissão de carbono é zero.

Esse processo exige fontes de energia limpas como solar, hídrica ou eólica.

Superada a questão ambiental, outra problemática fica evidenciada: o transporte do gás. Sob a forma gasosa, sua distribuição precisa ser feita via terrestre ou marítima. Para longas distâncias, é preciso comprimir ou liquefazer o hidrogênio, dificultando a ação.

Vantagem e desvantagem do hidrogênio verde

Vantagem

Sustentável: Não é gerado a partir da queima de combustíveis fósseis, mas sim por um processo eletroquímico que separa os elementos da água. Por isso, não emite gás carbônico, o principal vilão do efeito estufa.

Desvantagem

Difícil de transportar a longas distâncias: Por mais que seja uma alternativa de combustível mais sustentável, sua forma gasosa dificulta o transporte por longas distâncias, para outro país, por exemplo, já que deve ser feita via terrestre ou marítima. Outros combustíveis, como a gasolina, levam vantagem, já que são combustíveis líquidos.

Hidrogênio "verde e amarelo"

A partir dessa problemática, surge o chamado hidrogênio "verde e amarelo", que está em fase de projeto de pesquisa e desenvolvimento em solo brasileiro — daí o nome. Ao invés de ser produzido a partir da eletrólise, o novo hidrogênio que está sendo desenvolvido surge a partir do etanol, principalmente.

Apesar de liberar gás carbônico em sua produção, segue sendo considerada uma alternativa sustentável. Julio Meneghini explica: "O carbono que tem na fórmula química do etanol é um carbono de biomassa, que não tem origem fóssil, mas sim na cana-de-açúcar, do processo de crescimento da planta".

Isso quer dizer que o gás carbônico liberado na produção do novo hidrogênio verde brasileiro, de certa forma, já existia e circulava na atmosfera, não trazendo nenhum novo impacto ao meio ambiente.

"Se esse carbono for liberado para a atmosfera, não está adicionando CO2. Ele estará em uma questão circular, já que depois vai ser recapturado pela cana-de-açúcar para atuar no crescimento dela, através da fotossíntese", explica o professor.

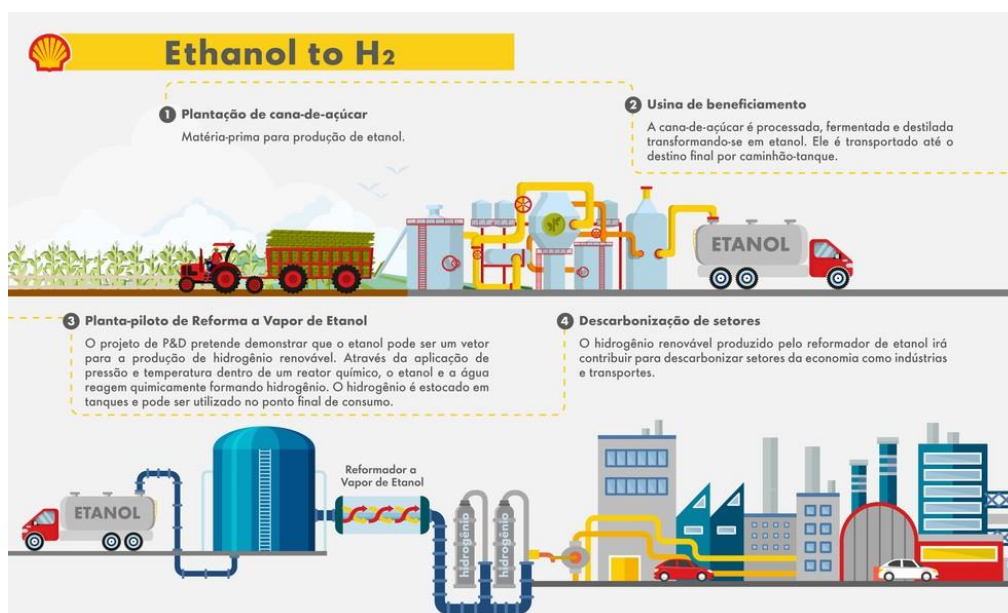
Testes devem começar no próximo ano

Para que esta opção seja considerável viável, um projeto pioneiro está construindo a primeira estação experimental de abastecimento de hidrogênio renovável do mundo a partir do etanol na Cidade Universitária da USP. A previsão é que as obras terminem no segundo semestre do ano que vem e que os primeiros testes já iniciem.

