

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 151/2023
Data: 06/09/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
APÓS ENTREGA DE PRIMEIRO TRECHO DE OBRA NA ALEMOA, AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS SUSPENDE SERVIÇO.....	4
NÃO É SÓ NA ALEMOA: PROBLEMAS NO ACESSO DE CAMINHÕES AO PORTO DE SANTOS SE REPETEM EM GUARUJÁ	5
CAPITALISMO HUMANISTA NO TRABALHO PORTUÁRIO.....	6
SISTEMA ANTIDRONE PARA COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS É PRIORIDADE NO PORTO DE SANTOS.....	8
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA.....	9
“SOBREVIVÊNCIA DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA DEPENDE DE POLÍTICA DE ESTADO”, DEFENDE EX-CEO DO EAS.....	9
CRÉDITOS DE DESCARBONIZAÇÃO MOVIMENTARAM R\$ 8 BILHÕES NO BRASIL.....	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	14
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 115 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	15
LIBERAÇÃO DO CONTORNO DE JATAÍ E RECUPERAÇÃO DA BR-158/GO VÃO IMPULSIONAR ECONOMIA DO SUDOESTE DE GOIÁS.....	15
NA ESTRADA #012: NOVO PAC VAI MELHORAR A LOGÍSTICA EM INFRAESTRUTURA DO BRASIL.....	17
AUTORIZAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARA OBRAS NA BR-230/PB VAI IMPULSIONAR A ECONOMIA PARAIBANA.....	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	19
EDITORIAL – MULTIMODALIDADE: O CAMINHO PARA A EFICIÊNCIA LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Lula nomeia Costa Filho para Portos e Aeroportos.....</i>	20
<i>Reforma.....</i>	20
<i>Rodovia.....</i>	20
<i>Frete.....</i>	21
<i>Animais.....</i>	21
NACIONAL - LULA ADIA ANÚNCIO DE NOVOS MINISTROS E FRANÇA NÃO QUER SAIR DE PORTOS E AEROPORTOS	21
NACIONAL - RENAN FILHO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA TRANSAMAZÔNICA NA PARAÍBA	22
REGIÃO NORDESTE - NOVA EMPRESA ASSUME GESTÃO DE AEROPORTO.....	23
REGIÃO SUDESTE - SÃO SEBASTIÃO QUER SANAR GARGALO NO ACESSO AO PORTO COM ‘RODOVIA PARTICULAR’	23
SUDESTE EXPORT - DIRETOR DA ANTT DESTACA PARCERIA COM O TCU	25
SUDESTE EXPORT - SUDESTE AINDA ENFRENTA DIFICULDADES PARA IMPLANTAR PORTO-INDÚSTRIA E ZPES	26
SUDESTE EXPORT - PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS SÃO DESTACADAS POR SECRETÁRIOS DE MG E SP.....	27
SUDESTE EXPORT - BUROCRACIA E TRIBUTOS AINDA SÃO OBSTÁCULOS À MULTIMODALIDADE.....	28
SUDESTE EXPORT - CARTA DO SUDESTE EXPORT DEFENDE DESBUROCRATIZAÇÃO E INVESTIMENTOS PRIVADOS	30
NACIONAL - VITRINE	33
INTERNACIONAL – MERCOSUL EXPORT DIA 11 E 12/09 – MONTEVIDÉU-URUGUAI.....	34
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	34
SOPESP ASSINA CONVENÇÃO COLETIVA COM SINDICATO DOS TRABALHADORES DE BLOCO DE SANTOS, SÃO VICENTE, GUARUJÁ, CUBATÃO E SÃO SEBASTIÃO.....	34
REGIS PRUNZEL, PRESIDENTE DO SOPESP, E ROBERTO CROCE, DIRETOR DE LOGÍSTICA DA SANTOS BRASIL PARTICIPAM DO PROGRAMA ZR NEWS	35
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 115 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO	35
MINISTRO CARLOS FÁVARO SE REÚNE COM EMBAIXADORA DOS ESTADOS UNIDOS, ELIZABETH BAGLEY, PARA TRATAR SOBRE ETANOL	37
PAÍS BATE RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO; PREÇO DO BARRIL VOLTA A SUBIR.....	37
DEPUTADO ALEXANDRE BARBOSA É NOVO RELATOR DO REPORTO E QUER PAUTAR PL ‘O QUANTO ANTES’	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
MESMO COM APROVAÇÃO DE TETO DE 100%, BANCOS DIZEM QUE CONTINUAM BUSCANDO OPÇÕES PARA BAIXAR JURO DO ROTATIVO.....	39
LULA ANUNCIA REFORMA COM PP NO ESPORTES E REPUBLICANOS EM PORTOS E AEROPORTOS	41
LULA DÁ ESPORTE (E A CAIXA) PARA O PP E PORTOS E AEROPORTOS E FUNASA AO REPUBLICANOS.....	42
REFORMA MINISTERIAL: ALCKMIN VAI LEVAR CONTRAPROPOSTA DO PSB A LULA.....	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	43
FAZENDA MONTA FORÇA-TAREFA PARA APROVAR MP QUE ATINGE GRANDES EMPRESAS E PODE RENDER R\$ 35,3 BI.....	43
QUE REFORMA ADMINISTRATIVA É ESSA? ATÉ AGORA, GOVERNO NÃO CONVENCEU	45



NOVA REGRA DO BC ABRE MERCADO DE ATÉ R\$ 10 TRILHÕES DE DUPLICATAS	46
A IMPORTÂNCIA DA INTEGRAÇÃO MULTIMODAL PARA A ECONOMIA.....	47
CÂMARA APROVA URGÊNCIA DE PROJETO DE LEI PARA COMPENSAR PERDAS DE ARRECADAÇÃO DO ICMS	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
CURTA - WILSON SONS CRESCE	49
CONHEÇA O NOVO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, SÍLVIO COSTA FILHO	49
LULA ENTREGA MINISTÉRIOS AO CENTRÃO E ANUNCIA ANDRÉ FUFUCA E COSTA FILHO	51
CHINA RESPONDE POR MENOR FATIA DE IMPORTAÇÕES DOS EUA DESDE 2005.....	53
AUXILIARES DE ALCKMIN DEFENDEM QUE MÁRCIO FRANÇA ACEITE MINISTÉRIO DA PEQUENA E MÉDIA EMPRESA	53
PETROBRAS INSTALARÁ 11 NOVAS PLATAFORMAS NO PRÉ-SAL ATÉ 2027	54
VALE FAZ PARCERIA COM STARTUP SUECA PARA ALAVANCAR PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE	55
ANP PRORROGA EM DEZ DIAS PRAZO DE CONSULTA SOBRE GASODUTO SUBIDA DA SERRA	57
WILSON SONS MOVIMENTA 103,6 MIL CONTÊINERES EM AGOSTO, ALTA ANUAL DE 32,8%.....	58
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	58
GOVERNO CONFIRMA SILVIO COSTA FILHO PARA PORTOS E AEROPORTOS.....	58
FMM TEM R\$ 1,1 BILHÃO CONTRATADOS, COM R\$ 340 MILHÕES EM LIBERAÇÕES.....	59
OBRAS DE 5 TERMINAIS PORTUÁRIOS JÁ RECEBERAM PRIORIDADE DO FMM	60
RETOMADA DA CONSTRUÇÃO NAVAL VOLTA COM MAIS FORÇA AO DEBATE, MAS AGENTES ESPERAM GARANTIAS DE ENCOMENDAS.....	61
EMPRESAS ESPERAM APROVAÇÃO DO MARCO DA GERAÇÃO OFFSHORE PARA 1º LEILÃO DE CESSÃO DE ÁREA EM 2024.....	69
EMPRESAS ADEREM À REDUÇÃO DE EMISSÕES, MAS AINDA CONVIVEM COM INCERTEZAS QUANTO ÀS SOLUÇÕES ADOTADAS	74
NOVOS PADRÕES DE COMBUSTÍVEIS PROVOCARAM BUSCA POR LUBRIFICANTES MARÍTIMOS MAIS ESPECÍFICOS E EFICAZES ..	80
SETOR PORTUÁRIO TEM CARTEIRA DE INVESTIMENTOS PARA TERMINAIS DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL EM DIFERENTES REGIÕES	85
PRODUTOS E SERVIÇOS 736.....	89
EDITORIAL 736.....	92
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	92
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	93



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

APÓS ENTREGA DE PRIMEIRO TRECHO DE OBRA NA ALEMOA, AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS SUSPENDE SERVIÇO

Sem dotação orçamentária, segunda parte do trabalho pode ser retomada somente em janeiro de 2024

Por: Bárbara Farias



Fase concluída engloba a pavimentação e o alargamento da avenida, na pista sentido Via Anchieta, com três faixas, e a recuperação da pista sentido Valongo, também com três faixas, que permanece com paralelepípedos Foto: Sílvio Luiz/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) entregou nesta terça-feira (5) o primeiro trecho concluído de obras na Avenida Engenheiro Augusto Barata, o Retão da Alemoa. As melhorias abrangem 220 metros. Porém, outros 280 metros que necessitam de intervenção no local não terão solução rápida, pois o contrato para a realização do serviço foi

suspenso até janeiro por falta de dotação orçamentária.

A fase concluída engloba a pavimentação e o alargamento da avenida, na pista sentido Via Anchieta, com três faixas, e a recuperação da pista sentido Valongo, também com três faixas, que permanece com paralelepípedos. Contratada por R\$ 20,4 milhões, a serem pagos pela APS, a obra completa engloba a pavimentação de 500 metros do Retão da Alemoa.

Segundo informou a APS em julho, as obras foram divididas em quatro fases e preveem substituição dos paralelepípedos por asfalto e ampliação do sistema de drenagem pluvial. O projeto inclui a construção de um canal de drenagem para substituir a vala existente, com maior capacidade de vazão, melhorando o escoamento da rede municipal. Contudo, a Autoridade Portuária suspendeu o contrato com a construtora Vértice, na semana passada, por falta de dotação orçamentária para o restante do projeto.

Para A Tribuna, o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, explicou que “tem dinheiro em caixa”, mas não tem “dotação orçamentária”. Ele lembrou que herdou orçamento aprovado pela gestão anterior que não previa obras de maior porte nesse trecho. “A diretora de Administração e Finanças, Bernadete Bacellar, em parceria com o nosso jurídico, estuda uma solução para usar os recursos que temos em caixa para estas obras, mas em caráter emergencial, uma vez que, a princípio, só poderíamos utilizar verba especificada no orçamento aprovado em 2022”.

Ainda segundo Pomini, “para não perdermos o contrato e termos que licitar a obra novamente, fizemos um aditamento em 30 de agosto e suspendemos no dia seguinte até que encontremos uma solução para custear as obras”. O contrato está suspenso até 31 de janeiro de 2024. O extrato de suspensão do termo aditivo foi publicado na edição de ontem do Diário Oficial da União (DOU).

Em reunião na sede da APS, na segunda-feira, quando anunciou um pacote de iniciativas para o Porto de Santos (leia mais abaixo), o presidente da APS reconheceu que as melhorias no Retão da Alemoa são paliativas e lembrou que a solução definitiva só virá com um novo viaduto, a ser construído pela Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), em compromisso firmado entre a APS, a Prefeitura de Santos e o Governo de São Paulo.

Ao saber da suspensão do contrato para obras no Retão da Alemoa pela Reportagem, o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho, ficou surpreso, pois a suspensão ocorreu dias após a mobilização da categoria por melhorias na região e uma rodada de conversas com autoridades da Prefeitura, da APS e do Estado.

“A gente espera que as obras sejam concluídas porque os problemas de acesso prejudicam os trabalhadores. Independentemente de quem esteja à frente da Autoridade Portuária, do Ministério de Portos e Aeroportos ou do governante do País, essa é uma obra que não pode faltar. Ao contrário, ela tem que ser adiantada”, afirmou Luciano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2023

NÃO É SÓ NA ALEMOA: PROBLEMAS NO ACESSO DE CAMINHÕES AO PORTO DE SANTOS SE REPETEM EM GUARUJÁ

Caminhoneiros relatam dificuldades para chegar aos terminais localizados na Margem Esquerda

Por: Ted Sartori



Presidente do Sindicam, Luciano Carvalho lembra que as vias que levam à Margem Esquerda até são boas, mas critica o estado de conservação das marginais Foto: Vanessa Rodrigues

Os seguidos congestionamentos de caminhões em direção ao Porto de Santos, em razão do escoamento da safra de grãos, escancararam os problemas no acesso à Margem Direita, em especial na Alemoa, em Santos. Contudo, a situação se estende também à Margem Esquerda, em Guarujá. Enquanto os profissionais da categoria expõem os complicações diárias, o Poder Público

tenta resolver diversas dificuldades que se arrastam há décadas.

“Infelizmente, a infraestrutura da Margem Esquerda é precária, assim como as marginais que levam aos terminais de contêineres e de grãos. Há buracos, assaltos e filas. Nada diferente do que ocorre na Margem Direita”, afirma o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho.

O dirigente lembra que as vias que levam à Margem Esquerda até são boas, mas critica o estado de conservação das marginais, utilizadas no momento em que os veículos deixam a rodovia. E não é só. “Não há segurança para os caminhoneiros. Eles são assaltados diariamente na marginal da Rodovia Cônego Domenico Rangoni porque estão parados esperando para entrar nos terminais. A Polícia Militar e a Rodoviária tinham que fazer ronda por lá. Fora os buracos que são crateras”, ressalta.

Carvalho frisa a necessidade da existência de um pátio regulador ainda no Planalto Paulista, de modo a abrigar os profissionais até o dia em que tivessem que carregar ou descarregar, ao descer a Serra para o Porto. “Todos os poderes têm que se articular. Está complicado e a tendência é piorar”, afirma.

Procurada pela Reportagem, a Autoridade Portuária de Santos (APS) respondeu, em nota, que a Margem Esquerda do complexo portuário santista tem dois acessos: um para os terminais da Ilha Barnabé e outro, a Rua Idalino Piñez, a popular Rua do Adubo, que liga à Avenida Perimetral.

A primeira tem manutenção por parte da APS, que possui contrato com empresa terceirizada para realização dos serviços de recuperação de pavimento. A Rua do Adubo, por sua vez, é de responsabilidade da Prefeitura de Guarujá.

“A APS aprovou um novo projeto funcional para as obras da Perimetral da Margem Esquerda, cujos recursos para sua execução foram incluídos no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. O projeto está em fase de licenciamento ambiental”, finaliza o texto.

Em entrevista para A Tribuna no início de agosto, o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário, Adalberto Ferreira da Silva, revelou que a APS estava fazendo pequenas alterações para aperfeiçoamento do projeto geométrico da segunda fase da Perimetral, mais especificamente em uma das alças projetadas para acesso da Rodovia Cônego Domenico Rangoni ao Porto (sentido Guarujá-São Paulo), próximo ao Trevo de Morrinhos.

“A previsão é iniciar a execução de todo o complexo em 2024. A concepção contempla intervenções e passarelas para segregação de fluxos e garantir acessibilidade. Nós acompanhamos de perto o andamento”, afirmou, na ocasião, Adalberto.

A principal via usada pelos caminhões para acesso ao Porto é a Rua do Adubo e ela, observa a Administração, cruza um eixo de deslocamento importante, entre o Distrito de Vicente de Carvalho e a área central de Guarujá.

Em função do excessivo número de veículos de carga e da baixa velocidade resultante de todo esse processo, há por muitas vezes desobediência da sinalização e o caminhoneiro busca outras alternativas de rotas, o que acaba promovendo algumas interrupções, explica a Prefeitura. Às vezes este tipo de problema perdura por vários minutos e corta a ligação entre o Distrito e a área central.

“Isso tem que ser resolvido definitivamente e só vai ser solucionado com a conclusão da segunda fase da Avenida Perimetral. Assim, nós teremos uma segregação de fluxos permitindo melhor acesso ao Porto, garantindo a fluidez permanente do tráfego local”, salientou o secretário, nesta terça-feira (5), à Reportagem.

Silva explica ainda que as vias que levam à margem esquerda do Porto estão, em termos de



pavimentação, em condições bem razoáveis. Ele comenta que a carga pesada afeta sensivelmente a condição do piso dessas vias, exigindo manutenção mais frequente, mas, em regra geral, há boas condições de piso. “O grande problema realmente ocorre, nas safras, em função do número de veículos de cargas dirigindo-se ao Porto e, por não terem acesso exclusivo, dividem espaço e cruzam vias de trânsito local”.

Carga pesada afeta sensivelmente a condição do piso dessas vias, exigindo manutenção mais frequente, afirma secretário Foto: Vanessa Rodrigues

Com relação às condições de piso na Avenida Perimetral, o secretário não esconde que existem alguns problemas causados em função da drenagem, considerados superficiais. “Por essa razão, a movimentação de carga pesada acaba promovendo prejuízos que também alcançam o sistema de drenagem, que deve ser objeto de manutenção constante”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2023

CAPITALISMO HUMANISTA NO TRABALHO PORTUÁRIO

Relevância do trabalhador portuário para o bom desempenho da logística brasileira é inegável



Por: Lucas Rênio

Os extremismos oprimem a sociedade. Esta, entre a cruz e a espada, fica em meio a uma batalha ideológica contraproducente. Polarizações atrapalham o progresso econômico, o desenvolvimento social e a estabilidade jurídica, em nada contribuindo para a satisfação das necessidades básicas da população. Na seara das relações trabalhistas, a Constituição Federal seguiu um caminho de harmonização ao instituir os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa como fundamentos da República e da ordem econômica nacional. Os dois institutos encontram-se no mesmo patamar, em simbiose, interdependentes. Nossa Lei Maior preceitua, ainda, que o desenvolvimento econômico deve estar alicerçado nos "ditames da justiça social".

Em 2022, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) adotou oficialmente o seguinte lema: "o Tribunal da Justiça Social". Esse conceito personifica um ideal de harmonização das relações trabalhistas, com foco no desenvolvimento sustentável e promoção do trabalho decente. Em 2008, devido à 97ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho, foi adotada a Declaração da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre Justiça Social para uma Globalização Justa.

Aliás, o Dia Mundial da Justiça Social é comemorado em 20 de fevereiro. Não se trata de uma ideologia liberal, comunista ou socialista. Inexiste lado: nem para a direita nem à esquerda. O que se prega é uma aliança entre o crescimento econômico e a efetivação dos direitos sociais, assegurando-se que nenhum ser humano fique para trás, desassistido. As relações de trabalho ocupam papel estratégico na busca por esse equilíbrio. Ao mesmo tempo em que o capitalismo gera lucro e riqueza para os empreendedores em geral, ele também deve ser um catalisador de oportunidades decentes de trabalho, com remuneração justa e fomento ao progresso social.

Tudo isso pode ser traduzido, com muita fidelidade, através da ideia de capitalismo humanista que é difundida pelo professor Ricardo Sayeg. Sem uma diretriz salomônica, como o capitalismo humanista, só restarão a revolução e a luta entre capital e trabalho. É inaceitável que num mundo com economia pujante haja pessoas miseráveis e exploradas. Nessa mesma diretriz, é inconcebível, no âmbito de um porto gerador de riquezas, que existam trabalhadores em situação de precariedade.

A relevância do trabalhador portuário para o bom desempenho da logística brasileira é inegável. Aliás, é sempre oportuno lembrar que os portuários se mantiveram firmes durante a pandemia, cumprindo corajosamente seu papel social e contribuindo para a obtenção de recordes, sem paralisar as operações. Os terminais e operadores portuários, por sua vez, têm realizado investimentos com efeitos disruptivos na melhoria das condições de trabalho. Desde que a exploração econômica das operações portuárias foi liberalizada, com o fim do monopólio das Companhias Docas a partir da Lei Federal 8.630/1993, o número de acidentes de trabalho caiu vertiginosamente.

A gestão do trabalho avulso se tornou mais democrática e eficiente, eliminando problemas que existiam até mesmo quanto à satisfação de verbas básicas para os avulsos (TPAs), como férias e 13º. Quanto ao aspecto remuneratório, mais especificamente para os portuários vinculados (contratados pela CLT), a média dos salários básicos se apresenta superior ao índice geral nacional. Pesquisas apontam que a média salarial dos brasileiros gira entre dois e três salários mínimos.

Nas operações de contêineres do Porto de Santos, por exemplo, o salário inicial para estivadores se situa acima dessa média, na casa dos cinco salários mínimos. Para operadores de equipamentos guindastescos, como transtêineres (RTG) e portêineres (STS), o salário-base varia dentro da faixa de cinco a sete salários mínimos. Essa média salarial básica é acompanhada por benefícios que vão além dos direitos gerais assegurados pela CLT: vale-alimentação (que em alguns casos é de R\$ 1 mil, aproximadamente), plano de saúde, assistência odontológica, prorrogação das licenças maternidade e paternidade, auxílio-educação, auxílio-creche, previdência privada, complementação de benefício previdenciário, PLR, seguro de vida etc.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2023

SISTEMA ANTIDRONE PARA COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS É PRIORIDADE NO PORTO DE SANTOS

Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações também está no pacote da APS

Por: Bárbara Farias



Projetos foram detalhados pela direção da Autoridade Portuária em coletiva de imprensa Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) pretende lançar até o final do ano o edital de licitação do VTMS (Vessel Traffic Management Information System, ou Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), para um controle e monitoramento da navegação mais eficiente. Outra prioridade é a contratação de um sistema antidrone para combater o tráfico de drogas no Porto de Santos.

As iniciativas fazem parte de um pacote de soluções tecnológicas anunciado na segunda-feira (4) pela APS, juntamente com o plano de produção de hidrogênio verde a partir da Usina Hidrelétrica de Itatinga.

Segundo o diretor de Operações da APS, Antônio Pádua, a “meta é lançar o edital de contratação do VTMS até o final desse ano. O VTMS é uma ferramenta de gestão. Com ela, vamos melhorar a nossa produtividade, passando de 20 a 25 navios dia para mais de 50”.

Contudo, Pádua explicou que, para a implementação do VTMS, é preciso equacionar trâmites burocráticos. “Nós temos alguns desafios quanto à organização dos terrenos das torres. Dois já estão resolvidos, um é nosso, outro de empresa privada. Os outros terrenos, um do Exército e outro da Petrobras, são analisados por nossa área jurídica, já nos acordos finais para assinatura do convênio”.

O superintendente de Tecnologia da Informação da APS, Marcus Sérgio da Silva Teixeira, observou que “o controle de acesso trará mais segurança para embarcações e todo o fluxo do dia a dia do ponto de acesso aos terminais”.

Quanto ao sistema antidrone, Teixeira disse que atende “a uma demanda da Guarda Portuária no combate ao tráfico de drogas e contrabando, o que, com certeza, trará mais segurança ao Porto. Todos os dias são detectados drones no canal de navegação, seja por uso recreativo ou não”.

O presidente da APS, Anderson Pomini, também ressaltou a importância da contratação de drones para coibir atividades criminosas no Porto. “Há necessidade da contratação de drones inteligentes, com infravermelho, para auxiliar no controle do tráfico de drogas. Os drones são utilizados, muitas vezes, pelo crime organizado, até para abastecer alguns navios”.

Ainda de acordo com Pomini, serão adotadas soluções tecnológicas “já experimentadas e utilizadas em outros portos do mundo. A nossa ideia é divulgarmos através de uma ampla licitação vários termos de referência, diversos serviços que serão contratados, que já estão inseridos na nossa previsão orçamentária”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/09/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

“SOBREVIVÊNCIA DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA DEPENDE DE POLÍTICA DE ESTADO”, DEFENDE EX-CEO DO EAS

Indústria naval brasileira: nesse momento em que a tempestade passou e os estaleiros brasileiros estão na expectativa das encomendas de embarcações incluídas no PAC 3, conversamos com Nicole Mattar sobre o panorama de oportunidades e riscos que se desenha para o setor

Por Fernando Ítalo

Na sequência a um furacão político e econômico que varreu a indústria naval brasileira, a paulistana Nicole Mattar assumiu a presidência do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) em 2019, com a missão – aparentemente impossível – de reativá-lo.

Executiva com mais de 20 anos de expertise em fusões, aquisições e reestruturação de negócios, Nicole encontrou uma empresa fechada e um passivo de R\$ 1,3 bilhão. Não bastasse isso, a marca estava com a credibilidade fortemente abalada devido à crise financeira, envolvimento da Transpetro – braço logístico da Petrobras e contratante dos navios do EAS – em corrupção investigada pela Operação Lava Jato, cancelamento de encomendas pelos clientes e a demissão de milhares de empregados.



Indústria naval brasileira: Nicole Mattar liderou a missão aparentemente impossível de reativar o Estaleiro Atlântico Sul, que estava fechado/Foto: Nicole Mattar (Arquivo pessoal)

Em fevereiro deste ano, a executiva deixou a liderança da planta naval, pioneira da retomada da indústria naval do Brasil nos anos 2000, para subir mais um degrau na carreira: atuar como conselheira e consultora de grandes empresas.

Saiu com a sensação de dever cumprido. Afinal, sob sua gestão, o EAS – localizado no Complexo de Suape (PE) – não apenas renegociou suas dívidas por meio de recuperação judicial, mas voltou a funcionar, começou a atuar em outros setores – como reparos navais e grandes estruturas metálicas – e se preparou para entrar no segmento de equipamentos para geração eólica. O estaleiro mudou até de marca e passou a se chamar Atlântico Sul Heavy Industry Solutions.

Agora, que a tempestade passou e os estaleiros brasileiros estão na expectativa das encomendas de embarcações da Petrobras e Transpetro incluídas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3), conversamos com Nicole Mattar sobre o panorama de oportunidades e riscos que se desenha para o setor.

ME: Adaptada à nova rotina, bem mais calma, que no EAS?

Nicole Mattar: Esse tempo como conselheira está sendo muito bom pra mim. Mas vamos ver. Sinto um pouco de saudade do dia a dia, de bater o tambor (risos).

ME: Lula já tinha falado ao longo da campanha que as encomendas de embarcações da Petrobras seriam retomadas, o que se confirmou no novo PAC. Isso deve se formalizar ano que vem com o lançamento de um novo programa para a indústria naval brasileira. Você vê

sustentação nessas encomendas? Ou vê risco de que em algum momento acabem canceladas, como aconteceu no ciclo anterior?

Nicole Mattar: Sabemos que a demanda pelas embarcações existe, é a mesma demanda que justificou o plano original da Petrobras de construir sua frota no Brasil, nos anos 2000. Depois veio a crise e uma mudança de postura da Petrobras, que passou a afretar as embarcações ao invés de atuar com a sua própria frota (no caso dos navios tanques, por meio da Transpetro). Como consequência, houve o cancelamento das encomendas que culminaram no fechamento de tantos estaleiros.

A mudança de direcionamento por parte do Governo e da Petrobras foi extremamente brusca, não houve sequer uma fase de transição, o que obviamente inviabilizou qualquer tipo de adaptação por parte dos estaleiros. Foi muito ruim. Uma decisão muito severa, com consequências extremamente adversas, que aconteceu em um período muito curto de tempo.

A demanda continua existindo, então ela não é o problema. Mas, na minha visão, o Brasil precisa de um direcionamento de longo prazo. E que não pode estar atrelado a um plano de governo, mas sim a uma política de Estado. Sendo este o governo ou qualquer governo que um dia possa vir, é importante que se mantenha a mesma direção.

Portanto, para que a indústria naval tenha sustentabilidade é necessário que haja uma política de continuidade. O plano de retomada não pode se basear em uma questão ideológica, mas em questões econômicas e estratégicas para o país.

“A demanda para a indústria naval brasileira continua existindo, então ela não é o problema. Na minha visão, o Brasil precisa é de um direcionamento de longo prazo para o setor. E que não pode estar atrelado a um plano de governo.”



Liderança feminina na indústria naval brasileira: Nicole diversificou negócios no Estaleiro Atlântico Sul e mudou até a marca da empresa/Foto: Atlântico Sul Heavy Industry Solutions (Divulgação)

ME: E de que outras ações essa política de Estado iria depender?

Nicole Mattar: Acho muito importante que, além de se manter a demanda, exista uma preocupação em relação à competitividade da indústria nacional como um todo, e que a indústria naval esteja inserida nesse contexto. Sem dúvida que a definição de políticas assertivas para o setor fabril influenciaria a estrutura de custos dos estaleiros, gerando um ciclo virtuoso, lastreado no aumento de competitividade em relação à concorrência internacional.

ME: No ciclo de retomada anterior, o setor acabou ficando muito vinculado a Lula, PT, Dilma, Lava-Jato. Você avalia que a decisão dos governos Temer e Bolsonaro de abandonar os estaleiros também se deu por questões ideológicas?

Nicole Mattar: Não posso afirmar que foi por uma questão ideológica, porque acho que também tinha uma questão estrutural. O programa de revitalização da indústria naval dos anos 2000 e 2010 tinha três pilares principais. Um deles era a demanda, que foi lastreada nas necessidades da Petrobras, em especial após a descoberta do Pré-Sal.

O segundo era o acesso a crédito. Foram criadas linhas de crédito específicas, mediante a utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante, repassados pelos bancos públicos, principalmente o BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social]. E, por último, a indústria contava com altos índices de conteúdo local. Além disso, houve um reforço nas normas relativas à



navegação de cabotagem, assegurando certa preferência para as embarcações de bandeira brasileira produzidas no Brasil. Também, foi feito todo um arcabouço regulatório dedicado ao desenvolvimento da indústria naval. O que acontece em relação a esses três principais pilares? Eles não se sustentaram ao longo do tempo.

Por exemplo, o conteúdo local que foi estabelecido [o mínimo exigido chegava a mais de 70% para algumas encomendas] era muito alto. Pelo que tenho acompanhado, o governo atual não está considerando os mesmos níveis de conteúdo local do passado, mas realizando estudos para assegurar que sejam coerentes com a capacidade da indústria.

Em relação ao crédito que também era um pilar do programa anterior, com a crise, os financiamentos deixaram de ser acessíveis. Já a demanda deixou de existir, com a mudança do direcionamento da Petrobras, que trouxe impactos para o seu Plano de Investimentos.

ME: Na verdade, as metas de nacionalização do Programa de Modernização e Expansão da Frota, o Promef da Transpetro, eram inatingíveis, para uma indústria que ficou praticamente duas décadas parada. Ou seja, nos anos 2000, quando o programa começou, não existia cadeia de fornecedores instalados no Brasil que viabilizasse um índice tão alto de conteúdo local.

Nicole Mattar: De fato, a indústria nacional não tinha – pelo menos naquele momento – capacidade para os níveis de nacionalização exigidos. Além disso, o setor ainda não havia amadurecido suficientemente na curva de produtividade, em comparação com a concorrência internacional. Então, os prazos de entrega determinados nos contratos nem sempre eram compatíveis com a capacidade de produção. Hoje, de forma geral, já seria. Por exemplo, no Atlântico Sul houve uma redução tremenda no tempo de fabricação das embarcações. O primeiro navio [João Cândido] demorou três, quatro anos para ser construído. No último ano de operação do estaleiro antes da paralisação das atividades, chegamos a entregar 3 navios em um ano, com lead time de produção muito inferior.

“O conteúdo local para a indústria naval brasileira que foi estabelecido no ciclo anterior era muito alto. Ainda bem que, pelo que tenho acompanhado, o governo atual não está considerando esses mesmos níveis de nacionalização.”

Ou seja, quando o programa começou, os estaleiros brasileiros não tinham nem de longe a mesma produtividade dos estaleiros asiáticos e também não contavam com uma cadeia de fornecimento que permitisse atender às exigências de conteúdo. Havia uma dependência tecnológica muito forte em relação aos fornecedores estrangeiros. Tudo isso entra nas questões estruturais do ciclo de retomada anterior da indústria naval. Outro problema foram as regras do Fundo de Marinha Mercante para a concessão dos financiamentos via BNDES. Elas começaram a se mostrar muito duras para o momento em que os estaleiros estavam.

ME: Foi a tempestade perfeita?

Nicole Mattar: Sim. E outros fatores se somaram a isso. A crise do petróleo, com forte desvalorização do preço do barril, afetou a rentabilidade da Petrobras e impactou os planos da empresa. Com isso, houve uma mudança de orientação da Petrobras, o cancelamento das encomendas e a decisão de afretar os navios do exterior.

O financiamento à produção foi se tornando cada vez mais difícil. Os estaleiros perderam a capacidade financeira em função do cenário, os armadores e os bancos repassadores dos fundos do FMM começaram a exigir cada vez mais garantias, gerando um círculo vicioso: você não consegue encomendas porque não tem crédito e não consegue crédito porque não tem encomendas.

Então, foi uma combinação de fatores que acabaram culminando na derrocada dos estaleiros. Mas o agravante final, a pá de cal na expectativa de retomada, ocorreu quando o governo adotou um novo direcionamento, deixando clara sua disposição em abrir o mercado, subsidiando a importação de embarcações internacionais. Ou seja, a meu ver, o fim do plano de retomada se deve a um conjunto



de erros de concepção da política para o setor, uma crise política, um cenário econômico adverso e um novo direcionamento na economia.

ME: Mas acabar com a política de estímulo ao setor foi a melhor alternativa?

Nicole Mattar: Sou uma defensora da indústria nacional, portanto, minha resposta é negativa. Foi mais fácil matar a indústria naval do que efetivamente tentar criar as condições necessárias para salvá-la. Acho que o país poderia, sim, ter criado condições para salvar o setor, para manter, para sustentar a indústria naval naquele momento de crise, ao invés de simplesmente matar um setor estratégico, que chegou a ter oitenta mil trabalhadores diretos. Não estou falando em subsídios ou protecionismo, estou falando em políticas que neutralizassem as assimetrias competitivas e permitissem aos estaleiros se aproximar da concorrência internacional. Naquele momento de crise econômica e desemprego que o país estava vivendo, os estaleiros poderiam ter dado uma grande contribuição para a retomada econômica.

ME: Voltando à questão da demanda da Petrobras, vemos no PAC 3, mais uma vez, a Petrobras como impulsionadora da revitalização dos estaleiros. A indústria naval no Brasil tem condições de ser sustentável, atrelada dessa forma à cadeia de petróleo e gás e, na verdade, a um único cliente?

Nicole Mattar: A primeira questão, a meu ver, é se ela tem capacidade de atender a outras demandas, além das demandas da Petrobras. A resposta é sim. E o ideal é que ela o faça, atenda a outras demandas, outros seguimentos, para que não dependa simplesmente de um único mercado. E aí voltamos aos problemas de concepção das políticas de estímulo ao setor implementadas nos anos 2000 e 2010, que nos deixam uma grande lição: os estaleiros precisam diversificar suas atividades. Ainda que exista demanda da Petrobras, o setor não pode ter esse nível de dependência, precisa atuar em outros mercados, além do mercado de óleo e gás.

Essa visão se torna ainda mais essencial, num momento em que o mundo está se preparando para a transição energética. A Petrobras ainda tem muito petróleo para produzir, mas o cenário de transição não pode ser desconsiderado no estabelecimento de políticas para o setor, e tampouco pelos estaleiros. E essa foi uma das razões que levou o Atlântico Sul, na minha gestão, a fornecer serviços de reparo naval e a entrar no mercado de grandes estruturas metálicas, seja para a indústria de óleo e gás, seja para outros setores. O Atlântico Sul pode, por exemplo, produzir torres e fundações para geradores de energia eólica, tanto onshore como offshore, um mercado em que se projeta grande demanda no futuro. E, claro, o Atlântico Sul pode e deve produzir embarcações para diversos setores da economia.

“Os estaleiros no Brasil precisam diversificar suas atividades. Ainda que exista demanda da Petrobras, o setor não pode ter esse nível de dependência do setor de óleo e gás, precisa atuar em outros mercados.”

ME: Que setores, por exemplo?

Nicole Mattar: Na medida em que o país evoluir no modal da navegação de cabotagem, veremos o crescimento na demanda por navios porta-contêineres, granéis e gaseiros. Os estaleiros brasileiros também têm condições de atender a demandas de navios de apoio, que atualmente atendem às plataformas de petróleo e no futuro poderão servir à instalação e manutenção dos parques eólicos offshore. Ou seja, há um universo de infinitas possibilidades.

ME: Aí entramos na questão da competitividade. Quantos por cento sai mais caro produzir um navio num estaleiro brasileiro em relação à Ásia?

