

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 159/2023
Data: 20/09/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PÁTIO FERROVIÁRIO ESTÁ EM CONSTRUÇÃO NO PORTO DE SANTOS E VAI REDISTRIBUIR LINHAS	4
SEGURANÇA NO PORTO DE SANTOS: ENTENDA COMO FUNCIONA A FISCALIZAÇÃO DOS CONTÊINERES	5
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	6
BRASIL TEM RECORDE NA IMPLANTAÇÃO DE GERAÇÃO SOLAR ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2023.....	6
PETROBRAS ANUNCIA PRIMEIRA GASOLINA CARBONO NEUTRO NO BRASIL.....	8
ALCKMIN E MINISTROS PARTICIPAM DE FÓRUM NORTE E NORDESTE DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NO RECIFE.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TRATAR DA REVISÃO DA NORMA DE ALIMENTAÇÃO DO MÓDULO APP	11
HIDROVIAS E DERROCAMENTO DO PEDRAL DO LOURENÇO/PA SÃO TEMAS DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES DA CÂMARA.....	12
ANTAQ RECEBE PRIMEIRA VISITA DO NOVO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
MINISTRO COSTA FILHO SE REÚNE COM PRINCIPAIS LIDERANÇAS EMPRESARIAIS DO SETOR DE INFRAESTRUTURA	14
MFOR INICIA DEBATE COM TESOUREIRO NACIONAL SOBRE AGENDA DE CRÉDITO DA PASTA.....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	15
JUSTIÇA FEDERAL AUTORIZA RETOMADA IMEDIATA DO PROCESSO DE CONCESSÃO DO LOTE 1 DE RODOVIAS DO PARANÁ.....	15
DUPLICAÇÃO DA BR-470/SC E NOVOS VIADUTOS FACILITAM TRANSPORTE DE CARGA E IMPULSIONAM O SETOR TURÍSTICO EM SANTA CATARINA	16
DELEGAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL VAI A PORTUGAL APRESENTAR PROJETOS DE TRANSPORTES E DEBATER INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS PARA O SETOR.....	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Equipe 1</i>	19
<i>Equipe 2</i>	20
<i>Equipe 3</i>	20
<i>Santos 1</i>	20
<i>Santos 2</i>	20
NACIONAL - ACORDO VAI VIABILIZAR PROJETO DE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS	20
NACIONAL - COSTA FILHO ANUNCIA PRIORIDADES PARA PORTOS E AEROPORTOS	22
NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA QUER ESTREITAR RELAÇÃO DO SETOR COM O CONGRESSO.....	24
NACIONAL - NOVA SECRETÁRIA NACIONAL DE PORTOS JÁ DISCUTE PRORROGAÇÃO DO REPORTE.....	25
NACIONAL - “MINHA EXPECTATIVA É DE QUE HAVERÁ ÊXITO NO ATENDIMENTO DA DEMANDA DO SETOR (SOBRE O REPORTE)”	26
MERCOSUL - PROJETOS QUE VISAM MELHORAR A LOGÍSTICA ENTRE BRASIL E URUGUAI SÃO APRESENTADOS.....	27
MERCOSUL - GOVERNO URUGUAIO PRIORIZA APROFUNDAMENTO DE CANAL DO PORTO DE MONTEVIDÉU.....	29
MERCOSUL - PORTO SECO E CONCESSÃO DE TERMINAL FACILITAM INTEGRAÇÃO DO MERCOSUL, DIZ EXECUTIVO.....	30
MERCOSUL EXPORT - EXECUTIVO PEDE MENOS BUROCRACIA NA RELAÇÃO COMERCIAL ENTRE PAÍSES DO MERCOSUL... 31	31
MERCOSUL EXPORT - SEGURANÇA JURÍDICA ATRAI INVESTIDORES AO ÚRUGUAI.....	32
MERCOSUL EXPORT - CARTA DESTACA IMPORTÂNCIA DE REDUÇÃO DE CUSTOS E BUROCRACIA	33
VITRINE - ESPECIAL MERCOSUL EXPORT.....	35
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	36
ACORDO PARA SUBIDA DA SERRA DESAGRADA TODOS OS LADOS DA DISPUTA	36
GERAÇÃO DE ENERGIA COM BIOMASSA CRESCER 7% DE JANEIRO A JULHO DE 2023	38
SEACREST INICIA PERFURAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO, DE OLHO NO AUMENTO DA PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS.....	39
JORNAL O GLOBO – RJ	39
GOVERNO SÓ VOLTARÁ A COBRAR IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO PARA COMPRAS ATÉ US\$ 50 SE FICAR COMPROVADA.....	39
CONSELHO DA PETROBRAS SE REÚNE PARA DECIDIR SE PAGA ACORDO MILIONÁRIO PARA SETE BRASIL	40
BANCO CENTRAL CORTA JUROS EM MEIO PONTO, E SELIC CAI PARA 12,75%, O MENOR PATAMAR DESDE MAIO DE 2022.....	42
MESMO COM DESACELERAÇÃO, ECONOMIA BRASILEIRA TERÁ ANO MELHOR QUE O ESPERADO, DIZEM ANALISTAS.....	43



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
POR QUE OS PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA PODEM PRECISAR DE SUBSÍDIOS PARA SAIR DO PAPEL NO BRASIL.....	45
OS SETE DESAFIOS DE HADDAD PARA ZERAR O ROMBO NAS CONTAS PÚBLICAS EM 2024.....	48
O BRASIL PRECISA RETOMAR O HORÁRIO DE VERÃO? ENTENDA.....	51
VALOR ECONÔMICO (SP).....	52
EDP FIRMA CONTRATO COM MERCURIO ASSET PARA VENDA DE 80% DA TERMELÉTRICA PECÉM (CE).....	52
ATLAS LITHIUM PREVÊ COMEÇAR A PRODUIR LÍTIO EM MG EM 2025	53
RESERVAS VOTORANTIM LANÇA METODOLOGIA INÉDITA DE CRÉDITO DE CARBONO QUE CONSIDERA MUDANÇAS CLIMÁTICAS NA CONTA	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS	57
CROWLEY FAZ PARCERIA COM BWXT PARA DESENVOLVER NAVIOS GERADORES DE ENERGIA NUCLEAR.....	57
PAINÉIS FOTOVOLTAICOS INCREMENTAM SUSTENTABILIDADE NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	58
MAGANO DEIXA DIRETORIA DA APS E EMPREGADO DE CARREIRA ASSUME O POSTO	58
ARTIGO - O CABIMENTO DA ARBITRAGEM MARÍTIMA NO CONTEXTO DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	59
GESTORES DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO FAZEM IMERSÃO EM VALÊNCIA.....	61
APLICATIVO VOLTADO PARA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO PODE SER BAIXADO GRATUITAMENTE	62
GOVERNO ESTUDA 5 CONCESSÕES HIDROVIÁRIAS ATÉ 2026, DIZ GUSMÃO.....	63
PETROBRAS INICIA PROCESSO DE ALIENAÇÃO DA P-33	63
IBAMA AGUARDA ESTUDOS COMPLEMENTARES SOBRE DERROCAMENTO DO PEDRAL DO LOURENÇO	64
MODELO DE DESMANTELAMENTO VERDE PODE FAVORECER EXECUÇÃO NO BRASIL.....	65
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	66
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO LINKEDIN.COM	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PÁTIO FERROVIÁRIO ESTÁ EM CONSTRUÇÃO NO PORTO DE SANTOS E VAI REDISTRIBUIR LINHAS

Contrapartida do arrendamento do STS11, ele beneficiará linhas que atenderão terminais de grãos
Por: Bárbara Farias



Porto de Santos ganhará um pátio ferroviário na região do Paquetá Foto: Silvio Luiz/ AT

O Porto de Santos ganhará um pátio ferroviário na região do Paquetá, na área dos armazéns 7 ao 9. A obra está a cargo da Cofco International. O equipamento redistribuirá as linhas que atenderão aos terminais de grãos localizados de Outeirinhos à Ponta da Praia, incluindo o da própria companhia, na Margem Direita do complexo portuário santista.

Infraestrutura que beneficia o processo de clusterização nessa região do Porto, ou seja, de concentração de terminais de grãos no mesmo trecho, a obra é uma contrapartida assumida pela companhia chinesa que arrendou o STS11 por R\$ 764,8 milhões, em leilão realizado em 2022.

Para a construção do pátio ferroviário, a Autoridade Portuária de Santos rescindiu o contrato mantido com a Universidade de São Paulo (USP), que tinha a cessão do Armazém 8. Conforme o extrato de rescisão publicado na edição de ontem do Diário Oficial da União (DOU), o contrato celebrado em 2013 foi rescindido na quinta-feira passada.

O termo firmado há 10 anos tinha por objetivo a "utilização do Armazém 8 e suas instalações para implantação de Base de Pesquisa e Extensão para as atividades aquaviárias de ensino, pesquisa, extensão e logística da USP no Porto de Santos". Contudo, a rescisão contratual foi necessária "em razão da necessidade da supressão do Armazém 8, conforme previsto no contrato de arrendamento" com a Cofco International.

O prazo para conclusão da obra do pátio ferroviário do Paquetá não foi informado nem pela Autoridade Portuária de Santos (APS) nem pela empresa chinesa.

STS11

Segundo a APS, a área ocupada pela Cofco no momento, conforme previsto em contrato, é de 55,5 mil metros quadrados, equivalente a 89,5% da fase 1, referente aos antigos terminais Cereal Sul (Armazém 13), Suzano (Armazém 14) e Rodrimar (Armazéns III e VIII), que inclui ainda o atual terminal ocupado pela Rishis, em fase de desocupação. No terceiro ano de arrendamento, será agregado o Armazém 12A, que aumentará o terminal para 98 mil metros quadrados.