Esse projeto contou com o investimento de R\$ 50 milhões da Shell Brasil, tendo como um dos parceiros o Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa da USP.

Na primeira fase, serão produzidos 4,5 kg de hidrogênio por hora, aproximadamente o suficiente para abastecer um ônibus. Os veículos foram cedidos pela EMTU/SP e vão circular exclusivamente dentro da cidade universitária, além de um veículo movido a hidrogênio cedido pela Toyota.

A partir da validação desse projeto, o objetivo é comercializar o equipamento que faz essa conversão, não o hidrogênio produzido. Daí, o Brasil exportaria o etanol produzido e os outros países poderiam, eles próprios, produzir seu hidrogênio — já que transportar líquido é mais fácil e barato.



"Exportar etanol é muito mais simples e barato do que exportar hidrogênio. É mais complicado e mais caro fazer esse transporte. Nossos portos já têm terminais de etanol, assim como os da Europa", explica Alexandre Breda, gerente de Tecnologia de Baixo Carbono da Shell Brasil.

Até lá, porém, há muito chão pela frente.

"Nosso objetivo é posicionar o etanol como provedor do hidrogênio. A gente quer trazer mais uma opção nesse mundo de transição energética. Não é a solução para o mundo, todas as tecnologias são necessárias e queremos colocar o etanol também nesse cardápio", explica Alexandre Breda.

Por que usar o etanol para fazer outro combustível?

O etanol já é um combustível. Por que, então, usá-lo para produzir outro?

Segundo explica o professor Julio Meneghini, isso tem uma razão baseada na eficiência dos elementos como combustível.

"Os números mostram que nossas eficiências com o novo hidrogênio serão maiores que queimar o etanol, vai render por volta de 20% a mais. Além disso, é muito mais sustentável em sua queima, porque emite somente vapor de água", explica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOOGLEMARINE COMPLETA 6 ANOS E CHAMA ATENÇÃO DE EMPRESAS QUE BUSCAM SOLUÇÕES DE ELETRÔNICA NAVAL

Por Marcos Godoy Perez EMPRESAS E NEGÓCIOS 17/08/2023 - 21:11



Marcio Mendes (sócio diretor), Cristiano Calheiros (sócio fundador), Leonardo Morgado (sócio diretor)

Neste mês de agosto a Googlemarine está completando 6 anos de atuação no mercado de serviços e produtos de eletrônica naval. Criada em 2017 pelo sócio fundador Cristiano Calheiros, vem sendo reconhecida pela atuação com manutenção de equipamentos de eletrônica naval e desenvolvimento de projetos de inovação. Em 2019, com a chegada de mais dois sócios, Leonardo Morgado e Marcio Mendes, foi completado o

time técnico da empresa. O que permitiu novas oportunidades para prestar atendimentos para empresas consolidadas no mercado.

O que começou em um pequeno escritório em São Gonçalo, hoje está em uma nova base localizada na Ilha da Conceição – Niterói/RJ. Com uma média de 80 atendimentos por mês, 25 colaboradores e uma equipe multidisciplinar, conta com o suporte dos sócios muito presentes na operação e que impulsionam o crescimento de todos com foco no resultado.

Ao longo desses seis anos, a Googlemarine alcançou clientes como DOF, OceanPact, Oceânica, Siem Offshore, Sistac, Grupo Bravante, entre outras empresas conhecidas no mercado. Conquistou a confiança na prestação de serviços, sendo reconhecida com notas entre 9.8 e 10 no certificado anual de fornecedores enviado por clientes em relação ao ano de 2022. No primeiro semestre de 2023 a empresa duplicou seus atendimentos em comparação ao ano anterior, reforçando seu crescimento e investimento na equipe.