Nicole Mattar: Há três anos, fizemos um levantamento – quando eu ainda estava no Atlântico Sul – e falávamos de mais ou menos 25% de diferença. Obviamente, esse percentual varia, dependendo da embarcação. Não sei dizer de quanto seria essa diferença hoje. Essa diferença depende de vários fatores, como o preço do aço, a variação do câmbio, o custo da mão-de-obra, que é muito menor na

Ásia. Ou seja, nem tudo é uma questão de produtividade. A estrutura de custos da indústria naval no Brasil está atrelada ao arcabouço regulatório vigente, e, na minha visão, é esse que deve ser revisitado.

Ou seja, há uma desigualdade entre as condições de competitividade dos estaleiros do Brasil e os concorrentes internacionais. Existe uma assimetria competitiva muito mais relacionada aos encargos trabalhistas, tributários, preço da matéria-prima e disponibilidade da cadeia de fornecimento do que à produtividade, e esses pontos precisam ser considerados. Mas sempre usaram muito a produtividade para justificar as críticas ao setor, esquecendo que, na Ásia, a indústria naval é fortemente subsidiada e tratada como estratégica pelo Estado.

Por exemplo, nos países asiáticos, normalmente no momento dos vales em que você tem uma queda na demanda nos estaleiros, o governo atua com políticas anticrise. O governo é a porta para que os estaleiros continuem operando e dessa forma, continuem evoluindo na curva de aprendizado. Porque continuidade e escala são imprescindíveis para que os estaleiros – como qualquer outra indústria – sejam competitivos.

ME: Considerando todo esse panorama, bem complexo por sinal, como você vê a indústria naval do Brasil daqui a cinco anos?

Nicole Mattar: Depende de como essas encomendas chegarão aos estaleiros. Hoje, só sabemos que a demanda voltará a existir, que o governo fará encomendas, mas temos que ver agora quais as condições. Qual a estrutura dos contratos, as condições de financiamento, as políticas industriais que vão contribuir para viabilizar a competitividade e dar sustentabilidade de longo prazo ao setor? Não tenho essa resposta agora. Tudo vai depender do arcabouço regulatório que será criado.

*Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda
Data: 06/09/2023*

CRÉDITOS DE DESCARBONIZAÇÃO MOVIMENTARAM R\$ 8 BILHÕES NO BRASIL

Os créditos de descarbonização do Renovabio são comprados por distribuidoras de combustíveis
Por Ângela Fernanda Belfort



***Os produtores de biocombustíveis podem vender créditos de descarbonização dentro do RenovaBio.
Foto: Agência Brasil***

O volume financeiro dos Créditos de Descarbonização (CBIOS) ultrapassou a marca de R\$ 8 bilhões recentemente dentro do Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), segundo informações do Ministério de Minas e Energia. Isso significa que, até o momento, foram emitidos 102,8 milhões de créditos, evitando que 102,8 milhões de toneladas de CO₂ equivalente fossem emitidas na atmosfera. A emissão de carbono na atmosfera contribui para o aquecimento global.

Os Créditos de Descarbonização (CBIOS) são papéis emitidos por produtores de biocombustíveis – como os produtores de álcool – em quantidade proporcional à nota de eficiência de sua produção certificada e do volume de biocombustível comercializado. Um C BIO equivale a uma tonelada de gases causadores de efeito estufa não emitidos para atmosfera devido ao uso de biocombustível em substituição aos combustíveis fósseis. O valor médio de cada C BIO ficou em R\$ 111,63.

Os CBIOS são comercializados pelos produtores de biocombustíveis na Bolsa de Valores brasileira (B3) e adquiridos pelas distribuidoras de combustível para cumprimento de suas metas individuais,

ou mesmo por terceiros não obrigados interessados na aquisição de CBIOS. Atualmente, existem mais de 300 produtores certificados e aptos a emitirem CBIOS.

RenovaBio e os créditos de descarbonização

A Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) foi instituída pela Lei nº 13.576, de 2017 fazendo da política energética nacional que tem o objetivo de promover a expansão da produção e do uso de biocombustíveis na matriz energética nacional, incluindo os compromissos do País no âmbito do Acordo de Paris de reduzir as emissões de gases causadores do efeito estufa na produção, comercialização e uso de biocombustíveis.

“O mercado necessita de metas a serem alcançadas. Elas seriam alcançadas mais rapidamente se houvessem incentivos financeiros nos créditos de carbono”, comenta o presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaçúcar-PE), Renato Cunha. Ele diz também que este mercado precisa ter uma regulação.

Anteontem, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) disse, no Fórum Nordeste 2023 no Recife, que o Legislativo vai colocar em pauta vários projetos da pauta verde para serem votados no segundo semestre deste ano, incluindo o que vai regulamentar os créditos de carbono.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 06/09/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 115 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO

Consolidado de janeiro a julho mantém crescimento de movimentação, trazendo um acréscimo de 5,4% em comparação aos sete primeiros meses de 2022



Terminal de Angra dos Reis (Tebig), foi o maior destaque percentual de movimentação em julho. Crédito: Transpetro

Brasília 06/09/2023 - O setor aquaviário movimentou mais de 115,7 milhões de toneladas em julho deste ano. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O crescimento de 4,8% em comparação a julho de 2022 foi impulsionado pelo aumento na movimentação de Minério de Ferro e de Petróleo (óleo bruto), com 34,87 milhões e 19,94 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 2,2% e 22,6%.

A Soja ficou em terceiro lugar do pódio de movimentação de toneladas no mês, com 9,87 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um aumento de 26,36% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 75,83 milhões de toneladas movimentadas em julho de 2023. O número representa um aumento de 6,9% em comparação ao mesmo período do ano anterior.



O destaque positivo dos portos privados foi o Terminal de Petróleo Tpet/Toil, localizado no Porto do Açú no Rio de Janeiro, com mais de 5,97 milhões de toneladas, o que mostra uma variação positiva de 42,5% quando comparado a julho de 2022.

O Terminal de Angra dos Reis (Tebig), por sua vez, foi o maior destaque percentual entre os cinco TUPs que mais movimentaram no mês com crescimento de 71% em comparação ao mesmo período do ano anterior. A instalação portuária movimentou 5,73 milhões de toneladas no período.

Portos Públicos

Já os portos organizados movimentaram aproximadamente 40 milhões de toneladas durante o mês de julho, o que representa um aumento de pouco mais de 1% em comparação ao mesmo período do ano passado.

O porto de maior movimentação no mês foi o de Santos, com 12,2 milhões de toneladas, representando um aumento de 3,85% em comparação a julho de 2022. O Porto Organizado foi responsável por 30,5% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos de Itaguaí (RJ) e Itaqui (MA) fecham os destaques positivos dos portos organizados que mais movimentaram no período com, respectivamente, 5,27 milhões de toneladas e 3,5 milhões de toneladas movimentadas. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 7,23% e 12,53%, quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Consolidado

Entre janeiro e julho o setor portuário movimentou cerca de 732,3 milhões de toneladas. Isso representa um acréscimo de 5,4% em comparação com o mesmo período de 2022.

A carga mais movimentada até o momento é o Minério de Ferro com 207,6 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a julho, o que representa um crescimento acumulado de 5,95% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Entre as cargas que merecem destaque entre janeiro e julho de 2023 estão: Milho com 22,25 milhões de toneladas (crescimento de 22,29%); Soja com 97,9 milhões de toneladas (aumento 22,29%) e Petróleo (Óleo bruto) com 123,7 milhões de toneladas (variação positiva de 9,72%).

Outros destaques deste ano foram as movimentações do Terminal de Tubarão (+13,32%) e do Terminal de Petróleo Tpet/Toil - Açú (+45,31%), dos perfis de carga granel sólido (+8,39%) e granel líquido (+4,48%).

Painel Estatístico

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 06/09/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

LIBERAÇÃO DO CONTORNO DE JATAÍ E RECUPERAÇÃO DA BR-158/GO VÃO IMPULSIONAR ECONOMIA DO SUDOESTE DE GOIÁS

“Empreendimentos representam melhorias no pavimento urbano, maior fluidez viária e mais qualidade de vida para a população”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho



Foram investidos R\$ 147,7 milhões na obra na BR-060/GO - Foto: Marcio Ferreira/MT

Com segurança viária e fluidez no trânsito, a economia do sudoeste de Goiás vai ganhar um impulso graças a dois investimentos emblemáticos do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes: a liberação do Contorno Viário de Jataí, na BR-060/GO, e da assinatura da ordem de serviço da recuperação da BR-158/GO. Juntos, os empreendimentos executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) representam um aporte de

aproximadamente R\$ 195 milhões do orçamento federal na região goiana.

“Essa é uma obra fundamental para tirar o fluxo de caminhão pesado de dentro da cidade; dar mais condições ao cidadão, que terá mais tranquilidade para levar o filho à escola ou ao médico, sem disputar espaço das vias urbanas com os caminhões. Isso é muito relevante para a população, porque significa melhoria na qualidade de vida”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho, após liberar o trânsito no contorno de Jataí.

O conjunto de intervenções recém-concluídas desafogará o tráfego urbano da cidade goiana e facilitará o escoamento da produção local de insumos como milho, soja e leite.

- O contorno viário se estende do quilômetro 14,7 ao 23,6, fazendo a ligação entre os entroncamentos com as BRs-158/GO e 364/GO;
- Foram investidos R\$ 147,7 milhões;
- Ponte com 360 metros de comprimento sobre o Rio Claro está duplicada;
- Serviços de terraplanagem, pavimentação, drenagem, sinalização e proteção ambiental completam as intervenções;
- Fluxo diário é de até 6,7 mil veículos – aproximadamente 52% são de carga.

Recuperação

- Investimento de R\$ 48,7 milhões na recuperação da BR-158/GO;
- A recuperação ocorrerá em trecho de 123 quilômetros, entre Caiapônia e Jataí;
- As intervenções vão do Km 153,9 ao 276,9;
- Estão previstos serviços de reciclagem de base, fresagem com recomposição de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ) e microrrevestimento;
- A BR-158 atravessa os seguintes estados: Pará, Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul e Paraná.

“A espera acabou para a população de Jataí, que tanto precisava desse investimento. Essa recuperação do trecho urbano representará mais um passo no processo de fortalecer a retomada de obras estruturantes para o país, conforme determinação do presidente Lula, e impulsionará o desenvolvimento do sudoeste goiano”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho, durante solenidade de assinatura.

Participaram das duas solenidades a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão; o vice-governador de Goiás, Daniel Vilela; o prefeito de Jataí, Humberto Machado; e parlamentares da bancada federal DE Goiás no Congresso Nacional.

Investimentos e Novo PAC

Em 2023, estão previstos R\$ 782,5 milhões em investimentos para a infraestrutura de transportes de Goiás, valor quase duas vezes maior do que o que foi pago em 2022 pela gestão anterior. Com a retomada de investimentos propostas pelo Novo PAC, o estado contará ainda com dez projetos de rodovias e ferrovias, entre obras de adequação, restauração e construção de empreendimentos como a ponte sobre o Rio Araguaia, na BR-080/GO, e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico 1).

No total, estão previstos até 2026 investimentos de R\$ 14,2 bilhões no estado, sendo R\$ 2,8 bilhões para ferrovias e R\$ 11,4 bilhões para rodovias. O Centro-Oeste como um todo contará com R\$ 46,3 bilhões em investimentos públicos e privados para rodovias e ferrovias.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 06/09/2023

NA ESTRADA #012: NOVO PAC VAI MELHORAR A LOGÍSTICA EM INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Podcast do Ministério do Transportes detalha as ações previstas no maior programa de investimento da história do país, com investimento da ordem de R\$ 280 bilhões em rodovia e ferrovias



Novo programa foi lançado pelo presidente Lula em agosto passado - Foto: Ricardo Stuckert/PR

Um novo episódio do podcast do Ministério dos Transportes está no ar. A 12ª edição traz como destaque o lançamento do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Anunciado pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em evento realizado no Rio de Janeiro, o PAC injetará R\$ 280 bilhões em 302 empreendimentos nos modais rodoviários e ferroviários e impulsionará a logística nacional.

Para dar maior efetividade ao programa, o Ministério dos Transportes dividiu as ações em 5 eixos de atuação para obras e melhorias. Retomar, intensificar e concluir obras inacabadas serão prioridades do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes. O novo plano terá como foco reverter a piora da malha viária pela falta de investimento na última gestão.

No episódio, o ministro dos Transportes, Renan Filho, confirma que as obras, projetos e investimentos da pasta possuem recursos garantidos para toda sua execução, seja por meio de aporte público ou privado. As aplicações vão garantir a melhoria na qualidade das rodovias e elevar o nível dos serviços prestados à sociedade.

É possível conferir o novo episódio nas plataformas Spotify e SoundCloud.

Confira os principais temas tratados no episódio:

- Ações prioritárias de logísticas para integração nacional
- Aplicação de recursos públicos e parcerias com empresas privadas nos modais rodoviário e ferroviário
- Priorizar a retomada de obras paralisadas e realizar novos empreendimentos

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 06/09/2023

AUTORIZAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARA OBRAS NA BR-230/PB VAI IMPULSIONAR A ECONOMIA PARAIBANA

“Intervenções neste segmento beneficiarão 1,3 milhão de pessoas na capital e na região metropolitana”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho



Também participaram da solenidade representantes da bancada federal da Paraíba - Foto: Marcio Ferreira/MT

Para fomentar o desenvolvimento de um dos maiores polos econômicos da Paraíba, o ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou nesta terça-feira (5) a ordem de serviço para continuidade das obras de adequação na BR-230/PB, no trecho entre Cabedelo e João Pessoa. A medida está alinhada a um dos compromissos assumidos pela atual gestão do Governo Federal, de retomar empreendimentos que estão parados

pelo Brasil.

“A retomada dessa obra marca um novo tempo para a Paraíba. As intervenções neste segmento beneficiarão 1,3 milhão de pessoas na capital e na região metropolitana”, afirmou o ministro Renan Filho, durante a cerimônia que marcou a assinatura que garantiu a continuidade dos trabalhos na terceira maior rodovia em extensão do país.

Melhorias

Conhecida como Transamazônica, a rodovia federal passará por serviços remanescentes de adequação de capacidade e segurança viária entre os quilômetros 2 e 13,38, no principal eixo de escoamento de grãos e mercadorias do Nordeste.

- Investimento de R\$ 151,3 milhões pelo Governo Federal;
- Construção de dois viadutos;
- Execução e conclusão de seis passarelas de pedestres;
- Ampliação de terceira faixa de rolamento;
- Restauração e manutenção ao longo da via;
- Facilidade no acesso ao Porto de Cabedelo, onde o fluxo diário pode chegar a 70 mil veículos.

Também participaram da solenidade, que ocorreu de forma híbrida, o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão; o governador da Paraíba, João Azevêdo; os prefeitos de João Pessoa, Cícero Lucena; e de Cabedelo, Vitor Hugo Castelliano; e parlamentares representantes da bancada federal do estado no Congresso Nacional.

Manutenção

Também foi assinada nesta terça-feira (5) a ordem de início de serviço de manutenção e conservação em 80,8 quilômetros da BR- 101/PB, no trecho norte. Serão investidos R\$ 88,2 milhões durante os três anos de vigência do contrato, reforçando o empenho da gestão em manter as rodovias em condições ideais de tráfego e segurança para os usuários. Estão previstos serviços de roçada mecanizada e manual, capina, limpeza da faixa de domínio, recomposição e pintura de dispositivos de drenagem, limpeza e desobstrução de bueiros, além de tapa-buraco na pista de rolamento.

Considerada uma das rodovias mais importantes do país, a BR-101 inicia no Rio Grande do Norte e vai até o Rio Grande do Sul. Na Paraíba, o trecho da rodovia federal tem 127,7 Km de extensão, iniciando na divisa com o Rio Grande do Norte, até a divisa com Pernambuco. O trecho sul já está em obras de manutenção e conservação desde junho.

Rodovias mais seguras



Com a ampliação dos recursos alocados para novas obras de construção e serviços de manutenção, os motoristas que trafegam pelas rodovias federais da Paraíba puderam notar a melhoria das estradas. De acordo com dados de julho, 49% da malha viária é considerada boa. Por outro lado, apenas 7% foi classificada como ruim ou péssima. “Hoje, o estado tem 100% da sua malha coberta por contrato de manutenção e isso tem impacto positivo direto na qualidade e segurança das nossas rodovias”, destacou o ministro.

Investimentos e Novo PAC

A retomada de uma série de obras estruturantes para a Paraíba foi possível devido ao investimento de R\$ 440 milhões destinado pelo Governo Federal para execução de obras no estado. O montante é 4,7 vezes maior do que o valor aplicado na última gestão, quando foram pagos cerca de R\$ 93,7 milhões.

Com o Novo PAC, a infraestrutura de transporte terrestre do estado será incrementada com dez projetos: seis obras públicas e quatro estudos para concessão à iniciativa privada. No total, serão R\$ 1,6 bilhão investidos nas intervenções elencadas pelo Governo Federal como prioridade para o estado. O Nordeste como um todo contará com R\$ 49,1 bilhões em investimentos públicos e privados.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 06/09/2023*



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MULTIMODALIDADE: O CAMINHO PARA A EFICIÊNCIA LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A discussão sobre a expansão do transporte multimodal de cargas no Brasil, que ocorreu no painel “Corredores logísticos e multimodalidade”, durante o Sudeste Export 2023, trouxe à tona questões cruciais para o desenvolvimento econômico e sustentável do País. Os obstáculos enfrentados nesse campo, como burocracia e tributação excessivas, não apenas afetam a eficiência logística, mas também têm implicações diretas na pegada ambiental das operações de transporte.

A burocracia associada à documentação em operações multimodais é um desafio real que desencoraja os operadores de carga. Simplificar os processos e estabelecer um sistema mais eficiente e unificado de registro de documentos é fundamental para atrair mais players para essa modalidade de transporte. Nesse sentido, a remodelação do Documento Eletrônico de Transportes (DT-e) é um passo na direção certa, com o objetivo de criar um documento único e reduzir a carga administrativa sobre as empresas.

Outro ponto de destaque é a questão tributária, especialmente a bitributação, que ainda não está totalmente resolvida no contexto das operações multimodais. A simplificação e a harmonização das regras fiscais são cruciais para criar um ambiente favorável ao crescimento dessa modalidade de transporte. A recente aprovação pelo Confaz da integração das bases de dados estaduais ao DT-e é um exemplo positivo de como a cooperação entre os órgãos pode contribuir para a redução da burocracia e dos custos.

A multimodalidade não é apenas uma questão de eficiência econômica, mas também uma questão de sustentabilidade. A integração de diferentes modais de transporte não só melhora a eficiência logística, mas também reduz a pegada ambiental das operações. Isso é evidente quando comparamos a capacidade de carga de um vagão ferroviário com a de um caminhão. O transporte



ferroviário pode transportar uma quantidade significativamente maior de mercadorias com uma pegada ambiental muito menor.

A multimodalidade não deve ser vista apenas como uma opção de transporte, mas como uma estratégia fundamental para o futuro do Brasil. Ao integrar de forma eficaz os modais de transporte, podemos melhorar a eficiência da logística, reduzir custos, aumentar a competitividade e, ao mesmo tempo, promover práticas mais sustentáveis.

Para que isso se torne uma realidade, é necessário um esforço conjunto do setor público e privado, bem como políticas públicas que incentivem e facilitem a multimodalidade. Além disso, é fundamental que haja uma visão de longo prazo, que leve em consideração não apenas os desafios atuais, mas também os benefícios a longo prazo que a multimodalidade pode trazer para o Brasil, tanto em termos econômicos quanto ambientais.

Em um mundo cada vez mais preocupado com as mudanças climáticas e a sustentabilidade, a multimodalidade é uma peça-chave para construir um futuro mais eficiente, competitivo e verde. É hora de abraçar essa abordagem e desbloquear todo o potencial que ela oferece para o Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

LULA NOMEIA COSTA FILHO PARA PORTOS E AEROPORTOS

O Palácio do Planalto acaba de anunciar a nomeação de novos ministros. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva convidou os deputados federais André Fufuca (PP-MA) e Silvio Costa Filho (Rep-Pernambuco) no final desta tarde, respectivamente, para os ministérios do Esporte e dos Portos e Aeroportos, e eles aceitaram o convite. A nomeação e posse serão realizadas no retorno do presidente Luiz Inácio Lula da Silva da reunião do G20.

O convite foi feito durante reunião com Lula e teve a participação do ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha.

Com a nomeação de Costa Filho, o ministro Márcio França (PSB) assumirá a nova pasta das Micro e Pequenas Empresas.

Essa reforma ministerial foi negociada por Lula para criar espaço para partidos do Centrão – pontualmente, o Republicanos e o PP – no Governo Federal. Para isso, enfrentou vários problemas, como a contrariedade de França em deixar o Ministério de Portos e Aeroportos.

REFORMA

O Palácio do Planalto trabalha para que a reforma ministerial seja definida nesta quarta-feira e, assim, possa ser anunciada. Os ministros afetados já foram avisados e os futuros integrantes do primeiro escalão só aguardam a hora de assumir os novos postos. Se nenhuma nova crise surgir, o brasileiro poderá comemorar o 7 de setembro com PP e Republicanos já anunciados como integrantes do ministério do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

RODOVIA

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assina hoje a ordem de serviço para a recuperação da BR-158/GO, no trecho que passa no perímetro urbano da cidade de Jataí (GO). As obras de manutenção vão ocorrer do Km 153,9 ao 276,9. A previsão de investimentos é de R\$ 48,7 milhões. Na sequência da cerimônia, o ministro vai descerrar a placa de inauguração do Contorno Viário de Jataí, na BR-060/GO. Com 8,9 quilômetros de extensão e R\$ 147,7 milhões de investimentos, os trabalhos tiveram como objetivo desviar o alto fluxo de veículos de carga do perímetro urbano da cidade.

FRETE

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está aceitando contribuições ao projeto de revisão da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), criada pela Lei nº 13.703/2018. Os transportadores que quiserem contribuir podem responder a um formulário online, acessado pelo endereço bitly.ws/TZDC. Ele estará disponível até o próximo dia 22. Com esta consulta, a ANTT quer coletar dados para subsidiar a atualização de insumos específicos da planilha de cálculo.

ANIMAIS

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) publicou a Portaria nº 12.307, que estabelece regras para o transporte aéreo de animais de estimação e de apoio emocional em voos domésticos e internacionais. O objetivo do texto é reunir os regramentos num só dispositivo e tornar mais claras, para os consumidores, as condições e obrigações que as companhias aéreas devem seguir ao oferecer esse tipo de serviço.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/09/2023

NACIONAL - LULA ADIA ANÚNCIO DE NOVOS MINISTROS E FRANÇA NÃO QUER SAIR DE PORTOS E AEROPORTOS

Geraldo Alckmin está encarregado de apaziguar a relação entre o presidente e o titular da pasta

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



De olho na eleição para o Governo de São Paulo, Márcio França pode perder o cargo para Silvio Costa Filho, que é do mesmo pardo do atual governador, Tarcísio de Freitas

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva adiou mais uma vez o anúncio da reforma ministerial. A expectativa era de que ele nomeasse os novos ministros em sua live semanal realizada na terça-feira, dia 5, mas ele apenas comparou a troca dos titulares das pastas a substituições em um jogo de futebol.

“O técnico entra com um me em campo. No decorrer do jogo, dependendo da tática do adversário, ele vai mudando”, disse Lula no programa “Conversa com o Presidente”.

No entanto, o presidente e sua equipe continuam articulando pelas mudanças. Na terça-feira, Lula chamou o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, para um almoço fora da agenda. No encontro, eles trataram sobre a reforma ministerial, mas nada foi definido.

Alckmin está encarregado de apaziguar a relação de Lula com o atual ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que não se conforma em entregar a pasta para o deputado Silvio Costa Filho (Republicanos/PE). França quer disputar o governo de São Paulo em 2026 e o Republicanos é o pardo de seu adversário político, o governador Tarcísio de Freitas.

O ministro Márcio França foi um dos responsáveis pela aproximação de Lula e Alckmin, relação que levou o ex-tucano para a vice-presidência da República. A interlocutores, Alckmin já afirmou que pode deixar a cadeira do MDIC para França, pois o ministro de Portos e Aeroportos não concordou em assumir o futuro Ministério de Micro e Pequenas Empresas.

A reforma ministerial para abrigar os pardos Republicanos e Progressistas vem sendo articulada desde meados de junho, quando a Câmara dos Deputados começou a analisar o texto da reforma

tributária. De lá para cá, algumas exigências das siglas e retaguardas de Lula travam a reforma ministerial. Entre elas, a entrega do Ministério do Desenvolvimento Social para o deputado André Fufuca (Progressistas/MA). A pasta abriga o programa social Bolsa Família, reduto eleitoral do PT, e a base de Lula resistiu.

No atual momento, os partidos brigam pela posse do Ministério do Esporte, mas a pasta precisa estar recheada com a Secretaria de Apostas Esportivas, que atualmente está no Ministério da Fazenda. Segundo assessores da Casa Civil, já existe um decreto editado para mudar a secretaria de pasta e entregar o Ministério do Esporte. A ministra da pasta, Ana Moser, esteve no Palácio do Planalto na noite desta terça-feira, 5, mas não falou com a imprensa. O Palácio do Planalto não confirmou o teor da reunião com o presidente Lula.

Líderes partidários estão começando a se incomodar com a demora das decisões do presidente. Nesta terça-feira, 5, um dos parlamentares afirmou que acredita que “o Governo desaprendeu a fazer política”. “Não sei por que está demorando. Está quase na hora de perder a paciência. Quando os deputados perderem a paciência não vai ficar bom. Parece que está desdenhando do Congresso. A reforma ministerial é para não perder o pouco apoio que tem”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

NACIONAL - RENAN FILHO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA TRANSAMAZÔNICA NA PARAÍBA

Obras serão realizadas no trecho que liga a cidade de Cabedelo, onde fica o porto, à capital João Pessoa

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



A assinatura da ordem de serviço para as obras na BR-230/PB assegura R\$ 151,3 milhões para o prosseguimento de intervenções no trecho que vai de Cabedelo a João Pessoa Crédito: Divulgação/Dnit

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou nesta terça-feira, dia 5, a ordem de serviço para obras de adequação na BR-230, na Paraíba, no trecho que liga a cidade de Cabedelo, onde fica o porto, à capital João

Pessoa.

A assinatura assegura R\$ 151,3 milhões para prosseguimento das intervenções, como execução de dois viadutos, conclusão e execução de oito passarelas de pedestres e continuidade de implantação da terceira faixa e vias marginais, além de restauração da pista já existente.

“A retomada dessa obra marca um novo tempo para a Paraíba. As intervenções neste segmento beneficiarão 1,3 milhão de pessoas na capital e na região metropolitana”, apontou Renan Filho.

A rodovia federal faz parte da Transamazônica. As obras serão no trecho entre os km 2 e 13,38, considerado um dos principais eixos de escoamento de grãos e mercadorias do Nordeste.

A obra assinada pelo ministro Renan Filho faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) lançado no último dia 14. Segundo o Ministério dos Transportes, para obras na Paraíba foram destinados pelo Governo Federal R\$ 440 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

REGIÃO NORDESTE - NOVA EMPRESA ASSUME GESTÃO DE AEROPORTO

NOA foi a vencedora do leilão realizado em agosto do ano passado

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Chamado de Aeroporto Internacional Van-de-Cans – Júlio Cezar Ribeiro, o ativo na capital paraense foi à leilão em 18 de agosto do ano passado, dentro do Bloco Norte II Crédito: Divulgação

A empresa Norte da Amazônia Airports (NOA), concessionária formada pela Socicam e Dix Empreendimentos, informou que assumiu a administração e operação do Aeroporto Internacional de Belém (PA), na última segunda-feira (4).

Chamado de Aeroporto Internacional Van-de-Cans – Júlio Cezar Ribeiro, o ativo foi à leilão em 18 de agosto do ano passado, dentro do Bloco Norte II, que incluía também o Aeroporto Internacional de Macapá (AM). O pregão foi promovido pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O grupo ficará à frente da administração dos dois aeroportos por 30 anos. O lance vencedor para o bloco foi de R\$ 125 milhões. Ao todo, o contrato prevê aporte de R\$ 875 milhões em melhorias de infraestrutura e ampliação de serviços dos dois empreendimentos.

O processo para assumir a operação dos aeroportos foi longo, durou mais de um ano: em Macapá ele foi encerrado em 4 de agosto e, ontem, em Belém.

Nas redes sociais, a empresa emitiu um comunicado celebrando o momento. “A partir de hoje (4), somos responsáveis por gerir o empreendimento, fundamental para interligar a capital do Pará a destinos dentro e fora do Brasil, e implementar melhorias para aprimorar a eficiência operacional e a experiência dos nossos passageiros”. Ainda no texto, a NOA garante que irá contribuir com o desenvolvimento da aviação na região amazônica.

Transição

O Comitê de transição entre gestões foi liderado pela NOA, visando a continuidade das operações sem interrupções, conforme planejado no Plano de Transferência Operacional (PTO) em parceria com as equipes da Infraero.

Segundo Marco Migliorini, diretor presidente da NOA, a concessionária tem um plano robusto de investimentos para os dois aeroportos e garantiu que irá trabalhar para entregar modernidade, conforto, segurança e qualidade aos equipamentos, destacando a importância das duas capitais para o desenvolvimento regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

REGIÃO SUDESTE - SÃO SEBASTIÃO QUER SANAR GARGALO NO ACESSO AO PORTO COM ‘RODOVIA PARTICULAR’

Presidente da Companhia Docas comentou sobre nova alça viária da Tamoios que cairá direto no cais

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

O Porto de São Sebastião, localizado no Litoral Norte de São Paulo, espera concluir até o final do ano que vem o novo acesso rodoviário a partir da Rodovia dos Tamoios, importante modal viário que faz ligação do interior do Estado com os municípios do Litoral Norte. Segundo o presidente da

Companhia Docas de São Sebastião, que é ligada ao Governo do Estado de São Paulo, Ernesto Sampaio, o novo viário funcionará como uma rodovia particular que dará acesso ao porto.

Sampaio foi um dos debatedores do painel que teve como tema boas práticas em gestão de ativos de infraestrutura, que ocorreu dentro da programação do Sudeste Export, fórum regional de Infraestrutura, Logística e Transportes, que em 2023 foi realizado em Belo Horizonte.



O presidente do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio foi um dos debatedores do painel que teve como tema boas práticas em gestão de ativos de infraestrutura Crédito: Divulgação/Brasil Export

De acordo com o presidente, o Porto de São Sebastião monitora com bastante atenção o contorno sul da Rodovia dos Tamoios, que teve suas obras de duplicação e melhorias na pavimentação completas ao acesso para Caraguatatuba. Sampaio explicou que o trecho Sul contará com três novas alças de acesso, sendo que uma delas será especificamente para o tráfego de veículos em direção ao porto.

A PARTIR DE DEZEMBRO DO ANO QUE VEM, O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TERÁ UMA RODOVIA PRATICAMENTE PARTICULAR, OU SEJA, UMA ALÇA RODOVIÁRIA QUE VAI ENTREGAR VEÍCULOS DENTRO DO PORTO. ESSA OBRA ESTÁ EM ANDAMENTO, E ESTAMOS NOS PREPARANDO PARA ISSO. NÃO ADIANTA ENTREGAR A ALÇA E O PORTO NÃO ESTAR PREPARANDO PARA ATENDER ESSA DEMANDA”

ERNESTO SAMPAIO
presidente do Porto de São Sebastião

“Trata-se de um ativo importante. A partir de dezembro do ano que vem, o Porto de São Sebastião terá uma rodovia praticamente particular, ou seja, uma alça rodoviária que vai entregar veículos dentro do porto. Essa obra está em andamento, e estamos nos preparando para isso. Não adianta entregar a alça e o porto não estar preparando para atender essa demanda”, analisou.

Sampaio disse que foi solicitado junto ao Governo do Estado, através da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), recursos adicionais para que o cais pudesse fazer obras de preparação e adequação para poder receber essa nova alça viária diretamente da Tamoios.

“Ano que vem esse principal gargalo o porto não vai ter mais. Teremos uma rodovia de extrema qualidade, que vai entregar dentro do nosso cais. Isso é muito importante”, classificou.

Durante o mês de março, São Sebastião foi o município mais atingido por um temporal durante o período do Carnaval, ocasionando mortes, e diversas ocorrências de deslizamentos e desmoronamentos de terra nas principais rodovias estaduais que cortam a cidade.

Rodovias como a própria Tamoios e também a Rio-Santos, tiveram trechos bloqueados devido a ocorrências de deslizamentos. Durante os meses seguintes, foi preciso um trabalho em conjunto entre Governo do Estado e Governo Federal para a recuperação dessas estradas e retomar o fluxo de veículos que trafegam pela região.

Acessos aquaviários

Outro ativo importante, que prevê melhorias no futuro em São Sebastião, Sampaio destacou que investimentos estão sob análise no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para um projeto da Autoridade Portuária de um novo berço de atracação, que aumentaria a profundidade do canal.

“Temos um calado modesto em comparação com outros portos, de 9,1 metros. Mas trata-se de uma região que, com os investimentos adequados e a construção de um novo berço, podemos chegar a

20 metros. Um canal alto e dragado, que vai permitir que o porto alcance um grau de sofisticação bastante alto”, comentou.

O presidente da Companhia Docas analisou que o aprofundamento do Canal colocaria o Porto de São Sebastião em uma situação bastante vantajosa em comparação com outros portos.

Descontos

Um dos assuntos debatidos no painel envolveu as tarifas portuárias, que o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Almirante Lima Filho classificou como uma das grandes preocupações da agência reguladora. Em São Sebastião, o desconto tarifário foi, inicialmente, sobre as cargas de projeto, que não precisam ser unitizadas.

“São cargas especiais pelo seu volume e pelo seu peso, e percebemos a oportunidade de aplicar um grande pacote de descontos. Essa tarifa reduzida foi aprovada pelo conselho e publicada no Diário Oficial, e a gente já percebe operadores portuários interessados em movimentar cargas de projeto em São Sebastião porque conseguimos alcançar índices de até 70% de descontos”, disse.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/09/2023

SUDESTE EXPORT - DIRETOR DA ANTT DESTACA PARCERIA COM O TCU

De acordo com Guilherme Sampaio, o tribunal de contas tem se mostrado disposto a “ajudar a solucionar problemas”

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



A sintonia do TCU com as pautas voltadas para o setor de infraestrutura foi abordada durante o painel do InfraJUR que falou sobre regulação e atuação da corte de contas Crédito: Divulgação/Brasil Export

O diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, elogiou a atuação do Tribunal de Contas da União (TCU) em pautas importantes dentro do setor de infraestrutura. A fala ocorreu durante o InfraJUR – Encontro Nacional Jurídico de Infraestrutura,

Logística e Transportes, no painel sobre regulação e atuação da corte de contas, dentro da programação do Sudeste Export, realizado em Belo Horizonte (MG).

O principal destaque apontado pelo dirigente da ANTT foi sobre a Rota do Oeste, trecho entre o município de Sinop até a divisa dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

“Conseguimos trocar o controle acionário de um ente privado para um ente público e isso só foi possível graças à participação do TCU, inclusive, se lançando de mão de ferramentas tão presentes”, destacou.

O segundo ponto levantado por Sampaio na atuação do tribunal foi sobre a Transnordestina, modal ferroviário que vai ligar estados do Nordeste.

“Ao olhar do poder público, a transnordestina foi vista como um caso perdido. Nós conferimos junto ao Tribunal de Contas e verificamos o interesse público. Então, conseguimos mudar o traçado e retomar as obras e o processo de construção de uma ferrovia de suma importância para o Nordeste, e para não dizer para o país”, afirmou.

Por fim, o diretor da ANTT destacou a participação do TCU em cima das relições, cujo consultas públicas já foram feitas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, bem como o Ministério de Transportes, visando o interesse público.