"(O terminal) será destinado à movimentação de granéis vegetais (soja, farelo de soja, milho, açúcar e trigo). A arrendatária explorará o ativo por 25 anos, com possibilidade de sucessivas prorrogações até o limite máximo de 70 anos, a critério exclusivo do poder concedente. O valor contratual é de R\$ 10 milhões em outorga, R\$ 3,7 milhões por mês a título de arrendamento fixo pela exploração da área e R\$ 5,63 por tonelada movimentada", informou a APS, em nota.

Também em nota, a Cofco International informou que iniciou a construção do novo terminal no Porto de Santos em agosto do ano passado. De acordo com a empresa, o ativo terá capacidade estática

de armazenamento de “mais de 490 mil toneladas, gerando mais de 480 empregos diretos. O STS11 terá dois berços exclusivos para atracação de navios”.

A companhia informou ainda que o STS11 deverá iniciar as operações em 2025, atingindo a sua capacidade total em 2026, quando “ampliara a capacidade portuária da empresa no Brasil para 14 milhões de toneladas e apoiara os planos de aumentar as exportações do País”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 20/09/2023

SEGURANÇA NO PORTO DE SANTOS: ENTENDA COMO FUNCIONA A FISCALIZAÇÃO DOS CONTÊINERES

Veja como funciona o esquema dos equipamentos que passam pelo maior complexo logístico do Brasil

Por: *Ted Sartori*



A movimentação média diária de contêineres no complexo portuário santista em 2022, segundo o mensário estatístico da Autoridade Portuária de Santos (APS), foi de 10.750 unidades Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A presença de um corpo em avançado estado de decomposição, encontrado na semana passada em um contêiner vazio no Porto de Santos, despertou a atenção de todos não apenas pelo ineditismo da situação - foi a primeira vez que isso aconteceu desde a instalação do escâner da Alfândega de Santos, em

2011 -, mas também para se saber um pouco mais de como funciona o trabalho de fiscalização das caixas metálicas que movimentam a economia do País.

Para se ter uma ideia, a movimentação média diária de contêineres no complexo portuário santista em 2022, segundo o mensário estatístico da Autoridade Portuária de Santos (APS), foi de 10.750 unidades, sendo 4.039 de importação, 4.004 de exportação e 2.707 de reembarque. Todos passam pela gestão de riscos da Receita Federal, um percentual alto é escolhido para inspeção não invasiva (escâner) - e a imagem é analisada - e um índice baixo tem o fluxo interrompido, sendo selecionado para conferência.

“Todos (os contêineres) que vêm de fora do País, inclusive os vazios (na importação) e todos os que serão exportados ou que fazem baldeação nos destinos da Europa e da África passam pelo escaneamento. Após a análise de risco, alguns são selecionados para a inspeção física, operação em que o contêiner é colocado em uma área específica do terminal portuário, própria para sua abertura e conferência da carga”, ressalta, em nota, a Receita Federal, cuja competência é sobre o controle das cargas e veículos que entram e saem do Brasil.

Os terminais portuários são alfandegados, que é uma espécie de autorização concedida pela Receita para atuarem nessa atividade, sob o controle do órgão. “Eles são como parceiros nossos. Para atuarem no comércio internacional, têm que cumprir uma série de requisitos e prestar informações à fiscalização. As cargas e veículos vindos ou destinados ao exterior só podem entrar no território nacional por um local alfandegado”, explica a Receita.

Vale dizer que os terminais são locais bem protegidos, de acesso controlado e também dotados de equipes de segurança para informar o órgão sobre qualquer situação estranha, até para atender às normas aduaneiras. “Quando um crime é identificado pela Receita Federal, acionamos a Polícia Federal”, afirma o órgão. Foi o caso do corpo encontrado no contêiner, em que vários crimes podem estar relacionados a ele e que serão indicados pelo laudo, em desdobramentos já fora da alçada da Receita.



Quando a Receita Federal realiza uma fiscalização, por exemplo, lavra um ato de infração e cobra tributos federais e multa. Além do ilícito tributário, podem haver crimes como sonegação, formação de quadrilha, contrabando e descaminho, dentre outros.

“Nesse caso, além do auto de infração, o auditor faz uma representação fiscal para fins penais e encaminha ao Ministério Público. Nas conferências físicas das cargas de exportação, a Receita pode localizar cocaína escondida na carga. Aí avisamos a Polícia Federal para que seus agentes compareçam no terminal e acompanhem a conferência por causa do crime de tráfico internacional de drogas”, explica.

Momentos

Existem vários momentos de atuação na fiscalização da Receita Federal: pré-despacho, durante o despacho e pós-despacho. Previamente, há a habilitação das empresas para atuação como intervenientes no comércio internacional, que já é uma fiscalização. O objetivo é analisar os envolvidos antes de iniciarem as operações de importação e de exportação.

Durante o despacho - registro da declaração e a sua liberação pela Receita chamada desembaraço - , as cargas são colocadas segundo parâmetros de risco para canais de conferência (verde, amarelo, vermelho e cinza na importação; e verde, laranja e vermelho na exportação). Estes canais indicam níveis crescentes de risco e, portanto, de etapas de controle.

Após o desembaraço, a Receita Federal, por intermédio de outras unidades, além da Alfândega de Santos, continua exercendo a fiscalização na zona secundária do território aduaneiro.

A Receita Federal também possui os setores de repressão e de controle de carga. Eles podem atuar antes, durante ou depois do despacho. Fazem pesquisa e seleção de alvos, com base em parâmetros de risco, visando principalmente o combate ao tráfico, falsificação, contrabando e descaminho, em zonas primária (portos, aeroportos e fronteiras terrestres) ou secundária (território nacional).

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/09/2023*



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

BRASIL TEM RECORDE NA IMPLANTAÇÃO DE GERAÇÃO SOLAR ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2023

Entre janeiro e agosto, ocorreu uma expansão de 7 gigawatts (GW) na capacidade instalada (geração) do País. Isso corresponde à metade da geração de uma Itaipu.

Por Ângela Fernanda Belfort



Foram acrescentados 7 gigawatts (GW) na capacidade instalada (da geração de energia) no Brasil de janeiro a agosto deste ano. Foto: Agência Brasil

No Brasil, a expansão da capacidade instalada da matriz elétrica foi de 7 Gigawatts (GW) entre janeiro e agosto de 2023. Deste total, 6,2 GW têm origem nas fontes solar e eólica. O período citado registrou o maior aumento da geração solar e o segundo maior incremento na energia eólica, segundo a série histórica levantada pelo Ministério de Minas e Energia (MME). A



energia solar já corresponde a segunda maior fonte geradora de energia no País, ficando atrás apenas das hidrelétricas.

Para o leitor ter uma ideia do tamanho da expansão que ocorreu, nos oito primeiros meses deste ano, é como se tivesse sido implantada metade de uma Itaipu, a segunda maior hidrelétrica do mundo que possui uma capacidade instalada de 14 GW. “Este crescimento exponencial da geração solar fotovoltaica não é um privilégio apenas do Brasil. Está ocorrendo no mundo todo porque a sociedade precisa achar uma forma de descarbonizar a sua economia”, comenta o coordenador da regional Ceará da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), Jonas Becker.

A geração solar registrou um acréscimo de 3 Gigawatts à matriz energética brasileira, enquanto as eólicas aumentaram em 3,2 GW de capacidade instalada de janeiro a agosto deste ano. Esta geração toda foi conectada ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

Na geração solar, existem dois tipos de sistemas que são implantados no Brasil. “A geração centralizada é formada por parques maiores instalados em grandes áreas que têm o potencial solar relevante e demandam investimentos vultosos. Neste tipo de geração, a liderança está com o norte de Minas Gerais e o Nordeste”, explica Jonas. Depois de Minas Gerais, os Estados que tem maior geração solar centralizada são: Piauí, Bahia, Ceará, Rio Grande do Norte, Goiás e Pernambuco, que ocupa a sétima posição.

Entre janeiro e agosto de 2023, ocorreu o maior incremento da capacidade de geração solar centralizada da história no Brasil – que foram os 3 GW instalados -. Neste acréscimo não foi levado em consideração o segundo tipo de geração solar existente no Brasil: a geração distribuída, que inclui a micro e minigeração (também distribuída), formada por pequenos sistemas de geração solar fotovoltaicos instalados em comércios, prédios e até nos telhados das casas.

Cerca de 80% da geração distribuída são de projetos residenciais. Até o começo deste mês, a geração distribuída correspondia a cerca de 11% de toda a capacidade instalada (de geração) no País. “A tendência é consolidar esta tecnologia e se tornar um hábito. Quando se construir uma casa já vai ser colocado um sistema de geração solar”, afirma Jonas.

Nesta semana, foi anunciado que as casas do programa habitacional do governo federal, o Minha Casa Minha Vida, vão ter pequenos sistemas solares. “A geração solar é um fator de desenvolvimento e redução de custo, porque o usuário passa a pagar menos pela energia. E aí sobra um dinheiro, que acaba indo para outras coisas, beneficiando a economia, porque a população em gera, tem o orçamento curto”, diz Jonas.

Na geração distribuída, a produção de energia ocorre próxima ao consumo e aí os Estados que lideram este tipo de geração são os que possuem maior número de consumidores, como: São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Santa Catarina e Bahia. O Ceará aparece em 11º lugar e Pernambuco, em 12º.

Investimentos de geração solar em Pernambuco

Um levantamento feito pela Absolar mostra que Pernambuco tem 3% da geração distribuída que foi implantada no Brasil, com 65.274 pequenos sistemas instalados em 184 municípios mais Fernando de Noronha. Desde 2012, eles demandaram um investimento de R\$ 3,5 bilhões que já foi concluído. Já na geração centralizada, Pernambuco recebeu um investimento de R\$ 2,2 bilhões também já empregados.

Também contribuiu para o aumento expressivo de sistemas solares no País o fato de que houve, em média, uma queda de 17% nos preços de implantação dos sistemas solares neste semestre. “O painel solar caiu de preço porque passou a ter maior disponibilidade da sua matéria-prima na China”, conta Jonas. Para fazer este produto, a principal matéria-prima é o pó de silício, extraído em grande volume na China.