Durante essa trajetória a Googlemarine teve a oportunidade de desenvolver um software para a empresa DOF no Brasil, sob a supervisão de Gustavo Magalhães, Docking Project Manager da DOF. O Cripto QRCode, assim chamado pelo engenheiro Cristiano Calheiros, foi criado para o controle de acesso de pessoas em docagem via QRCode, uma forma de facilitar a entrada e saída de técnicos na embarcação sem necessidade de checagem manual e impressa para liberação. A leitura do QRCode gera agilidade e melhor acompanhamento pela empresa. O projeto já está sendo utilizado pelo cliente e é motivo de orgulho na área de inovação da Googlemarine.

A empresa tem forte participações em docagens de rotina para diferentes clientes. E também atua com um comercial com estrutura para vender equipamentos da área de eletrônica naval. Possui autorização para atuar como representante comercial e técnico de diferentes linhas de produtos de marcas como Ditel, AMI Marine, KVH, Em-trak e outros. As empresas contam com a total capacidade da Googlemarine para proporcionar o dimensionamento e especificação do produto/sistema que atenderá a demanda de forma correta. Além disso, contam com o excelente pós venda tanto para instalação quanto para manutenção dos equipamentos.

Recentemente firmou uma parceria com a ANUVU, representante oficial da Starlink, para realizar de forma autorizada as instalações de antenas Starlink em embarcações. Novidade que gerou novos

contatos para as empresas. Outra parceria realizada neste ano foi com o Sindicato dos Armadores de Pesca do Estado do Rio de Janeiro, onde os atendimentos possuem uma tabela diferenciada como forma de incentivar e participar da comunidade local.

Com orgulho de sua trajetória até aqui, a Googlemarine olha para o futuro com otimismo e sempre focada em melhorar seus serviços, entregar mais qualidade e solução para os clientes. Este ano, a empresa seguirá investindo forte para sempre trazer um padrão de atendimento de qualidade, novos produtos e serviços, mantendo sempre o cliente no foco principal. Em sua estratégia de crescimento estão diversificar seus serviços, melhorar o fornecimento de equipamentos de diferentes fabricantes e ampliar sua área de atuação com desenvolvimento de produtos, projetos e inovação.

Para saber mais sobre a Googlemarine, visite o site.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023

PORTOS DE SC REGISTRAM 6,3% DE CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Por Marcos Godoy Perez PORTOS E LOGÍSTICA 17/08/2023 - 20:52



A movimentação de cargas nos portos de Santa Catarina teve um crescimento de 6,87% no primeiro semestre de 2023, em relação ao mesmo período de 2022. A alta catarinense é superior à média nacional que foi de 6,38% e a maior entre os estados de SC, PR (6,11%), SP (0,35%) e RS (2,61%). Segundo os dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), passaram pelos portos do estado, 29,3 milhões de toneladas, o que representa 4,77% do total nacional.

As linhas de longo curso movimentaram 21,2 milhões de toneladas, sendo 42,2% de importações e 57,8% exportações. A China é o principal destino e a principal origem das cargas.

Outro destaque dos portos de Santa Catarina é a movimentação de contêineres, que representa 21,7% do país, e com 1.2 milhões de TEUs, registrou um crescimento de 3,12% em relação ao primeiro semestre de 2022.

No balanço do primeiro semestre, o estado também manteve dois portos entre as maiores movimentações de contêineres do Brasil, com a Portonave em segundo lugar com 666.611 TEUs e o Porto Itapoá, em quarto lugar, com 499.407 TEUs.