“Uma forma paradigmática que possibilita tratar os temas que envolve as relições serem revogáveis e retratados para atender ao interesse público. Quero destacar o espírito de consensualismo do Tribunal de Contas, espírito de solucionar os problemas do Brasil e afastar aquelas ideias que se tinha do apagão de canetas. Estou com uma visão otimista pelo o que tem sido feito e o que vem sendo apresentado no horizonte próximo”, finalizou.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

SUDESTE EXPORT - SUDESTE AINDA ENFRENTA DIFICULDADES PARA IMPLANTAR PORTO-INDÚSTRIA E ZPES

Cenário foi debatido em painel sobre ações para o desenvolvimento econômico e de novos negócios na região

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O conceito de porto-indústria e a falta de uma ZPE na região foram debatidos no painel “Ações para o desenvolvimento econômico e de novos negócios na região Sudeste” Crédito: Divulgação/Brasil Export

Mesmo sendo a região mais rica do país, concentrando mais de 55% do PIB (Produto Interno Bruto) nacional, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o Sudeste ainda tem dificuldades para implantar o conceito de porto-indústria em suas áreas portuárias e não tem nem uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

MESMO SENDO A REGIÃO MAIS RICA DO PAÍS, CONCENTRANDO MAIS DE 55% DO PIB (PRODUTO INTERNO BRUTO) NACIONAL, SEGUNDO O IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA), O SUDESTE AINDA TEM DIFICULDADES PARA IMPLANTAR O CONCEITO DE PORTO-INDÚSTRIA EM SUAS ÁREAS PORTUÁRIAS E NÃO TEM NEM UMA ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO (ZPE)

O cenário foi debatido no painel “Ações para o desenvolvimento econômico e de novos negócios na região Sudeste”, no último dia 29 de agosto, durante o Sudeste Export, em Belo Horizonte (MG). O Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Participaram da conversa Thiago Toscano, diretor-presidente da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge); Thiago Lemgruber, diretor-presidente da empresa OSX; e Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). A moderação foi feita pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de redação do BE News.

Para Aquino, o Brasil como um todo sofre com a falta de política industrial, o que reflete na redução de investimentos em logística e, conseqüentemente, em escassez de planos que contemplem o conceito porto-indústria – que envolve a formação de clusters industriais próximos aos portos, facilitando o escoamento da produção.

Sérgio explica que nos países considerados competitivos na logística e na indústria, os portos que atuavam somente com carga e descarga foram substituídos por portos com o conceito complexo-porto-indústria, passando a agregar diversas atividades.



“A pura movimentação de carga e descarga reduz postos de trabalho e a arrecadação na região. Portanto, portos com o conceito de Suape (PE), com o conceito do Porto do Açú (RJ), que trazem e incentivam indústrias na região são ainda raros no país”, lamentou.

O Complexo Industrial Portuário de Suape citado pelo presidente da Fenop começou a ser planejado para ser um porto-indústria desde a sua origem, em meados da década de 70. Desde então, conseguiu reunir em sua área de atuação um conglomerado com 82 empresas, entre nacionais e internacionais, com investimentos privados que ultrapassam R\$ 74,5 bilhões e geram mais de 17,5 mil empregos.

Já o Porto do Açú é privado e mais jovem, está em operação desde 2014, mas também foi planejado para implantar o conceito porto-indústria desde o nascedouro. Atualmente conta com 21 empresas instaladas e 10 terminais privados. A industrialização futura do porto inclui a expansão das atividades de mineração e óleo & gás e projetos de energia renovável e de baixo carbono.

Aquino criticou ainda o fato de o Brasil “achar que o agronegócio é a única opção do país para se desenvolver e atuar no mercado exterior”. Para ele, o segmento merece ser valorizado, mas não deve ser a única atividade a receber incentivos. “Sem pressão, continuaremos a ter portos somente de carga e descarga”, frisou.

Em relação à escassez de ZPEs no Sudeste, Thiago Lemgruber citou uma tentativa frustrada do governo do Rio de Janeiro de instalar, há dois anos, uma ZPE no Porto do Açú. Ele explicou que o projeto não seguiu adiante após o Tribunal de Contas do Rio de Janeiro (TCU-RJ) suspender a licitação.

Ainda de acordo com o executivo, há informações de que o governo está refazendo essa licitação, o que, em sua visão, complementar, de fato, o conceito porto-indústria do Açú. “Consideramos esse um dos principais eixos de desenvolvimento do Rio”, considerou.

A ZPE se caracteriza por ser uma área de livre comércio com o exterior, dispendo de vantagens fiscais e aduaneiras que favorecem a competitividade dos produtos vendidos ao exterior.

Em Santos, nem mesmo as vantagens trazidas pelas operações do maior porto da América Latina conseguiram tirar do papel uma Zona de Processamento de Exportação na cidade. A prefeitura já confirmou que o município dispõe de áreas para a implantação do modelo e que a revisão da legislação de uso e ocupação da Área Continental de Santos consideraria esse tipo de atividade, mas ainda não há prazo definido, de fato, para a instalação da ZPE.

No Brasil, as duas únicas ZPEs com alfandegamento autorizado ficam na região Nordeste (ZPE Ceará e a ZPE Parnaíba, no Piauí).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

SUDESTE EXPORT - PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS SÃO DESTACADAS POR SECRETÁRIOS DE MG E SP

Pedro Bruno e Jorge Lima discursaram durante abertura do Fórum Sudeste Export
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

A importância das parcerias público-privadas (PPP) que permitam a expansão da infraestrutura do país foram destacadas por Pedro Bruno, secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias do Estado de Minas Gerais, e Jorge Lima, secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo. Eles discursaram na abertura do Sudeste Export, no último dia 28, em Belo Horizonte (MG).

Pedro Bruno, secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais, acredita que o potencial da região Sudeste ainda pode ser explorado Crédito: Divulgação/Sudeste Export



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

Pedro Bruno acredita que o potencial da região ainda pode ser explorado, já que o Estado possui a maior malha rodoviária e ferroviária do país, com mais de 21 mil quilômetros de rodovias pavimentadas e 5 mil quilômetros de ferrovias.

Porém, ainda é um desafio atrair mais investimentos privados para o setor de infraestrutura de Minas Gerais. Para ele, é importante que as modelagens propostas em concessões garantam segurança jurídica, essencial para atração de novos negócios.

O secretário também disse que Minas Gerais está trabalhando na criação de uma agência reguladora de transporte, visando garantir mais qualidade dos serviços concedidos à iniciativa privada.



Jorge Lima, secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, afirmou que o Governo Estadual aposta nas PPPs para desenvolver a infraestrutura

Por sua vez, Jorge Lima, representando o estado de São Paulo, afirmou que o governo estadual aposta PPPs para desenvolver a infraestrutura, já que a iniciativa privada tem mais recursos para este fim.

As parcerias também serão concretizadas visando a diversificação dos modais de transporte, principalmente ferrovias e hidrovias.

Quanto às ferrovias, de acordo com Lima, estão previstos via PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), recursos da ordem de R\$ 192 bilhões nos próximos anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 06/09/2023

SUDESTE EXPORT - BUROCRACIA E TRIBUTOS AINDA SÃO OBSTÁCULOS À MULTIMODALIDADE

Integração de modais foi debatida em painel no Fórum Sudeste Export
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Obstáculos para a expansão do transporte multimodal como excesso de documentação, burocracia e tributos foram debatidos no painel “Corredores logísticos e multimodalidade” Crédito: Divulgação/Brasil Export

Excesso de documentação, burocracia e tributos ainda são obstáculos para a expansão do transporte multimodal de cargas no Brasil. O assunto foi debatido no painel “Corredores logísticos e multimodalidade”, no último dia 29, durante o Sudeste-Export, em Belo Horizonte (MG).

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

Participaram da conversa Felipe Queiroz, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Valter Luís de Souza, diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT); Ellen Martins, superintendente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF); e Rafael Furtado, gerente-geral de Regulatório da VLI. A moderação foi feita pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de redação do BE News.

Para Felipe Queiroz, a burocracia que envolve o registro da documentação necessária em uma operação multimodal acaba afastando os operadores de carga. “A operação multimodal envolve uma série de questões não triviais, que geram custos, e nem todo operador quer correr esse risco”, disse.

Em relação aos tributos, o diretor da ANTT citou a bitributação, que ainda é questionada nas operações multimodais. Ele contou que a agência fez, recentemente, um seminário para discutir o panorama do transporte multimodal no país e estas foram as questões mais citadas. A ANTT tem como competência fazer o registro do Operador de Transporte Multimodal (OTM).

Questionado sobre como reduzir a burocracia desse tipo de operação, Queiroz respondeu que o papel da ANTT é limitado e que seria necessária a mobilização de todos os atores que fazem parte dos processos da multimodalidade. Quanto à ANTT, Felipe disse que a iniciativa mais importante para isso é a remodelação do Documento Eletrônico de Transportes (DT-e), que está sendo feita pela Infra S.A.



Para Ellen Martins, a multimodalidade permite que os operadores aproveitem as vantagens oferecidas por cada modal e a movimentação de cargas também se torna mais sustentável

A ideia é que o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) seja um documento de partida do DT-e, ou seja, os cadastros do MDF-e e do DT-e alimentariam a mesma base, tornando “um documento único de fato”, pontua.

“A agência é um ator nesse processo (de ampliar a multimodalidade). As outras questões precisam de soluções vindas de política pública”, ressaltou.

Felipe também falou que o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) aprovou, no início de agosto, a integração das bases de dados das fazendas estaduais e do DF ao Documento Eletrônico de Transportes (DT-e), do Governo Federal. A medida diminui a burocracia e os custos do transporte de cargas no país.

Para Ellen, as operações multimodais precisam ser estimuladas porque além de permitirem que os operadores aproveitem as vantagens oferecidas por cada modal, a movimentação de cargas pelo país também se torna mais sustentável.

“Um vagão graneleiro carrega em torno de 100 toneladas. Um caminhão carrega 30 toneladas. Se a gente for olhar uma composição ferroviária com 130 vagões, estamos falando em 368 caminhões graneleiros. A infraestrutura que leva maior capacidade já se torna ambientalmente mais correta. E a multimodalidade tem essa questão de integração logística, unindo a pegada ambiental”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

SUDESTE EXPORT - CARTA DO SUDESTE EXPORT DEFENDE DESBUROCRATIZAÇÃO E INVESTIMENTOS PRIVADOS

Documento é apresentado com exclusividade pelo portal e pelo jornal BE News
Da Redação redação@portalbenews.com.br



Sudeste Export 2023 reuniu empresários do setor e autoridades, como ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Tribunal Superior do Trabalho (TST), diretores das agências nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq) e de Transportes Terrestres (ANTT) e secretários estaduais (crédito: Divulgação)

A necessidade de desburocratizar o setor de transportes e a importância de um ambiente mais favorável a investimentos privados, com maior segurança jurídica e mais amplas garantias para as parcerias público-privadas (PPP), estão entre os destaques da Carta do Sudeste Export 2023, apresentada com exclusividade pelo portal e pelo jornal BE News. O documento resume os principais pontos defendidos durante o fórum, que debateu o desenvolvimento do setor de transportes e infraestrutura dessa região do Brasil, nos últimos dias 28 e 29 do mês passado, em Belo Horizonte (MG).

Iniciativa do Grupo Brasil Export, o Sudeste Export é uma realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e tem como mídia oficial o BE News. Na edição deste ano, reuniu empresários do setor e autoridades, como ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Tribunal Superior do Trabalho (TST), diretores das agências nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq) e de Transportes Terrestres (ANTT) e secretários estaduais.

Elaborada pela organização do fórum, a carta destaca “a urgência de desburocratizar o setor de transporte para estimular a intermodalidade, em especial nesta região que abriga grande diversidade de rodovias e de trechos ferroviários, muitas delas, todavia, necessitando de melhores interligações”. E sinaliza que, em um esforço para simplificar normas, o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) se mostra um “trunfo” para “superar o desafio de implantação da desejada multimodalidade”, referindo-se à operação de transporte de cargas utilizando vários modais, mas registrado em um único documento.

Infraestrutura

O documento também cita o desafio das autoridades portuárias da Região Sudeste de buscar melhorar as infraestruturas de acesso terrestre e aquaviário, mediante tarifas razoáveis, a fim de garantir eficiência e competitividade. E ainda aponta a importância do poder público procurar ampliar as malhas ferroviárias e hidroviárias regionais, desenvolvendo a movimentação de cargas de forma mais inteligente.

Nesse sentido, é importante garantir as condições para que os investimentos necessários sejam realizados também pelo setor privado. E para isso, é essencial ter um “ambiente mais favorável para investimentos privados, em especial no que diz respeito à segurança jurídica e à concretização de parcerias público-privada (PPPs)”.

Confira, a seguir, a íntegra da Carta do Sudeste Export 2023.

Carta do Sudeste Export 2023

Realizado em Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, o Sudeste Export 2023 foi marcado por dois dias de intenso relacionamento e de intercâmbio de informações, com a presença de dirigentes de grandes empresas e de instituições vitais para o Brasil, como o Tribunal de Contas da União (TCU), o Tribunal Superior do Trabalho (TST), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de secretários de São Paulo e do próprio estado mineiro.



A reunião dessas destacadas lideranças do setor de infraestrutura possibilitou melhor entender as condições necessárias para dotar as operações logísticas e portuárias de maior competitividade na região Sudeste. Vale aqui ressaltar a urgência de desburocratizar o setor de transporte para estimular a intermodalidade, em especial nesta região que abriga grande diversidade de rodovias e de trechos ferroviários, muitas delas, todavia, necessitando de melhores interligações.

O Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) se constitui em um trunfo para superar o desafio de implantação da desejada multimodalidade. Quanto à gestão de ativos portuários, o grande desafio das autoridades portuárias é de prover infraestruturas de acesso terrestre e aquaviário adequadas mediante tarifas razoáveis, como forma de garantir eficiência e competitividade.

Parte da comitiva de 130 participantes do fórum regional teve a oportunidade de conhecer as organizadas dependências da Transpes, empresa especializada no transporte rodoviário de cargas especiais, além de acompanhar os principais pontos do Relatório de Sustentabilidade 2022 divulgada pela companhia. Na sequência, em visita técnica à VLI, a comitiva vivenciou uma rica experiência. A atividade contou com a apresentação do centro de controle operacional, da universidade mantida pela empresa e um tour pelo prédio histórico que a companhia ocupa na capital mineira.

Minas Gerais é um importante polo produtor no cenário nacional, tanto para a indústria quanto para a agropecuária. Além disso, seu território é um privilegiado ponto de passagem das exportações brasileiras e também das rotas de abastecimento interno do País. Essa intensa movimentação de cargas impõe grandes desafios para a segurança viária, sendo assim, uma das prioridades do Sudeste Export, trabalhar para reduzir a quantidade de acidentes, preservando vidas humanas e o meio ambiente, e de riscos para as mercadorias. Nesse sentido, é necessário expandir ferrovias e hidrovias, enxergando a movimentação de carga de uma forma macro e mais inteligente.

O território mineiro registra mais de 21 mil quilômetros de rodovias pavimentadas e de 5 mil quilômetros de ferrovias, as mais extensas malhas do País. Sabedores que os recursos públicos não são suficientes para melhorar a qualidade e a eficiência viária, os conselheiros e colaboradores do Sudeste Export clamam por um ambiente mais favorável para investimentos privados, em especial no que diz respeito à segurança jurídica e à concretização de parcerias público-privada (PPPs).

Em curto prazo, é fundamental destacar a intenção do governo mineiro de criar uma agência reguladora de transporte no estado, além dos leilões de ativos de infraestrutura previstos para os próximos meses, como o caso da rodovia BR-381, cujo certame deve acontecer em novembro deste ano. Além disso, informou a direção da ANTT, estão previstos R\$ 47 bilhões em investimentos com a renovação de ferrovias e novos projetos de concessão da malha rodoviária somente no estado mineiro.

A aplicação efetiva da multimodalidade nesse complexo cenário da região Sudeste passa, como enfatizamos no início desta carta, por desburocratização. Governo Federal e agências reguladoras, além dos executivos estaduais, precisam buscar formas de simplificar normas, de modo que o operador logístico possa optar pelo modal mais adequado em cada trecho do transporte.

Nos principais portos públicos da região as demandas são bem conhecidas. O Porto de Santos necessita, com urgência, de mais e melhores acessos terrestres, além de uma solução definitiva para a dragagem de seu canal de navegação. Já o Porto de Vitória, hoje o único do País gerido por uma Autoridade Portuária privada, conta com pouquíssima participação da malha ferroviária: o modal é responsável por somente 3% da movimentação. Para reverter este panorama, a VPorts planeja investir R\$ 50 milhões no projeto de instalação de uma pera ferroviária.

Outra grande oportunidade evidenciada no fórum regional é o atendimento à indústria de óleo e gás. Além de aumentar as atracções para suprimentos de fluidos, o segmento movimenta toda a cadeia de produção, serviços de manutenção e logística e traz oportunidades também para empresas que oferecem serviços ambientais, como tratamento de água oleosa, reciclagem das plataformas e reaproveitamento de equipamentos.



Diante da riqueza de possibilidades para aumento da geração de emprego e renda na região, o CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Fabrício Julião, fez um apelo sobre a necessidade de juntar os protagonistas deste movimento em prol dos ativos e demandas em infraestrutura: “Precisamos criar um plano de ação porque vejo todos os atores envolvidos com muita disposição para investimentos e disposição para resolver esses gargalos. Precisamos criar um planejamento mais forte de ação, aproveitar os gestores presentes, já que todos estão com boa intenção”. E, portanto, será este o direcionamento do fórum regional permanente Sudeste Export para os próximos meses. Um trabalho árduo que só pode ser desenvolvido a muitas mãos e mentes de profissionais capacitados.

Destaques

Vale aqui ressaltar a urgência de desburocratizar o setor de transporte para estimular a intermodalidade, em especial nesta região que abriga grande diversidade de rodovias e de trechos ferroviários, muitas delas, todavia, necessitando de melhores interligações.

O Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) se constitui em um trunfo para superar o desafio de implantação da desejada multimodalidade.

Quanto à gestão de ativos portuários, o grande desafio das autoridades portuárias é de prover infraestruturas de acesso terrestre e aquaviário adequadas mediante tarifas razoáveis, como forma de garantir eficiência e competitividade.

É necessário expandir ferrovias e hidrovias, enxergando a movimentação de carga de uma forma macro e mais inteligente.

Os conselheiros e colaboradores do Sudeste Export clamam por um ambiente mais favorável para investimentos privados, em especial no que diz respeito à segurança jurídica e à concretização de parcerias público-privada (PPPs).

Em curto prazo, é fundamental destacar a intenção do governo mineiro de criar uma agência reguladora de transporte no estado, além dos leilões de ativos de infraestrutura previstos para os próximos meses

Governo Federal e agências reguladoras, além dos executivos estaduais, precisam buscar formas de simplificar normas, de modo que o operador logístico possa optar pelo modal mais adequado em cada trecho do transporte.

Outra grande oportunidade evidenciada no fórum regional é o atendimento à indústria de óleo e gás. Além de aumentar as atracções para suprimentos de fluidos, o segmento movimenta toda a cadeia de produção, serviços de manutenção e logística e traz oportunidades também para empresas que oferecem serviços ambientais, como tratamento de água oleosa, reciclagem das plataformas e reaproveitamento de equipamentos.

“Precisamos criar um plano de ação porque vejo todos os atores envolvidos com muita disposição para investimentos e disposição para resolver esses gargalos. Precisamos criar um planejamento mais forte de ação, aproveitar os gestores presentes, já que todos estão com boa intenção” – Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2023

NACIONAL - VITRINE

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

A edição 2023 do Sudeste Export reuniu as principais personalidades do setor de infraestrutura, entre executivos do segmento privado e autoridades locais e federais, para analisar e debater o desenvolvimento desse mercado na região com a mais forte economia do Brasil. Foram dois dias de trabalhos intensos, brindados com muito conhecimento e uma networking das mais valiosas. Um evento que faz a diferença e merece uma edição especial da sua Vitrine. Para quem gosta de um bastidor, seja bem-vindo(a)!



Empresários e autoridades participantes do Sudeste Export, reunidos no pátio do belo casarão da Rua Sapucaí, que abriga os escritórios da VLI em Beagá. O imóvel acaba de completar 70 anos - e durante boa parte desse período, foi o endereço da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) na capital mineira. Nos últimos anos, o edifício foi todo recuperado pela VLI, que não poupou esforços para devolver todo o brilho a esse marco da arquitetura das Minas Gerais



O presidente do conselho do Nordeste Export, Aluisio Sobreira (à esquerda), o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros (primeiro plano) e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião (à direita), acompanhados pelo presidente da transportadora Transpes, Alfonso Gonzalez (centro), durante visita ao centro de controle operacional da empresa, em Betim (MG)



Os debates sobre o futuro do Porto de Santos (SP), durante o Sudeste Export, acabaram reunindo em um painel dois mestres do Direito: o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), o advogado Anderson Pomini, e o presidente do conselho do Sudeste Export e sócio da Sammarco Advocacia, Marcelo Sammarco

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2023



A diretora jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons, Roberta Carvalho, dando uma aula de mediação em um dos painéis do Infracur - Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, parte da programação do primeiro dia do Sudeste Export.

INTERNACIONAL – MERCOSUL EXPORT DIA 11 E 12/09 – MONTEVIDÉU-URUGUAI
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



MERCOSUL EXPORT 2023
11 E 12 DE SETEMBRO MONTEVIDÉU, URUGUAI

#confirmados

Juan José Olaizola
Subsecretário de Transportes e Obras Públicas do Uruguai

Eduardo Nery
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Emílio Rívero
Gerente-Geral do Instituto Nacional de Logística (INALOG)

Benjamin Zymler
Ministro do Tribunal de Contas da União (TCU)

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:
forumbrasilexport.com.br/evantos/mercossul-export/

Participação presencial exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pela organização
Brasil Export, discutindo ideias e apontando caminhos

MERCOSUL EXPORT
FÓRUM INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP ASSINA CONVENÇÃO COLETIVA COM SINDICATO DOS TRABALHADORES DE BLOCO DE SANTOS, SÃO VICENTE, GUARUJÁ, CUBATÃO E SÃO SEBASTIÃO

Informações: SOPESP (06 de setembro de 2023)



O SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, assinou, na tarde de ontem (05/09), a Convenção Coletiva de Trabalho 2023/2024 com o Sindicato dos Trabalhadores de Bloco dos Portos de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião.

A cerimônia de assinatura do instrumento normativo foi na sede do SOPESP e reuniu dirigentes das duas entidades representativas.

Entre os principais pontos acordados, destacam-se: a

abertura de 30 vagas no cadastro para ingresso de novos trabalhadores da categoria de bloco e a regulamentação de critérios para contratação de trabalhadores a vínculo.

Conforme o presidente do SOPESP, Regis Prunzel, o evento simboliza a capacidade de diálogo construtivo entre as partes e o compromisso mútuo com o respeito aos direitos dos trabalhadores.

“É com grande orgulho que celebramos este marco que traz benefícios tanto para os trabalhadores quanto para o setor como um todo. Esta é uma demonstração clara de nossa determinação em avançarmos juntos em direção a um futuro mais promissor”, enfatiza Regis.



O último acordo assinado com o sindicato ocorreu há 16 anos, em 2007.

Além do presidente do SOPESP, também exaltou a importância do momento, o presidente do Sindicato do Bloco, sr. Wilson Roberto de Lima. A assessora jurídica do SOPESP, Dra. Gislaine Heredia, acompanhou todo o processo de negociação e a assinatura do instrumento.

Participaram da solenidade além do Presidente Regis Prunzel, o Diretor-Executivo, Ricardo Molitzas, a Relações Institucionais Marcelli Mello, representando o SOPESP, e o

diretor-executivo do OGMO/Santos, Evandro Schmidt Pause e o Gerente Jurídico e de RH do órgão, Thiago Robles.

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

Data: 06/09/2023

REGIS PRUNZEL, PRESIDENTE DO SOPESP, E ROBERTO CROCE, DIRETOR DE LOGÍSTICA DA SANTOS BRASIL PARTICIPAM DO PROGRAMA ZR NEWS

Informações: ZR News (06 de setembro de 2023)

No quadro Porto News, que vai ao ar nesta quarta-feira excepcionalmente, vamos receber Regis Prunzel, presidente do SOPESP, e Roberto Croce, diretor de Logística da Santos Brasil.



Regis Prunzel fala sobre as principais pautas da entidade em relação ao diálogo com poder público, em todas as esferas, e importância e envolvimento dos operadores portuários no aprofundamento da relação porto/cidade.

<https://youtu.be/O8kXquS2cOs>

Roberto Croce falará sobre a presença da Santos Brasil na Baixada Santista e no país, além do Tecon Santos, e como a Santos Brasil

Logística está estruturada.

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

Data: 06/09/2023

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 115 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO

Informações: ANTAQ (06 de setembro de 2023)

Consolidado de janeiro a julho mantém crescimento de movimentação, trazendo um acréscimo de 5,4% em comparação aos sete primeiros meses de 2022

O setor aquaviário movimentou mais de 115,7 milhões de toneladas em julho deste ano. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).



O crescimento de 4,8% em comparação a julho de 2022 foi impulsionado pelo aumento na movimentação de Minério de Ferro e de Petróleo (óleo bruto), com 34,87 milhões e 19,94 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 2,2% e 22,6%.

A Soja ficou em terceiro lugar do pódio de movimentação de toneladas no mês, com 9,87 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um aumento de 26,36% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 75,83 milhões de toneladas movimentadas em julho de 2023. O número representa um aumento de 6,9% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo dos portos privados foi o Terminal de Petróleo Tpet/Toil, localizado no Porto do Açú no Rio de Janeiro, com mais de 5,97 milhões de toneladas, o que mostra uma variação positiva de 42,5% quando comparado a julho de 2022.

O Terminal de Angra dos Reis (Tebig), por sua vez, foi o maior destaque percentual entre os cinco TUPs que mais movimentaram no mês com crescimento de 71% em comparação ao mesmo período do ano anterior. A instalação portuária movimentou 5,73 milhões de toneladas no período.

Portos Públicos

Já os portos organizados movimentaram aproximadamente 40 milhões de toneladas durante o mês de julho, o que representa um aumento de pouco mais de 1% em comparação ao mesmo período do ano passado.

O porto de maior movimentação no mês foi o de Santos, com 12,2 milhões de toneladas, representando um aumento de 3,85% em comparação a julho de 2022. O Porto Organizado foi responsável por 30,5% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos de Itaguaí (RJ) e Itaqui (MA) fecham os destaques positivos dos portos organizados que mais movimentaram no período com, respectivamente, 5,27 milhões de toneladas e 3,5 milhões de toneladas movimentadas. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 7,23% e 12,53%, quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Consolidado

Entre janeiro e julho o setor portuário movimentou cerca de 732,3 milhões de toneladas. Isso representa um acréscimo de 5,4% em comparação com o mesmo período de 2022.

A carga mais movimentada até o momento é o Minério de Ferro com 207,6 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a julho, o que representa um crescimento acumulado de 5,95% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Entre as cargas que merecem destaque entre janeiro e julho de 2023 estão: Milho com 22,25 milhões de toneladas (crescimento de 22,29%); Soja com 97,9 milhões de toneladas (aumento 22,29%) e Petróleo (Óleo bruto) com 123,7 milhões de toneladas (variação positiva de 9,72%).

Outros destaques deste ano foram as movimentações do Terminal de Tubarão (+13,32%) e do Terminal de Petróleo Tpet/Toil – Açú (+45,31%), dos perfis de carga granel sólido (+8,39%) e granel líquido (+4,48%).

Painel Estatístico



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

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

Data: 06/09/2023

MINISTRO CARLOS FÁVARO SE REÚNE COM EMBAIXADORA DOS ESTADOS UNIDOS, ELIZABETH BAGLEY, PARA TRATAR SOBRE ETANOL

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (06 de setembro de 2023)

Maiores produtores de energia e comida do mundo, Brasil e Estados Unidos debatem sobre o aumento do consumo do combustível

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, recebeu a embaixadora dos Estados Unidos no Brasil, Elizabeth Frawley Bagley, para tratar da cooperação entre os países sobre o etanol, em reunião na sede do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), nesta terça-feira (05).

Estados Unidos e Brasil são os maiores produtores de etanol do mundo e, juntos, debatem alternativas para o combustível. Diante da posição de liderança dos países no cenário mundial, o ministro destacou a importância do alinhamento na produção do combustível e de um trabalho conjunto para aumentar seu consumo no mundo, permitindo, assim, taxas mais competitivas.

A embaixadora ressaltou que tanto Estados Unidos quanto Brasil se preocupam com as mesmas causas de sustentabilidade e que os governos estão trabalhando juntos.

Uma das propostas já adotadas pelo Brasil de incentivo ao uso do etanol é o aumento do percentual de adição obrigatória do combustível à gasolina que, atualmente é de 27% e pode chegar a 30%. Nos Estados Unidos a medida ainda não é obrigatória.

Além disso, na recente missão do Mapa no Japão, o incentivo ao uso do combustível foi tema de uma reunião que tratou da produção de veículos movidos à hidrogênio a partir do etanol.

Também participaram da reunião o conselheiro agrícola e a especialista agrícola do Departamento Americano de Agricultura (USDA/FAS), Michael Colon e Marcela Formiga e o secretário de comércio e relações internacionais do Mapa, Roberto Perosa.

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

Data: 06/09/2023

PAÍS BATE RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO; PREÇO DO BARRIL VOLTA A SUBIR

Informações: Brasilagro (06 de setembro de 2023)

Receita de exportação de petróleo e derivados é recorde; alta do barril pode bater em combustíveis.

O Brasil nunca exportou tanto petróleo quanto neste 2023. De janeiro até julho, dado mais recente, o país vendeu para o exterior 1,526 milhão de barris por dia, em média. O saldo, diferença entre exportações e importações, até agora foi de 1,216 milhão de barris —menor que o recorde anterior, de 2020, 1,332 milhão de barris. No entanto, o saldo do valor de vendas e compras externas de petróleo, derivados e gás é neste ano a maior da história, cerca de US\$ 12 bilhões até julho, ante os US\$ 9,8 bilhões do mesmo período do ano passado.

Até o início do mês, não havia perspectiva de que o preço do barril do tipo Brent fosse além de uns US\$ 85. Nesta terça-feira (5), porém, Arábia Saudita e Rússia disseram que vão prorrogar seus cortes de produção até dezembro. Os cortes de produção mais recentes dos dois países somam 1,3 milhão de barris por dia.

Como resultado da ação dos dois sócios maiores do cartel do petróleo (Opep+), o preço do barril do Brent foi a US\$ 90 nesta terça-feira. Começaram as especulações de que o preço pode ir além, mesmo com sinais de desaceleração de Europa e China.

Os chutes informados sobre preço do petróleo costumam sair muito tortos, mas essa é a conversa da semana. Não importa o enfraquecimento de economias centrais, a Arábia Saudita daria um jeito de manter o barril em um preço compatível com as contas de seu governo e com o desenvolvimento do seu programa de reforma econômica. Além do mais, a Rússia, especulam os entendidos, tentaria ainda prejudicar as economias do “Ocidente”, com quem está em guerra indireta na Ucrânia, em especial a dos Estados Unidos.

Para começar com os efeitos mais imediatos e cotidianos, pode haver alguma pressão inflacionária, aqui e lá fora. Em fins de junho, o barril do tipo Brent custava US\$ 73. Para o que nos interessa, é preciso lembrar também que o dólar havia baixado a R\$ 4,72 em fins de julho (está em R\$ 4,97).

Ou seja, há uma pressão composta de encarecimento do petróleo e do dólar. Deve voltar a esquentar a conversa sobre os reajustes da Petrobras, embora não seja imediata a relação entre preços de derivados (diesel, gasolina etc.) e o custo do barril.

O outro lado da história é que essa combinação de exportação, preços e câmbio (“dólar caro”) amplia o ganho de renda com o negócio de exportação de petróleo. É algum impulso econômico extra. Quanto à Petrobras, o tamanho dos ganhos da empresa vai depender, claro, também do que será feito do preço dos combustíveis

Em tese, um aumento de lucros da Petrobras, dados um certo nível de distribuição de dividendos e de tributação, aumenta também a receita do governo. A receita petrolífera se tornou muito relevante para as contas públicas.

Sob Lula 3, a Petrobras conteve os reajustes de preços e a distribuição de dividendos. Dada ainda a queda do preço do petróleo até junho, a receita petroleira do governo federal diminuiu. Com menos dinheiro da Petrobras e outras receitas da exploração de petróleo, o déficit do governo aumentou.

De dezembro até julho, o pagamento de dividendos da Petrobras caiu o equivalente a 0,12 ponto percentual do PIB. As várias outras receitas de exploração de recursos naturais (o grosso vem de petróleo e minério) caiu 0,21 ponto percentual. É muito relevante.

Recorde-se que o governo federal tem a meta de chegar a um déficit primário zero em 2024. No resultado de 12 meses somados até julho, o déficit foi de 0,94% do PIB. Dá para perceber, portanto, a renovada importância da receita que vem da indústria extrativa (e nem estamos falando aqui dos impostos que essas empresas pagam) (Folha, 6/9/23)

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2023

DEPUTADO ALEXANDRE BARBOSA É NOVO RELATOR DO REPORTO E QUER PAUTAR PL ‘O QUANTO ANTES’

Informações: Infomoney (06 de setembro de 2023)



Impacto orçamentário da renúncia fiscal é estimado em R\$ 500 milhões por ano, ou cerca de 0,01% do Orçamento da União – Foto: Câmara dos Deputados

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), foi designado relator de projeto de lei do Reporto na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara. O novo relator disse ao Broadcast (sistema de notícias em tempo real do



Grupo Estado) que dará “celeridade” à tramitação e trabalhará pela aprovação do PL 4885/2016, que amplia o prazo de vigência do Reporto, regime que dá isenção tributária a empresas portuárias na compra de maquinários e equipamentos para uso em operações no território nacional.

As discussões sobre o projeto estão praticamente paradas há meses. O último designado à função de relator, o deputado Mauro Benevides Filho (PDT-CE), deixou de ser membro da CFT, fazendo o projeto ficar sem relator.

A avaliação do governo e de representantes do setor é de que o projeto contém problemas técnicos como a ampliação por tempo maior que cinco anos, o que justificaria a dificuldade de aprovação. Por causa disso, o governo deve apresentar uma nova proposta, que até a última atualização estava na fase de ajustes interministeriais.

Para garantir a aprovação ainda neste ano, o Executivo estudava a edição de uma medida provisória.

“Nós ouvimos isso e ouvimos também a possibilidade do governo mesmo encaminhar um novo PL sobre o tema para a Câmara. Independentemente do formato, o nosso compromisso é com a celeridade da discussão do tema. Já temos um texto elaborado e agora com relator designado na Câmara. Vou trabalhar para pautar o quanto antes essa discussão na comissão e, posteriormente, votar e aprovar a matéria”, diz Alexandre Barbosa ao Broadcast.

O deputado, que é ex-prefeito de Santos (SP), considera que o benefício é fundamental para garantir o desenvolvimento do setor portuário. “O ‘custo’ que o benefício gera para o orçamento nem se compara ao lucro que o setor portuário entrega ao Brasil”, afirma o deputado.

O impacto orçamentário da renúncia fiscal é estimado em R\$ 500 milhões por ano, ou cerca de 0,01% do Orçamento da União.

O objetivo, segundo o parlamentar, é que a matéria tenha a tramitação concluída até dezembro, atendendo à principal demanda do setor, que é justamente evitar os efeitos da extinção do benefício fiscal programada para o fim de 2023.

Para Barbosa, o ambiente é favorável e não deve enfrentar dificuldades, uma vez que é reconhecida a importância do Reporto pelos parlamentares e pelo governo federal.

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

Data: 06/09/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

MESMO COM APROVAÇÃO DE TETO DE 100%, BANCOS DIZEM QUE CONTINUAM BUSCANDO OPÇÕES PARA BAIXAR JURO DO ROTATIVO

Câmara aprovou texto, mas esse limite só valerá se não forem apresentadas outras alternativas de redução em 90 dias

Por João Sorima Neto — São Paulo

Mesmo com a aprovação do teto de juros para o rotativo do cartão de crédito na Câmara dos Deputados, os bancos acreditam que algum tipo de solução para reduzir a taxa, atualmente em 445% ao ano, será encontrada em 90 dias pelo grupo de trabalho formado pelas instituições financeira, representantes dos adquirentes (maquininhas), varejo, Ministério da Fazenda e Banco

Central. Nota da Federação Brasileira dos Bancos (Febraban) informa que as discussões para encontrar alternativas continuam.

"Apesar de o tema ser muito complexo, estamos confiantes de que, nesse prazo de 90 dias, a indústria de cartões, juntamente com o governo e o regulador, terá sucesso em promover evoluções materiais no cartão de crédito", informou a entidade, reafirmando que a Febraban continuará envolvida nos debates com o Congresso e o governo.



Juro do rotativo do cartão tem nova alta e chega a 445% ao ano — Foto: Arquivo

O texto aprovado pelos deputados afirma que o máximo que pode ser cobrado pelos bancos no cartão é o dobro da dívida inicial — ou seja 100%. Mas esse limite só valerá caso o grupo de trabalho não apresente uma proposta em até 90 dias da publicação da lei.