A expectativa da Absolar é de que a geração solar passe a ser a primeira fonte de geração de energia no Brasil em 2050. Para 2023, a meta de expansão de geração para o setor elétrico é de 10,3 GW, de acordo com informações do MME.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 20/09/2023

PETROBRAS ANUNCIA PRIMEIRA GASOLINA CARBONO NEUTRO NO BRASIL

Segundo a Petrobras, as emissões da Gasolina Petrobras Podium serão previamente compensadas antes mesmo da venda ao consumidor.

Por *Agência Brasil*



No começo do mês, a Petrobras adquiriu 175 mil créditos de carbono gerados por ações de preservação da Floresta Amazônica/Foto: Reprodução/TV Brasil

A Petrobras anunciou, nesta terça-feira (19), o lançamento da Gasolina Petrobras Podium carbono neutro. Segundo a estatal, é a primeira gasolina do mercado brasileiro a carregar esse título. Isso significa que os gases de efeito estufa emitidos em todas as etapas do ciclo de vida do combustível serão totalmente compensados com ações de preservação ou de

recuperação florestal de biomas nacionais.

A Gasolina Petrobras Podium existe desde 2002 e vem sendo aprimorada desde então. É um combustível de alta performance, tem o menor teor de enxofre do mercado e a maior octanagem de fábrica. Dessa forma, melhora o desempenho do veículo, colabora para a eficiência do transporte e reduz a emissão de gases de efeito estufa.

Para agregar o título de carbono neutro ao combustível, a Petrobras informa que recorreu à metodologia de avaliação do ciclo de vida (ACV). Por meio da ACV, são mensurados os gases de efeito estufa emitidos pelo produto, considerando todo o ciclo de vida do combustível, envolvendo extração e produção das matérias-primas, transportes, processamento, distribuição e uso final. Os resultados obtidos foram revisados por um painel de especialistas da consultoria ACV Brasil.

Segundo a Petrobras, as emissões da Gasolina Petrobras Podium serão previamente compensadas antes mesmo da venda ao consumidor. A estatal se diz comprometida em ampliar investimentos em soluções de baixo carbono e em oferecer produtos mais sustentáveis e eficientes.

Produzida na Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, São Paulo a Petrobras Podium não é encontrada em qualquer revenda, estando disponível, exclusivamente, em postos da empresa selecionados nas principais cidades do país.

Mercado de carbono

O mercado de carbono consiste em um mecanismo de compensação de emissões de gases de efeito estufa, por meio do qual, negociam-se créditos de carbono, que são gerados por meio de iniciativas que contribuem para reduzir os estoques de gases na atmosfera.

Em outras palavras, os créditos são uma moeda que as empresas podem comprar para compensar as emissões decorrentes de sua operação e do uso de seus produtos. O fortalecimento do mercado de carbono tem sido apontado por ambientalistas como estratégia importante para combater o aquecimento global. Ele é dos instrumentos indicados para o cumprimento das metas do Acordo de Paris, assinado em 2015 por quase 200 países, incluindo o Brasil, que se comprometeram a adotar medidas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

Compra de créditos

Há cerca de 10 dias, a Petrobras anunciou sua entrada nesse mercado, ao adquirir 175 mil créditos de carbono gerados por ações de preservação da Floresta Amazônica. Cada crédito viabiliza a neutralização da emissão de uma tonelada de gás carbônico equivalente. A operação corresponde à preservação de uma área de 570 hectares da Floresta Amazônica, do tamanho de cerca de 800 campos de futebol como o Maracanã.

Os créditos foram adquiridos junto ao Projeto Envira Amazônia – sediado no município de Feijó, no Acre – dedicado à preservação da Floresta Amazônica e ao desenvolvimento de ações em prol das comunidades da região. O Plano Estratégico da Petrobras 2023-27 prevê outras operações no mercado de carbono, com previsão de investimentos totais de até US\$ 120 milhões em aquisição de créditos até 2027.

Com a compra de créditos de carbono, o propósito da Petrobras é complementar estratégia de descarbonização, que contempla várias frentes como, por exemplo, redução de emissões nas operações, projetos de energias renováveis, biorrefino e captura e armazenamento de carbono.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 20/09/2023

ALCKMIN E MINISTROS PARTICIPAM DE FÓRUM NORTE E NORDESTE DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NO RECIFE

Entre os objetivos do Fórum, estão a promoção do aprendizado e incentivo à inovação

Por Jairo Lima



O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), participa Fórum Norte e Nordeste da Indústria da Construção (FNNIC) no Recife. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Os principais temas ligados aos desafios da construção civil estarão em debate no Fórum Norte e Nordeste da Indústria da Construção (FNNIC), que chega à sua 5ª edição. O evento ocorrerá no Recife, no auditório do Cais do Sertão, de 27 a 30 de setembro, e tem o objetivo de partilhar conhecimento e

promover um intercâmbio de práticas que têm contribuído para a evolução do setor imobiliário e de obras públicas.

Entre os objetivos do Fórum, estão a promoção do aprendizado e incentivo à inovação; integração da cadeia e suas entidades; e o fortalecimento da comunicação entre as entidades, a cadeia e representantes, a fim de colher resultados impactantes para o setor; além da estruturação da gestão e da promoção de ações que assegurem recursos para atuação do fórum e das entidades do setor.

O Fórum vai reunir grandes nomes da política, com o objetivo de fortalecer a conexão entre os estados das Regiões Norte e Nordeste, discutir as necessidades, anseios e conflitos de cada um e definir um planejamento estratégico para a progressão dessas regiões no setor da construção. Entre as presenças também confirmadas, estão o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB); a governadora de Pernambuco Raquel Lyra (PSDB); o prefeito do Recife João Campos (PSB); o ministro da Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, Waldez Góes, do PDT; o ministro das Cidades, Jader Barbalho, do MDB; o secretário nacional de Habitação do Ministério das Cidades, Hailton Madureira; o diretor nacional de Habitação da Caixa, Rodrigo Wermelinger; e o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho.

Estarão ainda presentes os deputados federais José Airton Cirilo (PT-CE), Acácio Favacho (MDB-AP), Fernando Marangoni (União Brasil-SP), presidente da Frente Parlamentar de Habitação,

Saneamento e Regularização Fundiária; presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC) e da Associação Nordeste Forte, Ricardo Cavalcante; o presidente Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), Ricardo Essinger; a secretária de Desenvolvimento Urbano de Pernambuco, Simone Nunes; e o secretário de Turismo de Pernambuco, Daniel Coelho.



Marcos Holanda, presidente do FNNIC, diz que objetivo do Fórum é fortalecer a representatividade do Norte e Nordeste na indústria da construção. Foto: Reprodução/Facebook.

“O grande objetivo do Fórum é fortalecer a representatividade do Norte e Nordeste na indústria da construção. Discutimos os problemas do setor, que vão da linha ambiental até os programas com recursos para habitações. Além de políticas públicas para desenvolvimento dos estados e cidades das duas regiões, que são fundamentais para o segmento”, afirma Marcos Holanda, presidente do FNNIC.

O evento terá painéis com temas como “Os projetos estruturantes para o desenvolvimento das Regiões Norte e Nordeste”, “Revitalização de Centros Históricos”, “Habitação popular – Além dos Programas Federais”, “Nova lei do seguro habitacional para loteadoras e incorporadoras”, “Frente Parlamentar de Habitação, Saneamento e Regularização Fundiária”, “Operacionalização do MCMV”, “As alterações tributárias e seus efeitos para a construção civil no Norte e Nordeste do Brasil”, “Ações para impulsionar o desenvolvimento nas Regiões Norte e Nordeste”, “A importância das energias renováveis no Norte e Nordeste para o desenvolvimento do Brasil” e “Ações governamentais para o desenvolvimento econômico das Regiões Norte e Nordeste”. A programação (sujeita a alteração devido à agenda dos convidados) e outras informações sobre o evento estão disponíveis no site <https://recife.fnnic.net/>.

A tecnologia no mercado imobiliário também será um ponto discutido no evento, principalmente com o avanço da inteligência artificial. “As novas tecnologias permitem que possamos utilizar nossa capacidade e desenvolver obras mais rápidas, eficientes e, conseqüentemente, mais baratas. Assim, conseguimos dar mais condições para os adquirentes realizarem seu sonho da casa própria”, completa Holanda.

O FNNIC foi responsável por desenvolver e promover novas formas de viabilização de projetos nacionais de interesse social, como “Casa Macapá”, além de promover projetos com impacto relevante para o setor, onde foram desenvolvidos estudos e análises de déficit nacional em comparação com programas habitacionais. Entre os objetivos do Fórum estão promover a integração da cadeia produtiva da construção por meio da interação das entidades locais com os representantes do Executivo e do Legislativo; participar de ações em parceria com a Frente Parlamentar de Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade; e resgatar a valorização das lideranças regionais. O Fórum também promove encontros periódicos, com o objetivo de ampliar a inovação nas empresas do setor, facilitando o debate sobre as dificuldades locais e produzir soluções regionais.

Sobre o FNNIC

O Fórum Norte e Nordeste da Indústria da Construção (FNNIC) foi criado em 1988 e mobiliza construtores e incorporadores dos estados do Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Piauí, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Sergipe, assim como autoridades e profissionais de renome para discutir temas pertinentes à atividade econômica sob o aspecto financeiro e de geração de emprego e renda. A 5ª edição, que acontecerá no Recife-PE, de 27 a 30 de setembro, tem o objetivo de partilhar conhecimento e promover um intercâmbio de práticas que têm contribuído para a evolução do setor imobiliário e de obras públicas em constante aprimoramento.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda

Data: 20/09/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TRATAR DA REVISÃO DA NORMA DE ALIMENTAÇÃO DO MÓDULO APP

Ferramenta é responsável por consolidar dados do Anuário Estatístico da ANTAQ



Além do diretor Lima Filho, a audiência contou com a presença dos diretores Alber Vasconcelos e Caio Farias

Brasília 20/09/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nessa terça-feira (19), a Audiência Pública 05/2023, que trata do relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), da Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo e da Resolução de Minuta de revisão da

Resolução Normativa 31/2019.