Entre os portos de Santa Catarina, São Francisco do Sul lidera o desempenho com 7,5 milhões de toneladas. Portonave vem em segundo lugar com 7,4 milhões, Itapoá em terceiro com 5,2 milhões, Imbituba em quarto com 3,7 milhões e Itajaí em quinto com 185 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023

TECER TERMINAIS ADQUIRE MÁQUINA COM CAPACIDADE DE 130 TONELADAS PARA MERCADO DE HIDROGÊNIO VERDE

Por Marcos Godoy Perez PORTOS E LOGÍSTICA 17/08/2023 - 20:44

A Tecer Terminais, empresa que atua como prestadora de serviços operacionais no Porto do Pecém, adquiriu a primeira máquina da América Latina com capacidade de 130 toneladas. A nova máquina, do modelo reachstacker Supler Gloria de 130 toneladas, visa potencializar a movimentação de cargas no porto e, principalmente, atender à demanda do hub de hidrogênio verde. O maquinário



também será usado para manusear com segurança e eficiência pás, naceles, turbinas eólicas, dentre outras cargas.

O gerente comercial da Tecer, Carlos Alberto Nunes, ressalta a importância da aquisição da nova máquina para operar operações de grande complexidade. "O Porto do Pecém está em ritmo acelerado para receber o Hub de Hidrogênio Verde, que promete alavancar a reindustrialização do Brasil e precisa de maquinário específico. Com essa nova máquina em nossa frota, poderemos realizar operações de elevação complexas

com segurança e eficiência", frisou.

A máquina é reconhecida por sua capacidade de lidar com operações complexas, atendendo às exigentes operações de içamento que a Tecer Terminais realiza diariamente, proporcionando maior flexibilidade para a movimentação de carga geral em comparação com a combinação padrão de caminhão e guindaste todo-o-terreno.

O hidrogênio verde é um gás/combustível produzido por meio da eletrólise a partir da energia elétrica proveniente de fontes renováveis e, portanto, livre de emissões, sendo essencial para a descarbonização. O Pecém se prepara em conjunto com a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, juntamente com as empresas que assinaram memorando de entendimento para a geração de H2V.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023

PARLAMENTARES VISITAM ESTALEIRO ENSEADA NESTA SEXTA-FEIRA (18)

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 17/08/2023 - 20:41



Divulgação

Deputado que solicitou visita técnica mencionou que, em menos de dois anos, projeto que chegou a gerar mais de 7.000 empregos foi atingido pela operação Lava Jato, que prejudicou indústria naval no país, gerando escassez de encomendas e perda de postos de trabalho

Membros da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados farão, nesta sexta-feira (18), uma visita técnica ao Enseada Indústria Naval,

localizado em Maragogipe (BA), região do Recôncavo baiano. A ida ao estaleiro foi requerida pelo deputado Jorge Solla (PT-BA) e aprovada em reunião da comissão em maio. O objetivo é acompanhar in loco o estágio em que se encontra o complexo industrial e portuário depois de ter suas atividades de construção desmobilizadas e entrar em recuperação judicial em outubro de 2019. O grupo também pretende verificar o andamento das atividades já retomadas.

Nos últimos anos, a Enseada, do grupo Novonor, diversificou suas atividades, além da indústria naval. O plano de negócios da companhia, desde a aprovação da recuperação judicial em 2021, busca revocar suas atividades. O TUP Enseada Naval pode movimentar granéis sólidos e carga geral, conforme o contrato de adesão firmado junto à Secretaria de Portos em 2014 e renovado pelo termo aditivo de junho de 2021. Além do terminal de uso privado (TUP), o complexo também se prepara para poder fabricar itens para projetos eólicos, como torres, fundações e flutuadores.

No pico do último ciclo da construção naval no Brasil, o estaleiro chegou a empregar mais de 7.000 trabalhadores, cerca de 90% da mão-de-obra local. O requerente mencionou que, em menos de dois

anos, o projeto foi atingido pela operação Lava Jato, que prejudicou a indústria naval, gerando escassez de encomendas e perda de postos de trabalho no país nos últimos 10 anos.