Alerta de redução de crédito

Os bancos, entretanto, alertam que a adoção de limites oficiais de preços de qualquer espécie causa preocupação.

"Limites artificiais de juros impactam na oferta de crédito, pois carregam o risco de torná-lo não sustentável. No caso do cartão de crédito, produto que responde por 40% de todo o consumo no Brasil e 21% do PIB, tetos para os juros no rotativo podem tornar uma parcela relevante dos cartões de crédito inviáveis economicamente, afetando a disponibilidade de crédito na economia", alerta a entidade.

A nota da Febraban, entretanto, reconhece o esforço do relator, deputado Alencar Santana Braga(PT/SP), em conceder prazo de 90 dias para que haja discussão técnica, envolvendo a indústria de cartões, o Conselho Monetário Nacional e o Banco Central.

Os bancos defendem que o risco de crédito, atualmente assumido pelos bancos, seja diluído entre todos os elos da cadeia e elimine os subsídios cruzados, numa transição sem rupturas do produto do cartão de crédito e de como ele se financia.

Em nota divulgada esta semana, a Febraban acusou as "maquininhas independentes", conhecidos por adquirentes que não são ligadas a instituições financeiras, de se apropriarem da receita de juros dessa cadeia, sem correr qualquer risco de crédito, além de não alocarem capital e induzindo o consumidor a endividamentos "que se eternizam".

Maquininhas aprovam teto

Já a Associação Brasileira de Internet(Abranet), que representa parte das empresas de maquininhas, manifestou em nota satisfação pela acertada aprovação de um teto para os juros do rotativo.

Segundo a empresa, ao não alterar as regras do modelo de pagamento parcelado sem juros, o relator do projeto de lei, as lideranças parlamentares e a grande maioria dos deputados demonstraram compreender a relevância desse modelo para os consumidores, para os lojistas e para a economia brasileira.

"A Abranet acompanhará os próximos passos da tramitação, na certeza de que serão assegurados, também no Senado, os direitos do consumidor e do seu poder de compra", informou a entidade em nota.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2023

LULA ANUNCIA REFORMA COM PP NO ESPORTES E REPUBLICANOS EM PORTOS E AEROPORTOS

Márcio França assumirá a nova pasta das Micro e Pequenas Empresas; Ana Moser é a segunda ministra mulher a deixar a Esplanada em oito meses de governo

Por Alice Cravo, Sérgio Roxo e Jeniffer Gularte — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante discurso na cúpula do Brics — Foto: Gianluigi Guercia/AFP

Após dois meses de conversas e articulações, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) finalizou nesta quarta-feira a reforma ministerial e confirmou o PP no Ministério dos Esportes e o Republicanos no Ministério de Portos e Aeroportos.

Os deputados André Fufuca (PP-MA), líder do PP na Câmara dos Deputados, e Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) já estavam confirmados na

Esplanada desde o começo de agosto, mas ainda aguardavam a definição dos espaços.

Com as mudanças, Lula demite a segunda mulher em nove meses de governo. Ana Moser, que tinha respaldo de atletas e entidades esportivas, deixará o Ministério dos Esportes para dar lugar a Fufuca. Em julho, Lula tirou do primeiro escalão Daniela Carneiro, para nomear Celso Sabino na pasta do Turismo, em acordo com o União Brasil.

“A nomeação e posse serão realizadas no retorno do presidente Luiz Inácio Lula da Silva da reunião do G20”, diz a nota do Palácio do Planalto. O petista deve retornar ao Brasil na próxima segunda-feira.

De saída da pasta de Portos e Aeroportos, que ficará sob o comando de Silvio Costa, “o ministro Márcio França assumirá a nova pasta das Micro e Pequenas Empresas”, acrescentou a nota do Planalto.

Com a criação da estrutura, o governo chega ao total de 38 pastas, sendo o maior 1º escalão dos três mandatos do petista. Só não supera a marca do segundo governo da ex-presidente Dilma Rousseff (PT), que teve 39 ministros.

Em seu primeiro mandato, Lula teve 35 ministérios. Após ser reeleito, esse total passou para 37, mesma quantidade do primeiro mandato de sua sucessora. No seu segundo governo, já enfrentando desgastes junto ao Congresso, a ex-presidente Dilma montou um 1º escalão com 39 pastas, o maior número de ministros desde a redemocratização.

Reuniões para decidir

Durante a tarde desta quarta-feira, Fufuca, Silvio Costa e o ministro de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, estiveram no Palácio da Alvorada para ouvir de Lula o convite oficial.

Na terça-feira, diante das dificuldades de sacramentar a reforma, Lula se reuniu com Márcio França e Ana Moser, que perderam o cargos.

No encontro, Lula disse a Moser que estava muito difícil resolver a reforma e que ainda não tinha uma decisão — tomada no dia seguinte. O Planalto chegou a oferecer cargo de autoridade olímpica para Moser, que não aceitou a posição.

Em relação à pasta de Esportes, a Casa Civil chegou a elaborar um novo desenho do Ministério, ampliado com uma secretaria de jogos eletrônicos, ou games.



Fufuca manifestou que o seu partido gostaria de turbinar o ministério com três outras secretarias, voltadas a ações sociais e empreendedorismo, o que ainda não foi confirmado até o momento pelo Palácio do Planalto.

Além disso, a bancada do PP manifestou o desejo de criar um fundo abastecido com recursos arrecadados com a cobrança de imposto sobre apostas esportivas.

Isso permitiria repasses de forma mais fácil, sem necessidade formalização de convênios. O governo, porém, resistia à criação das secretarias. Também não há confirmação sobre o atendimento dessa reivindicação.

Fufuca, por sua vez, como mostrou o colunista do GLOBO Lauro Jardim, passou a noite de terça-feira consultando os deputados do PP se apoiariam ou não a decisão dele de aceitar o cargo.

No mesmo dia, Lula também almoçou com Márcio França, que herdará parte da estrutura do Ministério da Indústria e Comércio, comandado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin.

Antes, França, Alckmin, o presidente do PSB, Carlos Siqueira, e o prefeito de Recife, João Campos, acertaram que o partido pediria a Lula que o novo ministério fosse chamado de “Empreendedorismo, Cooperativismo e Economia Criativa”— pleito que não foi adiante. Segundo nota do governo, a pasta será a da Micro e Pequenas Empresas.

A legenda também queria que a pasta tivesse mais ingerência sobre o Sebrae, iniciativa vista como complicada, já que a autonomia do órgão é garantida por lei.

Nomes do Centrão

Fufuca é líder do partido desde 2022 e já exerceu outros cargos de destaque na legenda, como a própria presidência nacional. Comandou o partido em 2021 e 2022, substituindo Ciro Nogueira, de quem é próximo. Mesmo no governo passado, o novo ministro dos Esportes não adotava uma postura de conflito com o PT e, enquanto presidente interino da legenda, permitiu aliança com os petistas em estados como Pernambuco, Ceará e Mato Grosso.

Fufuca, contudo, fazia parte da tropa de choque do ex-presidente da Câmara Eduardo Cunha, que abriu o processo de impeachment contra Dilma em 2015.

Já Silvio Costa Filho tem um histórico mais constante de apoio ao PT. Ele é filho do ex-deputado Sílvio Costa (Republicanos-PE), que foi um dos poucos integrantes do Centrão que permaneceram no apoio a Dilma durante o impeachment. Costa Filho sempre fez parte do mesmo grupo que o PT em Pernambuco. Na eleição de 2022, declarou apoio a Lula.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/09/2023

LULA DÁ ESPORTE (E A CAIXA) PARA O PP E PORTOS E AEROPORTOS E FUNASA AO REPUBLICANOS

Por Lauro Jardim

Lula finalmente conseguiu acomodar os dois indicados do Centrão para ocupar ministérios no governo: os deputados André Fufuca (PP) e Silvio Costa Filho (Republicanos).

Fufuca vai mesmo para o Ministério do Esporte. A pedida original do PP era o Ministério do Desenvolvimento Social, ainda que parte dele, com o desmembramento do Bolsa Família. Durante semanas, seus líderes garantiam que não aceitariam nada que não fosse desta envergadura.

O PP acabou levando uma pasta infinitamente menos importante sob qualquer aspecto — ainda que haja a promessa de que o orçamento do Esporte será engordado com verbas oriundas da taxaçaõ das casas de apostas online. Mas o raciocínio talvez tenha sido algo na linha do “é melhor um

ministério menor na mão do que um grande voando". O PP, claro, também levará para sua esfera a Caixa.

Já o Republicanos vai emplacar Silvio Costa Filho no Ministério de Portos e Aeroportos, algo que já estava mais ou menos acertado há cerca de dez dias. E, nas negociações de hoje levou para o partido também a recriada Funasa.

Quando será, afinal, anúncio oficial das mexidas? No Palácio do Planalto há ainda a esperança de que isso possa acontecer no início da noite. Mas pode ficar para a semana que vem, uma vez que Lula viaja amanhã para a reunião do G20 na Índia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2023

REFORMA MINISTERIAL: ALCKMIN VAI LEVAR CONTRAPROPOSTA DO PSB A LULA

Por Naira Trindade — Brasília



Lula com o presidente do PSB, Carlos Siqueira, e Alckmin — Foto: Ricardo Stuckert/29.07.2022

Depois de uma rodada de conversas sobre os rumos do PSB na reforma ministerial, o PSB escalou Geraldo Alckmin para conversar novamente com Lula nesta quarta-feira sobre a contraproposta que o partido fará para turbinar o Ministério de Micro e Pequenas Empresas para compensar Márcio França por deixar Portos para o Republicanos.

O PSB hoje já comanda a secretaria nacional de Micro e Pequenas Empresas, que tem Milton Coelho, do PSB, como secretário, e fica sob o guarda-chuva de Alckmin. Para que a pasta ganhe peso de ministério, o PSB trabalha para que ela ganhe também o controle do Sebrae, que detém de um atraente orçamento.

Alckmin também vai levar a Lula um novo nome para o ministério, que pode ser chamado de Ministério do Empreendedorismo ou da Economia Criativa. Isso porque a avaliação é de que o nome "Micro e Pequenas Empresas" dá uma ideia "errada" do tamanho da pasta.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FAZENDA MONTA FORÇA-TAREFA PARA APROVAR MP QUE ATINGE GRANDES EMPRESAS E PODE RENDER R\$ 35,3 BI

Para driblar resistências, equipe econômica pretende sentar à mesa com empresas e tributaristas, nos moldes das negociações envolvendo o Carf

Por Bianca Lima e Adriana Fernandes

BRASÍLIA - A equipe econômica montou uma força-tarefa para garantir a aprovação da Medida Provisória (MP) que altera a tributação sobre as grandes empresas que recebem benefícios fiscais do Estados. A proposta, que é um dos principais itens da pauta arrecadatória do governo, sofre críticas por parte de advogados tributaristas, de representantes da iniciativa privada e também dentro do Congresso Nacional.



Interlocutores do Ministério da Fazenda já receberam os alertas e passaram a classificar o texto como a mais difícil batalha dentro do Legislativo neste segundo semestre. A avaliação é de que serão necessárias negociações em diversas frentes - inclusive envolvendo os municípios - e que o governo não poderá abrir mão dessa receita extra, estimada em R\$ 35,3 bilhões em 2024.

A principal crítica - que já encontra ecos no Congresso, inclusive do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) - é de que o texto vai muito além da simples regulamentação do julgamento no Superior Tribunal de Justiça.

Em maio, o STJ decidiu que as empresas só poderiam abater dos tributos federais (como Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Lucro Líquido) os benefícios estaduais que fossem ligados a investimentos, e não a custeio - o que foi considerada uma vitória do governo. O problema é que o litígio continuou, a arrecadação extra não veio e a Fazenda decidiu agir para regulamentar.

Só que a Receita Federal, reclamam os tributaristas, criou uma nova sistemática para esse abatimento e restringiu o seu alcance. Em vez de abater os incentivos estaduais da base de cálculo dos tributos federais, a empresa terá de se habilitar em um sistema online do Fisco e, uma vez autorizada, receberá um crédito de 25% sobre o valor do benefício fiscal - o que é equivalente à alíquota do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ).

“Definitivamente, não se trata de uma regulamentação. A MP muda toda a lógica da subvenção (benefício fiscal). Para começo de conversa, ela primeiro tributa e depois dá o crédito, então isso já gera um problema de fluxo de caixa para as empresas”, afirma Breno Vasconcelos, do Mannrich e Vasconcelos Advogados e pesquisador do Insper.

Além disso, complementa Vasconcelos, “quando, e se, a empresa recuperar o valor pago, será referente a um único imposto federal”. Ele se refere ao IRPJ, mencionando que não há previsão de devolução dos valores tributados via CSLL e PIS/Cofins, outros dois tributos federais.

O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, rebateu as críticas e disse que a nova sistemática, via créditos fiscais, é o padrão internacional, indicado pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). “Nesse modelo, será possível visualizar, na internet, quanto de benefício cada empresa recebe exatamente”, afirmou o secretário, na apresentação da MP. “Isso vai permitir que o Fisco coíba abusos”, destacou.

Estratégia da Fazenda no Congresso

Para driblar as resistências, a Fazenda pretende sentar à mesa com empresas e tributaristas, nos moldes das negociações envolvendo o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) - espécie de tribunal da Receita que teve as regras alteradas pelo Congresso após ajustes na proposta.

Segundo o Fisco, essa nova MP tem impacto relevante em apenas 500 grandes empresas que pagam impostos pela sistemática do lucro real - um grupo relativamente pequeno, mas que tem força dentro do Congresso.

Por esse motivo, a equipe econômica já preparou os argumentos que levará aos parlamentares. Serão três principais: o primeiro é que a MP terá força para reduzir esse litígio bilionário, que encarece a operação das empresas, sobrecarrega o Judiciário e pesa no custo Brasil - algo ainda visto com ceticismo pelos tributaristas, que apostam na continuidade dos questionamentos judiciais.

A Fazenda também vai alegar que a mudança na legislação e o respeito às novas regras ajudarão a turbinar o caixa dos municípios, principalmente os menores, que estão pressionando os parlamentares por mais verbas. Nos cálculos do Fisco, os prefeitos vão receber até R\$ 9 bilhões a menos em 2023, via Fundo de Participação dos Municípios (FPM), devido à sistemática aplicada atualmente.

E, terceiro, os interlocutores do governo vão bater na tecla de que a medida traz isonomia tributária. Isso porque, hoje, as grandes empresas aproveitam os benefícios estaduais para fazer abatimentos federais e, assim, pagam menos impostos, o que impacta na competitividade dessas companhias.

A Receita Federal aponta que, a cada R\$ 1 mil de benefício concedido pelos Estados, é como se a União estivesse dando outros R\$ 432 aos empresários, em uma nova subvenção - o que é considerado um “jabuti” tributário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/09/2023

QUE REFORMA ADMINISTRATIVA É ESSA? ATÉ AGORA, GOVERNO NÃO CONVENCEU

Limitar supersalários pode ser paliativo para evitar uma reforma que modernize o Estado brasileiro
Por Adriana Fernandes - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

A inclusão, pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, do projeto que limita os supersalários no funcionalismo público na pauta econômica do governo no Congresso pode acabar se transformando num “remédio” paliativo para não fazer uma reforma administrativa de modernização do Estado brasileiro.

Toda vez que a reforma administrativa volta ao debate, alguma liderança política no Congresso ou autoridade do governo tira o projeto da gaveta. Não andam nem o projeto, nem a reforma administrativa.

Desde 2016, o projeto dos supersalários tramita no Congresso sem a conclusão da votação por pressão de interesses muito poderosos, que partem principalmente do Judiciário.

A proposta define o que pode ficar fora do teto salarial do funcionalismo público — que no Brasil tem como base o salário dos ministros do STF. Hoje, uma série de pagamentos aos servidores (“penduricalhos”) fica de fora do teto e acaba engordando o valor recebido.



Esther Dweck, ministra da Gestão, seria uma das principais formuladoras da reforma administrativa Foto: Marcelo Camargo / Agência Brasil

Impor um limite ao “vazamento” do teto salarial do funcionalismo é algo que deveria ter sido feito há muito tempo para acabar com a festa dos “penduricalhos” crescentes.

O governo indicou que vai fatiar a reforma em projetos infraconstitucionais e quer esquecer a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 22 de reforma administrativa, que está na Câmara desde o governo passado.

É razoável que seja mais fácil avançar via um conjunto de projetos para diminuir as resistências.

Se Haddad e a ministra de Gestão e Inovação, Esther Dweck, quiserem conseguir trazer ganho a valor presente da reforma para melhorar o cenário que caminha rapidamente para o campo do pessimismo, terão que botar na mesa desde já qual é a estratégia, listar os projetos e a ordem de prioridades.

Especialistas em reforma administrativa já tinham sugerido o caminho infraconstitucional no governo passado, ao invés de uma PEC. O que acabou não acontecendo, porque o ex-ministro Paulo Guedes insistiu numa proposta maior que exigia uma PEC alterando 27 trechos da Constituição e introduzindo 87 novos, sendo quatro artigos inteiros.



Entre as mudanças, a definição de que a estabilidade no serviço público ficaria restrita a carreiras típicas de Estado a serem definidas depois em regulamentação complementar.

Mesmo com as resistências, Haddad e sua equipe se dizem comprometidos com a reforma administrativa como um tema caro para a agenda econômica. Essa agenda não é, simplesmente, cortar gasto. Inclui a definição de formas mais eficientes de medir o desempenho do servidor e também de premiá-lo por isso. A ver.

Até agora, o governo não convenceu. Se misturar com o debate sobre reajuste de salários de 2024, aí mesmo que não vai dar em nada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/09/2023

NOVA REGRA DO BC ABRE MERCADO DE ATÉ R\$ 10 TRILHÕES DE DUPLICATAS

Duplicatas são um dos instrumentos mais utilizados por empresas para dar garantia a empréstimos

Por Cynthia Decloedt - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

A aprovação em agosto das normas pelo Banco Central e pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) que tornaram obrigatório o registro e a escrituração de duplicatas abre um mercado que anualmente produz entre R\$ 5 trilhões e R\$ 10 trilhões. A previsão do superintendente de produtos de recebíveis da B3, Fernando Bianchini, é de que a partir de um ano e meio as novas regras comecem a entrar em vigor. As duplicatas são um dos instrumentos mais utilizados pelas empresas de praticamente todos os setores econômicos para dar garantia a empréstimos.

“A nossa estimativa é que a obrigatoriedade para o registro e escrituração das grandes empresas, que é por onde a norma começa a ser implementada, deva virar realidade em meados de 2025”, diz ele. A B3, por sua vez, quer ser um player bastante relevante nesse mercado e se prepara desde 2018 para isso, acrescenta.

Segundo Bianchini, como a B3 já é uma registradora de ativos financeiros e mobiliários tradicional no mercado, é preciso estar posicionado nesse segmento também. A B3 já atua em recebíveis de cartões. Mas o executivo afirma que o grande valor talvez esteja nas possibilidades exponenciais de geração de dados, que se alinham com as estratégias desenhadas pela B3 de exploração de produtos e serviços nesse segmento, após a aquisição da Neoway e a Neurotech, empresas de Big Data e Inteligência Artificial.

CMV passou a exigir registro de duplicatas por FIDCs

Bianchini diz que já a partir deste ano, entre 25% a 30% desse montante deve começar a ser registrado para atender uma exigência da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que passou a obrigar o registro das duplicatas por Fundos de Investimento em Direitos Creditórios (FIDCs). “A norma é um passo além, uma vez que o Banco Central torna obrigatório o registro e a escrituração de toda e qualquer duplicata negociada por fundos, bancos e factorings”, afirmou em conversa com o Broadcast. Atualmente, cerca de 5% das duplicatas negociadas são registradas, acrescenta.

Bianchini lembra que a normatização da duplicata escritural está dentro da agenda BC# e que teve uma versão divulgada em 2020. “O tema não tracionou, embora não tenha saído da pauta”, conta. “A nova versão tem aperfeiçoamentos, a partir de aprendizados adquiridos com a normatização sobre registro e negociação com os recebíveis de cartões”, afirmou ainda.

A essência da nova regra é a criação de obrigações para o cedente - quem produz o bem ou o serviço e vende para um terceiro comprador da mercadoria, chamado de sacado, e o emissor da duplicata, diz o executivo da B3. “O cedente tem obrigação de fazer o registro e a escrituração das duplicatas que quiser negociar no mercado. Esse é um papel novo”, explica Bianchini. Escriturar a duplicata significa digitalizar, verificar o lastro, a nota fiscal que dá origem ao lastro e acompanhar toda a vida desse título, até a sua efetiva liquidação.

Nova regra começa com grandes empresas

A introdução da norma se dará em fases, ou seja, começa pelas grandes empresas, com faturamento anual superior a R\$ 300 milhões, e entre os próximos passos está o registro das empresas que estarão aptas a escriturar. A B3 já faz o registro, assim como outras empresas, mas de acordo com Biachini todas ainda terão de obter autorização do BC para a escrituração.

De acordo com o executivo da B3, as empresas registradoras já vinham trabalhando em uma convenção para o registro, mas agora, com a edição da nova norma, há ajustes em andamento para incorporar as novas regras. Depois da aprovação das duas primeiras casas, tem um faseamento para entrada em produção das funcionalidades previstas na norma por parte das escrituradoras e registradoras.

“Quando essas duas primeiras chegarem à última etapa é que a norma passa a vigorar”, conta Bianchini, o que, em sua opinião, acontecerá em meados de 2025. Isso não impede que outras empresas companhias se credenciem ou estejam aptas a registrar e escriturar as duplicatas, acrescenta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/09/2023

A IMPORTÂNCIA DA INTEGRAÇÃO MULTIMODAL PARA A ECONOMIA

Para o Plano Nacional de Logística ser de fato multimodal, TCU recomendou a inclusão da cabotagem

Por Marcio Salmi - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Ligar ferrovias, rodovias, hidrovias e terminais marítimos e aéreos para conectar regiões produtoras a mercados consumidores deve estar no topo das prioridades dos investimentos em infraestrutura. Trata-se de uma imposição da evolução das cadeias produtivas em volume produzido, áreas cultivadas, maior produtividade industrial e ampliação do comércio global.

Nesse contexto, os 8 mil quilômetros da costa brasileira, com o uso da cabotagem, ganham relevância, sendo considerados a BR marítima. No transporte de carga containerizada com uso da cabotagem, a carga fracionada representa a democratização do acesso à navegação para todos os setores produtivos. Antes uma forma de transporte para grandes embarcadores, agora é possível também para os pequenos, promovendo o setor produtivo.

Projetos de integração multimodal são fundamentais para destravar a logística e impulsionar a economia. E é no dia a dia das empresas de Operação de Transporte Multimodal (OTM), com o emprego de inteligência e soluções criativas, que são identificadas demandas que precisam ser atendidas e possibilidades e tendências que devem ser observadas.

A integração entre diferentes modais de transporte permite maior mobilidade para cargas e pessoas. E é bem verdade que a logística se tornou um fator econômico vital no custo das empresas. O avanço tecnológico, as novas técnicas de gestão e a velocidade das transações comerciais trouxeram conceitos como [ITALIC]door to door[/ITALIC], [ITALIC]just in time[/ITALIC] e outros. Da área de produção, os estoques migraram para silos e centros de distribuição. No setor portuário houve a expansão para a retroárea, o alfandegamento fora da área primária, a chegada dos portos secos e as Estações Aduaneiras do Interior (Eadis).



Navegação de cabotagem é a que é feita de forma marítima entre portos do mesmo país Foto: Tiago Queiroz / Estadão

A integração de modais é ao mesmo tempo causa e efeito dessas transformações, que devem ser consideradas no Plano Nacional de Logística (PNL). Há

de se considerar que a inclusão da cabotagem no PNL teve recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU) para que ele se tornasse realmente multimodal.

Em seguida ao PNL, de 2021, projetado para 2035, vieram o Novo Marco Ferroviário, a BR do Mar, as novas concessões de aeroportos e rodovias e a adoção de investimentos cruzados em editais de concessões públicas.

A infraestrutura requer planos duradouros, que não sejam apenas de ocasião. O PNL exibe uma infinidade de projetos e obras de infraestrutura em andamento. O momento atual soa favorável e é preciso legitimidade e credibilidade para planos e comprometimento. Em muitos casos, avançar exige rever conceitos, fazer diferente, pensar fora da caixa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/09/2023

CÂMARA APROVA URGÊNCIA DE PROJETO DE LEI PARA COMPENSAR PERDAS DE ARRECADAÇÃO DO ICMS

Foram 305 votos favoráveis a 89 contrários; parlamentares defendem uma saída para aumentar os repasses de recursos federais aos municípios

Por Giordanna Neves e Amanda Pupo

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira, 5, por 305 votos favoráveis a 89 votos contrários, o requerimento de urgência apresentado ao projeto de lei que trata do acordo feito pela União com os Estados para compensar perdas com a arrecadação do ICMS no ano passado. Parlamentares defendem uma saída no próprio PL, relatado pelo líder do governo na Câmara, Zeca Dirceu (PT-PR), para aumentar os repasses de recursos federais aos municípios.

Em meio à pressão de prefeitos, os deputados discutem incluir no projeto de lei uma antecipação dos recursos aos municípios e uma espécie de “cota-extra” do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). As alternativas ainda estão sendo estudadas.

Uma das propostas seria incluir no parecer uma antecipação para os municípios a compensação de perdas pela redução do ICMS sobre bens essenciais, aprovado durante o governo de Jair Bolsonaro. Pela sugestão, metade da compensação seria feita em 2023 e a outra metade em 2024, ano que coincide com o término dos mandatos dos poderes Executivos municipais.

O acordo feito entre União e entes federativos, e homologado pelo Supremo Tribunal Federal (STF), prevê uma recompensa em torno de R\$ 27 bilhões entre 2023 e 2025 — deste valor, no entanto, cerca de R\$ 9 bilhões foram compensados por força de decisões judiciais. Os municípios têm direito à cota parte constitucional de 25% do valor devido a cada Estado.



Ideia sugerida por parlamentares seria uma espécie de “cota-extra” do Fundo de Participação dos Municípios neste ano para compensar perdas de arrecadação Foto: Pedro França (Agência Senado)

Dos R\$ 18 bilhões, cerca de R\$ 15,64 bilhões serão compensados mediante abatimento dos valores das prestações de dívidas estaduais e R\$ 2,57 bilhões por meio de transferências diretas aos Estados e ao Distrito Federal. Não está claro, no entanto, qual seria o valor exato a

ser repassado aos municípios. Os deputados, contudo, querem fazer um destaque no próprio projeto de lei para garantir que o repasse seja feito diretamente pelo Tesouro às prefeituras, em recursos líquidos.



Outra ideia sugerida por parlamentares seria uma espécie de “cota-extra” do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) neste ano para compensar as perdas de arrecadação geradas pela correção da tabela do Imposto de Renda, aprovada pelo atual governo, e pela política de descontos para carros populares. Como parte da arrecadação federal vai para os municípios, os prefeitos alegam que tiveram suas contas prejudicadas por programas nacionais. Também não está claro de onde sairiam os valores a serem repassados e se representariam a perda integral.

A “cota-extra” temporária, no entanto, serviria como uma alternativa à aprovação de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que eleva permanentemente em 1,5% os recursos do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Na semana passada, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, avaliou que a medida não resolveria o problema das prefeituras.

As novas alternativas avaliadas podem substituir a iniciativa incluída no projeto de lei da desoneração da folha. Por meio do PL, a Câmara aprovou a redução da alíquota da contribuição previdenciária para todos os municípios brasileiros até 2027. O dispositivo retornou à análise do Senado. A bancada da Bahia é, no entanto, uma das pontas resistentes a abrir mão da medida, já que a questão da previdência é uma pauta relevante para municípios do Estado.

A redução da alíquota de contribuição das prefeituras não conta com o apoio da Fazenda, que, depois de semanas escanteada do debate, agora avalia que os canais de diálogo começaram a melhorar. Integrantes da pasta acreditam que, após alertas da equipe econômica, a medida aprovada no PL de desoneração pode ter perdido força. Com isso, o ministério vê maior espaço para discutir alternativas de ajuda aos municípios.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/09/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

CURTA - WILSON SONS CRESCE

O Valor

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 103,6 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em agosto de 2023, alta de 32,8% em relação ao volume do mesmo período de 2022. Do volume total registrado no mês passado, 72,7 mil foram de unidades cheias, volume 30,9% maior ante o reportado no mesmo período em 2022, enquanto os contêineres vazios somaram 30,9 mil TEUs, um avanço de 37,4% na mesma base de comparação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

CONHEÇA O NOVO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, SÍLVIO COSTA FILHO

Deputado federal pelo Republicanos, o político pernambucano de 41 anos foi relator do projeto de lei que conferiu autonomia ao Banco Central, alvo de críticas de Lula e do PT

Por João Valadares, Valor — Brasília

Confirmado como novo ministro de Portos e Aeroportos no lugar de Márcio França, o deputado federal Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE), embora tenha uma trajetória política marcada pelo alinhamento ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), foi grande entusiasta da condução econômica do ex-ministro Paulo Guedes durante os primeiros anos de gestão do governo Jair Bolsonaro (PL).

Relator do projeto de lei que conferiu autonomia ao Banco Central, alvo de críticas de Lula e do PT, o político pernambucano de 41 anos justificava os acenos ao governo anterior porque, no seu entendimento, tinha “uma das melhores equipes econômicas das últimas duas décadas”.



O deputado federal Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE) é o novo ministro de Portos e Aeroportos — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

No ano passado, Sílvio Costa Filho foi relator da PEC que proibiu a União de criar despesas para Estados, Distrito Federal e municípios sem definição de fontes orçamentárias. Também relatou na Câmara a PEC 10/2021, que estabeleceu incentivos fiscais para setores de tecnologia e comunicação.

Recentemente, apoiou o governo nas votações do programa Minha Casa, Minha Vida, redução do preço dos combustíveis, piso da enfermagem, reforma tributária, voto de qualidade no Carf e arcabouço fiscal.

Silvinho, como é mais conhecido no Congresso e nas rodas políticas pernambucanas, diz que permanece como defensor da autonomia do Banco Central, mas que é preciso aprofundar o diálogo sobre a política monetária no país. “Penso que a autonomia do Banco Central melhorou a imagem do Brasil perante os agentes econômicos. Houve uma sinalização positiva para atrair o investidor do mercado nacional e internacional”, defendeu.

Por outro lado, o novo ministro afirma não existir justificativa para o que classifica de elevada taxa básica de juros no país. “Concordo com o presidente [Lula]. É urgente a necessidade de diminuição da taxa”, declara. No início de agosto, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central cortou a taxa Selic em 0,50 ponto percentual, fixando em 13,25% ao ano.

No primeiro mandato na Câmara dos Deputados, Sílvio Costa Filho presidiu a Comissão de Defesa do Consumidor e a Frente Parlamentar Mista do Novo Pacto Federativo. Atualmente, integrava a Comissão de Constituição e Justiça e era vice-presidente da Frente Parlamentar Mista da Indústria.

Em 2020, embora ainda apoiasse a agenda econômica de Bolsonaro, começou a se distanciar do governo. As críticas à forma de o ex-presidente governar, com ataques virulentos aos ministros do Supremo, foram acentuadas.

Eleitor de Lula

Em 2022, Sílvio Costa Filho marcou posição contra o próprio partido ao declarar voto em Lula já no primeiro turno das eleições. “Desde que fui vereador [em 2004], sempre estive ao lado do presidente Lula”, relembra ao Valor. Dois anos antes, votou em Fernando Haddad (PT) contra Bolsonaro, mas não mergulhou de cabeça na campanha. Nas redes sociais, não havia manifestação de apoio ao petista.

O quarto integrante pernambucano da Esplanada é filho do ex-deputado Silvio Costa (Avante), que ganhou projeção nacional após atuação enfática contra o processo de impeachment, em 2016, da ex-presidente Dilma Rousseff (PT). Diz ter orgulho do papel desempenhado pelo pai na ocasião. “Mostrou que é um democrata.”

Discreto e conciliador

Diferentemente de “Silvão”, conhecido pelo temperamento explosivo e contundência crítica contra adversários, o novo ministro de Portos e Aeroportos tem perfil mais discreto e conciliador. Transita bem entre partidos dos mais diversos espectros políticos e é reconhecido até por adversários como um “lorde no trato” e “um jovem talento” na arte da política.



Em 2016, após desentendimentos internos do PT, acabou sendo escolhido como vice na chapa encabeçada pelo ex-prefeito do Recife João Paulo (PT). O petista foi derrotado por Geraldo Julio (PSB), que disputou a reeleição.

Dez anos antes, Sílvio Costa Filho era aliado do então governador Eduardo Campos (PSB), morto em acidente aéreo durante a campanha presidencial de 2014. Entre 2007 e dezembro de 2009, comandou a Secretaria de Turismo de Pernambuco na gestão de Campos.

Deixou o cargo em meio a um escândalo na contratação de “shows fantasmas” com emendas alocadas via Ministério do Turismo. Ele chegou a ter bens bloqueados durante a investigação.

“Eu pedi exoneração do cargo na época e tomei a iniciativa de procurar os órgãos de controle, como Polícia Federal e Ministério Público Federal. Depois, não encontraram indícios de irregularidades. O Ministério Público arquivou o processo”, diz.

Em 2018, eleito deputado federal pela primeira vez com mais de 100 mil votos, Sílvio Costa Filho, já distanciado do PSB, apoia o grupo político liderado pelo ex-senador Armando Monteiro na derrota contra o então governador de Pernambuco (PSB), Paulo Câmara.

Dois anos depois, se reconcilia com líderes do partido e apoia João Campos (PSB) contra Marília Arraes, então no PT, na disputa pela Prefeitura do Recife.

Embora tenha ótimo trânsito no PT, Sílvio Costa Filho já trocou farpas com o senador Humberto Costa (PT), maior liderança do partido no Estado, após o petista ter insinuado, em 2020, que o seu pai havia virado bolsonarista. Em nota, disse que Costa não falava a verdade e que era uma “figura estranha”.

Formado em pedagogia com especialização em administração, é de uma família do ramo educacional. A vida pública foi iniciada em 2004, quando se elegeu pelo PMN vereador do Recife aos 21 anos, o mais jovem da história da cidade.

Dois anos depois, tornou-se deputado estadual e, antes de assumir secretaria no governo do Estado, foi vice-líder do governo Eduardo Campos. Em 2010 e 2014, pelo PTB, se reelegeu deputado estadual.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

LULA ENTREGA MINISTÉRIOS AO CENTRÃO E ANUNCIA ANDRÉ FUFUCA E COSTA FILHO

Presidente formaliza convite a deputados do PP e do Republicanos, e demite Ana Moser do Esporte
Por Fabio Murakawa, Renan Truffi e João Valadares, Valor — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva encerrou nesta quarta-feira (6) uma novela que já se arrastava há três meses e finalmente concluiu a reforma ministerial para alojar representantes do Centrão em seu governo. O deputado André Fufuca (PP-MA) foi nomeado ministro do Esporte e Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE) é o novo titular do Ministério de Portos e Aeroportos. A mudança, já esperada, foi confirmada em nota pela Secretaria Especial de Comunicação Social (Secom).

Já Márcio França (PSB) deixa Portos e Aeroportos para comandar o futuro Ministério da Micro e Pequena Empresa, segundo a nota da Secom. O novo ministério está alicerçado na atual Secretaria de Micro e Pequena Empresa, que será desmembrada do Ministério da Indústria, do Comércio e dos Serviços (Mdic). O titular dessa pasta é o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB), que resistiu às investidas de ministros palacianos para que deixasse o cargo a fim de dar lugar a França.

"O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reuniu na tarde desta quarta-feira (6/9) com o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, e com os deputados federais André Fufuca (PP-MA) e Silvio Costa Filho (Rep-Pernambuco). Os deputados foram convidados, respectivamente, para os ministérios do Esporte e dos Portos e Aeroportos, e aceitaram o convite. A nomeação e posse serão realizadas no retorno do presidente Luiz Inácio Lula da Silva da reunião do G20. O ministro Márcio França assumirá a nova pasta das Micro e Pequenas Empresas", disse a Secom.

Lula bateu o martelo em reunião com Fufuca, Costa Filho e os novos ministros no Palácio da Alvorada, na tarde de hoje. Os ministros Rui Costa (Casa Civil) e Alexandre Padilha (Relações Institucionais) também estavam presentes.