A audiência foi presidida pelo diretor da ANTAQ e relator do processo, Lima Filho, que, em seu relatório, destacou que a minuta de norma proposta trouxe algumas alterações direcionadas ao mérito. O principal destaque fica na inclusão do art. 2º para tornar claro o escopo da norma e as responsabilidades dos agentes perante o Sistema de Desempenho Portuário (SDP).

Em seu discurso de abertura, Lima Filho ressaltou que a atualização da norma segue determinação do Decreto nº 10.139/2019 do Governo Federal o qual define a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto editados por órgão e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

Falou também que a agência atingiu uma maturidade regulatória e que os especialistas estão conhecendo mais profundamente o tema. Por fim, explicou que todos os dados transmitidos pela comunidade marítima e portuária possuem caráter estatístico e que, portanto, serão mantidos em sigilo.

“Todos sabem que a intenção da nossa Agência é guardar os dados que sejam sigilosos e introduzir melhorias na condução dos assuntos relacionados à atividade portuária do país. Esse módulo APP nasce como plataforma de análise estatística de consumo interno da agência reguladora, visando subsidiar a formação de políticas e melhorar o planejamento do setor”, disse.

Ao todo, foram nove contribuições feitas durante a audiência pública. O período de Consulta Pública seguirá até 27 de setembro. Caso o interessado tenha interesse em contribuir, as minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>

Sobre a norma

A norma estabelece a obrigatoriedade de prestação de informações para a alimentação do Sistema de Acompanhamento de Preços Portuários (Módulo APP). Trata-se de um sistema informatizado de coleta e armazenamento de dados, integrado com os outros subsistemas da ANTAQ (como o Sistema Corporativo).

Os dados disponíveis são depois analisados e integrados a uma gama de serviços envolvendo todas as atividades sucessivas na cadeia de transporte aquaviário e prestados pelos diversos agentes

econômicos relacionados. Entre as funcionalidades trazidas pelos dados armazenados pelo Módulo APP está a extração de dados do Anuário Estatístico da ANTAQ.

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: 20/09/2023

HIDROVIAS E DERROCAMENTO DO PEDRAL DO LOURENÇO/PA SÃO TEMAS DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES DA CÂMARA

Diretor-geral da ANTAQ defendeu as vantagens competitivas, ambientais e operacionais do modal hidroviário



Brasília 19/09/2023 - Nesta terça-feira (19), o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, Eduardo Nery, participou de audiência pública promovida pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados. O debate foi sobre o tema “Desenvolvimento das hidrovias no Brasil, com enfoque no percurso do Tocantins e o andamento das obras e licenças ambientais do derrocamento do Pedral do Lourenço no Pará”.

A audiência foi solicitada pelo deputado Vicentinho Júnior (PP-TO). Além da ANTAQ, participaram o secretário Executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Roberto Gusmão, o presidente do IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos), Rodrigo de Agostinho Mendonça, o diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Eric de Medeiros, e o secretário de Transportes do Pará, Alder Silveira.

Ponto de destaque dos debates, o Pedral do Lourenço é uma formação rochosa, localizada entre Marabá e Tucuruí, no Pará, que impacta a navegabilidade da bacia Tocantins-Araguaia. A obra de derrocamento é de responsabilidade do DNIT e, para acontecer, precisa de licenciamento ambiental emitido pelo IBAMA. Durante a audiência pública, representantes dos dois órgãos informaram sobre o status do licenciamento e o cronograma de execução.

Uma vez finalizado o derrocamento e implantada a hidrovia, caberá à ANTAQ regular, fiscalizar e autorizar empresas de navegação a atuarem no trecho. Além disso, de acordo com o Plano Geral de Outorgas de Hidrovias (PGO-Hidrovias) enviado pela agência ao MPor, caberá à agência reguladora conduzir os processos licitatórios e atuar como poder concedente desse modo de transporte.

De acordo com Nery, as hidrovias são a última fronteira da logística brasileira. “Trata-se de um modal mais barato de ser implantado, mais eficiente do ponto de vista operacional e do ponto de vista ambiental, uma vez que emite menos CO2 e gases do efeito estufa.”

Secretaria Nacional Hidroviária

Na semana passada, em seu discurso de posse, e nessa segunda-feira (18), em visita institucional à ANTAQ, o novo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, ressaltou a priorização da pasta para o desenvolvimento do modo de transporte hidroviário. Durante sua participação na CVT, o secretário Executivo da pasta mencionou a intenção de se criar uma Secretaria Nacional Hidroviária no âmbito do MPor.

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: 20/09/2023

ANTAQ RECEBE PRIMEIRA VISITA DO NOVO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS

Silvio Costa Filho foi recebido pela Diretoria Colegiada da Agência para debater diretrizes e gargalos do setor



Silvio Costa Filho debateu com os diretores da ANTAQ os principais gargalos do setor

Brasília 19/09/2023 - Os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) receberam, nessa segunda-feira (18), a primeira visita institucional do novo ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho. O titular da pasta foi recebido por toda a diretoria colegiada: o diretor-geral, Eduardo Nery e os diretores Flávia Takafashi; Lima Filho; Alber Vasconcelos e Caio Farias.

A visita teve como objetivo estreitar laços entre os órgãos na busca por diretrizes e ações conjuntas visando à desburocratização e a investimentos no setor aquaviário. Logo no início dos trabalhos, Costa Filho afirmou que a visita faz parte da agenda do MPor em ouvir as principais necessidades do setor.

“Essa aproximação é importante para contribuir para o futuro do setor aquaviário. Queremos ouvir a ANTAQ para dar celeridade aos procedimentos e processos que tramitam dentro da Autarquia. Sempre respeitando todos os estágios e regramentos, queremos diminuir os gargalos que existem dentro do setor”, disse.

Já o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, fez uma apresentação institucional ao novo ministro, detalhando as atribuições e ações prioritárias da agência.

Destacou também os estudos e painéis da ANTAQ, entre eles o Estatístico Aquaviário, referência do setor em compilação de dados diários de mercado e dos portos brasileiros.

Os diretores apresentaram ao novo titular do MPor resultados e projetos da Agenda Ambiental da ANTAQ. Destaque para o estudo de impacto climático nos portos brasileiros e o estudo que analisará a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis zero carbono, para o uso e exportação do hidrogênio verde e seus derivados (PtX) e para o fornecimento de energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas.

De acordo com o diretor-geral, a visita do ministro logo após a sua nomeação ao cargo sinaliza que o Ministério segue em parceria com a ANTAQ na busca de melhorias para o setor.

“A visita do ministro logo nos primeiros dias após a sua nomeação é simbólica. Isso demonstra o comprometimento em trazer uma agenda positiva para o setor. Também mostra que a parceria entre a Pasta supervisora e a Agência Reguladora segue de forma profícua para o setor”, falou.

**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: 20/09/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTRO COSTA FILHO SE REÚNE COM PRINCIPAIS LIDERANÇAS EMPRESARIAIS DO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Objetivo do MPOR é manter diálogo constante com iniciativa privada para otimizar processos e alavancar investimentos



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se reuniu nesta terça-feira (19), com a diretoria do Grupo Brasil Export para marcar o início de uma agenda conjunta entre o MPOR e a entidade, a fim de otimizar e acelerar as ações voltadas aos setores de portos, aeroportos e hidrovias.

O Brasil Export é um fórum permanente, que agrega as principais autoridades e lideranças empresariais do campo de infraestrutura do país.

“As questões desse setor nunca estiveram na ordem do dia da agenda nacional, então nós temos uma longa via para percorrer. Seguindo uma orientação do presidente Lula, vamos manter um diálogo constante com a categoria, fundamental para a economia brasileira”, disse Costa Filho.

Durante o encontro, o ministro de Portos e Aeroportos destacou algumas prioridades da pasta. “Já estamos trabalhando para, em parceria com a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), desburocratizar alguns processos do setor portuário e, assim, atrair mais investimentos”, destacou.

No setor aeroviário, a meta é investir na aviação regional e democratizar o acesso ao transporte aéreo. “Estamos discutindo maneiras de baratear o QAV (querosene de aviação), que representa cerca de 40% do valor de uma passagem aérea. Em outros lugares no mundo, essa taxa é de 22%”, afirmou o ministro.

Além disso, Costa Filho informou que um grupo será criado no ministério para fazer o monitoramento das obras do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Para o “eixo de transporte eficiente e sustentável”, no qual se enquadra o MPOR, estão previstas 363 ações e empreendimentos, que representam um aporte total de R\$69,1 bilhões, em três subeixos: portos (137), aeroportos (95) e hidrovias (131).

Participaram ainda do evento o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, o CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, Fabrício Julião, a presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Jurema Monteiro, além de importantes lideranças do setor de infraestrutura.

“A gente quer dialogar com todas as entidades, com o setor produtivo, para acelerar o desenvolvimento do país, de maneira sustentável, de olho no presente e no futuro”, concluiu Costa Filho.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 20/09/2023

MPOR INICIA DEBATE COM TESOIRO NACIONAL SOBRE AGENDA DE CRÉDITO DA PASTA

Silvio Costa Filho se reúne com Receita Federal e Tesouro Nacional para debater direcionamento de recursos do FMM e do FAC



Ministro Silvio Costa Filho inicia debate sobre direcionamento de recursos dos fundos setoriais da pasta. Foto - Sérgio Francês/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reuniu-se na manhã desta terça-feira (19) com o secretário especial da Receita Federal, Robson Barreirinhas, e Rogério Ceron, secretário do Tesouro Nacional, para iniciar as discussões sobre o direcionamento de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Fundo da Aviação Civil (FAC).

Desde 2021, o superávit de fundos públicos passou a ser usado para pagamento de dívidas públicas. Do FMM, por exemplo, não circularam no setor cerca de R\$ 37 bilhões, desde que os recursos começaram a ser transferidos para o Tesouro Nacional. O superávit de 2022, por exemplo, foi de mais de R\$ 8,54 bilhões, montante que seria importante para o financiamento de projetos de navegação e de infraestrutura, caso permaneça no FMM.