"Os prejuízos do estaleiro não atingiram apenas os equipamentos, mas também todo o investimento feito na formação técnica especializada. O Enseada Indústria Naval mandou cerca de 80 trabalhadores para serem treinados no Japão e praticamente todos esses funcionários foram demitidos", lamentou Solla em seu requerimento.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM JULHO

Por Marcos Godoy Perez PORTOS E LOGÍSTICA 17/08/2023 - 20:36



O Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu registrou, no mês de julho, 1.356.731 toneladas na movimentação total de cargas. Na movimentação de contêineres, o complexo portuário movimentou 113.291 TEUs. No acumulo do ano, de janeiro a julho, houve a soma de 9.190.644 toneladas movimentadas e 798.167 TEUs desde o início de 2023.

O mês de julho registrou 77 navios operados por critério de desatracação, sendo 59 delas na Portonave, quatro no Porto de Itajaí (área arrendada e cais público), dois no TUP Braskarne, um no TUP Teporti, um no Poly

Terminais, sete no TUP Barra do Rio e três navios atracaram na Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí (Marinha).

Na Portonave, foram registradas 1.312.464 toneladas e 113.291 TEUs. De janeiro a julho, o acumulado foi de 8.852.032 toneladas movimentadas e 797.791 TEUs.

No Porto de Itajaí (berços 01 e 02 e berços 03 e 04) foram registradas em julho 23.668 toneladas na movimentação total de cargas. No acúmulo do ano, do mês de janeiro ao mês de julho, o número foi de 209.755 toneladas e 334 TEUs.

No TUP Braskarne foram registradas 8.450 toneladas movimentadas com o crescimento de 216% em relação ao mesmo período do ano passado, quando haviam sido movimentadas 2.672 toneladas.

No TUP Teporti, a movimentação total de cargas foi de 6.290 toneladas.

No TUP Poly Terminais foram movimentadas quatro mil toneladas. O TUP Barra do Rio movimentou 1.859 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023

HUB DE VEÍCULOS DE SUAPE MOVIMENTA MAIS DE TRÊS MIL VEÍCULOS NUMA ÚNICA OPERAÇÃO

Por Marcos Godoy Perez PORTOS E LOGÍSTICA 17/08/2023 - 20:30

Entre embarque e desembarque de automóveis, o hub de veículos do Porto de Suape vai registrar, entre as 15h desta quinta-feira até a madrugada de sábado (19), a movimentação de 3.010 unidades de modelos e fabricantes diversos. Trata-se de mais uma megaoperação do setor, mobilizando dezenas de trabalhadores. O tempo nublado, com chuvas esparsas, não é impedimento para este tipo de operação, que envolve o navio ro-ro "Canadian Highway", de bandeira panamenha, que

atracou em Pernambuco para desembarcar unidades importadas da Volkswagen Toyota e General Motors e, posteriormente, embarcar modelos fabricado no polo automotivo da Stellantis, localizado em Goiana, Zona da Mata Norte do estado.



O atracadouro pernambucano registrou crescimento de 60% no primeiro semestre do ano, número comparado ao mesmo período do ano passado. Transitaram, até o momento, 50.800 automóveis, entre exportação e importação. A expectativa é de que esse percentual cresça ainda mais até o final de 2023. Após a desatracação, O "Canadian Highway" segue viagem para a Argentina.

“Esse é mais um resultado expressivo de movimentação portuária que indica que estamos no caminho certo. Muito planejamento, dedicação e a agilidade necessária nesse tipo de operação. Tudo isso aliado à inovação no segmento. Estamos muito satisfeitos com os resultados do porto no primeiro semestre do ano, que cresceu 5% no volume de cargas movimentadas (em relação ao ano passado, no mesmo período). O nosso atracadouro é case de sucesso, sendo o sexto em movimento entre os portos públicos brasileiros”, afirma o diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot.

De acordo com o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Nilson Monteiro, os bons números revelam o crescimento exponencial deste tipo de carga. Julho foi o segundo melhor mês do ano, com 8.677 veículos movimentados, só perdendo para abril, que somou 11.707 unidades, um crescimento de 197% em relação ao mesmo período do ano anterior. “Até o momento, já ocorreram 899 atracações no porto de todos os tipos de cargas. Os resultados positivos são consequência da boa estrutura portuária e investimentos em inovação no setor”, pontua.