Com as mudanças, Lula espera ampliar a sua base de sustentação no Congresso, sobretudo na Câmara. Outro objetivo estratégico declarado do governo é isolar politicamente o bolsonarismo, ao qual as legendas do Centrão estiveram aliadas durante todo o mandato do ex-presidente Jair Bolsonaro e na eleição presidencial de 2022.

A ex-jogadora de vôlei e agora também ex-ministra do Esporte Ana Moser foi demitida. Mas ainda não está certo se ela assumirá uma Autoridade Olímpica, a ser criada por Lula. A nota da Secom não detalha o destino da ex-ministra e sequer a menciona.

A Secom não detalhou na nota as estruturas dos ministérios concedidos a Fufuca e Costa Filho. Porém, nas negociações com o Palácio do Planalto o PP pediu um Ministério do Esporte "turbinado", com secretarias para cuidar de esportes eletrônicos, apostas esportivas e juventude. Outra demanda foi a criação de um Fundo Nacional do Esporte, que possibilitaria agilizar os desembolsos federais para os municípios por meio dos chamados "repasses fundo a fundo".

Do lado do Republicanos, há um grande ganho político ao assumir Portos e Aeroportos. Isso porque Márcio França tem sua base política em Santos, onde fica o maior porto brasileiro, e é rival local do governador do Estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos).



Alexandre Padilha entre os novos ministros André Fufuca (à esq.) e Silvio Costa Filho — Foto: Divulgação/Ricardo Stuckert

Ao longo das negociações, no entanto, Costa Filho teve que sinalizar que não pretende apoiar a privatização do Porto de Santos, uma bandeira de Tarcísio que contraria o governo. França e o PSB, por sua vez, vinham demandando o fortalecimento do Ministério da Pequena e Média Empresa nas conversas com Lula e seus interlocutores. Uma possibilidade seria passar o Sebrae ao controle da futura pasta, mas essa ideia não deve

prosperar.

As negociações para a entrada do Centrão no governo envolveram também o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Em uma conversa telefônica em 7 de julho, Lula se comprometeu a alojar representantes do grupo liderado por Lira na Esplanada. Lira, por sua vez, desbloqueou a votação do projeto de lei que alterava as regras do Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais), devolvendo ao governo o chamado voto de desempate, ou qualificado.

Antes da conversa, deputados de PP, Republicanos e União Brasil já haviam manifestado em reunião com Padilha a intenção de integrar a equipe ministerial.

O grupo também reivindica o controle da Caixa e da Funasa (Fundação Nacional da Saúde).

O União Brasil já controla os ministérios do Turismo, com Celso Sabino, das Comunicações, com Juscelino Filho, e Integração Nacional, com Waldez Góes. Este último, embora não seja filiado à legenda, é uma indicação do senador Davi Alcolumbre (União-AP).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

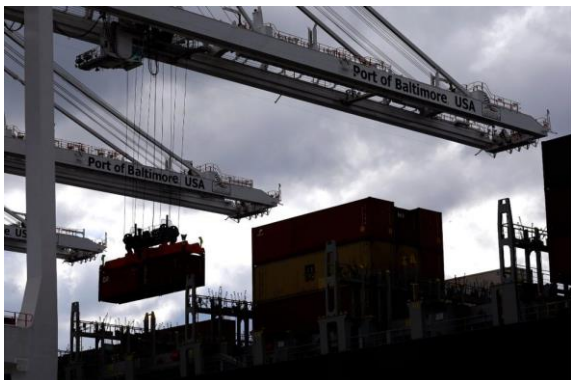
CHINA RESPONDE POR MENOR FATIA DE IMPORTAÇÕES DOS EUA DESDE 2005

Quem sai ganhando com a queda no comércio entre as duas potências é o México

Por Matthew Boesler, Bloomberg

A participação de produtos chineses nas importações americanas caiu para o nível mais baixo desde 2005 nos 12 meses até julho — e quem sai ganhando é o México.

A fatia de mercadorias importadas da China foi, em média, de 14,6% no período, segundo dados do governo americano publicados nesta quarta-feira. O percentual caiu de um pico de 21,8% nos 12 meses até março de 2018, pouco antes do ex-presidente Donald Trump intensificar a guerra comercial com o país asiático.



Porto de Baltimore, nos EUA — Foto: Patrick Semansky/AP

As empresas americanas têm reconfigurado as cadeias de abastecimento nos últimos anos para reduzir a dependência da economia chinesa e a exposição aos riscos logísticos globais expostos pela pandemia.

Enquanto as duas potências trocam farpas e represálias, países como México e Vietnã se beneficiam. Além de aumentarem suas participações no total de importações dos EUA e receberem

investimentos de empresas americanas, os dois países também são alvo de mais comércio e investimento da China.

A participação do México nas importações de bens dos EUA aumentou para 15%, em média, nos 12 meses até julho, percentual recorde em 30 anos de dados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

AUXILIARES DE ALCKMIN DEFENDEM QUE MÁRCIO FRANÇA ACEITE MINISTÉRIO DA PEQUENA E MÉDIA EMPRESA

Ocupar o Ministério de Portos e Aeroportos é estratégico para o Republicanos

Por Renan Truffi e João Valadares, Valor — Brasília



Auxiliares de Alckmin defendem que Márcio França aceite Ministério da Pequena e Média Empresa — Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

Alvo do Centrão, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), está sendo aconselhado por auxiliares e pelo PSB a aceitar o convite do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para assumir o Ministério da Pequena e Média Empresa. As mudanças de cargo, que devem ser anunciadas hoje, teriam irritado o titular da pasta, mas, nas últimas horas, dirigentes do partido e interlocutores de Alckmin entraram no circuito e

passaram a defender que França aceite o deslocamento.

O Valor apurou que, na avaliação da legenda, o Ministério da Ciência e Tecnologia "seria o ideal" para Márcio França, mas isso causaria constrangimento com Luciana Santos, atual titular da pasta e aliada de primeira hora do PSB em Pernambuco - Luciana foi vice do ex-governador de Pernambuco Paulo Câmara (PSB). Diante disso, o partido estaria negociando com Lula turbinar o Ministério da Pequena e Média Empresa com um orçamento mais robusto e novos cargos.

A vaga de Márcio França deve ser ocupada pelo deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE), indicado pelo Centrão para representar o bloco no governo. Inicialmente, Silvio Costa desejava assumir o Ministério do Esporte, mas ele foi convencido pelo partido a aceitar a proposta da gestão petista.

Ocupar o Ministério de Portos e Aeroportos é estratégico para o Republicanos. Além da grande capacidade de receber emendas parlamentares, a nomeação de Silvio Costa Filho vai retirar França do caminho. Isso porque o nome do PSB é adversário político do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), principal aposta do partido para o cenário político nacional.

Ontem, Lula esteve reunido com o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, também do PSB, justamente para discutir os possíveis caminhos da reforma ministerial. Uma ala do Palácio do Planalto defendia que Alckmin deveria fazer "um gesto" e colocar seu cargo à disposição, como forma de ajudar o governo a resolver a reforma, mas isso não aconteceu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

PETROBRAS INSTALARÁ 11 NOVAS PLATAFORMAS NO PRÉ-SAL ATÉ 2027

Com os novos projetos, somados às unidades já em operação, a estimativa é que a companhia irá produzir um total de 3,1 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed) em 2027

Por Agência Brasil — Rio



Plataforma P-74, da Petrobras, no Campo de Búzios, Rio de Janeiro — Foto: Andre Ribeiro/Agência Petrobras

A Petrobras prevê instalar 11 novas plataformas para produzir no pré-sal até 2027. Desde dezembro de 2022, a empresa já colocou em produção dois novos sistemas no pré-sal – P-71, no Campo de Itapu, e FPSO Almirante Barroso, no Campo de Búzios – e prevê iniciar a operação da terceira unidade (FPSO Sepetiba, no Campo de Mero) até o fim deste ano. FPSO é a sigla em

inglês para plataforma flutuante de produção, armazenagem e transferência de petróleo.

Com os novos projetos, somados às unidades já em operação, a estimativa é que a companhia irá produzir um total de 3,1 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed) em 2027, sendo 2,4 milhões no pré-sal (parcela própria da Petrobras), o que representará 78% do total da produção. No caso da produção operada (Petrobras mais parceiros), a projeção é que o volume produzido no pré-sal alcance 3,6 milhões de boed em 2027.

A companhia informou que o Plano Estratégico para o período de 2023 a 2027 destinou US\$ 64 bilhões para investimentos em atividades de exploração e produção. Uma parcela de 67% desses recursos será destinada a investimentos no pré-sal.

Campo de Búzios

Segundo a empresa, maior campo em águas ultraprofundas da indústria mundial, Búzios tem apresentado excelente resultado. Em junho, o campo alcançou produção acumulada de 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe), passados apenas cinco anos desde que iniciou sua operação. Para efeito de comparação, o Campo de Marlim, na Bacia de Campos, levou 11 anos para atingir o patamar de 1 bilhão de boe e o Campo de Tupi, no pré-sal, nove anos.

“Atualmente o Campo de Búzios opera com cinco plataformas, todas do tipo FPSO: P-74, P-75, P-76, P-77 e Almirante Barroso. E a perspectiva para o futuro é muito positiva. Das 11 novas plataformas programadas para o pré-sal até 2027, seis serão destinadas a Búzios: FPSOs Almirante Tamandaré (previsto para 2024); P-78 e P-79 (ambas para 2025); P-80 e P-82 (as duas para 2026), além da P-83 (2027)”, diz a Petrobras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

VALE FAZ PARCERIA COM STARTUP SUECA PARA ALAVANCAR PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Mineradora assina acordo com startup sueca H2 Green Steel para estudar projetos

Por Francisco Góes — Do Rio



Eduardo Bartolomeo: “Vale é indutora da neointustrialização do Brasil, baseada na baixa emissão”
— Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Vale está fazendo um movimento para impulsionar, no Brasil, a produção de hidrogênio verde. A mineradora brasileira assinou, na semana passada, um acordo com a empresa sueca H2 Green Steel para estudar a construção, no país, de uma planta de HBI, produto intermediário da siderurgia usado na fabricação de aço, com zero emissão de carbono. A unidade seria movida a hidrogênio verde.

“Somos alavanca da produção de hidrogênio no Brasil”, disse ao Valor o presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo.

Trata-se de uma fonte de energia obtida a partir de matriz renovável - solar e eólica - que pode substituir combustíveis fósseis. Por isso, o hidrogênio é considerado, hoje, estratégico para reduzir as emissões de gases poluentes na transição para uma economia de baixo carbono.

O memorando de entendimentos firmado entre a Vale e a H2 Green Steel prevê um cronograma de trabalhos. Local e investimentos das fábricas de HBI e de hidrogênio verde ainda serão definidos, mas estimativas preliminares indicam que as duas unidades poderiam demandar, no mínimo, US\$ 1,7 bilhão (R\$ 8,5 bilhões). A ideia é que as duas plantas façam parte de um complexo industrial que a mineradora chama de “megahub”. É uma área dotada de infraestrutura logística (porto, ferrovia, rodovias) e disponibilidade de insumos (minério de ferro) e energia elétrica.

Para atender a essas condições, é usual que esses complexos industriais sejam instalados na costa, e, nesse contexto, Vitória (ES) desponta como um destino possível do empreendimento. No porto de Tubarão, na capital capixaba, há toda uma logística de minério de ferro implantada há décadas.

Bartolomeo disse que é plausível se pensar em um primeiro módulo de HBI para produção de 1 milhão de toneladas por ano, o que demandaria cerca de US\$ 700 milhões (R\$ 3,5 bilhões) de investimentos. Acoplada a essa planta, seria montada outra, esta para produção de hidrogênio verde, que poderia demandar desembolsos de US\$ 1 bilhão (R\$ 5 bilhões).



Se a fábrica de HBI for maior - os módulos costumam ser de 2,5 milhões de toneladas por ano -, a necessidade de hidrogênio verde também seria superior para atender a planta. Neste caso, o investimento total, nas duas unidades, poderia superar os US\$ 3 bilhões (R\$ 15 bilhões). O aporte financeiro para fazer a planta de HBI seria da H2.

Na planta de hidrogênio, a Vale pode conversar com empresas do setor elétrico e players que tenham conhecimento do processo de produção dessa nova fonte de energia e ajudar a estruturar os investimentos, oferecendo garantias e demanda firme. A própria mineradora tem planos de substituir o consumo de óleo diesel por fonte renovável na operação das ferrovias da empresa e o hidrogênio pode ser uma opção. A Vale consome 1 bilhão de litros de diesel por ano, sendo 500 milhões nas ferrovias e o restante nas operações de caminhões fora de estrada, nas minas.

No caso do HBI, o papel da Vale é fornecer matéria-prima de qualidade. Os finos de minério de ferro produzidos pela empresa são insumos para a produção de briquetes. Trata-se de um aglomerado de minério de ferro desenvolvido pela mineradora no centro de tecnologia da empresa em Minas Gerais. O briquete pode ser usado como matéria-prima pelas siderúrgicas para produzir o HBI, que depois vai se transformar em aço.

Ontem, em encontro com analistas de bancos promovido pela Vale em Carajás (PA), a mineradora informou que vai produzir cerca de 100 milhões de toneladas de aglomerados de minério de ferro a partir de 2030, incluindo pelotas e briquetes. Em 2023, esse volume deve ficar entre 36 milhões e 40 milhões de toneladas. Duas das oito pelletizadoras que a Vale mantém em Tubarão (ES) foram transformadas para operar produzindo briquetes.

Na apresentação aos analistas, ontem, a empresa reforçou que está fazendo parcerias com diversos agentes no Oriente Médio e que pretende produzir 30 milhões de toneladas de briquetes por ano na região, a partir de 2032, via redução direta. É uma rota tecnológica considerada mais limpa uma vez que utiliza o gás natural como insumo e não o coque, obtido a partir do carvão mineral, mais poluente. Esse volume de briquetes permitirá aos parceiros siderúrgicos da Vale na região produzir 20 milhões de toneladas de HBI por ano, segundo as projeções da mineradora.

No Brasil, a Vale também analisa oportunidades para suprir uma possível planta de HBI no porto do Açu (RJ). Neste caso, o HBI seria fabricado tendo como insumo o gás natural, mas o negócio dependerá, para evoluir, da redução no preço da molécula, o que tem sido um desafio no país nos últimos anos.

"Vemos grande potencial no Brasil como um polo de produtos siderúrgicos de baixa emissão de carbono", disse o vice-presidente de soluções de minério de ferro da Vale, Marcello Spinelli. "O país oferece condições como minério de ferro de alta qualidade e grande disponibilidade de energia renovável, inclusive eólica e solar, para alavancar a indústria de hidrogênio", afirmou.

A parceria com a sueca H2 Green Steel se encaixa nesse objetivo mais amplo da mineradora de fazer acordos com clientes para ajudá-los a reduzir as emissões de gases poluentes. A siderurgia responde por cerca de 8% das emissões globais de CO₂. A Vale fixou a meta de reduzir as emissões líquidas de carbono de escopo 1 e 2 (diretas e indiretas) em 33% até 2030, com o objetivo de zerá-las até 2050. Em 2021, a empresa anunciou investimentos de US\$ 4 bilhões a US\$ 6 bilhões para atingir essa meta.

"Com essa parceria [com a H2], a Vale dá seus primeiros passos no mercado de hidrogênio verde. Essa iniciativa reforça o papel da Vale como indutora da 'neointustrialização' do Brasil, que será baseada na indústria de baixa emissão de carbono, cumprindo sua vocação de âncora do desenvolvimento regional, como sempre fez ao longo de sua história", disse Bartolomeo. Ele citou o caso da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), no Sudeste, que ajudou a desenvolver um parque siderúrgico ao longo da malha.

A H2 Green Steel é uma startup industrial sueca fundada em 2020. A empresa começou a construção da primeira usina siderúrgica em Boden, na Suécia, usando hidrogênio verde:

"Anunciamos no início de nossa jornada que queremos explorar outras regiões geográficas onde possamos acelerar a descarbonização da cadeia de valor do aço. Tanto o Brasil quanto partes da América do Norte têm grande potencial devido ao acesso a fontes de energia renovável, minério de ferro de alta qualidade e disposição política para apoiar projetos de descarbonização, e é uma grande oportunidade para explorarmos nossa parceria com a Vale além do fornecimento de pelotas para nossa principal usina em Boden", disse, em nota, Kajsa Rytberg-Wallgren, vice-presidente-executiva de crescimento e negócios de hidrogênio da H2 Green Steel.

Em julho deste ano, Vale e H2 tinham assinado um outro acordo, este para fornecimento de pelotas de redução direta, pela empresa brasileira, à planta de Boden, na Suécia.

Em resposta por escrito ao Valor, Wallgren afirmou: "Com base em uma ideia que surgiu de uma reunião com uma das maiores montadoras de automóveis do mundo, decidimos ver se conseguiríamos produzir aço com quase zero [emissão de carbono] mais rápido do que as siderúrgicas existentes estavam planejando. Estamos construindo uma fábrica em Boden, no norte da Suécia, onde produziremos hidrogênio verde, ferro-esponja verde e aço verde, a partir do final de 2025. O nosso maior objetivo é acelerar a descarbonização de indústrias difíceis de reduzir em nível mundial. Tanto o Brasil quanto a América do Norte têm grande potencial para desenvolver essas cadeias de valor."

A executiva acrescentou que junto com a Vale analisa a possível instalação de unidades de produção de HBI no Brasil e na América do Norte: "Se avançarmos com algum ou vários dos projetos, estaremos falando de investimentos significativos da H2 Green Steel e de plantas com capacidade superior a 2 milhões de toneladas de HBI por ano."

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2023

ANP PRORROGA EM DEZ DIAS PRAZO DE CONSULTA SOBRE GASODUTO SUBIDA DA SERRA

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis prorrogou o prazo para envio de contribuições para a consulta pública para 14 de setembro

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Gasoduto Subida da Serra da Comgas — Foto: Sima/SP

A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) prorrogou o prazo para envio de contribuições para a consulta pública sobre um acordo com a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (Arseps) relativa ao gasoduto Subida da Serra.

Inicialmente, a consulta pública da ANP seria encerrada na segunda-feira (4), mas a agência prorrogou o prazo para envio de contribuições em dez dias, ou seja, até

14 de setembro.

Segundo a ANP, a proposta de acordo visa estabelecer as condições necessárias para que o gasoduto possa operar de acordo com a legislação do Estado de São Paulo e a federal.

Em setembro de 2021, a ANP decidiu que o gasoduto Subida da Serra se enquadrava como sendo de transporte, mas a Arseps e a Comgás pediram reconsideração por entenderem que o duto deveria ser classificado como sendo de distribuição.

Arseps e Comgás alegam que o Subida da Serra não vai se conectar a Unidades de Processamento de Gás Natural (UPGN), que processam o gás natural extraído dos campos, e se destinará

exclusivamente a atender os consumidores finais da distribuidora de gás canalizado, de acordo com a ANP. Também não haverá entrega e venda de gás a outras concessionárias de gás canalizado.

O gasoduto Subida da Serra pertence à Comgás e liga o terminal de gás natural liquefeito (GNL) localizado no Porto de Santos (SP) à malha de dutos de distribuição da companhia, do grupo Cosan, cuja área de concessão envolve a região metropolitana de São Paulo, o entorno de Campinas e de São José dos Campos.

Um gasoduto de transporte é aquele que conecta sistemas de processamento de gás natural às redes de distribuição, com capacidade de deslocamento de grandes volumes e por longas distâncias. Como analogia, são semelhantes às linhas de transmissão. Já os gasodutos de distribuição possuem capacidades mais reduzidas de transporte, levando o gás natural até o consumidor final. É comparável, neste caso, às linhas das distribuidoras de eletricidade, com capilaridade.

Gasoduto Subida da Serra da Comgas — Foto: Sima/SP

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

WILSON SONS MOVIMENTA 103,6 MIL CONTÊINERES EM AGOSTO, ALTA ANUAL DE 32,8%

Do volume total registrado no mês passado, 72,7 mil foram de unidades cheias, volume 30,9% maior ante o reportado no mesmo período em 2022

Por Victoria Netto, Valor — São Paulo



Terminal de contêineres Rio Grande (RS) da Wilson Sons — Foto: Divulgação/Wilson Sons

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 103,6 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em agosto de 2023, alta de 32,8% em relação ao volume do mesmo período de 2022.

Do volume total registrado no mês passado, 72,7 mil foram de unidades cheias, volume 30,9% maior ante o reportado no mesmo

período em 2022, enquanto os contêineres vazios somaram 30,9 mil TEUs, um avanço de 37,4% na mesma base de comparação.

No Terminal Rio Grande foram movimentados 66,2 mil TEUs em agosto, alta de 32,1% em comparação anual. Já no Terminal Salvador, o volume chegou a 37,4 mil TEUs, avanço de 34% na mesma base comparativa.

No acumulado dos oito primeiros meses do ano, o volume movimentado foi de 677,4 mil TEUs, um avanço de 12,1% ante o mesmo período do ano anterior. Desse volume, 474,1 mil unidades estavam cheias e outras 203,3 mil estavam vazias, altas de 8,9% e de 20,5%, respectivamente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNO CONFIRMA SILVIO COSTA FILHO PARA PORTOS E AEROPORTOS

Daniilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06/09/2023 - 21:24



Divulgação

Deputado federal do Republicanos-PE substituirá Márcio França no ministério, como parte da reforma ministerial para acomodar nomes do 'Centrão'

O governo confirmou, nesta quarta-feira (6), o deputado federal Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) para substituir Márcio França no comando do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). A substituição faz parte da reforma ministerial para acomodar nomes do Centrão que vem sendo discutida por governistas e partidos de

centro nos últimos meses. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) também convidou o deputado André Fufuca (PP-MA) para o Ministério do Esporte, atualmente ocupada pela ex-jogadora de vôlei Ana Moser.

Os nomes já vinham sendo especulados e, nas últimas semanas ganharam força. Fontes disseram que, nos bastidores, França demonstrou descontentamento com a troca de pasta. Com a reforma, ele será remanejado para um dos dois ministérios que serão criados, de Micro e Pequenas Empresas. Em julho, entidades demonstraram preocupação com os rumores sobre a saída de França do MPor.

Na 17ª Navalshore, em agosto, França disse a jornalistas que, independente de quem estiver à frente do MPor, não haverá mudanças na política desenvolvida pelo governo nos últimos meses de gestão. Na ocasião, ele afirmou que Lula é experiente e sabe como mexer as peças para ter os partidos importante para a base do governo. França ressaltou ainda que já esteve em diferentes posições durante sua trajetória política e ressaltou que um eventual reposicionamento dentro do governo será para o lugar certo.

O anúncio ocorreu após reunião de Lula, na tarde desta quarta-feira (6), com o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, e com os dois futuros ministros. De acordo com o governo os deputados Silvio Costa Filho e André Fufuca aceitaram os convites. A nomeação e posse serão realizadas no retorno do presidente da reunião do G20. Lula viaja, nesta quinta-feira (7), para participar nos próximos sábado (9) e domingo (10), da 18ª Cúpula de chefes de Estado e governo do G20, em Nova Delhi, na Índia.

Costa Filho é pedagogo, administrador, deputado federal e presidente estadual do Republicanos-PE. Em uma rede social, o futuro ministro de Portos e Aeroportos destacou que a pasta é importante para a economia do país e que 95% das exportações e importações brasileiras passam pelos portos nacionais. "Vamos juntos dialogar com os trabalhadores e trabalhadoras, com o setor produtivo nacional, governadores e governadoras de Estado, prefeitos e prefeitas do Brasil para que, de maneira coletiva, possamos avançar na agenda do desenvolvimento econômico e social do país", comentou em uma das postagens.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023

FMM TEM R\$ 1,1 BILHÃO CONTRATADOS, COM R\$ 340 MILHÕES EM LIBERAÇÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/09/2023 - 20:41



Arquivo/Divulgação

Balanço do MPor contabiliza 237 obras, em andamento ou previstas, que totalizam R\$ 6,1 bilhões em 9 estados

O Brasil tem 29 projetos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) listados como 'em fase de

construção'. De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), existem outros 79 projetos aguardando eficácia dos contratos e 129 estão priorizados pelo conselho diretor do fundo setorial (CDFMM).

O valor priorizado nessas 237 obras, em andamento ou previstas, é de R\$ 6,1 bilhões, sendo que R\$ 1,1 bilhão estão contratados e dos quais R\$ 339,7 milhões já foram liberados. Ao todo, os recursos serão aplicados em obras e serviços em 9 estados. A última atualização dos dados consta com a data desta quarta-feira (6).

UF DO ESTALEIRO	OBRAS	Valor Priorizado R\$
AMAZONAS	29	R\$298.426.377,07
BAHIA	2	R\$67.438.131,61
CEARÁ	3	R\$189.908.424,21
MARANHÃO	2	R\$6.463.759,00
PARÁ	11	R\$476.285.123,15
PERNAMBUCO	1	R\$352.186.436,00
RIO DE JANEIRO	60	R\$1.075.742.248,45
SANTA CATARINA	35	R\$2.778.057.315,99
SÃO PAULO	94	R\$885.562.134,52
Total	237	R\$6.130.069.950,00

Fonte: MPor

Do total priorizado, a maior parte corresponde a 35 obras em Santa Catarina, que totalizam R\$ 2,8 bilhões. Aproximadamente R\$ 1 bilhão são destinados a 60 obras em estaleiros do Rio de Janeiro.

Outros R\$ 885,5 milhões estão previstos para projetos no estado de São Paulo, que possui o maior número de projetos: 94, dos 237 listados.

As demais obras ocorrerão nos estados do Amazonas (29), Bahia (2), Ceará (3), Maranhão (2), Pará (11), Pernambuco (1).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023

OBRAS DE 5 TERMINAIS PORTUÁRIOS JÁ RECEBERAM PRIORIDADE DO FMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/09/2023 - 20:12



Total de recursos do fundo setorial priorizados desde a permissão para o segmento pleitear financiamento pode ultrapassar os R\$ 3 bilhões. Até o momento, foram contratados R\$ 40,6 milhões para modernização e ampliação do Tecon Salvador

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) priorizou 3 obras de terminais portuários desde a permissão para utilização de recursos do fundo setorial para obras de infraestrutura aquaviária. O total priorizado é de aproximadamente R\$ 2,2 bilhões, sendo que R\$ 40,6 milhões foram contratados. Os terminais

estão localizados nos estados da Bahia, Santa Catarina e São Paulo. O valor já priorizado para o segmento, no entanto, pode ultrapassar os R\$ 3 bilhões, considerando outros R\$ 900 milhões aprovados no final de agosto e que ainda não constam no último balanço disponibilizado.

Segundo informações do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), uma empresa já celebrou contrato. O Tecon Salvador, operado pela Wilson Sons, contratou R\$ 40,6 milhões para modernização e ampliação do terminal de contêineres localizado na capital baiana. O valor priorizado pelo CDFMM é de R\$ 45,1 milhões. Entre os demais terminais portuários que receberam prioridades do CDFMM está o projeto do Terminal Graneleiro da Babitonga (TGB), em Santa Catarina, para o qual foram priorizados R\$ 1,9 bilhão. Já o Terminal XXXIX de Santos S.A, em São Paulo, obteve prioridade de R\$ 169,4 milhões do fundo setorial.

Em novembro do ano passado, o então Ministério da Infraestrutura (atual MPor) publicou uma portaria com normas gerais de pedidos de prioridade de apoio financeiro com recursos do FMM que incorporou especificações para os postulantes de empréstimos do fundo setorial para investimentos em instalações portuárias e aquaviárias. Estes segmentos foram incluídos entre os possíveis

beneficiados pela resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN), editada em julho daquele ano. A alteração é um dos efeitos da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar).

Mais projetos

O balanço atual ainda não inclui os dois projetos aprovados pelo CDFMM, no último dia 28 de agosto, durante a 9ª reunião extraordinária do conselho, que somam aproximadamente R\$ 900 milhões. De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), os valores dos projetos aprovados são de 431,8 milhões e R\$ 466,2 milhões. A pasta, porém, não adiantou mais detalhes sobre estas duas aprovações.

Portos e Navios apurou que um dos projetos priorizados envolve obras em um terminal brownfield, em área de 38.400 m², no Porto de Santos (SP). A postulante é a Aba Infraestrutura, que pretende fazer a ampliação e a modernização do terminal portuário Adonai East, para movimentação de granéis líquidos. O contrato de adesão tem validade de 25 anos e as obras têm 3 anos de duração, com previsão de serem concluídas em 2026.

O outro postulante com projeto priorizado na reunião extraordinária foi o Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá (Teag), destinado à movimentação de granéis sólidos vegetais. As obras, já em andamento, abrangem a modernização de equipamentos instalados e adequações, o que inclui maquinário para movimentação de granéis, além de moegas e estruturas de armazenagem.

Os agentes financeiros dos dois projetos não foram indicados durante a reunião extraordinária. A resolução do CDFMM com os projetos que obtiveram prioridade esta semana será publicada no Diário Oficial da União e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, BB, CEF, BNB e Basa). Os postulantes possuem prazo de 450 dias para a contratação do financiamento, no caso de novos projetos.

O FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados. A 53ª reunião ordinária do CDFMM está prevista para o próximo dia 14 de setembro. Na 52ª reunião ordinária, realizada em junho, foram aprovados R\$ 1 bilhão em projetos de navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023

RETOMADA DA CONSTRUÇÃO NAVAL VOLTA COM MAIS FORÇA AO DEBATE, MAS AGENTES ESPERAM GARANTIAS DE ENCOMENDAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/09/2023 - 02:58



As discussões sobre como viabilizar novos projetos da indústria naval sem repetir erros cometidos em ciclos anteriores e alcançando bons níveis de competitividade continuarão na agenda do setor nos próximos meses. A transição de governo trouxe o tema de volta para a mesa. Mas, apesar das intenções manifestadas, ainda não existem planos direcionados ou condições para garantir essas novas encomendas. A Transpetro criou um grupo para discutir as demandas para renovação de sua frota, com a possibilidade de construção no Brasil. Há também uma expectativa em torno do aquecimento das atividades de O&G, que podem, em algum

momento, precisar de novos barcos de apoio offshore.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) considera que as chances de reafirmação das atividades são reais, se a crescente demanda por novos navios e plataformas de petróleo for direcionada aos estaleiros brasileiros. A expectativa do sindicato é que a indústria atinja níveis comparáveis aos observados antes da desmobilização, que ocorreu por volta de 2014, quando a carteira de encomendas começou a minguar e a crise se instalou por quase uma



década. O Sinaval reconhece que há muitos desafios a serem vencidos e que os próximos anos serão decisivos para a indústria naval e offshore se reerguer.

A leitura do Sinaval é que o governo não ficou só no discurso e que, com as primeiras providências tomadas, a expectativa em relação a um novo cenário de encomendas da Petrobras e da Transpetro aos estaleiros nacionais é alta. “Há sinais evidentes de que foi iniciada uma nova fase no relacionamento com nosso segmento industrial e que o governo, sensível às nossas necessidades, pretende realmente incentivar e apoiar a retomada da indústria naval e offshore”, comenta o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Os construtores identificam que as oportunidades existem, porque a demanda por novos navios e plataformas de petróleo continua crescente. O Sinaval vê uma grande chance de sucesso se essa demanda for direcionada aos estaleiros brasileiros em níveis comparáveis aos observados antes da paralisação. “Essa indústria está prestes a ter a oportunidade de ocupar novamente a importante posição que tinha antes de 2014, quando ocorreu sua virtual paralisação pela absoluta falta de encomendas”, projeta Rocha.

Na visão do professor do curso de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Poli-UFRJ), Luiz Felipe Assis, o Brasil tem condições de se estabelecer em determinados nichos, como plataformas, navios de maior porte e principalmente barcos de apoio marítimo. Ele observa determinação nas sinalizações da Transpetro em estudar a possibilidade de encomendas no Brasil. No entanto, pondera que é necessário uma política mais articulada para uma consolidação vertical dessa cadeia que garanta expertise, depois ganho de autonomia e eficiência, de modo que viabilize, no longo prazo, a exportação de unidades construídas no Brasil.

Assis lembra que as três fases do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) permitiram gradativamente o desenvolvimento da engenharia e atraíram empresas de navegação e estaleiros estrangeiros para construir no Brasil. Ele entende que, por questão de escala, a construção de embarcações de apoio offshore no país foi um pouco menos complicada do que para navios de maior porte, como de cabotagem e longo curso.

O professor salienta que os estaleiros brasileiros também já provaram que podem construir plataformas de petróleo, que são obras caras e sistemas complexos. O desafio, segundo o professor, é alcançar ganhos de eficiência e uma produção mais verticalizada, que possibilitem ao Brasil participar mais da montagem de plataformas. “Uma política racional e inteligente de conteúdo local pode alavancar fornecedores locais, tomando todos cuidados para não desequilibrar. É preciso valorizar mais os projetos, com tipos de equipamentos que possam ter peso grande e alavancar a indústria”, afirma Assis.

Ele acredita que, apesar dos problemas enfrentados pela indústria naval no último ciclo virtuoso, a reativação desse setor agora deve ter pés no chão, mas precisa ser norteadada por uma política setorial e de financiamento bem consolidada. Ele ressalta que esse mecanismo de empréstimos precisa de regras claras para garantir novos investimentos, como ocorreu para a construção de barcos de apoio. “É preciso ter uma política que induza isso [construção] e trate do subsídio de forma clara e objetiva. O subsídio tem que ser transitório, permitir ganhos de eficiência e participação no mercado internacional”, avalia. Ele sugere uma política de Estado que permita a construção de alguns segmentos no Brasil e que seja aplicada independente de alternâncias de poder e mudanças de visão dos governistas.

O professor observa que países como Noruega e Coreia do Sul contam com políticas verticais que permitiram expansão e consolidação do setor, ao passo que o Brasil há muito tempo não tem políticas setoriais relevantes que consolidem essa indústria efetivamente, ficando dependente de demandas de empresas estatais. Ele entende que um plano de construção naval articulado não pode pensar apenas na questão da demanda, mas também em ter uma visão de ganho de eficiência, com metas, avaliações e investimentos em tecnologia. O professor menciona que a Coreia teve essa



preocupação e criou uma política com investimentos em ciência e tecnologia que tornaram a indústria local competitiva.

Para Assis, a revisão do BR do Mar (Lei 14.301/2022) é fundamental para pensar em uma política industrial calcada na busca por eficiência. Ele percebe equívocos no programa de estímulo à cabotagem quanto a subsídios para afretamento de navios estrangeiros, o que ameaçaria a proteção do mercado doméstico, sobretudo em relação a condições que já estavam consolidadas há anos no marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997). Assis lembra que o Brasil é um dos países que mais emprega navios aliviadores (shuttle tankers), todos estrangeiros. O transporte de petróleo e derivados na costa brasileira é operado por dezenas de navios afretados de outras bandeiras.

Ele destaca a necessidade de haver investimentos em ciência e tecnologia, capacitação de recursos humanos, pensando e racionalizando ao máximo possível os recursos, que são escassos. “É importante a Navalshore discutir essa questão e chamar a atenção para o potencial do setor marítimo em termos de construção de plataformas e embarcações. É ruim permitir a entrada de navios sem pagar imposto e transferindo subsídios para fora”, diz Assis. A Navalshore – Feira e Conferência da Indústria Marítima, tem sua 17ª edição marcada para 22 a 24 de agosto, no Rio de Janeiro.

Assis avalia que, do ponto de vista econômico, o Brasil é um país de grande porte com uma indústria marítima que tem tudo para ser um setor relevante e de projeção internacional. Ele projeta que a Blue Economy (Economia do Mar) vai desenvolver uma série de projetos de exploração de energia, desde petróleo e gás, até geração de fontes a partir das ondas, ventos (eólica), solar e da extração de minerais, ampliando as fronteiras e agregando tecnologia às atividades marítimas. “O Brasil precisa pensar que esse é um setor que pode alavancar a economia do país e pode trazer desenvolvimento tecnológico”, analisa Assis.

Ele acredita que o Brasil ainda vai explorar petróleo durante muito tempo e que é fundamental desenvolver a indústria local, que precisará de apoio, com metas, planejamento e aferição dos índices de conteúdo local. Assis acrescenta que a questão tecnológica será importante para projetos de eólicas offshore. “Se não houver engenharia nesse tipo de desenvolvimento, [o país] será comprador de tecnologia”, alerta o professor.