“Começamos o trabalho de construção de um ponto de equilíbrio que contemple o uso dos recursos dos dois fundos nas agendas dos setores, sem que isso atinja as estratégias e políticas econômicas do governo para equilíbrio das contas públicas”, afirmou o ministro Costa Filho.

Ainda segundo o ministro, as prioridades de aplicação dos recursos, de acordo com as orientações governamentais, são no fortalecimento da navegação de interior, por meio de hidrovias; e na aviação regional, com a reforma e ampliação de aeroportos, por exemplo.

“Sugerimos que o Ministério de Portos e Aeroportos faça ao Tesouro Nacional um apontamento das operações que planeja desenvolver em ambos os setores com os recursos dos fundos, detalhando o quanto do superávit será necessário ser usado”, afirmou Rogério Ceron, secretário do Tesouro. As discussões terão continuidade com representantes das secretarias nacionais de Portos e Transportes Aquaviários e de Aviação Civil.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 20/09/2023

JUSTIÇA FEDERAL AUTORIZA RETOMADA IMEDIATA DO PROCESSO DE CONCESSÃO DO LOTE 1 DE RODOVIAS DO PARANÁ

Decisão permite prosseguimento dos trâmites que transferem à iniciativa privada gestão de 473 km de pistas leiloadas em 25 de agosto

A Justiça Federal acatou os argumentos do Governo Federal e determinou nesta terça-feira (19) a continuidade do processo de concessão do leilão do Lote 1 do sistema integrado de rodovias do Paraná, promovido pelo Ministério dos Transportes em 25 de agosto. São sete trechos de pistas estaduais e federais, com extensão total de 473 quilômetros e potencial de injetar R\$ 13,1 bilhões na modernização das vias – somados investimentos e custos operacionais



Grupo Pátria venceu leilão realizado em setembro e administrará estradas estaduais e federais concedidas durante 30 anos - Foto: Roberto Dziura Jr/AEN/Governo do Paraná

O presidente do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), desembargador Fernando Quadros da Silva, acatou o recurso impetrado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela condução do certame. O magistrado entendeu que as comunidades quilombolas poderão ser ouvidas durante as audiências públicas previstas no processo de licenciamento ambiental, conforme previsto na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Assim, o desembargador revogou a liminar concedida em 6 de setembro pela 11ª Vara Federal de Curitiba, atendendo pedido da Defensoria Pública da União a fim de que a comunidade quilombola se manifestasse no processo.

Pioneiro

O leilão do Lote 1 de rodovias integradas do Paraná, vencido pelo consórcio liderado pelo Grupo Pátria, foi o primeiro do novo PAC do Governo Federal e marcou a estreia da nova modelagem concebida pelo Ministério dos Transportes para garantir tarifas mais justas aos usuários e maior sustentabilidade dos contratos de concessão.

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

Data: 20/09/2023

DUPLICAÇÃO DA BR-470/SC E NOVOS VIADUTOS FACILITAM TRANSPORTE DE CARGA E IMPULSIONAM O SETOR TURÍSTICO EM SANTA CATARINA

Com liberação de novo trecho duplicado no Vale do Itajaí, estrada federal já conta com faixa extra em 46 quilômetros. De janeiro a julho deste ano, Governo Feral investiu R\$ 125 milhões na modernização da rodovia



Melhorias beneficiam mais de 23 mil usuários que circulam pela via diariamente - Foto: DNIT/Divulgação

Um dos principais corredores logísticos de Santa Catarina, a BR-470/SC já conta com 46 quilômetros de pistas duplicadas, desde Navegantes até Indaial. A marca foi atingida nesta semana, quando o Governo Federal concluiu mais quatro quilômetros de duplicação da estrada, na região do Vale do Itajaí, e um novo viaduto – intervenções que beneficiam

diretamente os mais de 23 mil usuários que circulam diariamente pelo segmento.

Sob coordenação do Ministério dos Transportes, os serviços são executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). De janeiro a julho deste ano, a série de intervenções federais em andamento na BR-470/SC recebeu mais de R\$ 125 milhões em investimentos. Confira os trechos já entregues à população e liberados ao tráfego:

- Entre os Kms 15,6 e 18,6, no lote 1, em Ilhota, foram entregues três quilômetros de pistas duplicadas. Somadas a intervenções anteriores, os lotes 1 e 2 da obra totalizam segmento contínuo duplicado de cerca de 25 quilômetros.
- Entre os Kms 36 e 39, no lote 2, em Gaspar, está concluído mais um quilômetro de duplicação em segmentos descontínuos. Com segmentos entregues anteriormente, a região conta com três quilômetros contínuos de duplicação.

- Os trabalhos seguem nos Kms 15,6 e 18,6 de Ilhota e entre os Kms 36 e 39 de Gaspar, onde o DNIT já executou 25 quilômetros contínuos de duplicação.
- Os segmentos receberam serviços de pavimentação e drenagem; instalação de barreiras de proteção; construção de alças ou acessos, vias laterais e acostamentos, além de novas sinalizações vertical e horizontal.

Viadutos

A BR-470/SC também recebeu novos viadutos que irão facilitar o acesso dos motoristas aos municípios da região, aumentar a segurança e a fluidez viária da estrada. Ainda no lote 2, em Gaspar, foi entregue o novo viaduto duplo erguido no Km 36 da rodovia: o quinto entregue neste ano. Com 30m de extensão e 24m de largura, a nova estrutura passa a segregar o trânsito local do de longas distâncias junto ao bairro Margem Esquerda, disciplinando o tráfego e garantindo mais segurança no acesso aos bairros. Os outros viadutos ficam no Km 22, em Ilhota; nos Kms 42 e 38, em Gaspar; e no Km 67, em Indaial.

Via estratégica

Principal corredor logístico de Santa Catarina, a BR-470 faz a ligação entre as regiões Oeste e Meio-Oeste com o litoral norte do estado, onde se localizam os portos de Itajaí e Navegantes e o aeroporto de Navegantes. A rodovia é essencial ao escoamento dos produtos de importação e exportação que movimentam a economia do estado. Também dá acesso a diversos atrativos turísticos da região da Foz do Rio Itajaí-Açu e do Vale do Itajaí, como parques temáticos, praias e estabelecimentos de turismo rural. Com as melhorias promovidas pelo Governo Federal, diversos setores da economia serão impulsionados, gerando mais riquezas e renda para a região.

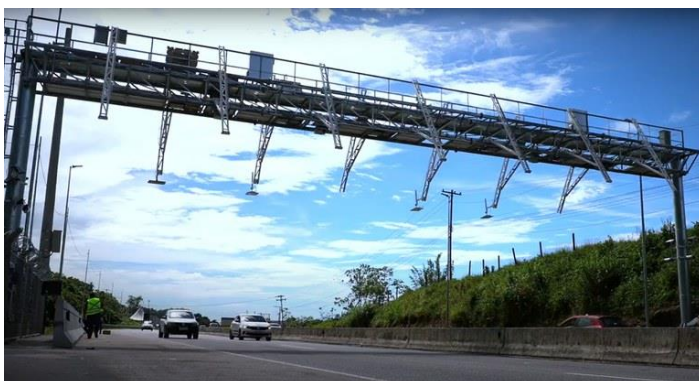
Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 20/09/2023

DELEGAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL VAI A PORTUGAL APRESENTAR PROJETOS DE TRANSPORTES E DEBATER INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS PARA O SETOR

Grupo liderado pelo ministro Renan Filho estará em Lisboa até 22 de setembro para rodada de negócios com investidores e troca de experiências de cunho sustentável com o governo português



Sistema de livre passagem já é usado no Brasil em concessões como a Rio-Santos - Foto: CCR/Divulgação

Um portfólio robusto de concessões ferroviárias e rodoviárias, aliado a um modelo que traz inovações tecnológicas e sustentabilidade ambiental, será apresentado até sexta-feira (22) pela delegação do Governo Federal em Portugal. Chefiada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, o grupo participa de uma série de encontros

com investidores, operadores de infraestrutura e representantes de empresas públicas portuguesas.

Parte da comitiva brasileira já está em Lisboa para reuniões técnicas, adiantando a troca de conhecimento entre as partes. Os compromissos serão incrementados a partir desta quarta-feira (20), com a chegada do ministro e do secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, que seguirão em agenda com os técnicos. A programação será encerrada com o detalhamento das principais oportunidades do setor no roadshow Brasil Transport Invest – Portugal, durante o qual a comitiva fará o detalhamento das principais oportunidades de investimentos na infraestrutura de transportes nacional a representantes do mercado europeu.



Considerado um país modelo em iniciativas bem-sucedidas, Portugal será o cenário ideal para a missão, que tem como propósito atrair empresas para investir no Brasil, reforçando os avanços regulatórios promovidos pelo governo brasileiro. Durante os três dias de programação, estão previstos encontros com interlocutores de cerca de 40 diferentes grupos, incluindo equipes do governo português e representantes de fundos de investimentos, operadores, entidades financeiras, investidores, acadêmicos, entidades de representação jurídica e empresarial.

Objetivos da agenda:

- Trocar experiências com o governo português;
- Detalhar os projetos do Novo PAC para o setor;
- Buscar as principais referências internacionais do setor de transportes;
- Conhecer inovações tecnológicas de cunho sustentável para rodovias e ferrovias;
- Apresentar o novo modelo de concessões rodoviárias;
- Atrair capital privado estrangeiro para o Brasil;

A expectativa é introduzir a nova modelagem de concessões elaborada pelo Ministério dos Transportes e os destaques do pipeline brasileiro, incrementado com o Novo PAC lançado em agosto pelo Governo Federal. O programa trouxe à tona oportunidades que totalizam R\$ 280 bilhões (€ 53 bi) em ferrovias e rodovias nos próximos anos, dos quais R\$ 185,8 bilhões (€ 35 bi) correspondem a investimentos em estradas e R\$ 94,2 bilhões (€ 18 bi) em linhas férreas.