Suape dispõe de três pátios públicos para o armazenamento de automóveis e capacidade de movimentação anual de 250 mil carros. O hub, o maior do Norte/Nordeste, opera com exportação, importação e transbordo. Pernambuco é a porta de saída para os carros da Stellantis, tendo como destino países como Argentina e México. No setor de importação, o porto recebe unidades da Toyota e da General Motors (GM), além de realizar operação de transbordo de veículos fabricados no Uruguai e na Argentina e distribuídos para vários países do continente americano.

Para garantir eficiência e agilidade nesse tipo de operação, estão sendo implantadas tecnologias inovadoras em Suape. Em abril passado, a estatal portuária aderiu à solução de Video Analytics conectada com 5G AS, para otimizar a logística nos pátios de veículos do porto. A bem-sucedida iniciativa aconteceu em parceria com a Embratel/Claro e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023

ASSOCIAÇÃO SUL-COREANA ABRE ESCRITÓRIO EM SP NA PRÓXIMA SEMANA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 17/08/2023 - 18:23



Arquivo/Divulgação

Komea, que representa principais estaleiros e fornecedores de equipamentos da Coreia do Sul, pretende incentivar intercâmbio tecnológico e comercial com Brasil

A Associação de Equipamentos Navais da Coreia do Sul (Komea) inaugura, na próxima segunda-feira (21), em São Paulo (SP), o escritório da filial Komea Brasil. A Komea é a principal associação de estaleiros e

fornecedores de máquinas e equipamentos navais e de petróleo e gás sul-coreanos. A entidade já está presente estruturalmente nos Estados Unidos, China, Cingapura, Arábia Saudita, Grécia e Rússia.

O representante chefe da Komea Brasil, Yoon Ho Seo (Gustavo), disse que a Komea tem como missão aproveitar o know-how em tecnologia das empresas coreanas para criar parcerias e aumentar as relações comerciais com outros países, desenvolvendo o mercado e economia local. Há mais de 30 anos no Brasil, Seo considera o país com capacidade e recursos para atingir o objetivo de desenvolver as atividades ligadas ao setor marítimo. Ele acredita que, nesse sentido, a Komea pretende ajudar no intercâmbio tecnológico e comercial entre o Brasil e a Coreia do Sul.

Para a Komea, o mercado e o governo brasileiro estão se esforçando para recuperar o segmento marítimo, seja na construção naval, seja relacionado à energia. “Na construção naval, podemos observar muitas tratativas de estaleiros brasileiros em busca de crescimento e obtenção de projetos. Há muito trabalho a fazer e é preciso uma somatória e interesse mútuo de muitas partes para fortalecer este segmento”, comentou Seo em entrevista à **Portos e Navios**.

*Confira abaixo a entrevista com o representante da **Komea**.*

Portos e Navios: Quando a Komea inaugura seu escritório em São Paulo?

Yoon Ho Seo: Inauguraremos o escritório da filial Komea Brasil em São Paulo no dia 21 de agosto de 2023. Contaremos com a presença do Consulado Geral da Coreia do Sul em São Paulo, Komeri (Korea Marine Equipment Research Institute), Kotra (Korea Trade-Investment Promotion Agency), KR (Korean Register), alguns membros da Abimaq (Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos) e Sinaval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), e outros convidados de empresas brasileiras.

PN: Qual a missão da Komea na Coreia e no mundo?

Yoon Ho Seo: A Komea é a principal associação de estaleiros e fornecedores de máquinas e equipamentos navais e de petróleo e gás da Coreia do Sul. Conta com a participação dos principais estaleiros do país, e está presente estruturalmente nos EUA, China, Singapura, Arábia Saudita, Grécia, Rússia, e agora no Brasil. A missão da Komea é aproveitar o know-how em tecnologia das empresas coreanas para criar parcerias e aumentar as relações comerciais com outros países, desenvolvendo o mercado e economia local.