Para Assis, o Brasil ainda possui mão de obra disponível e pode mobilizar treinamentos rapidamente caso seja demandado por uma expansão da indústria. Ele acrescenta que existem universidades, centros de pesquisa, técnicos e engenheiros capacitados para novos projetos, assim como fornecedores tradicionais e estaleiros de diferentes portes.

“O Brasil tem espaço para fazer isso. A mão de obra conseguirá se ajustar. É fundamental políticas nesse sentido, para concentrar investimentos. Vivemos num país de recursos escassos, precisamos saber como aplicá-los no sentido de prover as necessidades do setor”, resume Assis.

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) acredita no aquecimento de grandes obras nos estaleiros nacionais, mas avalia que é preciso aguardar porque ainda é muito cedo para um horizonte sobre novas construções. “Temos que ver realmente o que vai se desenrolar agora. Existe muita esperança, mas todo mundo está de olho no que vai acontecer”, comenta o presidente da CSENO, Leandro Nunes Pinto.

Ele diz que os membros da câmara estão se preparando para a repercussão dos grandes eventos setoriais que ocorrem este ano, em especial a Navalshore. Em julho, representantes da CSENO estiveram na apresentação do anuário de petróleo da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) e fizeram uma visita ao presidente da Transpetro, Sérgio Bacci.

Na Firjan, os membros da CSENO ficaram motivados com as perspectivas da Petrobras para a construção de novas FPSOs, que pode resultar no fornecimento de itens como válvulas e equipamentos pesados. Na ocasião, o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da companhia,

Carlos Travassos, também tratou de projetos de descomissionamento. Pinto diz que esta é uma atividade relevante, mas ressalta que o foco da câmara está em novos projetos. “A nossa indústria coloca produto dentro do navio, não retira. Esse desmantelamento vira sucata, que tem importância, mas não gera o mesmo nível de valor de novas construções”, salienta Pinto.

Outro tema de destaque na Firjan foi a transição energética. Os fornecedores locais, assim como a maioria dos agentes setoriais, acompanham a regulamentação da atividade de exploração de geração eólica no mar. A CSENO também monitora de perto o crescimento das operadoras de campos maduros de petróleo, que geram oportunidades de fornecimento a partir das revitalizações. A leitura é que, apesar de ter uma das matrizes de energia mais limpas do mundo, ainda existe muito tempo de mercado para o combustível fóssil no Brasil.

No encontro da Transpetro, Bacci reiterou aos fornecedores a intenção de construir navios no Brasil para renovação da frota da companhia. Ele explicou aos representantes da CSENO que foi criado um grupo de trabalho que avalia quais ativos a empresa precisa. As avaliações iniciais são para petroleiros classe Suezmax e para gaseiros de menor porte. Segundo Pinto, a CSENO se colocou à disposição, caso haja necessidade de mais apoio técnico.

A câmara setorial considera que essa participação da indústria local seria fundamental para contribuir com a perenidade das atividades e para geração de emprego e renda, já que esse tipo de projeto movimenta uma cadeia muito grande. “Achamos importante — e a Transpetro corrobora — essa participação da indústria local para apoio técnico para essas embarcações e assim o setor fornecer navepeças e serviços para essas embarcações”, afirma Pinto.

Bacci relatou que existem outros pensamentos de modelo de cálculo para essa participação, como bonificação para operadores que atingirem certos níveis de conteúdo local, tanto no setor de navepeças, quanto no setor de serviços. “Estamos abertos para discutir independente de qual seja o modelo adotado. A importância é ter esse suporte por parte deles (Transpetro) como aquisição e da nossa parte para manter esse conhecimento dentro do nosso âmbito”, acrescenta Pinto, da CSENO.

O presidente da CSENO observa que, no momento, o mercado está altamente demandante de peças de reposição e manutenção de ativos. Pinto acrescenta que os tempos de entrega (lead times) do mercado internacional estão altos, o que faz com que as empresas planejem com antecedência a importação de insumos. Ele destaca que, diante desse cenário, a indústria brasileira desenvolveu tecnologias para poder atender algumas especificações técnicas em nível internacional, com uma demanda de alguns tipos de equipamentos.

O Sinaval acredita que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), em breve, promoverá discussões no sentido da revisão dos índices atuais. Para o sindicato, essa questão do conteúdo local merece ser estudada com cuidado. “Concordamos que índices irreais, acima da capacidade da indústria brasileira como um todo — não só a indústria naval e offshore, mas também a indústria fornecedora de insumos e partes —, não devem prevalecer. Mas os índices atualmente em vigor para as atividades de exploração e produção de petróleo estão muito abaixo dessa capacidade”, afirma Rocha.

Uma alternativa com grande potencial de crescimento para a indústria brasileira que já ocorre é desenvolver parcerias locais para atingir níveis de autossuficiência. “Se conseguirmos, dentro do nosso país, criar uma cadeia de fornecedores desses insumos para as grandes indústrias, será um bom movimento: manter conhecimento aqui e gerar valor com exportação”, projeta Pinto, da CSENO.

A avaliação é que muitas empresas tiveram que se reinventar por escassez de alguns insumos e criaram outros tipos de cadeia ou reinventar produtos. “Houve um benefício geral para isso e hoje não se tem tanta facilidade de encontrar alguns equipamentos que eram de prateleira no exterior. Isso fez algumas empresas se reinventarem, pensarem em novos modelos de negócios e agregou valor para empresas no Brasil, criando possibilidade de fornecer alguns itens que estavam impensáveis lá atrás”, analisa Pinto.



Se por um lado há possibilidade de atender a requisitos internacionais e conseguir atender ao mercado externo, por outro uma das preocupações dos fornecedores locais é sobre qual vai ser o ponto de convergência da grande demanda para uma diminuição. Pinto explica que é difícil saber porque o impacto da falta de recurso foi muito grande mundo afora, restando uma demanda reprimida que a indústria não consegue mensurar atualmente.

A CSENO também participa de outras iniciativas, como a câmara de nacionalização dentro da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), voltada para o desenvolvimento e aumento de índices de conteúdo local, além do grupo de trabalho da indústria naval dentro do Cluster Naval Tecnológico do Rio de Janeiro. Pinto lembra que existe uma frente parlamentar voltada para a discussão desse tema. Para ele, o apoio à retomada da indústria seria excelente para atender a uma demanda reprimida, planejar a estratégia para o futuro e ter a demanda esperada, permitindo investimentos em capacitação, mão de obra e insumos. “É importante a retomada da indústria naval e que seja um ciclo mais perene e sustentável”, enfatiza Pinto.

Ele vê as indústrias se adequando e algumas já preparadas às práticas socioambientais e de governança (ESG) e avalia que é preciso colocar numa balança que leve em conta que o custo do projeto, ainda que seja superior, pode trazer impacto muito maior para se ter uma indústria mais limpa. “Quando começar a ter a troca desse mindset de que indústria local não tem que ser só ser custo efetivo, mas tem que ser olhada de um modo muito maior, temos muito a agregar nesse sentido”, pondera Pinto.

O presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira, deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), diz que os trabalhos vão ser direcionados para uma política de Estado para garantir solidez a essa cadeia, que no país sofre, ao longo de décadas, com o revezamento de ciclos de alta e baixa. Lindenmeyer conta que o grupo também vai discutir o melhor caminho e a necessidade de uma revisão da Lei 14.301/2022, que criou o BR do Mar.

“Dentro das atividades da Frente, estaremos articulando o acompanhamento de projetos de lei que tramitam no Congresso e que sejam de interesse da pauta. Analisaremos a pertinência de proposição de outros PLs e a revisão de outras questões”, diz Lindenmeyer. O deputado é a favor da participação ampla de embarcações e de tripulantes brasileiros na frota que trafega em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), a exemplo da política da lei Jones Act (1920), nos Estados Unidos.

O parlamentar também defende que sejam adotados índices de conteúdo local gradativos para os futuros projetos de construção naval. Outra demanda, segundo Lindenmeyer, será retomar a qualificação da mão de obra após a última crise, que desmobilizou as atividades de construção naval há cerca de 10 anos. Ele acredita que estaleiros dos principais polos navais do país estão preparados para um reaquecimento das atividades. “A melhor opção é investir no Brasil. Todo dinheiro que se investe no Brasil, volta internamente, circula na economia, é imposto, renda, emprego. Ao passo que o que contrata lá fora, fica lá fora”, afirma Lindenmeyer.

Rogério Campos, sócio da área marítima e portuária do Veirano Advogados, avalia que projetos na construção naval, inclusive fora do Brasil, enfrentam o desafio de encontrar um equilíbrio entre o apoio estatal mínimo necessário e índices de conteúdo local factíveis para que a indústria seja efetivamente competitiva. O advogado considera que, se por um lado é uma decisão de Estado porque se trata de uma indústria intensiva em mão de obra que gera valores relevantes, por outro requer esses incentivos para ser competitiva de forma internacional.

Ele observa que países tradicionalmente fortes na indústria naval contam com apoio estatal de subsídios muito fortes. Campos recomenda cautela para uma eventual retomada das atividades de construção em estaleiros nacionais. “No passado, o Brasil fechou o mercado e forçou, via conteúdo local, a construção aqui que gerou preços mais altos e prazos mais longos na indústria internacional”, lembra o advogado.

Para Campos, muitas lições parecem ter sido aprendidas e tanto os órgãos de controladoria quanto as empresas do setor estarão mais atentos às questões de gestão e de governança. “Não podemos



repetir erros e colocar por decreto um conteúdo local inatingível, forçando renegociações como vimos no passado e/ou atrasos e aumento de custos dos projetos. Um atraso de entrada de operação de um FPSO causa prejuízos maiores ao país do que o aumento de conteúdo local exigido lá atrás”, analisa Campos.

Ele alertou que, apesar das melhores intenções de aumentar o conteúdo local e a participação do mercado brasileiro e dos estaleiros, é importante haver um equilíbrio fino para fortalecer essa indústria, a qual considera estratégica e indutora de outras indústrias. “Se essas exigências passarem determinados patamares, começam a gerar aumento de custos, atrasos nas entregas e, na minha visão, o prejuízo do atraso de projetos de E&P é muito maior do que um eventual ganho de margem desse conteúdo local. É um equilíbrio complexo para essa indústria relevante para o país”, afirmou Campos.

A frente parlamentar mista recebeu uma proposta de legislação que visa minimizar os riscos contratuais da construção naval em estaleiros nacionais. O objetivo da proposição é amadurecer as formas de contratação, criando um mecanismo que aumente a segurança jurídica dos contratos e proteja os investidores que realizarem as encomendas, representando garantia da destinação correta dos recursos para a obra e a possibilidade de acesso ao produto que não for concluído — caso, no pior cenário, o contratante precise terminar aquela obra.

O regime jurídico proposto, de afetação de patrimônio, seria aplicável à execução de contratos de construção naval firmados entre contratantes e estaleiros brasileiros, numa solução jurídica semelhante à criada para o mercado de construção civil nos anos 1990, quando havia crise financeira e de credibilidade envolvendo construtoras e incorporadoras, muitas delas enfrentando processos de falência. O entendimento é que, dadas as particularidades, o setor naval passa por dificuldades parecidas às da construção civil.

O modelo de afetação de patrimônio permite que haja garantia de destinação e dinheiro carimbado para execução de determinada obra, evitando, por exemplo, que o estaleiro direcione recursos para outras obras. Caso prospere, o regime pode representar um esforço adicional para viabilizar a retomada de contratações da construção naval no Brasil.

O texto, o qual a Portos e Navios teve acesso, estabelece a prerrogativa do estaleiro e dos contratantes selecionarem se vão trabalhar através do regime de SPE (sociedade de propósito específico), ou através de regime de segregação contábil, que consiste em abrir um centro de custos separado dentro da contabilidade do próprio estaleiro. O centro de custos é uma separação menos formal do que a SPE, do ponto de vista legal, e mais contábil. Nas demonstrações contábeis oficiais do estaleiro, a conta bancária estará vinculada a um centro de custos que só poderá ter custos daquele projeto, daquele contrato, daquela construção, daquele navio e do dinheiro vinculado àquela obra.

O estaleiro constituirá SPE vinculada ao contrato de construção naval sobre o qual tenha sido constituído o patrimônio de afetação, para identificação dos ativos líquidos. O patrimônio de afetação corresponderá às dívidas e obrigações vinculadas ao projeto contratado, não tendo comunicação com os demais bens, direitos e obrigações do patrimônio geral do estaleiro ou de patrimônios de afetação constituídos por ele. O estaleiro responderá pelos prejuízos que causar ao patrimônio de afetação, cujos bens e direitos somente poderão ser considerados garantia em operação de crédito destinada integralmente à construção do bem encomendado e à entrega ao contratante.

Procurado pela reportagem, o presidente da frente parlamentar informou, por meio de sua assessoria, que o plano de trabalho está sendo discutido e que a frente vai debater qualquer proposta apresentada que seja de interesse do setor. O texto entregue à frente parlamentar ainda está sujeito a revisões durante eventuais debates, processos de audiência pública e demais contribuições que podem modificá-lo caso ele tramite no Congresso.

O diretor da área marítima da Gallagher, Guilherme Mattoso, observa que o governo, ao assumir o apoio à construção naval como uma de suas bandeiras, sinaliza para a necessidade de expansão da



frota da Transpetro, que hoje possui embarcações próprias, mas compõe parte dela com navios construídos no exterior. Ele lembrou que, durante o último ciclo da construção naval forte no país, os programas de expansão das frotas da Transpetro (Promef) e de apoio marítimo que atende a Petrobras (Prorefam) incentivaram a construção naval brasileira e a criação de estaleiros.

“Os estaleiros não estão 100% parados, estão com alguns reparos, pequenas obras e construções de menor porte. Se retomar o ‘Promef’, voltaremos a construir navios de grande porte e voltaremos a discutir a mão de obra, a necessidade de treinamentos e os equipamentos dos estaleiros”, projeta Mattoso.

O professor Danilo Giroldo, reitor da Universidade Federal do Rio Grande (Furg), acredita que o sistema de educação superior e os demais níveis de ensino estão dispostos e preparados para uma eventual retomada das atividades da construção naval. Ele observa universidades, institutos federais de ensino e pesquisa, além do sistema ‘S’, com cursos para formar e requalificar profissionais desta área, em caso de uma grande mobilização da construção naval no país.

Ele avalia que, se necessário, o setor tem condições de estruturar programas de qualificação e formação de mão de obra e desenvolvimento de ciência, tecnologia e inovação dentro desse campo. “Centros de pesquisa, parques tecnológicos e centros de inovação estão preparados porque já fizemos isso no passado”, afirmou Giroldo, em julho, durante o lançamento da frente parlamentar mista em defesa da indústria naval, em Brasília.

O professor considera que a indústria naval brasileira tem um histórico de sucesso, com entrega e ativos de qualidade. Giroldo mencionou que o país alcançou os atuais níveis de produção de petróleo com contribuição de plataformas construídas em estaleiros nacionais por profissionais brasileiros. “A qualidade da nossa força de trabalho, do ajudante até o engenheiro, é inquestionável. Temos entregas para mostrar isso, não é invenção de ninguém e parte do processo tem a ver com o grande programa de qualificação e formação de mão de obra”, disse Giroldo.

Giroldo alertou para a necessidade de, o quanto antes, haver um panorama das novas encomendas e de ser apresentado um plano de formação e qualificação associado a um programa de inovação, ciência e tecnologia. “É importante que possamos construir um marco regulatório robusto que proteja a indústria e o povo brasileiro dos solavancos irresponsáveis que, infelizmente, testemunhamos”, analisou. O reitor da Furg acrescentou que é necessário que esse planejamento inclua a formação de mão de obra marítima.

Durante a sessão, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (Conttmf) e do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), Carlos Müller, sugeriu que a frente parlamentar coloque na agenda a necessidade de analisar de que forma os recursos destinados à autoridade marítima sejam excepcionalizados para que efetivamente sirvam para capacitar marítimos e portuários. Ele ressaltou que a marinha mercante e a construção naval não se sustentam apenas com a construção.

Müller disse que a Marinha tem um papel importante na formação de marítimos no Brasil, porém apontou que, nos últimos quatro anos, os recursos destinados à formação de marítimos foram completamente contingenciados e retirados do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM). “Como se espera que a Marinha do Brasil faça o papel dela de formação de marítimos sem recursos?”, criticou Müller.

Na visão do Sinaval, existem alguns desafios a serem vencidos, mas que não são intransponíveis. O sindicato avalia que o longo período de operação de diversos estaleiros, em condições adversas e muito abaixo de sua capacidade instalada, demandará uma série de providências, tanto por parte das empresas quanto por parte do governo, a fim de que a recuperação seja atingida no menor prazo possível. “Estamos confiantes em que haverá sucesso nessa retomada”, diz Rocha.

O Sinaval ressalta que a maior parte dos segmentos da indústria no Brasil tem custos superiores aos observados nos países asiáticos, que são comumente utilizados para comparação. Para o sindicato,



os custos representam apenas um dos aspectos que merecem muita atenção, porém é preciso levar em conta que as condições das economias desses países são muito diferentes das condições vivenciadas pelas empresas brasileiras. “Há aspectos culturais e educacionais que devem ser considerados em uma comparação justa, nesse caso. E nossos custos já se provaram competitivos em relação a economias europeias, por exemplo. Acreditamos que, com inteligência e bom senso, será possível superar esse obstáculo”, afirma Rocha.

O Sinaval também considera que a alta demanda da construção naval mundial pode favorecer as encomendas no Brasil. “Devemos estar atentos às oportunidades que surgirem. Com a recuperação dos estaleiros brasileiros, em breve estaremos em condições de disputar mercado, desde que tenhamos o indispensável apoio e incentivo por parte do governo”, pondera Rocha.

A questão tecnológica não deverá representar um problema muito grave para uma eventual mobilização da atividade de construção naval no país nos próximos anos, segundo avaliação do Sinaval. O sindicato considera que os estaleiros, na medida do possível, tentaram manter-se atualizados nesse aspecto durante a escassez de novos projetos de embarcações que foi vivenciada nos últimos 10 anos. A análise é que a requalificação e a formação de mão de obra, bem como a capacitação de fornecedores de equipamentos, já estão na agenda setorial.

O sindicato entende que os organismos tecnológicos, como os departamentos especializados das universidades federais, a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), a Fundação Brasileira de Tecnologia da Soldagem (FBTS), entre outros, mantiveram-se ativos no período e o conhecimento tecnológico será atualizado à medida que houver necessidade.

O Sinaval informou que os estudos referentes à situação em que se encontram os estaleiros já estão em andamento. “As instalações industriais tiveram, nesse período de baixa atividade, uma manutenção adequada que preservou a integridade dos equipamentos e, assim, favorece sua utilização à medida que for necessária”, comenta Rocha.

O sindicato salienta que os estaleiros de médio e pequeno porte conseguiram operar quase normalmente em alguns nichos de mercado, como os de rebocadores, barcas e navios fluviais. Já os estaleiros de maior porte precisaram se reinventar, a partir de 2014, para sobreviverem num cenário de falta de contratos e de altos custos para a manutenção de suas instalações. Esse grupo precisou se dedicar aos serviços de reparos navais para compensar a carência de construções e até aproveitar seus cais para operações como terminais de uso privado (TUPs).

Os construtores navais também já identificam a necessidade de se pensar na requalificação e na formação da mão de obra. “Nas conversações do Sinaval com o governo federal, esse tema já está sendo estudado com muita atenção. Depois de tantos anos, parte considerável da mão de obra dos estaleiros, em todos os níveis, migrou para outras atividades econômicas ou para a informalidade, havendo, portanto, necessidade de retrainar e requalificar os trabalhadores que retornarem a seus postos com a retomada desta indústria”, relata Rocha.

O presidente do Sinaval acrescenta que também haverá necessidade de preparar e capacitar as empresas fornecedoras e seus colaboradores. “Nossa previsão é que haverá muito trabalho a fazer nesses aspectos de requalificação de mão de obra e capacitação de empresas fornecedoras, inclusive empresas de pequeno porte e microempresas”, elenca Rocha.

Durante o lançamento da frente parlamentar, os estaleiros manifestaram a necessidade da defesa intransigente do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A avaliação é que, nos últimos anos, houve ataques sistemáticos, inclusive no Congresso, ao principal mecanismo de financiamento à indústria naval brasileira. O Sinaval considera que algumas iniciativas legislativas tiveram parcial sucesso, porém prejudicaram a construção naval, como a redução da arrecadação do fundo setorial.

“Temos assistido frequentemente proposituras de PLs que ferem de morte o FMM ou abrem indiscriminadamente o mercado da construção naval, beneficiando países que mais protegem suas

indústrias, acabando com indústria naval brasileira”, apontou o vice-presidente do Sinaval, Fábio Vasconcellos na sessão de lançamento da frente.

Na ocasião, o Sinaval defendeu a revisão do BR do Mar (Lei 14.301/2022), que reduziu, de 25% para 8%, as alíquotas sobre os fretes de importação que compõem o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Os estaleiros pedem que o percentual anterior seja restabelecido imediatamente para que não falem recursos à construção naval e às obras portuárias.

“Ao mesmo tempo que foi diminuída [arrecadação], o leque de possibilidades de financiamento foi aumentado pela famigerada BR do Mar, que deve ser revista com restabelecimento das alíquotas anteriores do FMM”, afirmou Vasconcellos. Ele enfatizou que a arrecadação do FMM não é proveniente do Tesouro, sendo gerada totalmente pela iniciativa privada.

O Sinaval voltou a defender a inclusão de bancos privados na relação de agentes financeiros do FMM. A leitura é que hoje, na prática, as operações do fundo de fomento estão concentradas no BNDES, já que os demais bancos não vêm demonstrando interesse em operar com o FMM. Além do BNDES, atualmente Banco do Brasil, Caixa, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia (Basa) são agentes repassadores do FMM. “É fundamental uma alteração na legislação que permita que os bancos comerciais privados também possam ser agentes financeiros do FMM, aumentando a concorrência, já que atualmente é exclusividade dos bancos públicos federais”, disse Vasconcellos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2023

EMPRESAS ESPERAM APROVAÇÃO DO MARCO DA GERAÇÃO OFFSHORE PARA 1º LEILÃO DE CESSÃO DE ÁREA EM 2024

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/09/2023 - 02:58



Empresas de energia e do setor portuário enxergam um período de muitas oportunidades em torno do desenvolvimento de energias renováveis até a virada desta para a próxima década. Entre os principais engajamentos dos portos brasileiros em curso estão parcerias e projetos ligados a hidrogênio verde e a eólicas offshore. Um dos pontos mais importantes no radar dos agentes é o marco regulatório da geração de energia no espaço marítimo, que estabelecerá, entre outros pontos, como será o processo de cessão da área do mar para que as empresas possam desenvolver seus parques. A previsão é que ocorram

leilões de cessão de área para definir quem poderá instalar suas torres no mar.

A Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica) acredita que a aprovação do marco regulatório da energia eólica offshore (PL 576/2021) ainda este ano permitiria a preparação do primeiro leilão de cessão do uso do mar em 2024. O PL, de autoria do então senador Jean Paul Prates, atual presidente da Petrobras, trata da exploração e desenvolvimento de produção de energia offshore, incluindo a geração a partir dos ventos no mar. O texto em discussão foi aprovado no Senado em 2022 e encaminhado para revisão na Câmara dos Deputados. Passada essa etapa, seguirá para sanção presidencial.

PUBLICIDADE

A avaliação da entidade é que o encaminhamento de votações importantes da agenda econômica no Congresso, como o arcabouço fiscal e a Reforma Tributária, pode destravar a apreciação dessa proposta no segundo semestre. “Voltando agora aos trabalhos no Congresso, trabalharemos para que o PL seja aprovado”, comenta a presidente executiva da ABEEólica, Elbia Gannoum. Ela diz que



a associação trabalha forte pela regulamentação de projetos eólicos offshore, junto aos poderes executivo e legislativo, desde 2021.

A associação constata que o PL em discussão traz as principais diretrizes para cessão de uso do mar e oferece mais segurança jurídica. “Grande parte dos reguladores entende que isso precisa ser definido em lei por se tratar de um bem público. A expectativa é que a lei seja aprovada ainda este ano”, analisa Elbia.

A ABEEólica estima que essa oferta deverá começar a aquecer por volta de 2030, quando o mercado brasileiro deverá estar completamente diferente, por conta do crescimento do hidrogênio e de outras fontes. “Com a ampliação da demanda de energia no Brasil, teremos os primeiros projetos eólicos offshore rodando”, projeta Elbia.

Para a executiva, o governo Lula entendeu bem a pauta das energias renováveis, como um ponto de partida para um processo de reindustrialização do país, mas deve aproveitar as oportunidades a partir de novas fontes limpas de geração. Ela lembra que a Alemanha realizou um certame deste tipo recentemente e que países como México manifestaram intenção de realizar processo semelhante.

Após a realização do primeiro leilão de cessão do uso do mar no Brasil, os vencedores terão autorização para exploração da área licitada, em processo semelhante aos leilões de blocos de exploração e produção de petróleo. Elbia explica que, com autorização em mãos, começam os estudos ambientais e, em cerca de três anos, será possível começar a contratação dos projetos, seja no mercado livre de energia, seja eventualmente em leilão de geração de eólica offshore.

A Neoenergia defende que o processo competitivo de cessão de área no mar considere um conjunto de fatores que podem ser técnicos, econômico-financeiros, ambientais e sociais. A empresa entende que o leilão de área não deveria considerar apenas questões financeiras porque isso poderá onerar o setor de eólica offshore no início do seu desenvolvimento, demandando tarifas mais altas para viabilizar os projetos.

“Acreditamos que o primeiro passo para o crescimento do mercado de energia eólica offshore no Brasil é a definição do marco regulatório. Isso é fundamental para dar segurança jurídica e criar bases para o desenvolvimento da cadeia industrial com valor agregado”, diz o diretor de hidráulica e offshore da Neoenergia. Marcelo Lopes.

Considerando que a aprovação do PL aconteça até o fim do ano e o leilão de área no início de 2024, a Prumo Logística espera que seja viável ter projetos com construção iniciando entre 2027 e 2028, com operação comercial a partir de 2029 ou de 2030. O grupo, responsável pelo desenvolvimento do Porto do Açú, também tem expectativa de que, com a conclusão da votação da Reforma Tributária, os deputados voltem a atenção às demais pautas prioritárias, dentre elas o PL 576/21.

Na visão da Prumo, essa regulação é fundamental para a aceleração do desenvolvimento dos projetos de eólica offshore no mercado brasileiro. “É de extrema importância que o marco seja aprovado ainda este ano e o primeiro leilão de cessão de área saia no primeiro semestre de 2024 para garantirmos a atração de investimentos para o país”, destaca a empresa.

O Brasil possui cerca de 700 gigawatts (GW) de potencial de eólica offshore em profundidade de até 50 metros e com ventos acima de 7m/s, sendo o Açú um dos três hotspots (pontos de acesso, em tradução livre) de energia eólica offshore no Brasil. Até março deste ano, havia 183 GW sendo licenciados ao longo da costa brasileira, dos quais 34 GW estão na região de influência do Porto do Açú, o hotspot mais próximo da demanda de energia e conectado ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

A Prumo afirma que o complexo porto-indústria do Açú tem vocação para fomentar a transição energética e atender à cadeia de valor de renováveis – das indústrias de fabricação dos componentes à instalação, operação e manutenção dos parques eólicos. A empresa aposta em sua localização perto dos principais mercados consumidores de energia e próximo ao centro da costa



brasileira, com potencial para ser um hub de envio de componentes para outras regiões do país via cabotagem.

A análise dos gestores é que o complexo conta com infraestrutura portuária operacional, com terminais com grande profundidade, capacidade e experiência no recebimento de cargas de projeto, além de conexão às linhas de transmissão do SIN, num local próximo da área de grande potencial eólico na Região Sudeste. A Prumo também enxerga como diferenciais os estudos e histórico de dados ambientais para subsidiar novos processos de licenciamento ambiental, bem como as grandes áreas disponíveis (entre 200.000 e 550.000 m²) para instalação de bases de apoio e manufatura de máquinas e peças necessárias para o desenvolvimento dos parques eólicos.

“Aliados, esses diferenciais competitivos fazem com que o complexo se configure como o porto nacional apto a liderar o desenvolvimento da cadeia da geração de energia eólica offshore”, destaca a empresa. Para a Prumo, o avanço das oportunidades dependerá do pipeline de projetos de eólicas offshore que o Brasil terá, o que também demanda políticas públicas específicas para o setor.

Atualmente, existem 14 projetos de parques eólicos offshore na área de abrangência do porto que solicitaram licenciamento ambiental no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A administração do Açu avalia que, juntos, esses projetos têm o potencial de atingir 34 GW de capacidade, um volume substancial de projetos que justifique a instalação da cadeia de valor no porto. A Prumo Logística projeta que terá o papel de ser uma base logística para o setor e destaca que já firmou acordos prévios com uma série de players que estão licenciando projetos para a região Sudeste.

A Neoenergia e a Prumo, holding controlada pela EIG, assinaram um memorando de entendimento (MoU, na sigla em inglês) para o desenvolvimento de estudos para a produção de hidrogênio verde no Porto do Açu. O acordo também contempla a realização de estudos para a geração eólica offshore naquela região do litoral fluminense, incluindo aspectos socioeconômico, ambientais, cadeia de suprimentos e logística do complexo industrial e portuário.

A Neoenergia também assinou um MoU com o governo do Rio Grande do Sul para o desenvolvimento de hidrogênio verde e geração eólica offshore. O acordo prevê a cooperação na realização dos estudos para o fomento às duas tecnologias de energia limpa, considerando a relevância portuária e o potencial eólico do estado. A empresa ressaltou que o foco é o Porto de Rio Grande, o qual considera um dos mais importantes do país para o comércio internacional e que hospeda empresas das áreas: químicas, petroquímicas, mineração e fertilizantes.

Lopes conta que a empresa continua a avaliar também a região Nordeste. “A Neoenergia considera que o Brasil continuará demandando fortes investimentos no setor de energia nos próximos anos. Nesse sentido, a companhia confia na sua capacidade de gerar valor para o mercado brasileiro”, afirma.

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) projeta que o estado poderá passar por um grande processo de transformação socioeconômica a partir da energia eólica offshore. A autoridade portuária avalia que a perspectiva de grandes investimentos em infraestrutura, tecnologia e ciência abre um novo horizonte para o estado, que já é o maior produtor de energia eólica em terra do país. A expectativa é atrair um universo grande de empresas com necessidade de utilizar o Porto de Natal, com a movimentação da cadeia econômica em grande escala a partir da chegada de novos negócios.

Nesse contexto, uma das apostas é a implantação do conceito porto-indústria, por meio de parceria entre o governo estadual e a iniciativa privada. Em outra frente, está o projeto do Porto Potengi, que está em processo de elaboração do estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) e conta com a parceria da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A Codern ressalta que o porto-indústria e o Porto Potengi são dois projetos importantes, porém de longo prazo. A autoridade portuária projeta que esses novos projetos serão uma espécie de



aceleradores de negócios, ao passo que o Porto de Natal será parte importante para atender às empresas envolvidas no processo, se o estado se transformar em um hub de eficiência energética.

A ideia é que a autoridade portuária seja parte dos novos projetos de ampliação do complexo portuário potiguar. “É uma oportunidade única de transformar o Rio Grande do Norte em um hub de eficiência energética. Até a viabilidade e concretização desses projetos, estamos trabalhando para fortalecer o atual Porto de Natal, que tem sua importância para o desenvolvimento do estado e assim vai permanecer, independentemente da ampliação do sistema portuário”, diz o diretor-presidente da Codern, Nino Ubarana.

Ele conta que, para as atuais demandas do Porto de Natal, avançaram as tratativas com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), para realização de uma dragagem. Outra intervenção importante, junto ao governo estadual, prevê a construção das defensas da ponte Newton Navarro. “São duas obras prioritárias para prospecção de novos negócios ao nosso porto”, destaca Ubarana.

A expectativa da Neoenergia é que, após o leilão de área, serão aprofundadas várias atividades de desenvolvimento para confirmar a viabilidade técnica, ambiental e econômica dos projetos. A leitura da empresa é que o Brasil ainda precisa iniciar o debate de como será a “rota ao mercado” dos futuros projetos de eólica offshore. O entendimento é que o Brasil tem muito potencial e que é preciso pensar em estratégias para atrair e manter no país a indústria e os grandes investidores. “Considerando nossa estratégia atual, acreditamos que as novas oportunidades de negócios em novas tecnologias para o mercado brasileiro sejam pautadas pela descarbonização e inovação para geração sustentável de uma energia limpa, segura e confiável”, analisa Lopes.

Na visão da Neoenergia, a produção nos futuros parques offshore é mais uma tecnologia renovável, confiável e limpa disponível no futuro para atender à demanda, como por exemplo da indústria verde. Lopes destaca ainda que o setor de eólica offshore pode fortalecer a indústria naval brasileira, gerar empregos, promover desenvolvimento tecnológico, entre outros benefícios.

A ABEEólica vê o hidrogênio verde (H2V) como um nicho que está em desenvolvimento e já é uma realidade, inclusive no Brasil. A associação entende que esse segmento vai exigir uma grande oferta de energias renováveis e que os países com capacidade de produzir energia renovável em abundância a preços competitivos terão papel relevante na nova geopolítica global. Elbia vê o hidrogênio verde como o combustível do futuro, substituindo a molécula do petróleo, o que demandará investimentos e vai exigir oferta de energia renovável grande para produzi-lo.

A presidente da associação observa que grande parte das produções ficará em portos. “O que vale para o hidrogênio é uma energia limpa renovável, que pode ser offshore. Vejo espaço maior para offshore porque, chegando entre 2028 e 2030, o mercado do hidrogênio estará ainda mais dinâmico e exigirá grande oferta de energia. Olhando hoje o mercado brasileiro, se enxerga até sobra de energia e de projeto, mas a demanda agregada do Brasil — pensando em energia — vai se fazer em patamar muito maior”, projeta Elbia.

A executiva cita um estudo da Wood Mackenzie que aponta que, em 2040, o Brasil precisará ter o dobro da capacidade instalada atual para atender ao hidrogênio. A estimativa é que, até lá, será preciso construir em torno de 190 GW adicionais para atender toda essa necessidade. “A eólica offshore terá espaço, mas também tem a solar, a eólica onshore (...). O Brasil é um país com a melhor capacidade de atender a essa demanda por renováveis no mundo e precisa aprender e entender essa oportunidade”, ressalta Elbia.

A percepção, segundo a executiva, é que o Brasil está seguindo naturalmente a linha da Europa e dos Estados Unidos, que adotaram políticas industriais pautadas em energia de fontes limpas. Ela acrescentou que o hidrogênio não é condição necessária para o offshore e vice-versa. “Muita gente acha que offshore nascerá só por causa de hidrogênio e que o hidrogênio vai nascer só por causa de offshore. O hidrogênio já nasceu, está acontecendo, já está contratando nossos projetos onshore —



tanto solar, quanto eólica. E daqui a pouco, quando tiver a offshore disponível, vai contratá-la também”, estima.

O Complexo de Suape (PE), num primeiro momento, está empenhado na instalação e operacionalização do Techub, que visa endereçar soluções para a cadeia de produção do H2V. Paralelamente, Suape mantém contatos com empresas que visam se instalar no complexo, tanto para a produção como para abastecimento da cadeia produtiva. A administração considera que a produção em grande escala só deve ocorrer após a conclusão da parte regulatória, dos estudos e prospecção e viabilidade das áreas e a garantia de demanda, principalmente doméstica.

A administração de Suape acompanha com atenção a regulamentação de projetos eólicos offshore. Em maio, o porto recebeu visita da Comissão Especial para Debate de Políticas Públicas sobre H2V do Senado, quando foram discutidos temas relacionados a energias renováveis. “Os parlamentares sabem da importância de vencermos esse primeiro grande obstáculo. É fundamental que seja garantida segurança jurídica para que as empresas possam realizar as pesquisas e explorarem os campos que demonstrarem viabilidade nos mais diversos projetos de energias renováveis”, diz a diretora de inovação e transformação digital de Suape, Adriana Martin.

Em Suape, a avaliação é que o Brasil tem a oportunidade de atrair novas indústrias do mundo inteiro, se beneficiando de matrizes energéticas limpas. A perspectiva é que os produtos fabricados no país tenham maior competitividade e, com isso, seja possível atrair novas tecnologias e melhores oportunidades de emprego e renda. “A exportação de H2V é importante, mas precisamos também atrair indústrias para o país. Suape passa por um período de preparação para um novo ciclo de aquecimento. Projetos estruturadores, cada um a seu tempo, deverão potencializar significativamente o ambiente para setores diversos da indústria e para o porto”, projeta Adriana.