Intercâmbio técnico

Referência na implantação do sistema de livre passagem em rodovias, o free flow, o governo português receberá a comitiva em reuniões para tratar da operacionalização e do gerenciamento de tal tecnologia, importante para contribuir com a descarbonização de gases poluentes, uma das principais preocupações da gestão do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. A intenção da comitiva brasileira em Portugal é conhecer de perto o modelo, acertos e também os erros superados no caminho pelos portugueses.

"Queremos aproveitar a expertise daqueles que tiveram sucesso ao aplicar a tecnologia em larga escala, e adaptar essas melhorias para a realidade das nossas concessões rodoviárias, que já preveem o sistema. Além disso, o roadshow será fundamental para atrair os olhares estrangeiros para o que temos de melhor no setor de transportes brasileiro", afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

O free flow faz parte do novo modelo de concessões rodoviárias do Governo Federal. Conforme o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, a substituição das tradicionais praças de pedágio nas rodovias do Brasil pelo sistema de passagem automática, o qual reduz a aceleração e desaceleração de veículos, contribui sobremaneira para a agenda de descarbonização que é gestada pela atual Administração Federal.

"O avanço no modelo de transição energética proposto pelo governo, alinhado às demais diretrizes de sustentabilidade, será fundamental para termos um padrão mais efetivo nas nossas políticas públicas. Nesse sentido, temos buscado soluções tecnológicas junto às universidades, governos de outros países e empresas, a fim de desenvolvermos mecanismos para evoluir e construir uma agenda sustentável e transversal em para os próximos anos", ressaltou.

Também integram a comitiva a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; o diretor presidente da Infra S.A., Jorge Bastos; e o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 20/09/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESCARBONIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O acordo de cooperação técnica (ACT) celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Sociedade Alemã para Cooperação Internacional (GIZ), firmado nessa terça-feira, dia 19, representa um passo significativo em direção a um futuro mais sustentável para o setor portuário brasileiro. Este acordo, no âmbito do programa H2Uppp (International Hydrogen Ramp-Up Programme), visa a descarbonização do setor portuário, uma iniciativa crucial que merece todo o nosso apoio.

O principal objetivo deste projeto é avaliar a preparação da infraestrutura portuária nacional para receber embarcações movidas a combustíveis de emissão zero e para a produção e exportação de hidrogênio verde e seus derivados. Além disso, visa fornecer energia de fontes renováveis para embarcações atracadas nos portos. Isso é mais do que uma simples adaptação às demandas atuais, é uma visão para um futuro em que as operações portuárias sejam mais eficientes, econômicas e, acima de tudo, sustentáveis.

Um dos aspectos mais importantes deste trabalho é a análise das medidas já implementadas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa nas infraestruturas portuárias brasileiras. Isso não apenas ajuda a avaliar o progresso já feito, mas também identifica áreas onde mais esforços são necessários. Com a ameaça das mudanças climáticas pairando sobre nós, a descarbonização do setor portuário é mais do que uma escolha; é uma necessidade premente.

Este é um esforço colaborativo entre o setor público e o privado, com o envolvimento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Antaq, e merece elogios. A agenda ambiental e a busca pela descarbonização são prioridades para o Brasil e o mundo. Os estudos realizados pela Antaq são fundamentais para o desenvolvimento sustentável do setor portuário e têm um impacto direto nas políticas ambientais do País.

Além disso, a cooperação internacional, neste caso com a Alemanha, demonstra como o compartilhamento de conhecimento e experiência é valioso no esforço global para combater as mudanças climáticas. A descarbonização do setor portuário é um passo fundamental nessa direção e os resultados deste projeto devem contribuir significativamente para um futuro mais limpo, seguro e sustentável para os portos brasileiros.

A descarbonização não é uma escolha, é uma responsabilidade. É uma responsabilidade para as gerações futuras, para o meio ambiente e para o nosso próprio bem-estar. Através de iniciativas como essa, o Brasil está demonstrando seu compromisso em enfrentar os desafios climáticos e liderar o caminho em direção a um futuro verdadeiramente sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EQUIPE 1

Após a escolha da nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), continuará montando sua equipe. Depois, será a vez de definir como vão ficar as diretorias das companhias docas controladas pela União. Em alguns casos, seus integrantes foram definidos a partir de negociações entre lideranças políticas locais e o antecessor de Costa Filho no cargo, Márcio França. Esses dirigentes dificilmente serão alterados.

EQUIPE 2

Mas há diretorias formadas a partir de escolhas dos integrantes do Ministério de Portos e Aeroportos na época. Nesses casos, segundo fontes ligadas à pasta, as substituições devem ocorrer. São esperadas mudanças na PortosRio (a Autoridade Portuária do Rio de Janeiro) e na Autoridade Portuária de Santos (SP). Na Companhia Docas da Bahia (Codeba), a expectativa é que a diretora-presidente interina Gilmará Timóteo seja oficializada na função.

EQUIPE 3

Apesar dessas alterações, as administrações portuárias devem manter seus projetos. Continuidade, aliás, é uma palavra de ordem na gestão de Costa Filho.

SANTOS 1

O Porto de Santos (SP) recebe, hoje, a visita do secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini. No Governo de São Paulo, é a sua pasta quem responde pelo projeto de construção de uma nova rodovia ligando a Capital à Baixada Santista, onde fica o complexo marítimo. Nas últimas semanas, sempre que questionado sobre o empreendimento, Benini respondia que essa obra estava em estudo. A pressão é forte, tanto de agentes públicos locais como pelo setor empresarial, para que a nova estrada saia efetivamente do papel.

SANTOS 2

E amanhã, quinta-feira, dia 21, é a vez do ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, ir à Baixada Santista. Na agenda, reuniões com a diretoria da Autoridade Portuária de Santos, encontros com autoridades locais e a visita ao Porto Valongo, área portuária a ser reurbanizada, sendo destinada à população. Aproveitando a vinda do ministro, a Prefeitura de Santos antecipou o início das obras de revitalização do local para amanhã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

NACIONAL - ACORDO VAI VIABILIZAR PROJETO DE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS

Antaq e Sociedade Alemã para Cooperação Internacional assinaram convênio

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



A cerimônia de assinatura do Acordo de Cooperação Técnica entre a Antaq e a Sociedade Alemã para Cooperação Internacional foi realizada na segunda-feira, na sede da agência

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Sociedade Alemã para Cooperação Internacional (GIZ na sigla em alemão) celebraram um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com foco no desenvolvimento do projeto de descarbonização no setor portuário, no âmbito do programa H2Uppp (International Hydrogen Ramp-

Up Programme).

Financiado pelo Ministério da Economia e Ação Climática (BMWK) da Alemanha, o estudo tem como principal objetivo avaliar a preparação da infraestrutura portuária nacional para receber embarcações que utilizam combustíveis de emissão zero, bem como para a produção e exportação de hidrogênio verde e seus derivados (PtX), e também para fornecer energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas nos portos.



Um aspecto importante deste trabalho é a análise das medidas já implementadas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa nas infraestruturas portuárias brasileiras, bem como os projetos relacionados ao hidrogênio verde. O ACT divide o projeto em três eixos:

Eixo 1 – a Antaq ficará responsável pela Revisão da Experiência Internacional, analisando documentos, artigos técnicos, científicos e estudos sobre transição energética e descarbonização no transporte marítimo e nos portos.

Eixo 2 – a GIZ será responsável pelo diagnóstico da Descarbonização dos Portos, coletando informações por meio de questionários, reuniões com grupos focais e entrevistas com a aplicação de questionários semiestruturados.

Eixo 3 – a Antaq conduzirá um Estudo de Caso, realizando levantamentos de campo e entrevistas semiestruturadas com portos e entidades do setor portuário.

O evento de assinatura do ACT foi realizado na segunda-feira (18) e contou com a presença do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, que destacou a importância dessa parceria e o impacto do projeto na busca pela descarbonização do setor portuário nacional.

Além disso, o diretor de Gestão e Modernização Portuária no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Otto Burlier, ressaltou a prioridade da agenda ambiental para o Brasil e a influência dos estudos da Antaq nesse contexto. O relator do eixo 1 do projeto, diretor Caio Farias, expressou sua satisfação com a relevância do projeto para o desenvolvimento sustentável do setor portuário.

Workshop

Durante o evento, também foi realizado um workshop organizado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, o projeto H2Uppp, a GIZ e a WayCarbon, com o objetivo de engajar e nivelar o conhecimento sobre o projeto. O secretário Especial de Estudos e Projetos da Antaq, Bruno Pinheiro, apresentou a cronologia do projeto, destacando as análises relacionadas à regulação internacional de redução de emissões de gases de efeito estufa e as ações de descarbonização em diferentes partes do mundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

REGIÃO NORDESTE - Porto do Itaqui registra em agosto novo recorde de movimentação de cargas

Autoridade Portuária informou que foi o melhor mês de todos os tempos para o complexo

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Porto do Itaqui (MA) bateu, em agosto, um recorde histórico de movimentação de cargas, ao contabilizar mais de 3,648 milhões de toneladas operadas no período. Até então, o recorde tinha sido 3,5 milhões de toneladas, registrado em agosto do ano passado.

Foram movimentados diversos tipos de mercadorias, entre cargas gerais, graneis líquidos e graneis sólidos, com destaque para a soja e o milho, que juntas totalizaram mais de 2,225 milhões de toneladas só em agosto.

Para a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), o crescimento nas operações com grãos ajuda a consolidar o porto como grande exportador de produtos agrícolas e um dos mais importantes do Arco Norte.