PN: Quais as expectativas da Komea para o mercado naval brasileiro?

Yoon Ho Seo: Eu nasci na Coreia do Sul, mas moro no Brasil há quase 35 anos. Meu trabalho na indústria se iniciou no segmento de solda, e tive a oportunidade de conhecer diversos e variados setores: automobilístico, construção naval, óleo e gás, equipamentos pesados, equipamentos agrícolas, fundições e caldeirarias, estruturas metálicas, entre outros. O Brasil é um país rico em recursos e sempre teve potencial para brigar no topo do cenário mundial. Infelizmente, temos os conhecidos problemas estruturais e conjunturais, mas temos saídas, e sempre acreditei — e continuo acreditando — que um dia poderemos tornar o Brasil um país melhor em todos os aspectos. Tento somar minha educação e cultura coreana no ambiente em que vivo, por isso observo muitas oportunidades e potencial do Brasil. Não somente eu, mas muitos brasileiros pensam da mesma forma. E é neste sentido que a Komea enxerga e tem expectativas positivas do maior país da América do Sul.

O Brasil tem capacidade de ser autossuficiente, principalmente nesse segmento naval e de energia. É preciso investimento em educação e retenção de tecnologia, e a Coreia do Sul pode contribuir para isso. A ideia da Komea é ajudar no relacionamento de empresas brasileiras e coreanas, seja em formato de parcerias ou até joint-ventures, aumentando o intercâmbio de informações, tecnologia e volume de negócios. Estamos acompanhado o movimento político e econômico sobre este setor, e a



expectativa do mercado é grande. Vamos torcer e trabalhar para que o setor naval brasileiro cresça e contribua positivamente na economia e na sociedade.

PN: Em março, representantes da Komea se reuniram com fornecedores brasileiros na Abimaq. Quais as oportunidades de cooperação e/ou intercâmbio entre empresas dos dois países?

Yoon Ho Seo: São inúmeras as ideias de cooperação e intercâmbio entre as empresas brasileiras e coreanas. Além da troca de informações e participações em feiras e eventos no Brasil e na Coreia, vamos tentar trabalhar com parcerias comerciais. O Brasil precisa 'importar' educação e tecnologia, mas também pode 'exportar' produtos comercialmente competitivos e de qualidade, aproveitando a situação do câmbio.

PN: Quais os pontos fortes e diferenciais da indústria naval da Coreia?

Yoon Ho Seo: A conhecida indústria naval da Coreia do Sul atual é resultado de diversos fatos históricos datados desde os tempos antigos. Simplificando, principalmente as guerras impulsionaram a necessidade de investimentos em educação e tecnologia. Não foi da noite para o dia, mas o trabalho contínuo ao longo do tempo levou o país à liderança na construção naval. Dentre os pontos fortes e diferenciais da indústria naval sul-coreana, além da já conhecida alta tecnologia, podemos citar o alto grau de planejamento e prazo de produção/entrega, competitividade comercial, melhoria contínua, infraestrutura e cadeia de fornecedores completa que consegue atender às demandas.

PN: Alguns sites internacionais noticiaram que estaleiros coreanos estão com alto grau de ocupação por, pelo menos, quatro anos. Há possibilidade de parcerias para construção em estaleiros brasileiros?

Yoon Ho Seo: O mercado e o governo brasileiro estão se esforçando para recuperar o segmento marítimo, seja na construção naval, seja relacionado à energia. Na construção naval, podemos observar muitas tratativas de estaleiros brasileiros em busca de crescimento e obtenção de projetos. Há muito trabalho a fazer e é preciso uma somatória e interesse mútuo de muitas partes para fortalecer este segmento. Na minha opinião pessoal, o Brasil tem sim capacidade e recursos para atingir esse objetivo. E é nesse sentido que a Komea quer ajudar no intercâmbio tecnológico e comercial entre o Brasil e a Coreia do Sul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2023



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/08/2023