Ela destaca que Suape tem posição privilegiada, pois conta com muita área e capacidade para desenvolver novos terminais. Segundo a diretora, haverá demanda por terminais especializados para produção e lançamento de torres eólicas diretamente ao mar, já que não é viável o trânsito de equipamentos pelas rodovias brasileiras. Adriana acrescenta que para a zona industrial de Suape, além da produção de H2V, o complexo tem oportunidades para indústrias que atuam em toda a cadeia produtiva.

A ABEEólica considera que as atividades de geração no mar não vão começar do zero porque o Brasil hoje conta com uma cadeia de fornecimentos grande para eólicas onshore, sendo que grande parte dessas empresas já atende offshore em outros países. A associação também entende que o país tem uma cadeia de suprimentos forte para o setor de O&G que tem relação forte com fornecimento de projetos eólicos offshore. “Além dessas cadeias que já temos, vamos atrair outros fornecedores. É muito importante o governo sinalizar logo que vai fazer leilão porque a cadeia de suprimentos é bastante cara e não tem uma oferta grande no mundo”, defende Elbia.

Empresas como a GE, Siemens Gamesa e Vestas, que possuem fábricas de aerogeradores offshore e já fornecem equipamentos ao Brasil, deverão ajustar a cadeia de fornecimento também para o offshore. Elbia explica que a construção de um parque eólico necessariamente demanda um porto, no conceito de porto-indústria, com capacidade de fabricar turbinas e pás em seus domínios, sem necessidade de grandes deslocamentos terrestres. “O setor de portos brasileiro está passando por uma dinâmica grande já pensando nos projetos de eólica offshore e nos projetos de hidrogênio”, analisa Elbia.

A ABEEólica observa uma grande mobilização em torno de projetos de energia renovável, inclusive em estados que ainda não têm portos vocacionados. Elbia cita o Rio Grande do Norte, que fará uma chamada para formação de uma parceria público-privada (PPP) para construir um porto verde, com objetivo de atender à indústria eólica offshore, somada à indústria do hidrogênio. Ela também menciona o terminal de uso privado (TUP) Enseada, na Bahia, que recebeu turbinas inteiras da China para um projeto onshore.

A associação também constata que existem poucas embarcações para o transporte de turbinas eólicas para o mar no mundo. Segundo Elbia, existem três disponíveis no mercado mundial e uma quarta deve entrar em operação em breve. Ela acrescenta que são embarcações especiais que demoram por volta de seis anos para serem construídas. “Por isso é importante o Brasil dar sinal rápido, porque senão podemos perder esse mercado”, alerta Elbia.

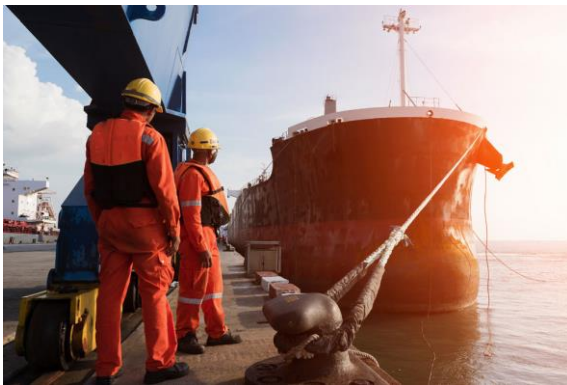
O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que o governo brasileiro tem mostrado interesse em incentivar a indústria eólica offshore, mas sugeriu a criação de instrumento para que a construção da infraestrutura necessária para os parques eólicos seja feita com forte participação da indústria brasileira, o que pode ser alavancado a partir de políticas de conteúdo local. O Sinaval também estima que a instalação de unidades eólicas em alto-mar, juntamente com as novas FPSOs previstas, fomentem gradativamente encomendas de embarcações de apoio marítimo, podendo contribuir com a retomada da construção naval no país.

A presidente da ABEEólica diz que as associadas percebem uma sinalização forte em termos de política pública para uma reindustrialização da economia brasileira, que vai abarcar outros setores da economia. A associação considera que o setor de fontes renováveis também pode vir a ser beneficiado, porém ressalta que não trabalha por incentivos específicos, tampouco enxerga espaço para isso. “Estamos acompanhando Reforma Tributária e tentando entender como ela trará impacto para nossa cadeia de valor, mas não trabalhamos com incentivos fiscais específicos”, afirma Elbia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2023

EMPRESAS ADEREM À REDUÇÃO DE EMISSÕES, MAS AINDA CONVIVEM COM INCERTEZAS QUANTO ÀS SOLUÇÕES ADOTADAS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 06/09/2023 - 02:58



As medidas de redução de emissões no transporte marítimo definitivamente estão incorporadas ao cotidiano do setor e são vistas como estratégicas pelos grandes armadores. Apesar dos avanços em andamento quanto aos combustíveis alternativos, ainda existem incertezas sobre quais soluções tecnológicas serão adotadas, níveis de produção e disponibilidade para abastecimento. Grandes armadores mundiais já encomendaram navios movidos a combustíveis como o metanol. Medidas operacionais para aumentar a eficiência das embarcações também alcançaram bons resultados, mas não são suficientes para atingir a

ambição da Organização Marítima Internacional (IMO) de zerar emissões na década de 2050.

As metas atuais estabelecidas pela IMO preveem a redução de 20% a 30% até o final desta década, de 70% a 80% até 2040, e emissões zeradas (net-zero) até 2050. Novas construções precisam ser projetadas com equipamentos de acordo com os novos padrões de eficiência energética para navios e alinhadas com metas de intensidade de carbono e de emissões.

O Bureau Veritas (BV) tem participado de alguns projetos de validação de tecnologias, aprovando o conceito de alguns equipamentos ou propostas de propulsão e combustíveis alternativos. O diretor de M&O (marine e offshore) do BV, Márcio Pereira, entende que não há uma única resposta para esse tema porque existem muitas soluções em desenvolvimento. A classificadora acompanha iniciativas que estão em fase de estudos, de avaliação de resultados e que ainda serão implantadas. Fora do Brasil, existem muitas pesquisas de engenharia voltadas para o uso de combustíveis alternativos.

A classificadora vem trabalhando em alguns projetos de validação de tecnologias que ainda estão sem uso difundido, mas que estão mais avançados, como para uso de amônia e gás natural liquefeito (GNL). Esse processo de aprovação conceitual e qualificação da tecnologia ocorre quando



há novas tecnologias e equipamentos e é focado principalmente para mapear riscos de segurança e definir regras para classificar novos sistemas. “Existem várias tecnologias sendo desenvolvidas no mundo todo. O que vai pegar mais ou menos, a indústria ainda está avaliando”, diz Pereira.

Ele vê o uso de GNL, ainda que considerado combustível de transição, como um insumo maduro para esse uso. Em relação a amônia, ele destaca que já existem projetos validados e aprovações para ter embarcação preparada para ser convertida ou adaptada para utilização do combustível. O desafio principal envolve a segurança das pessoas, já que a amônia é um componente muito tóxico, o que exige estudos aprofundados dos riscos.

Pereira diz que a indústria global vem estudando melhorias para aumentar a eficiência das embarcações existentes e cumprir as metas de redução da pegada de carbono até o final desta e das duas próximas décadas. Ele cita a Vale, que tem procurado adotar para sua frota soluções de otimização de casco, tintas, propulsores e outras medidas para eficiência energética.

No Brasil, a classificadora tem recebido algumas consultas para alguns projetos que são objeto de estudo, como embarcações com propulsão utilizando célula fotovoltaica (solar), com foco em navegação interior, aproveitando a superfície das embarcações. Ele acredita que a utilização de alternativas diferentes da propulsão, como baterias, tende a ser pensada principalmente para rotas mais curtas, como ferry boats, rebocadores e barçaças, por conta das restrições de autonomia.

O diretor do BV observa muitas iniciativas que não dependem de troca de equipamentos, upgrade ou mudança de propulsão. Ele percebe muitas iniciativas ligadas à otimização da operação, como redução de velocidade de navegação, escolha de rotas, levando em consideração aspectos como previsão do tempo e condição marítima das viagens.

Ele ressalta que há algumas medidas mais simples, que dependem de uma otimização operacional. Pereira menciona programas que otimizam a rota na chegada, evitando filas e reduzindo a velocidade e o consumo de combustível, permitindo que a embarcação se aproxime do porto no momento mais adequado e reduzindo tempo de espera, de carga e de descarga.

Parte das dúvidas dos armadores gira em torno de qual será a infraestrutura necessária para atender e fazer com que uma solução seja sustentável. Pereira acredita que os navios futuramente terão sistemas de captura e armazenamento de carbono emitido a bordo, o que demandará que os portos estejam prontos para recebê-los. “Toda a cadeia precisa estar bem preparada para um sistema como esse. Para combustíveis também, seja de amônia, seja de gás natural”, projeta Pereira.

A Vale afirma estar comprometida com a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) na cadeia de valor e em apoiar a indústria marítima para alcançar as ambições de descarbonização da navegação estabelecidas pela IMO. A companhia diz que esse esforço está alinhado ao Ecoshipping, programa de pesquisa e desenvolvimento (P&D) que tem como foco a adoção de novas tecnologias e a modernização da frota da empresa para reduzir as emissões, em parceria com os armadores.

A mineradora ressalta que tem investido na incorporação do estado da arte em eficiência, sustentabilidade e inovação no transporte marítimo. Desde 2010, a empresa tem transportado minério em navios Valemaxes de primeira e segunda geração e, desde 2019, em Guaibamaxes. “Essas embarcações estão entre as mais eficientes do mundo e podem reduzir as emissões de GEE em até 41% em comparação com um navio capesize, construído em 2011”, destaca a Vale em nota.

Como parte do Ecoshipping, a Vale tem desenvolvido tecnologias inovadoras de eficiência energética. Em 2021, a empresa apresentou o primeiro mineraleiro do mundo equipado com velas rotativas. Além disso, desenvolveu um projeto pioneiro de incorporação de tanques multicomcombustíveis em navios de transporte de minério de ferro. Um estudo preliminar para navios da categoria Guaibamax (capacidade de 325.000 toneladas) estima que a redução de emissões pode variar de 40% a 80% quando movidos a metanol e amônia, ou até 23% no caso do GNL.



A partir da experiência de operação e pesquisas realizadas, foi desenvolvida uma nova geração de Guaibamax, mais eficiente e preparada para receber diferentes tipos de combustíveis. Em dezembro de 2022, a Vale lançou uma solicitação de propostas para contratos de longo prazo para esses navios, que têm o potencial de reduzir quase 90% das emissões de GEE quando são utilizados combustíveis de baixo carbono. “A companhia se antecipa a um dos principais desafios na navegação para os próximos anos, que é a transição para combustíveis menos poluentes, como metanol e amônia, e a oferta destes tipos de combustíveis verdes no futuro”, salienta a empresa.

A Vale anunciou investimentos entre US\$ 4 bilhões e US\$ 6 bilhões para reduzir suas emissões, de escopo 1 e 2, em 33% até 2030, em alinhamento com os objetivos do Acordo de Paris. Em relação ao escopo 3, a companhia se comprometeu a reduzir suas emissões em 15% até 2035, incluindo emissões da navegação, uma vez que a frota utilizada não pertence à empresa.

A IMO manifestou ambição em descarbonizar o transporte marítimo em 2050. Nesse sentido, a Transpetro estuda a construção de novas embarcações onde, além das iniciativas já em andamento, serão avaliadas outras tecnologias para ampliar a eficiência energética, incluindo a possibilidade de utilização futura de combustíveis alternativos com o propósito de zerar as suas emissões.

A Transpetro aprovou diversos projetos para os navios da sua frota. “Dezenove dos 26 navios contam com dispositivos para soluções verdes já instalados. O restante da frota passará pelo mesmo processo em breve”, conta o diretor de transporte marítimo, dutos e terminais da Transpetro, Jones Soares. Ele explica que, na atual fase do plano de descarbonização, as medidas para redução das emissões dos navios são de caráter operacional e para melhorias nos projetos das embarcações.

A gerência de eficiência energética da Transpetro monitora as emissões e as principais variáveis que impactam o desempenho das embarcações, com foco na gestão da velocidade e rugosidade dos navios, propondo ações corretivas imediatas como, por exemplo, limpeza de casco. As equipes utilizam um software específico de gestão de emissões e viagem. Outra medida adotada foi a aplicação de tinta de alto desempenho em suas docagens, impedindo a formação de incrustações que possam impactar no desempenho de consumo específico de combustível da embarcação e, conseqüentemente, nas emissões.

A Transpetro desenvolve ainda um programa robusto com projetos que visam à melhoria hidrodinâmica das embarcações através de apêndices e outros equipamentos das embarcações para otimização da combustão. Também está em fase de implantação o uso de algoritmo para otimização das rotas dos navios, entre outras ferramentas. “A Transpetro já reduziu suas emissões relativas em 2022, se comparado com 2021, e esse é um processo contínuo que demanda investimentos e desenvolvimento tecnológico na cadeia produtiva mundial da navegação”, destaca Soares.

Na operação de terminais, a Transpetro desenvolve projetos para geração de energia limpa. O primeiro em andamento é a instalação de painéis solares no terminal de Guarulhos (SP). A companhia também promove outras soluções para melhoria da eficiência energética, como a substituição do controle das bombas de oleodutos, hoje em dia realizado por válvulas de controle, pela utilização de inversores de frequência.

Também está em avaliação o conceito de Pump as Turbine, que permite que bombas centrífugas operem contra o fluxo acionadas pela diferença de pressão no fluido. Nessa situação, a bomba opera como turbina e pode acionar, por exemplo, um gerador de energia elétrica. A empresa avalia ainda um projeto de fornecimento de energia elétrica aos navios atracados a partir da rede elétrica do porto. A prática, conhecida como cold-ironing, onshore power supply (OPS) ou alternative maritime power (AMP), permite que os motores auxiliares dos navios permaneçam desligados durante sua estadia.

A Maersk pretende acelerar a redução de gases poluentes e zerar a emissão de carbono até 2040 em todas as operações e cadeia de suprimentos do mercado global. O grupo afirma ter estabelecido metas tangíveis de curto prazo para 2030, a fim de garantir o alinhamento com o Acordo de Paris e a



metodologia da iniciativa Science Based Targets (SBTi). O efeito esperado é uma redução de 50% nas emissões por contêiner transportado na frota da Maersk, em comparação com 2020.

Além disso, 25% do volume de contêineres serão transportados com combustíveis verdes até 2030. “Devemos agir agora para que consigamos obter progressos significativos, ainda nesta década”, diz a presidente da Maersk para a costa leste da América do Sul (ECSA), Karin Schöner. Ela ressalta que, há anos, a sustentabilidade está presente nas decisões mais estratégicas do grupo.

“Nosso objetivo principal com o projeto de sustentabilidade é promover cadeias de transporte de cargas com emissão zero de carbono. Acreditamos que isso contribuirá para a agenda ambiental e ajudará na redução dos impactos como, por exemplo, o aquecimento global”, afirma. Karin acrescenta que, nos últimos anos, as ações da Maersk têm sido consistentes e têm guiado o setor globalmente, no que diz respeito à redução de emissões.

Em 2021, a Maersk encomendou o primeiro porta-contêineres habilitado para metanol do mundo, seguindo compromisso de encomendar somente navios novos que possam navegar com combustíveis verdes. O navio foi recebido em julho de 2023, dois anos após a encomenda. Com motor bicombustível, o navio foi construído pelo estaleiro Hyundai Mipo, na Coreia do Sul. Para sua primeira viagem, uma rota de aproximadamente 11.000 milhas náuticas da Coreia do Sul para a Europa, a empresa, juntamente com a OCI Global, garantiu o suprimento suficiente de metanol verde. Em junho de 2023, a empresa anunciou a encomenda de mais seis navios e, atualmente, tem 25 embarcações habilitadas para metanol encomendadas.

Em setembro de 2022, a Maersk inaugurou um novo armazém em Cajamar, em São Paulo, com 19.400 metros quadrados e certificação LEED Platinum (liderança em design de energia e meio ambiente), incluindo painéis solares, sistemas de recuperação de água da chuva e gerenciamento de resíduos, isolamento térmico e equipamentos elétricos para manuseio de material, como empilhadeiras de bateria de lítio. Outra meta prevê a implantação de equipamentos elétricos em todos os terminais no país. Recentemente, a APM Terminals Pecém (CE) investiu R\$ 150 milhões na compra de novos equipamentos, entre eles, três RTGs (guindastes móveis sobre pneus) de última geração.

A Aliança Navegação e Logística, subsidiária de cabotagem do grupo, contratou a construção das duas primeiras barcas oceânicas (ATBs) para transporte de contêineres do Brasil. Os dois conjuntos transportarão cargas de forma mais segura e eficiente, já que permitem o transporte simultâneo de um volume maior de carga em relação a outras embarcações e transporte terrestre. Além disso, os motores principais poderão, no futuro, ser movidos a combustíveis verdes, como metanol e etanol.

Karin salienta que um navio de cabotagem da Aliança transporta o equivalente a 3.000 caminhões, contribuindo para a redução das emissões de carbono, uma vez que a navegação marítima é uma opção mais sustentável do que o transporte rodoviário. O transporte de carga por cabotagem emite pelo menos quatro vezes menos CO₂ do que o transporte rodoviário de carga, segundo a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac).

A Maersk acredita que há um compromisso da indústria nesse sentido. “No espaço de apenas alguns anos, analisamos, na verdade, uma mudança acentuada no comprometimento de toda a sociedade para a redução de emissões de carbono. Estamos trabalhando em estreita colaboração com uma ampla gama de clientes para desenvolver ainda mais nossas ofertas relacionadas a combustíveis ecológicos”, afirma Karin.

O grupo Maersk definiu sua visão para a neutralidade climática em meados deste século, com novas tecnologias, novos navios e novos combustíveis. “Para nós, este é o início de uma nova era no transporte marítimo. Para garantir essa transformação, assumimos sérios compromissos, como a previsão de investimentos que estamos realizando para apoiar metas desafiadoras de redução de carbono do grupo”, analisa a executiva.



Na avaliação da Maersk, descarbonização da logística global é um empreendimento gigantesco, e o setor encara um grande desafio para impulsionar a transição para combustíveis verdes, capazes de ganhar escala globalmente. Atualmente, a empresa vê dois combustíveis verdes promissores para o futuro: o metanol verde e a amônia verde. A Maersk assinou uma carta de intenções (LOIs) com nove produtores de combustível verde, envolvendo fornecedores na China, EUA e Europa. A empresa também analisa possibilidades de parcerias e investimentos que envolvem mais de 30 potenciais fornecedores.

Nos próximos anos, será necessário escalar a produção de metanol verde a um preço que seja administrável para as companhias de navegação. Hoje o mercado de metanol verde produz apenas 30.000 toneladas por ano, volume incompatível com as projeções para a demanda futura. “É estimado que somente a Maersk precisará de aproximadamente 5 milhões de toneladas por ano (Mtpa) de metanol verde até 2030 e mais de 20 Mtpa adicionais até 2040, dependendo do crescimento da nossa frota”, conta Karin.

Os seis porta-contêineres de médio porte (9.000 TEUs de capacidade cada) encomendados pela Maersk, previstos para serem entregues entre 2026 e 2027, terão motores bicompostíveis capazes de operar com metanol verde. “Com esta encomenda, damos mais um passo na transformação verde de nossa frota e em direção à nossa meta de nos tornarmos net-zero em 2040”, projeta Karin.

Ao todo, a Maersk tem 25 embarcações habilitadas para metanol encomendadas. A avaliação do grupo é que o metanol verde é uma maneira realista de escalar a descarbonização do transporte marítimo nesta década. “Estamos felizes em ver que a indústria está se juntando a nós nessa jornada, com vários atores encomendendo novos navios habilitados para metanol. Acreditamos que juntos podemos minimizar as emissões de gases de efeito estufa e criar um futuro mais verde”, afirma Karin.

A executiva acrescenta que a empresa vê a transição para uma economia de baixo carbono como geradora de oportunidades também para o Brasil, que pode entrar neste promissor mercado de energia como fornecedor global de combustíveis sustentáveis. Para isso, no entanto, é necessário aprimorar a infraestrutura portuária local e de logística interna, assim como países como Holanda, China e Índia estão fazendo atualmente.

Para cumprir as metas do SBTi, que limitam o aquecimento global a 1,5°C até 2040, e oferecer opções de logística verde em toda cadeia de suprimentos até 2030, a Maersk começou a implantar no Brasil diferentes iniciativas de transição energética. Karin cita que a Aliança opera quatro navios da classe Explorers na cabotagem brasileira, que receberam equipamentos elétricos que conectam o navio a uma fonte de energia no porto. A nova tecnologia evita a necessidade de manter motores a combustão ligados durante o tempo em que o navio está atracado.

A Abac avalia que a descarbonização certamente impacta a cabotagem, pois, nos aspectos ambientais, o transporte marítimo é totalmente globalizado. “A pressão para o green shipping é grande e feita na expectativa que isto puxa a tecnologia, mas isto apavora os armadores pois há custos e pode inviabilizar operações. O debate prossegue”, diz o vice-presidente executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Ele ressalta que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam na cabotagem acompanham e adotam as medidas para o green shipping. Segundo Resano, as metas trazem sérios impactos no custo operacional, o que infelizmente tem reflexos no frete. “Novas tecnologias, novos combustíveis certamente indicam aumentos de custos e como isto será internalizado nos demais modais no Brasil pode acentuar ainda mais o desbalanceamento da matriz do transporte brasileiro”, alerta Resano.

A avaliação da Abac é que o green shipping talvez seja o maior desafio hoje da indústria de navegação, pois é necessário, aceito e desejável, mas ainda não existe a tecnologia e novos combustíveis que substituirão os atuais pontos para serem empregados. Resano diz que, na visão técnica, o que preocupa é a velocidade de adoção das medidas que podem causar a obsolescência



antecipada dos navios e necessidade de renovação de frota antecipada. “Isto pode causar um encarecimento do custo do navio e indisponibilidade de navios para serem afretados, o que eleva o preço como ocorreu durante a pandemia. Outro aspecto é em relação ao combustível: Quanto custará? Teremos disponibilidade no Brasil?”, indaga Resano.

O vice-presidente executivo da Abac acompanha notícias indicando que a transição de combustíveis será breve, porém considera 25 anos um período curto para a adaptação da indústria marítima. “Mas devolveria a pergunta: Todos os países estão prontos? E o mais sério: Quanto vai custar? Todos estão dispostos a pagar? Precisamos ter a transição. Mas a velocidade está correta?”, questiona Resano.

A Norsul publica, de forma voluntária, o inventário anual de emissão de gases efeito estufa, desde 2020, através do GHG Protocol. A empresa também é signatária do Getting to Zero Coalition, uma aliança de mais de 200 organizações que está comprometida a diminuir e, posteriormente, zerar as emissões do transporte marítimo até 2050. “Como ações internas, temos um trabalho específico para a digitalização da frota, com foco em monitoramento e redução do consumo de combustível”, destaca o diretor comercial da Norsul, Fabiano Lorenzi.

Ele acrescenta entre as ações a aplicação de engenharia para melhorar a eficiência das embarcações, como, por exemplo, tintas de baixa resistência, apêndices hidrodinâmicos nos hélices, sistema anti-incrustante por indução elétrica e a geração de energia renovável nas embarcações. “Buscamos também desenvolver relacionamento com parceiros para possíveis soluções tecnológicas, com um olhar atento ao ecossistema de startups”, relata Lorenzi.

Mais de 90% das emissões diretas da Norsul são provenientes da queima de combustível fóssil. Ao longo dos últimos anos, a empresa tem concentrado as ações na melhoria da eficiência energética e operacional, consequentemente reduzindo as emissões específicas (tonelada CO₂/milha x tonelada transportada) de gases efeito estufa ano após ano. Lorenzi cita que a tinta de baixa resistência dá uma projeção de redução esperada de 1,7% no consumo de combustível ao longo de cinco anos. Com os apêndices hidrodinâmicos nos hélices, a redução é de 2% também no consumo de combustível.

Lorenzi observa que uma das tecnologias verdes mais promissoras para o mercado brasileiro é a aplicação de motores com capacidade de consumir mais de um tipo de combustível, com foco em combustíveis renováveis e, em especial, no Brasil, o etanol. Ele considera relevante manter os motores capazes de consumir os combustíveis atuais, visto que é um momento de transição da matriz energética.

Atualmente, 100% da frota Norsul já possui alguma solução verde implantada. “A idade média da frota é um grande desafio, visto que países como o Brasil ainda não conseguem viabilizar financeiramente a evolução tecnológica exigida pelas diretrizes IMO de maneira economicamente sustentável”, avalia Lorenzi.

Na visão da Norsul, apesar de o Brasil ser membro do conselho da IMO, as transformações globais são lideradas por países desenvolvidos, que possuem capacidade de investimento e matriz energética muito diferentes da brasileira, tornando os impactos das transformações mais complexos para a navegação doméstica brasileira. “Anualmente, direcionamos um relevante percentual de nossos recursos para projetos e ações no tema [sustentabilidade], especialmente iniciativas de inovação e eficiência energética”, afirma Lorenzi.

A descarbonização e digitalização são os dois principais desafios para o transporte marítimo global nos próximos anos. A avaliação é do especialista em shipping Julian Thomas, presidente do conselho de administração da Log-In Logística Intermodal. Ele percebe que, nos últimos três anos, a indústria abraçou a descarbonização de maneira proativa, sem esperar regulação e investindo em soluções intermediárias e de longo prazo.

Thomas considera a digitalização essencial para dar o próximo passo na eficiência do transporte marítimo e na integração das cadeias logísticas como um todo. Ele avalia que a digitalização precisa acontecer independente do serviço que os armadores oferecem para melhorar a logística, que naturalmente precisa ser de qualidade e ao menor custo possível para o cliente.

O especialista observa o futuro dos combustíveis totalmente incerto, uma vez que existem diferentes opções em estudo, que vão do mais extremo, como propulsão nuclear, até o GNL, que é uma solução intermediária, porém não definitiva. Outra aposta dos armadores é o metanol verde, que também é vista como opção intermediária.

Segundo Thomas, existem empresas que acreditam no desenvolvimento da amônia verde, porém existe receio quanto à toxicidade do combustível. “O problema maior [no caso da amônia] é ser venenoso. Enquanto o metanol, se cai na água, se dissolve, a amônia, se cai na água, mata tudo ao redor. Isso ainda não foi solucionado. A amônia verde é muito mais barata de produzir do que o metanol”, comparou Thomas em junho, em entrevista ao podcast da Solve Shipping, que teve como tema “A transformação do shipping sob a ótica de um CEO”.

Thomas considera que, caso a indústria consiga dominar o hidrogênio puro, em vez de seus subprodutos (metanol e amônia), o Brasil estará numa posição bastante privilegiada em razão do potencial de geração eólica e solar. “É pouco provável no momento, mas avanços de tecnologia estão sendo mais rápidos do que se pensa porque a pressão é muito alta. É uma tremenda chance para o Brasil. A base dos combustíveis do futuro tende a ser o hidrogênio e o Brasil está em posição privilegiada de ter sol, vento, em terra e mar”, comentou Thomas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023

NOVOS PADRÕES DE COMBUSTÍVEIS PROVOCARAM BUSCA POR LUBRIFICANTES MARÍTIMOS MAIS ESPECÍFICOS E EFICAZES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 06/09/2023 - 02:58



A indústria global dos fabricantes de lubrificantes desenvolveu novos óleos que cumprem os requisitos da regulamentação da Organização Marítima Internacional (IMO), que vigora desde 2020. A utilização de combustíveis alternativos aos de alto teor de enxofre — HSFO (High Sulphur Fuel Oil), provocou um impacto direto na lubrificação dos motores e cilindros, pois o TBN (reserva alcalina) do lubrificante deve ser adequado ao teor de enxofre do combustível e às condições de funcionamento do motor. Os fornecedores de lubrificantes marítimos esperam que os motores se tornem mais eficientes, levando a uma

maior demanda por produtos de melhor qualidade, mas, em geral, com uma menor demanda volumétrica.

“Com base nas tendências de lubrificantes ainda mais específicos e eficazes, existe uma expectativa geral do mercado que a demanda global por lubrificantes marítimos diminua a uma taxa anual de cerca de 1% até 2025”, analisa o gerente de lubrificantes marítimos da Bunker One Brasil, Antonio Mendes. Ele observa que, ao mesmo tempo, a demanda por lubrificantes marítimos experimentará um aumento de valor, à medida que a demanda evoluir para lubrificantes mais desenvolvidos e tecnologicamente mais avançados.

Para a Bunker One, o mercado global, de maneira geral, conseguiu atender à nova regulamentação, disponibilizando combustíveis com baixo teor de enxofre, o que se pode notar a partir do aumento da venda do VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) em detrimento do HSFO. “Os lubrificantes marítimos evoluíram seguindo a tendência, já que uma das principais funções dos lubrificantes para motores é neutralizar o enxofre presente no combustível”, ressalta Mendes.



Ele identifica que a maior mudança no segmento de lubrificantes diante da nova regulamentação da IMO foram lubrificantes com menor teor de TBN, adequados para a neutralização do menor teor de enxofre dos combustíveis. Explica que o teor mais baixo de enxofre no combustível leva a uma menor formação de compostos ácidos durante a combustão. Consequentemente, a necessidade de reserva alcalina do lubrificante, expressa no valor do TBN (total base number), também é menor, pois há menos composto ácido para neutralizar.

O consultor Adelcio Rodrigues Sobrinho observa que o mercado se ajustou rapidamente para atender às demandas da IMO 2020 e que o combustível fornecido no Brasil é o VLSFO, com o enxofre máximo de 0,5%. Os navios onde foi viável instalar os scrubbers podem consumir combustíveis com enxofres maiores que 0,5%, mas a maioria passou a consumir o VLSFO. O mercado de lubrificantes foi impactado e, apesar de os fabricantes já terem produtos com TBN mais baixos (40), foi necessário fazer um ajuste na tecnologia para atender à especificação necessária para o consumo do VLSFO.

“Como já se conhecia o consumo médio dos navios, as empresas tiveram tempo para ajustar seus estoques de aditivos e de produto acabado e não tiveram problemas em atender seus clientes”, diz Sobrinho. Ele ressalta que o que vem sendo um desafio para os fornecedores de lubrificantes é manter um estoque de lubrificantes com tecnologia para atender navios que continuaram consumindo o combustível com enxofre acima de 0,5% e que normalmente são embarcações estrangeiras, que fazem escalas esporádicas no Brasil. Esse volume, porém, não chega a 10% do total fornecido.

Os fornecedores de lubrificantes já tinham produtos com várias opções de TBN para atender às demandas dos clientes, tais como: TBN 25, 40, 55, 70 e 100. O consultor observa que ocorreu de fato uma alteração da tecnologia do lubrificante com TBN 40, que foi modificada para atender ao combustível com baixo teor de enxofre. A maioria dos fabricantes optou por diferenciar a nomenclatura do produto, enquanto outros apenas a tecnologia. A mudança do uso de um lubrificante com TBN 70 para um com TBN 40 não significa que houve redução do custo de formulação. Sobrinho salienta que o efeito foi o contrário: a tecnologia usada na fabricação desse novo lubrificante teve custo superior ao anterior com o mesmo TBN 40, como também o que tem o TBN 70.

Com a redução no teor de enxofre dos óleos combustíveis marítimos, a Vibra também observa uma migração da demanda para óleos lubrificantes com menor reserva alcalina, principalmente no óleo de cilindro para motores dois tempos do tipo cruzeta, mas também no lubrificante utilizado em motores do tipo biela convencional (Trunk Piston) de média rotação. Para o primeiro tipo de motor, a Vibra preparou o lançamento do Marbrax CID-54AP, que esteve disponível desde o início da vigência da IMO 2020. Para o segundo tipo de motor, a empresa já contava com um produto adequado no portfólio.

A percepção da Vibra Energia é que o mercado teve um crescimento tímido nos últimos anos, ficando praticamente estável desde 2019. Em contrapartida, a empresa acredita que, para o futuro, haverá redução no volume de lubrificantes adquirido em portos brasileiros como reflexo da maior eficiência na frota. Outro fator que impacta diretamente na competitividade é a taxa de câmbio. “Com a apreciação do real em comparação ao dólar, a indústria nacional perde competitividade frente a outros portos estrangeiros”, diz o vice-presidente de comercial B2B da Vibra, Bernardo Kos Winik.

Para o vice-presidente de comercial B2B da Vibra, o mercado brasileiro ainda é pouco considerado pelos compradores de lubrificantes, de forma que muitas das compras ocorrem em caráter emergencial. Winik explica que os abastecimentos geralmente não ocorrem de forma planejada, visto que o Brasil historicamente apresenta preços mais elevados que outras opções nas rotas dos navios. Por esse motivo, ele considera que a logística desempenha um papel crucial para viabilizar entregas em pouco tempo.

“A Vibra possui a maior capilaridade logística dentre as competidoras do segmento e recentemente revitalizou a sua planta de lubrificantes, incrementando a capacidade de produção e se credenciando a acompanhar crescimentos de demandas”, afirma Winik. Ele acrescenta que a empresa busca inovar e desenvolver melhores soluções para clientes e parceiros. “Temos iniciativas em andamento no segmento de combustíveis para grandes embarcações que devem chegar ao mercado em breve”, adianta.

A Iconic, joint venture entre Chevron e a Ipiranga, avalia que o mercado de óleos lubrificantes para motores marítimos (de propulsão e auxiliares) teve uma grande transformação. As mudanças no segmento tornaram necessário o desenvolvimento de novas tecnologias para o atendimento ao nível de emissões de gases poluentes. Uma das rotas tecnológicas adotadas foi a forte redução nos teores de enxofre presente no diesel utilizado pelos navios. O teor de enxofre no combustível está ligado à formação de ácidos durante o processo de queima do combustível, quanto maior esse teor de enxofre, mais ácidos são gerados, podendo provocar a corrosão das peças metálicas que compõem o motor.

Para evitar essa corrosão, é necessário que os lubrificantes apresentem em sua composição aditivos que neutralizem esses ácidos. Essa característica é chamada de reserva básica, ou mais comumente conhecida como TBN. “Com a redução nos teores de enxofre e, conseqüentemente, a redução na geração de ácidos, não foi mais necessário o uso de lubrificantes com alta carga de TBN. Logo houve um aumento na busca por lubrificantes de baixo nível de TBN, algo impensado no passado”, analisa o diretor comercial da Iconic, Diogo Trindade.

A Iconic destaca que, por meio de suas linhas de produtos Ipiranga e Texaco Lubrificantes e sua conexão global com a Chevron, possui soluções e infraestrutura necessárias para atender a demandas de todos os tipos de motores marítimos, automotivos, óleos industriais, graxas e coolants, além de várias outras especialidades.

Com a redução do TBN houve também a redução da quantidade de aditivos utilizados para eliminar hidrocarbonetos provenientes da queima do combustível. O mercado passou a exigir um produto com alto poder de detergente e dispersante, mas de baixo TBN. Trindade diz que, antecipando-se a esse movimento, a Iconic trouxe para o Brasil — por meio de sua linha de produtos licenciados da Chevron — um óleo lubrificante de alto desempenho formulado para oferecer desempenho superior de limpeza de pistão. O Taro Ultra Advanced 40 foi projetado para lidar com as demandas de lubrificação dos mais recentes projetos de motores e os novos combustíveis emergentes no mercado.

Trindade lembra que antes, ao falar de lubrificantes para motores marítimos, era senso comum falar de lubrificantes de alto TBN. Produtos com TBN 140, 100 e 70 eram os mais comuns do mercado. Com a chegada dos novos combustíveis, a demanda por lubrificantes de baixo TBN aumentou. “Olhando para tecnologia de lubrificantes, estamos falando de óleos com redução na carga básica e, conseqüentemente, na taxa do aditivo detergente/dispersante, porém sem abdicar da necessidade de limpeza do motor”, explica Trindade.

A coordenadora de marketing B2B dos lubrificantes Mobil, Renata Vitiello, percebe que os fabricantes desenvolveram produtos para atender às demandas e diz que a Mobil conta com capacidade de fornecimento de óleos lubrificantes marítimos. Segundo ela, os níveis de atendimento requerido pelo segmento continuam altos. “O mercado da indústria como um todo permaneceu com um crescimento retraído, também devido aos cenários econômicos do país e ao período da pandemia”, aponta Renata.