Com nove berços – e calados que variam entre 12 e 19 metros de profundidade – o porto consegue receber navios de grande porte, além de permitir acesso por ferrovias e rodovias, o que torna o complexo um importante corredor logístico para escoar a produção do centro-oeste do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

NACIONAL - COSTA FILHO ANUNCIA PRIORIDADES PARA PORTOS E AEROPORTOS

Planos foram apresentados durante reunião com diretores e conselheiros do Brasil Export nessa segunda-feira, em Brasília

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



O CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, foi recebido pelo ministro Sílvio Costa Filho e pelo secretário-executivo do ministério, Roberto Gusmão

O novo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, anunciou suas prioridades à frente do ministério, em reunião com a diretoria e conselheiros do Brasil Export realizada ontem, terça-feira, dia 20, em Brasília. Diante de lideranças empresariais do setor de transportes e logística, ele afirmou que quer reduzir em 80% o tempo para a liberação de projetos de terminais no Brasil, vai trabalhar para estender a validade do Reporto – o regime de isenção fiscal para investimentos em portos e ferrovias – pelos próximos cinco anos, pretende baratear as passagens aéreas e ainda dar um maior foco ao transporte hidroviário, criando a Secretaria Nacional de Hidrovias.

Costa Filho propôs uma agenda conjunta entre o Ministério de Portos e Aeroportos e o Brasil Export, maior movimento de debates sobre os setores de logística e transportes do País, com o objetivo de agilizar e otimizar iniciativas destinadas aos segmentos de portos, aeroportos e hidrovias.

Ao lado do secretário-executivo da pasta, Roberto Gusmão, e da recém-indicada secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, o ministro destacou principalmente sua agenda para o mercado portuário. A primeira ação, já iniciada, é acelerar o processo de desburocratização do segmento. “Em média, vocês (empresários) passam dois anos e meio para liberar uma obra (de um terminal). Mas vamos reduzir isso”, prometeu. E explicou que, “em comum acordo com a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, órgão regulador do setor), nos próximos dez dias, vamos publicar uma portaria e vamos trabalhar para reduzir de dois anos e meio para seis meses (o tempo para) a liberação desses projetos”.

Sílvio Costa Filho ainda deu detalhes sobre o projeto de crédito que “quer perseguir”, a fim de facilitar os investimentos no setor. Ele prevê a ampliação da validade do Reporto, que, se nada for feito, terminará em 31 de dezembro deste ano, e ampliar a utilização do Fundo Nacional de Marinha Mercante, que conta, atualmente, com cerca de R\$ 8 bilhões em recursos que devem ser destinados a empreendimentos do segmento. “Estamos apenas esperando o ministro (da Economia, Fernando) Haddad para poder validar”, disse.

A estratégia do titular da pasta de Portos e Aeroportos prevê uma negociação com o Congresso Nacional para estender o prazo do Reporto, “preservando-o” por mais cinco anos, como vem defendendo lideranças empresariais.

Hidrovias

Ainda em relação aos transportes aquaviários, o ministro Costa Filho revelou aos diretores e conselheiros do Brasil Export a determinação de criar a Secretaria Nacional de Hidrovias, tarefa essa que está sendo tratada pelo secretário-executivo Roberto Gusmão, em parceria com o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro – uma vez que as obras hidroviárias estão à cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), subordinado à pasta dos Transportes.

“Se teve uma agenda que não entrou na pauta nacional nos últimos anos foi a questão hidroviária. Portos e aeroportos tiveram atenção, mas não as hidrovias. E vamos mudar isso. Hoje, o Brasil tem 18 mil quilômetros de vias navegáveis, que podem chegar a 42 mil quilômetros com obras. E tem gente que fala em até 60 mil quilômetros”, afirmou o ministro. O transporte hidroviário é considerado a melhor opção para a movimentação de cargas por mais de 300 quilômetros, emitindo uma menor quantidade de poluentes e um menor custo por quilômetro percorrido e tonelada deslocada.

Aeroportos

No setor aeroaviário, Sílvio Costa Filho busca reduzir o custo do querosene de aviação (QAV). Ele já participou de reuniões com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, para tratar dessa pauta. “Nos demais países, o (custo do) querosene de aviação representa 22% do custo da aviação. No Brasil, são 40%. Vamos buscar alguma solução”, disse.

Brasil Export

Durante a reunião, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, convidou o ministro para a edição deste ano do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, a ser realizada em Brasília, nos dias 16, 17 e 18. Costa Filho confirmou sua participação.

Também foi feito convite para o titular de Portos e Aeroportos acompanhar a missão técnica internacional que o Brasil Export realizará em Singapura, de 5 a 10 de novembro. Já estão confirmados cerca de 90 participantes, entre lideranças empresariais, agentes públicos e autoridades.

Fabricio Julião ainda destacou os trabalhos do conselho nacional do Brasil Export, que reúne empresários do mercado de transportes de todo o Brasil para debater desafios do setor. O ministro Costa Filho destacou a importância da iniciativa e manifestou o interesse de participar das reuniões mensais do órgão.



No término da reunião, o ministro Sílvio Costa Filho foi homenageado pelo CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, que entregou à autoridade um quadro com a capa da edição do BE News do último dia 14, que teve como manchete sua nomeação para o ministério. Na foto, ainda estão a recém-indicada secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, e o secretário-executivo da pasta, Roberto Gusmão.

Participantes

O conselho nacional do Brasil Export reúne empresários e autoridades de destaque no setor, de todas as regiões do País. Na reunião com o ministro Sílvio Costa Filho, ontem, além do CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, e diretores do grupo, participaram: o presidente do conselho nacional do fórum Brasil Export, José Roberto Campos; o proprietário da holding Agemar, Manoel Ferreira Júnior; o presidente da Fenop e presidente do conselho do Norte Export, Sérgio Aquino; o presidente do conselho da ABTP e presidente do conselho do Grupo Intermarítima, Roberto Oliva; o diretor-presidente da ABTP e presidente do conselho do Sul Export, Jesualdo Silva; o diretor-executivo da Abtra e presidente do conselho do Brasil Tech Export, Angelino Caputo; o diretor-executivo do Movimento Pró-logística Aprosoja de Mato Grosso e presidente do conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira; o presidente da BTP, Ricardo Arten; o presidente da MSC do Brasil, Elber Alves Justo; o vice-

presidente de Regulação e Expansão da Rumo (Grupo Cosan), Guilherme Penin; a diretora presidente da Abear, Jurema Monteiro; o presidente da Associação Brasileira de Fornecedores de Navios e diretor-executivo da Master Marine Ship Supplier, Flávio Pierotti; o diretor da Mercosshipping Marítima e presidente do conselho do Nordeste Export, Aluísio de Souza Sobreira; o diretor-executivo da Centronave, Cláudio Loureiro; a diretora-executiva da Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap; o diretor-executivo do Sopesp e presidente do conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas; o diretor do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia; e o consultor Adalberto Tokarski.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA QUER ESTREITAR RELAÇÃO DO SETOR COM O CONGRESSO

Entidade que servirá como braço técnico da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos apresentou sua missão em Brasília

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



O presidente do IBI e CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, destacou o papel do instituto de fazer com que o setor de infraestrutura seja ouvido e correspondido pelo Congresso. Crédito: Divulgação/Brasil Export

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) foi lançado oficialmente na noite de terça-feira (19), em Brasília. Durante o evento, que reuniu autoridades e lideranças empresariais, foram apresentados conceito, missão e valores da entidade, um braço técnico da Frente Parlamentar

de Portos e Aeroportos (FPPA).

O presidente do IBI e CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, ressaltou o objetivo da instituição de estreitar a relação do setor da infraestrutura com o Congresso Nacional. “A partir de agora nós vamos desenvolver um trabalho importante junto ao Congresso Nacional e contamos muito com esta relação de um setor que precisa ser ouvido e correspondido, um setor que tem as suas particularidades e necessidades”, disse.

O diretor-executivo do instituto, Mário Povia, destacou que, apesar das melhorias do setor de infraestrutura, ainda há muito a se fazer. “Ainda não atingimos patamares satisfatórios no ambiente e negócios que nos permita comemorar ou minimamente estar numa zona de conforto”.



Ex-secretário nacional de Portos e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Povia criticou a burocracia exigida para o setor, e enfatizou que é neste ambiente que se faz necessária a aproximação entre o público e o privado. “É, portanto, nesse contexto que o IBI junto com a FPPA pretende atuar junto aos demais stakeholders sempre respeitando as atribuições de cada um deles de forma a complementar e em sinergia no alcance do objeto e da melhoria setorial”, completou.

Para o presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, Paulo Alexandre Barbosa, o setor portuário tem a necessidade de uma maior representatividade no Congresso

O diretor administrativo, operacional e financeiro do IBI, o advogado Nicola Margiotta Júnior, complementou que o IBI vai trabalhar para ampliar o diálogo entre o Congresso Nacional e setor empresarial e, ainda, por ampliar a segurança jurídica desse mercado – pontos já destacados pelo

novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em sua transmissão de cargo no último dia 13.

Para o presidente da FPPA, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP), o setor portuário tem a necessidade de uma maior representatividade no Congresso Nacional. “Sempre ouvi esse pedido no Congresso justamente para que os parlamentares tenham um maior entendimento sobre o setor”, apontou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

NACIONAL - NOVA SECRETÁRIA NACIONAL DE PORTOS JÁ DISCUTE PRORROGAÇÃO DO REPORTO

Mariana Pescatori revelou conversas com a Receita Federal e o Tesouro Nacional sobre o assunto

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



Mariana Pescatori disse que, apesar das reuniões com a Receita Federal e o Tesouro Nacional para discutir o Reporto, ainda não foi tomada nenhuma decisão sobre o assunto Crédito: Divulgação/Brasil Export

A nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, informou nesta terça-feira, 19, que já se reuniu com a secretaria da Receita Federal e com o Tesouro Nacional para discutir a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) para 2027.

Anunciada para o cargo na segunda-feira (18) pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, Mariana ressaltou que, apesar da realização dessas reuniões, nenhuma decisão sobre o assunto foi tomada ainda. “A gente precisa ter toda uma expectativa de renúncia fiscal quanto a isso”, explicou em conversa com jornalistas durante o evento de lançamento do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), em Brasília.