A marca de lubrificantes Mobil lançou três famílias de produtos para cilindros de motor para atender a essa transição. O Mobilgard 540, indicado para a lubrificação dos cilindros de motores diesel marítimos de cruzeta de baixa velocidade, foi desenvolvido especificamente para embarcações que usam combustível pesado com 0,5% de teor de enxofre. O Mobilgard 540X é indicado para o uso em cilindros de motores que utilizam mais de um tipo de combustível. É voltado para navios que mantêm uma rotina de operação nas regiões de ECA (Emission Control Area) e necessitem fazer a mudança

para o combustível de 0,1% ou usem gás natural liquefeito (GNL). Já a série Mobilgard M20 é recomendada para motores de quatro tempos, utilizados em propulsão principal ou em aplicações auxiliares que operem com combustível pesado de baixo teor de enxofre.

Sobrinho observa que a maior parte do desenvolvimento de lubrificantes para motores marítimos ocorre no exterior, enquanto, no Brasil, eles são fabricados seguindo as tecnologias que são particulares de cada empresa. Para o consultor, as plantas de fabricação no Brasil detêm total capacidade de atender à marinha mercante brasileira, bem como aos navios estrangeiros que atracam no país.

“O que pode diferenciar uma planta da outra é a capacidade de ajustes emergenciais no PCP (Planejamento e Controle de Produção), pois o mercado marítimo requer essa flexibilidade por causa dos imprevistos nas programações dos navios”, explica Sobrinho. Demais lubrificantes consumidos pelos navios, tais como os óleos de engrenagens, de sistemas hidráulicos, de refrigeração e graxas, são produtos também utilizados nas indústrias e, por isso, disponíveis em maiores quantidades nos estoques. No caso dos combustíveis, já existem novos players no mercado que aumentam a capacidade de fornecimentos ao segmento.

Para Sobrinho, os armadores continuam buscando redução dos custos e os fornecedores continuam sendo pressionados e precisam trabalhar com margens apertadas. “Tivemos a pandemia e o início da guerra (Rússia-Ucrânia) que impactaram nos custos dos insumos, mas os fretes marítimos também subiram. De alguma forma, esse aumento dos custos do lubrificante teve um impacto menor na atividade de navegação”, analisa Sobrinho.

Ele vê o serviço ainda como um grande diferencial, principalmente na logística, pois entende que não adianta o armador buscar uma redução de preço sem ter a segurança da entrega. “Nem sempre a decisão de compra será pelo menor preço. Eu costumo dizer que, no segmento de navegação, a gente ‘vende confiança e entrega lubrificante’. Os armadores vão buscar sim um custo competitivo, mas não abrindo mão do nível de serviço”, salienta Sobrinho.

O mercado aposta num crescimento de, no mínimo 10%, com uma perspectiva muito boa no segmento de FPSOs e apoio offshore, em função de novas demandas e também com o projeto da lei 14.301/2022 (BR do Mar), que teria um aumento de navios na cabotagem. Sobrinho estima que, apesar de não existir um dado oficial, o mercado cresceu, mas abaixo do esperado pelos fornecedores de lubrificantes. O consultor percebe uma expectativa de melhora este ano em relação aos anos de 2021 e 2022, principalmente nos segmentos de navegação e logística e de apoio offshore, com o aumento de embarcações operando no Brasil.

“São boas as expectativas. O segmento dá sinais de crescimento e já com algum reflexo em 2023”, ressalta. Para Sobrinho, os pontos de distribuição e fornecimento dos produtos ainda são um desafio permanente no mercado brasileiro. Um levantamento feito pelo consultor em 2022, sobre porto e logística, identificou 191 pontos no Brasil, distribuídos por 16 estados e 42 cidades, com, pelo menos, 14 possibilidades diferentes de entrega.

O especialista acrescenta que os fornecedores estão sempre se deparando com novas exigências logísticas feitas em alguns portos e outros que sequer permitem que os navios sejam abastecidos enquanto atracados em seus terminais. “Novos modais de entrega vão surgindo bem como novos equipamentos utilizados na logística de embarque dos produtos e isso requer muita atenção por parte dos fornecedores, pois a segurança da operação tem que vir sempre em primeiro lugar”, defende Sobrinho.

Ele acredita que nem tudo pode ser aceito para que se tenha agilidade, pois padrões de segurança têm que ser respeitados. Alguns portos, mencionou, têm seus próprios procedimentos de entrega e, certamente, existem outros, como o Manual de Abastecimento Aquaviário de Lubrificantes emitido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que reúne práticas seguras de fornecimento de lubrificantes para navios.



Sobrinho acredita que, no que se refere à capacidade de produção e disponibilidade de produtos e tecnologias, as empresas estão preparadas para um eventual crescimento de demanda de óleos e lubrificantes marítimos. No entanto, o que pode se tornar um gargalo é a operação logística, que requer uma diferenciação no atendimento ao segmento marítimo.

O consultor resume que, para atender às demandas do segmento marítimo, as empresas precisam priorizar a produção dos lubrificantes marítimos nas suas plantas, flexibilizar e priorizar o carregamento nas bases. E contar com logística de entrega dedicada ao segmento, ter agilidade e versatilidade nas entregas urgentes, bem como agilidade na solução de modais logísticos de entrega e disponibilizar contato para situações de emergência durante 24 horas, todos os dias da semana.

Para a Iconic, o mercado continua muito dinâmico, veloz e extremamente exigente como nenhum outro. “São justamente estas características, quando bem trabalhadas e em sinergia com o atendimento da demanda do mercado, que geram enormes oportunidades para a mudança deste cenário”, aponta Trindade.

Entre 2019 e 2023, a Iconic observa um considerável aumento na produção e exportação de petróleo, um crescimento de dois dígitos, ano a ano, na cabotagem nacional e uma boa evolução das exportações de produtos brasileiros, de forma geral. Segundo Trindade, esses fatores influenciaram positivamente na produção, comercialização e demanda de óleos lubrificantes marítimos.

“Vemos os fatores se repetindo em 2023 e estes continuarão sendo importantes alavancas para o crescimento deste negócio. Acreditamos no fortalecimento de nossa economia para este mercado e estamos preparados para ser a melhor opção para que todos os armadores abasteçam seus navios no Brasil”, garante. Trindade acrescenta que a Chevron é uma das maiores companhias de petróleo do mundo, além de ser uma das maiores fabricantes de óleos básicos do grupo II, o que coloca a Iconic em posição de atender a qualquer crescimento do mercado.

A Iconic vê os pontos de distribuição e fornecimento ainda como um desafio, mas acredita que se trata de uma questão de capacidade de adaptação. “O Brasil possui milhares de quilômetros de costa e rios navegáveis, com uma centena de portos públicos e privados. Isso por si só já é um grande desafio operacional, tendo em vista que cada terminal portuário possui regras próprias”, diz Trindade.

A Mobil acredita que as perspectivas para os próximos anos são positivas para o segmento. “Apesar de apresentar mais de 60 mil quilômetros de potenciais hidrovias, o Brasil utiliza menos de um terço delas. O potencial é maior pelo interior do país, historicamente menos explorado que a região costeira. Mas mesmo o transporte por cabotagem tem muito a crescer, com um impulso do programa BR do Mar”, projeta Renata.

Para a Mobil, como as embarcações funcionam como “indústrias em movimento”, os pontos de distribuição são um desafio da logística de atendimento, além da dimensão da costa do Brasil. Renata diz que a Moove, produtora e distribuidora dos lubrificantes Mobil no Brasil, é o parceiro especializado que pode trazer eficiência à operação marítima de seus clientes. Ela destaca a variedade de produtos que atende à maioria dos equipamentos do setor e com um nível de serviço e logística que garantem que esses lubrificantes cheguem ao cliente onde e quando ele precisa.

Renata acrescenta que a empresa opera em todo o Brasil com estoques avançados, logística necessária para atender à diversidade de demandas do segmento e com um time dedicado em sua central de atendimento. A aposta é combinar confiabilidade operacional à capilaridade, para fazer o produto chegar até o cliente. “Contamos com um portfólio completo de lubrificação para todos os equipamentos a bordo de nossos clientes. Essa estrutura permite a realização de entregas no menor lead time do mercado”, afirma a executiva.

O desenvolvimento de lubrificantes marítimos segue uma tendência global junto a fabricantes de equipamentos internacionais. Mendes, da Bunker One, avalia que existe capacidade local no desenvolvimento de produtos, porém a maior proximidade entre os fabricantes de equipamentos

estrangeiros e as marcas globais facilita a discussão e desenvolvimento de novos produtos, que tem sua formulação posteriormente aprovada e autorizada para a produção local.

A Bunker One vê o mercado ainda desafiador, com armadores buscando a melhor otimização de custo e a indústria pressionada para atender a múltiplas questões, como aumento de segurança nas operações, descarbonização e metas globais de redução nas emissões dos gases de efeito estufa para 2030 e 2050, o que passa por novos combustíveis, que exigirão novos lubrificantes.

A avaliação é que os próximos anos reservam novos desafios, que manterão toda a indústria constantemente exigida. “O mercado atravessou diversas instabilidades, como a grande retração nas demandas pelo segmento offshore, mas teve seu volume compensado com o crescimento de outros segmentos da indústria marítima”, afirma Mendes.

A Bunker One tem boas perspectivas para os próximos anos, considerando alguns segmentos específicos, em especial o offshore, que possui uma previsão de receber investimentos para os próximos anos. Além disso, a empresa considera que iniciativas como o BR do Mar poderão promover o afretamento de mais embarcações para operação no Brasil, conseqüentemente, aumentando o volume local.

Mendes acrescenta que as dimensões continentais do país e as demandas típicas do segmento, muitas vezes com pouco tempo entre o pedido e a necessidade de entrega, sempre tornam o fornecimento no segmento de lubrificantes marítimo um desafio. Ele pondera que a indústria tem acompanhado as transformações dos últimos anos, não sendo a distribuição um entrave no mercado brasileiro. “Diante de tantos desafios que a indústria de lubrificantes tem enfrentado nos últimos anos, um eventual crescimento da demanda será bem recebido, não simbolizando um problema, mas apenas um novo desafio a ser vencido”, acredita o gerente de lubrificantes marítimos da Bunker One.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023

SETOR PORTUÁRIO TEM CARTEIRA DE INVESTIMENTOS PARA TERMINAIS DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL EM DIFERENTES REGIÕES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06/09/2023 - 02:58



O gás natural liquefeito é uma importante fonte de oferta de gás natural ao Brasil e compõe, com a produção nacional e com a importação via gasodutos, o montante total de gás natural disponível para atendimento às demandas brasileiras. Especialistas consideram que o GNL fornece flexibilidade ao mercado de gás brasileiro, auxiliando o controle das variações de demanda que possam ocorrer ao longo do tempo. Atualmente, existe uma carteira relevante de novas instalações do setor em diferentes regiões do país em fase de maturação. A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) registra cinco terminais de

regaseificação de GNL em operação no Brasil, além de outros em desenvolvimento.

As duas primeiras unidades do país, com configurações semelhantes entre si, pertencem à Petrobras: o terminal de Pecém (CE) e o terminal da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, ambos inaugurados em 2009. O terceiro terminal, também da Petrobras, foi inaugurado em 2014, na Baía de Todos os Santos, na Bahia. Os demais terminais foram construídos mais recentemente, pertencentes a outros agentes do mercado: o terminal do Porto Sergipe (SE), da Celse, inaugurado em 2019; e o terminal do Porto do Açú (RJ), da GNA, inaugurado em 2021.

Entre os terminais de GNL previstos, os projetos das Centrais Elétricas Barcarena (Celba) e o Terminal Gás Sul (TGS), em Santa Catarina, estão sendo planejados — ambos, para entrar em



operação em 2023. O primeiro terminal terá capacidade de 15 milhões de m³/dia e será conectado à usina termelétrica (UTE) Novo Tempo Barcarena, com capacidade de 605 megawatts (MW). Já o TGS terá capacidade para regaseificar até 15 milhões de m³/dia e foi autorizado, considerando um gasoduto de conexão ao Gasbol, compartilhando a faixa do oleoduto Ospar. As obras do TGS foram iniciadas após a emissão da licença ambiental de instalação (LI).

Outro terminal previsto para concluir suas obras em 2023 é o Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP), no Porto de Santos, com capacidade de 14 milhões de m³/dia, da Compass Gás e Energia, empresa do grupo Cosan. A capacidade excedente dos terminais de GNL atuais e futuros poderá ser disponibilizada à malha integrada, ao mercado não termelétrico, ou às novas UTEs vencedoras de leilões de energia, conforme modelo de negócios dos empreendedores.

Há um terminal previsto a ser instalado no Porto de Pecém (CE), para abastecimento da UTE Portocem, vencedora do 1º Leilão de Reserva de Capacidade de 2021 e prevista para entrada em operação em 2026. Outro destaque é o terminal de Suape (PE), que será explorado pelo grupo OnCorp. Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 2 bilhões. O terminal também terá participação da Shell.

No levantamento da EPE, o superintendente adjunto de gás natural e biocombustíveis, Marcelo Alfradique, e a consultora técnica da área de gás natural da empresa, Ana Claudia Pinto, pontuaram que ocorreu um aumento significativo na regaseificação de gás no ano de 2021, ano caracterizado pela escassez hídrica. No entanto, a regaseificação de GNL sofreu um decréscimo na sequência, chegando a zero no primeiro trimestre de 2023.

Eles acrescentam que a guerra na Ucrânia trouxe uma grande volatilidade para os preços de gás no mercado mundial. A redução da importação do gás da Rússia pelos países europeus levou ao aumento da oferta de GNL em substituição ao gás russo com a instalação em regime de urgência de novas unidades flutuantes de armazenamento e regaseificação (FSRUs). Em 2022, os preços internacionais do gás natural atingiram recordes, pressionados principalmente por um mercado global de energia apertado e pelas crescentes importações de GNL da Europa para restabelecer os seus níveis de estocagem de gás natural e substituir o declínio acentuado nos fluxos de gás russo para o continente. “A forte demanda da Europa por GNL atraiu cargas de outras regiões, resultando em tensões de oferta e destruição de demanda em outros mercados”, descrevem os pesquisadores no relatório.

A consultoria Leggio observa a redução na importação de gás pelo Brasil em 2022. O sócio-diretor da empresa, Marcus D’Elia, diz que, olhando especificamente para importação marítima, houve crescimento da movimentação entre 2021 e o começo de 2022. De lá para cá, no entanto, essas importações caíram. D’Elia avalia que outras origens supriram a demanda, dispensando a necessidade de aumentar o volume de importação marítima. Entre elas, a importação por dutos da Bolívia e, em menor volume, a distribuição por transporte rodoviário.

Os projetos de terminais flutuantes de regaseificação estão ligados diretamente à importação vinculada aos projetos das térmicas. D’Elia ressalta que a integração aos projetos das térmicas não garante que, necessariamente, haverá crescimento da importação de gás regular. “Todos esses projetos associados às térmicas estão direcionados à produção de energia elétrica. São integrados, só que a movimentação nesses terminais vai depender do tipo de térmica e do tipo de demanda que está suprimindo. Em alguns casos é constante, em outros não é”, salienta o consultor.

D’Elia também considera que a exportação de gás pelo Brasil é muito baixa. “Não vemos movimento hoje de ter terminais para exportação de gás. O principal ponto é a competitividade do nosso gás no exterior”, analisa. Um dos motivos, segundo o especialista, é a localização. Ele acredita que, se o país tivesse uma sobreoferta, provavelmente, seria na produção da região Sudeste, o que esbarraria no custo logístico desse gás a longas distâncias, como até a Europa, que é um grande mercado consumidor.



Para o consultor, o transporte em si e a disponibilidade de navios para esse fim não seriam problema para exportações de gás, sendo as questões principais: garantir atratividade do produto e rotas regulares. Ele vê a produção nacional garantindo o suprimento da demanda adicional do Brasil. “Olhando o mercado como um todo, apesar de manter importação e importar por gasoduto, o crescimento da demanda tem sido suprido claramente pela produção nacional”, resume D’Elia.

O consultor da Leggio ressalta que os projetos de conexão buscam ofertar o gás para o mercado industrial no Brasil. “O gás, na medida em que se consegue aumentar a oferta, a expectativa é conseguir ampliar também a demanda, conseguindo conexões do gás offshore na nossa rede e, em certos locais, conseguir também oferta do produto para o mercado industrial, maior consumidor desse tipo de gás”, explica D’Elia.

Ele destaca o recente anúncio do duto submarino ligando campos de exploração e produção da Bacia de Campos até Cabiúnas (RJ). Para o consultor, o investimento novo é um exemplo da expectativa que se tem de utilizar o gás produzido offshore. D’Elia menciona que o mercado aguarda a entrada da Rota 3, que está perto de iniciar a operação. “A expectativa que se tem é que novos projetos liguem a produção offshore ao litoral e se integrem à malha atual. Falando de dutos, não vemos movimentação para aumento da malha, com vistas à demanda. É mais para aumentar a oferta para a malha atual”, avalia D’Elia.

Suape tem um cais arrendado para implantação de um terminal de regaseificação de GNL, previsto para iniciar a operação em 2024. A administração do complexo vê como principais demandas para esse segmento a interiorização do GNL e comercialização via gasodutos de transporte e distribuição para suprimento de grandes indústrias e companhias de distribuição local. “Além do gás, com potencial para abastecer a demanda residencial e industrial, há as previsões para soluções de transição energética na geração de energia térmica”, analisa o diretor de desenvolvimento e gestão portuária de Suape, Nilson Monteiro.

Atualmente, o principal parceiro de Suape nesse segmento de GNL é a Oncorp, em parceria com a Shell. Monteiro conta que existem alguns projetos que dependem dos leilões de energia para se concretizarem. Na visão do complexo, o principal desafio para essa cadeia logística é a integração na malha de transporte, com a infraestrutura se tornando importante, viabilizando investimentos na cadeia industrial e de geração de energia.

O contrato de arrendamento, celebrado com o porto organizado em 2022, prevê a instalação de infraestrutura para movimentação de grãos líquidos desde o cais de múltiplos usos (CMU) até a estação de transferência de custódia (ETC) destinada à implantação do terminal público de regaseificação através de um FSRU e espelho de água a ser usado pela unidade flutuante. A área total objeto de uso temporário corresponde a 33.375 metros quadrados.

Em Pecém, o principal projeto do segmento no Ceará é a instalação da Portocem, que teve sua pedra fundamental lançada em maio deste ano. A UTE Portocem é uma termelétrica movida a gás natural que será instalada na zona de processamento de exportação (ZPE) do Ceará, investimento da empresa norte-americana Ceiba Energy. O empreendimento tem um valor aproximado de R\$ 4,7 bilhões e representa o segundo maior aporte privado da história do Ceará, com previsão para início das operações em 2026.

A expectativa é que a UTE Portocem gere 1.700 empregos na sua fase de construção. Com capacidade instalada de 1.572 MW, o empreendimento será construído em uma área de 39,5 hectares no setor 2 da ZPE Ceará, que faz parte do complexo do Pecém. A administração de Pecém acredita que a produção da Portocem vai dar a segurança para a transição energética no estado, no Nordeste e no Brasil.

“Isso permitirá ao Ceará, além de um hub portuário e um hub aéreo, a possibilidade de construir, também, um hub de gás natural no Complexo do Pecém. A expectativa é de movimentar gás em todo o Ceará e também para os estados vizinhos”, destaca o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.



Composta por quatro turbinas geradoras em ciclo simples, movidas a gás natural, a UTE Portocem terá uma linha de transmissão de oito quilômetros que conectará a usina ao sistema interligado nacional (SIN), através da subestação Pecém 2. A usina será construída para operar nos momentos de baixo nível d'água nos reservatórios das hidrelétricas, baixa velocidade de ventos, que prejudica a geração eólica, e baixa intensidade de sol (geração fotovoltaica).

O empreendimento receberá gás natural de uma FSRU, com capacidade de 21 milhões de m³/dia, que será afretada pela Portocem e ficará permanentemente atracada dentro da área abrigada do Porto de Pecém. A FSRU será conectada à térmica através de um gasoduto, que será implantado pela própria Portocem e pela Companhia de Gás do Ceará (Cegás).

A EPE também observa que a distribuição de gás natural através de GNL em pequena escala configura uma alternativa relevante para países com grande extensão territorial e com elevada demanda energética, mas que apresenta dificuldades construtivas para a expansão da rede de gasodutos. Ana Claudia e Alfradique identificam que, no processo de interiorização do gás, existem alternativas distintas de transporte do combustível com diferentes custos de investimentos e complexidades de operação que podem impactar diretamente a competitividade.

“Geralmente, as demandas potenciais mais distantes da infraestrutura de transporte existente não são suficientes para justificar, sob o ponto de vista técnico-econômico, em um primeiro momento, os altos custos de implantação de gasodutos de transporte com extensões elevadas”, apontaram no estudo. Eles veem como uma das alternativas para superar essa dificuldade de atendimento, de forma escalável e de fácil dimensionamento para as diferentes demandas em cada região, o GNL em pequena escala (small scale LNG – SSLNG, em inglês).

A depender da distância e do volume da demanda, essa solução tem se tornado mais difundida, sendo uma alternativa, por exemplo, à implementação de termelétricas a gás na boca do poço (reservoir-to-wire) para viabilizar a monetização de recursos de gás em terra. A dimensão do recurso recuperável e a distância desses campos aos centros de consumo mais relevantes são fatores críticos para a viabilidade de uma rota de monetização, de modo que é crucial optar pela forma mais econômica de transporte desse recurso.

De acordo com a EPE, o GNL em pequena escala já vem sendo utilizado no mundo e no Brasil. Há pelo menos dois projetos em operação: um em Paulínia (SP), pela GásLocal, e outro, no Amazonas, no Campo de Azulão, pela Eneva. Enquanto no primeiro o gás liquefeito é proveniente do Gasbol e redistribuído para distintas localizações do Brasil, o segundo é parte de um projeto integrado de monetização de um campo de gás onshore para abastecer uma termelétrica em Roraima.

Os pesquisadores avaliam que esses projetos mostram a versatilidade da alternativa de distribuição do GNL em pequena escala. A leitura é que a adesão cada vez maior dessa modalidade logística tem mostrado novos caminhos para expansão da oferta de gás natural no Brasil, inclusive podendo viabilizar projetos que antes tinham dificuldade de monetizar seus volumes, como por exemplo, a produção de gás onshore e o aproveitamento do biometano no país.

Na visão dos pesquisadores, o novo marco regulatório do gás natural contribui para que novos modelos de negócios sejam desenvolvidos no Brasil. Eles entendem que o estabelecimento de um sistema de transporte de gás natural integrado também ajudará a viabilizar novos investimentos, pois os benefícios poderão ser compartilhados pelos usuários da malha integrada de gasodutos, permitindo que alguns desses projetos entreguem volumes de gás natural para consumidores próximos ou distantes da área de influência do mercado de gás natural.

No entanto, Ana Claudia e Alfradique ressaltam que a decisão de investimento em cada projeto cabe ao empreendedor. “A implementação de cada projeto dependerá do detalhamento de diversos aspectos socioambientais e de engenharia, assim como confirmações acerca da demanda, e acordos para interconexão com outros projetos, gasodutos e/ou consumidores”, concluíram os pesquisadores.



Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2023

PRODUTOS E SERVIÇOS 736

Por Alyne PRODUTOS E SERVIÇOS

Dados oceânicos em tempo real

A Miros e a Belga Marine assinaram acordo de parceria para fortalecer sua colaboração de longo prazo e estender sua parceria para serviços locais, vendas e distribuição de produtos e soluções “as-a-service” no Brasil. Os acordos também estendem os mercados-alvo para toda a região da América do Sul.

“Por mais de 8 anos, Miros e Belga Marine trabalharam juntas com sucesso, fornecendo medições confiáveis da superfície oceânica para o mercado brasileiro. Estamos confiantes em continuar a parceria com esses novos acordos oferecendo soluções de Software-as-a-Service para empresas marítimas e de energia no Brasil e na América do Sul”, diz Alexandre de Carvalho, Diretor de Vendas da Belga Marine”.

“Ao confirmar nossa estreita cooperação com a Belga Marine, nossos parceiros no Brasil, estabelecemos um focal point claro para todas as atividades relacionadas à Miros na região. Seja radares de ondas tradicionais, soluções de detecção de derramamento de óleo ou soluções de ponta, como Sea-State-as-a-Service, que estão cada vez mais aplicadas em águas brasileiras, - tudo agora bem assistido com serviços de campo e capacidades de vendas e distribuição”, diz Marius Five Aarset, CEO da Miros.

A oferta Sea-State-as-a-Service (SSaaS) é um plano de assinatura completo, incluindo sensores Miros dry, habilitados para IoT e o serviço Miros Cloud para fácil acesso aos dados. Este plano de assinatura plug-and-play é uma vantagem econômica para clientes que podem obter acesso ao software sem fazer grandes investimentos imediatamente.

Belga Marine e Miros já iniciaram o desenvolvimento desta solução com os principais players do mercado, o que fortalece a posição da Miros no mercado brasileiro e torna o Brasil um cenário importante para crescimento futuro.

Motores de alta performance

A MWM, empresa Tupy, segue reforçando sua presença no segmento marítimo. A marca agora está presente nos motores para a Praticagem de Santos, que atua no controle de entrada e saída dos navios do Porto de Santos, no litoral paulista.

São motores de centro a diesel MWM 7.2L, de 280 hp de potência, voltados para embarcações de trabalho. “Optamos pelos motores MWM por sua nacionalização e, principalmente, pela segurança que eles proporcionam. Buscávamos um motor eletrônico fabricado no Brasil e encontramos exatamente isso na MWM.”, relata o Comandante Hélder Puia, hidrógrafo e gerente de logística da Praticagem de São Paulo.

Os motores escolhidos pela Praticagem de Santos fazem parte da gama da MWM, que engloba os modelos 4.8L e 7.2L nas configurações de 4 e 6 cilindros em linha. Além das motorizações, que estão equipadas com sistemas de arrefecimento fechado, turboalimentados e com controle eletrônico, o sistema completo inclui opções de renomados reversores angulares, paralelos ou V-drive, disponibilidade das robustas rabetas Konrad, e modernos sistemas de comando com manetes e joystick.

Além das soluções em transmissão de força, a MWM, em parceria com a Deep Sea Electronics, fabricantes dos atuais controladores dos grupos geradores da marca, comercializa os controladores e telas específicas para o segmento náutico. São dois produtos – de 7” e de 12” que aliam os



produtos Deep Sea Electronics à funcionalidade e elegância requerida para as embarcações de trabalho e lazer.

Novo escritório em Santos

A Yusen Logistics, operador logístico, celebra a inauguração do seu novo escritório localizado no bairro do Gonzaga, em Santos.

O novo escritório vai ser tornar o centro de operações marítimas da empresa para todos os clientes no Brasil, com exceção dos clientes de Manaus, que são atendidos pela filial local. Esse espaço vai abrigar a equipe especializada de profissionais dedicados à gestão de operações marítimas, permitindo uma colaboração ainda mais eficiente e soluções personalizadas para nossos clientes.

Facilidade ao Portal Único

A Logcomex, empresa que oferece tecnologia para o comércio exterior, lança mais uma solução. Trata-se da plataforma LogConnect CCT, destinada exclusivamente aos agentes de carga, para ajudá-los a transmitir os dados dos seus embarques aéreos direto ao Portal Único da Receita Federal seguindo os padrões exigidos pela Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).

Atualmente, a documentação dos embarques aéreos é transmitida ao sistema Mantra pelas companhias aéreas. Porém, muitas vezes, a informação é transmitida com atraso, inclusive após a chegada da aeronave em alguns casos. Desde o início de agosto, há mudança para o Novo CCT Aéreo do Portal Único (sistema do Portal Único da RFB). Este novo módulo impacta a alteração dos processos e obrigações legais para todos os players envolvidos na operação como companhias aéreas, agentes de carga, aeroportos, etc. Com o novo CCT Aéreo, os agentes de carga passam a ter a obrigação de informar os dados dos embarques unitários e em seguida vincular os dados das companhias aéreas ao Portal Único. Tudo isso em tempo hábil, antes do embarque acontecer, evitando possíveis penalidades como multas.

Para otimizar a rotina desses profissionais, a Logcomex lançou uma plataforma gratuita que possui integração facilitada com o sistema da Receita Federal e que permite a transmissão da documentação de forma simplificada, transparente e segura.

Filtragem de água de lastro

A Wärtsilä Water and Waste lança o sistema de gerenciamento de água de lastro UV Aquarius (BWMS) com uma solução de filtragem completamente nova. Projetado pela FilterSafe, parceira da Wärtsilä, o filtro Manta apresenta um inovador scanner OneMotion que limpa a tela em apenas uma rotação. Os testes mostraram que o filtro Manta é capaz de limpar a tela de forma rápida e eficiente, mesmo com cargas pesadas de sujeira.

Nas instalações de teste da DHI na Dinamarca, os testes de carga orgânica mostraram que o filtro Manta excede os padrões IMO por um fator de 22 sem qualquer redução na taxa de fluxo. Além disso, as medições de DHI indicaram que a eficiência de remoção era de impressionantes 99,96% de todos os organismos acima de 50 microns. O Manta também é aprovado pelo Bureau Veritas Group (Marine).

O Wärtsilä Aquarius UV BWMS é o primeiro sistema a ser equipado com o filtro Manta. Os testes de equivalência de classe e IMO estão sendo finalizados.

Sistema para gestão

A Wilson Sons implantou um novo sistema operacional da sua Central de Operações de Rebocadores, desenvolvido pela Argonáutica. Com foco na eficiência, segurança e sustentabilidade das operações, o novo sistema operacional, chamado de ArTeMIS, iniciou o monitoramento em tempo real da frota de 81 rebocadores da companhia, distribuídos ao longo da costa brasileira.



A nova solução faz parte da estratégia digital da Wilson Sons de investir no desenvolvimento de soluções digitais em estreita parceria com startups do setor marítimo e portuário, buscando fomentar a utilização de novas tecnologias na indústria para aumentar a eficiência e produtividade da infraestrutura do país.

Com a nova solução, o comandante do rebocador terá acesso a alarmes pré-estabelecidos em situações de emergência. Além disso, sua integração com fontes externas de dados proporciona, por exemplo, o monitoramento das condições meteorológicas hiperlocais, como maré, corrente e vento, e o entendimento de como essas variáveis afetam a navegação, produtividade e segurança das operações de rebocadores.

Inteligência Artificial

O Grupo Aço Cearense iniciou um projeto de transformação digital de sua área de concessão de crédito por meio da solução SAP Data Intelligence para dar maior confiabilidade, agilidade e segurança na análise e alavancar a liberação de novas linhas para os clientes, com resultados acima do esperado pela empresa. No primeiro mês de utilização, o grupo ajustou os limites de 1.520 clientes, ou seja, 16% de sua base de clientes ativos, e liberou aproximadamente R\$ 54 milhões em crédito – tudo com um esforço 80% menor no processo.

A SAP Data Intelligence é uma solução abrangente de gestão de dados que os transforma em insights inteligentes, relevantes e contextuais para uma melhor tomada de decisão, por meio de aprendizado de máquina e inteligência artificial.

O Grupo Aço Cearense explorou essas capacidades em parceria com o Serasa para criar o modelo que deu maior assertividade na concessão de limite de crédito e estabeleceu um score para os clientes. Com maior integração e customização, o sistema trouxe maior rapidez nas análises e destravou vendas que, de outra maneira, não aconteceriam. De outro lado, também reduziu o risco para a companhia ao restringir o acesso de clientes com pendências. Os clientes têm a informação sobre o novo limite de crédito em tempo real, assim como o setor financeiro do grupo.

O modelo criado para a empresa faz as sugestões de crédito por meio de uma base de dados de mais de 12 mil clientes ativos e 63 variáveis. A análise considera o faturamento médio dos últimos 48 meses, o porte do cliente, valor da operação, mês e ano de maior exposição ao crédito, notas fiscais emitidas, média de pagamento dos últimos seis a 12 meses e valores em atraso.

Corte a plasma

A Hypertherm apresenta uma tecnologia inovadora: o corte a plasma. Em contraste com o oxicorte tradicional, essa técnica utiliza uma corrente elétrica para transferir energia a um material condutor, tornando-se uma alternativa mais versátil, eficiente e de baixo custo. Enquanto o oxicorte é uma reação química entre oxigênio puro e o aço, resultando em um corte rápido, mas limitado a metais facilmente oxidados, o corte a plasma se destaca por sua capacidade de trabalhar com a maioria dos metais condutores de eletricidade. Desde metais ferrosos, como aço-carbono e ferro fundido, até metais não ferrosos, como alumínio, bronze e cobre.

Além da versatilidade, o corte a plasma destaca-se pela precisão e velocidade de corte. As tochas a plasma cortam mais rápido e com menos escória, resultando em trabalhos mais limpos e com um kerf menor - a largura do corte em si. Em contrapartida, o oxicorte depende muito da habilidade do operador e exige o preaquecimento do substrato, o que demanda mais tempo e recursos.

Outro benefício do corte a plasma é a sua portabilidade aprimorada. Avanços tecnológicos tornaram os sistemas a plasma menores e mais leves, tornando-os ideais para trabalhos de campo. A família Powermax da Hypertherm oferece sistemas portáteis de goivagem e corte a plasma, proporcionando desempenho ideal em metais de até 1-1/2 polegadas de espessura.



Outro aspecto importante é a segurança. Enquanto o oxicorte envolve o armazenamento e manuseio de gases perigosos, o corte a plasma não apresenta esse risco, tornando-o uma opção mais segura para o ambiente de trabalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023

EDITORIAL 736

Por Alyne EDITORIAL

A indústria naval aguarda com grande expectativa a concretização das sinalizações do governo de voltar a fomentar a atividade, esvaziada nos últimos 10 anos. O pontapé inicial foi dado pela Transpetro, que estuda renovar e expandir sua frota construindo no Brasil. Estaleiros e fornecedores também percebem movimentos em torno do aquecimento das atividades de petróleo e gás. Eles acreditam que, mantido este cenário, a possibilidade de construção de novas embarcações de apoio offshore no país seria bem-vinda.

Após um período de baixa e ainda com muitas incertezas sobre a volta das encomendas, a percepção é que o mercado está mais resiliente e mais antenado com as oportunidades de negócios neste novo ciclo que se anuncia, com mais consciência dos itens e serviços que pode oferecer. A 17ª Navalshore, a segunda após a pandemia, vai captar essas oportunidades e reunir novamente os principais segmentos e agentes dessa indústria.

O setor já tem uma dimensão do desafio de construções cada vez mais sustentáveis para a indústria marítima em todo o mundo, que se refletem desde a fase de projeto e financiamento até a seleção de equipamentos, combustíveis e meios de fabricação. Ainda existem dúvidas sobre quais soluções serão adotadas, níveis de produção e disponibilidade para abastecimento, conforme reportagem sobre 'green shipping' desta publicação.

As discussões sobre transição energética definitivamente estão na agenda setorial, que acompanha as transformações nessa virada de chave com o navio em curso. Uma das reportagens também mostra que novos padrões de combustíveis provocaram a busca por lubrificantes marítimos mais específicos. Os fornecedores esperam que os motores se tornem mais eficientes, levando a uma demanda por produtos de melhor qualidade. Outra pauta destaca a carteira de investimentos para terminais de regaseificação de GNL em diferentes regiões do Brasil.

A publicação traz ainda o interesse crescente por projetos eólicos offshore na costa brasileira, enquanto a regulamentação do tema avança. A leitura é que a aprovação do marco regulatório da geração offshore ainda este ano permitiria a preparação do primeiro leilão de cessão do uso do mar em 2024. A ABEEólica estima que a oferta comece a aquecer por volta de 2030, quando o mercado brasileiro deverá estar diferente, por conta do crescimento do hidrogênio e de outras fontes.

Esta edição foi fechada sob os rumores nos bastidores de mudanças na estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos. As entidades esperam que uma eventual dança das cadeiras ou reorganização da pasta não altere a direção das políticas setoriais. A regulamentação do BR do Mar também segue em aberto, o que deixa suspensos novos investimentos e pairando no ar se as regras de afretamento serão mais voltadas para abertura ou mais protecionistas.

Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/09/2023





INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 151/2023
Página 93 de 93
Data: 06/09/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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: 06/09/2023