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP), também está envolvido nas discussões a favor da isenção fiscal para o setor.

A falta de tempo hábil para aprovar um Projeto de Lei (PL) no Congresso preocupa parlamentares e empresários da área. A busca de soluções também envolve a Casa Civil que pode optar por enviar uma Medida Provisória (MP) para o parlamento até o dia 31 de dezembro, prazo final da isenção fiscal para a infraestrutura.

Segundo interlocutores do Ministério de Portos e Aeroportos, a articulação sobre o texto que está tramitando na Comissão de Finanças e Tributação (CFT), de relatoria do deputado Paulo Alexandre Barbosa, ainda caminha a passos lentos porque o texto está em caráter terminativo na CFT.

Ou seja, caso a proposta seja aprovada na Comissão, ela pode travar no Senado e atrasar mais ainda a resolução. O ministro Silvio Costa Filho já iniciou uma série de reuniões para tratar do assunto. Além dele, os principais articuladores da medida são o deputado Paulo Alexandre Barbosa e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

NACIONAL - “MINHA EXPECTATIVA É DE QUE HAVERÁ ÊXITO NO ATENDIMENTO DA DEMANDA DO SETOR (SOBRE O REPORTO)”

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



ENTREVISTA

MÁRIO POVIA - diretor-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

“O INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA PODE SE AFIGURAR COMO UM AGENTE CATALISADOR DAS DEMANDAS SETORIAIS JUNTO AO CONGRESSO NACIONAL, IDENTIFICANDO POSSIBILIDADES E PRIORIDADES”

Entrevista com Mário Povia, diretor-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Referência no segmento portuário pela postura técnica e conhecimento do setor público, o diretor-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, vê o órgão como “um agente catalisador das demandas setoriais junto ao Congresso Nacional”. Enquanto canal de comunicação entre o Parlamento e a comunidade empresarial, caberá ao IBI essa interlocução. E para Povia, ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o cenário não poderia ser mais positivo para tal missão, que inclui debates sobre os impactos da reforma tributária, o Reporto (regime de isenção fiscal para investimentos portuários e ferroviários) e a desburocratização do mercado. Confirma na entrevista a seguir, dada com exclusividade ao BE News, as expectativas do diretor-executivo para a atuação do IBI e como será seu diálogo com o Congresso Nacional.

Diretor, o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) surge com a missão de facilitar a comunicação entre o Parlamento e o setor empresarial portuário e aeroportuário. Quais os principais temas desses mercados que devem ser debatidos pelo IBI no Congresso?

O impacto da reforma tributária nesses setores, as principais linhas de estímulo e financiamento a novos investimentos, o ambiente de negócios, a segurança jurídica e a desburocratização de alguns procedimentos. Esses são temas que seguramente deverão constar desta agenda.

“O DESAFIO É CRIAR CANAIS DE COMUNICAÇÃO EFICIENTES E UMA LINHA EFETIVA DE DIÁLOGO (COM O CONGRESSO NACIONAL)”

Considerando que são temas mais técnicos, qual o maior desafio para se discutir essas questões com o Congresso?

O desafio é criar canais de comunicação eficientes e uma linha efetiva de diálogo que possibilite sensibilizar acerca da importância dos setores e a necessidade de respostas rápidas a temas tão sensíveis.

O Congresso tem buscado atuar de forma mais prática, cuidando de questões necessárias para a administração federal. O quanto essa postura pode ajudar no debate dos projetos sobre portos e aeroportos?

É fundamental que haja pragmatismo para que se obtenha efetividade e se estabeleça a necessária dinâmica nos processos de mudança que se pretende empreender. Creio que o Congresso Nacional esteja bastante sensível a isso, aliás, a própria criação da Frente Parlamentar e do Instituto já sinalizam neste sentido.

“A AGENDA ESG GANHA MAIOR RELEVÂNCIA, DEMANDANDO UMA MAIOR INTERAÇÃO NO BINÔMIO PORTO-CIDADE E CONSEQUENTEMENTE A NECESSIDADE DE UMA PARTICIPAÇÃO MAIS EFETIVA DA COMUNIDADE LOCAL”

Que diferença o IBI pode fazer no desenvolvimento dos setores portuário e aeroportuário?

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura pode se afigurar como um agente catalisador das demandas setoriais junto ao Congresso Nacional, identificando possibilidades e prioridades, sempre conduzindo os processos sob as diretrizes traçadas pela Frente Parlamentar, dentre outras atribuições.

Um dos projetos que devem entrar na pauta é a renovação do Reporto. Há espaço para esse debate no Congresso? E qual a expectativa para ampliar esse prazo?

Sem dúvida há espaço, sobretudo porque há mérito, legitimidade, no pleito. Minha expectativa é de que haverá êxito no atendimento da demanda do setor, ainda mais considerando que a relatoria estará a cargo do deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP, presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos).

Outro projeto que vem sendo debatido no setor portuário é a mudança nas normas do Conselho de Autoridade Portuária, o CAP (órgão que reúne representantes da comunidade portuária para debater o desenvolvimento do respectivo complexo marítimo), inclusive com a retomada de seus poderes deliberativos. Qual a possibilidade desse projeto andar?

São grandes as possibilidades de o projeto seguir adiante. Cada vez mais, a agenda ESG ganha maior relevância, demandando uma maior interação no binômio Porto-Cidade e conseqüentemente a necessidade de uma participação mais efetiva da comunidade local. Não tenho dúvida de que o Conselho de Autoridade Portuária é o locus mais adequado para viabilizar o necessário diálogo sobre o tema.

O Governo Federal realizou uma reforma ministerial e o Ministério de Portos e Aeroportos passou a ser administrado pelo ministro Sílvio Costa Filho, do Republicanos, que tem uma das principais bancadas no Congresso. Como isso pode ajudar nos debates dos temas portuários e aeroportuários no Parlamento?

Minha expectativa é de que o mérito dos temas a serem alcançados sensibilizem o Congresso de forma suprapartidária em termos de adesão. De toda forma, é sempre melhor ter uma base parlamentar aliada mais sólida.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/09/2023

MERCOSUL - PROJETOS QUE VISAM MELHORAR A LOGÍSTICA ENTRE BRASIL E URUGUAI SÃO APRESENTADOS

Foi discutido o potencial do Terminal Tacuarí e do Porto Multipropósito Martín Chico para favorecer o escoamento de carga binacional

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



Autoridades e especialistas participaram do painel “Transporte hidroviário de cargas, os avanços na Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos e a Hidrovia Paraguai-Paraná” Crédito: Divulgação/Brasil Export

Os projetos do Terminal Tacuarí e do novo Porto Multipropósito Martín Chico, ambos no Uruguai, foram detalhados durante o painel “Transporte hidroviário de cargas, os avanços na Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos e a Hidrovia Paraguai-Paraná”, exposto no Mercosul Export, em Montevideu, no Uruguai.

O Fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes aconteceu entre os dias 11 e 13 de setembro, em 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 Carlos Foderé, representante do Terminal Tacuarí; Martín Garcia, representante do porto Martín Chico; Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de



Transportes Aquaviários (Antaq); e Adalberto Tokarski, Consultor da J&F Mineração e ex-diretor da Antaq.

Em sua apresentação, Carlos Foderé detalhou as etapas e vantagens do projeto que prevê a implantação de um terminal de cargas no Rio Taquari, próximo à hidrovia Lagoa-Mirim. Quando operacional, o transporte de cargas do Uruguai até o Porto do Rio Grande (RS) poderá ser feito via rio Taquari/Lagoa Mirim/Canal São Gonçalo/Lagoa dos Patos, diminuindo a dependência do modal rodoviário e aumentando a competitividade dos negócios binacionais. Contudo, o projeto é discutido há pelo menos 13 anos e ainda não tem prazo para sair do papel.

“É difícil estimar, mas consideramos dois anos”, disse Foderé. Segundo ele, um dos maiores entraves é a necessidade de dragagem de manutenção do canal que liga a Lagoa Mirim com o Canal São Gonçalo.

Sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a dragagem que pode viabilizar o Terminal Taquari também segue sem data para ocorrer, mas de acordo com Nery, há possibilidade que ela seja feita até 2025, acompanhando o prazo para o edital de concessão da hidrovia Lagoa Mirim.

Já a construção de um novo porto no Uruguai que pode favorecer a região Centro-Oeste do Brasil foi apresentado por Martín Garcia. Chamado de Porto Multipropósito Martín Chico, o ativo privado será construído na costa oriental do Rio da Prata, com acesso via hidrovia Paraguai Paraná, e com capacidade de receber milhões de toneladas de cargas exportadas pelos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

“Serão seis terminais cujo objetivo é ser a plataforma de transbordo para cargas que transitam na hidrovia Paraguai Paraná, entre elas as cargas que saem do Centro-Oeste. O porto poderá receber produtos do agronegócio, minério de ferro, combustíveis, fertilizantes, entre outros”, detalhou Martín. O complexo uruguaio deve contar também com uma retroárea com espaço para receber depósitos, silos e tanques.

OS PROJETOS DO TERMINAL TACUARÍ E DO NOVO PORTO MULTIPROPÓSITO MARTÍN CHICO, AMBOS NO URUGUAI, FORAM DETALHADOS DURANTE O PAINEL “TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE CARGAS, OS AVANÇOS NA HIDROVIA LAGOA MIRIM-LAGOA DOS PATOS E A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ”, EXPOSTO NO MERCOSUL EXPORT, EM MONTEVIDÉU, NO URUGUAI.

Segundo o representante, o cronograma do projeto prevê a licença ambiental até o fim deste ano, em seguida a finalização dos contratos com os potenciais clientes que vão operar os terminais e a construção já no próximo ano, garantiu.

Martín Garcia ressaltou ainda que a existência do projeto uruguaio está inteiramente baseada no incremento da produção da região Centro-Oeste e nas iniciativas do Brasil de procurar outras saídas para escoar suas cargas, entre elas, explorar o potencial das hidrovias.

Com isso, observa, o Brasil vai precisar de uma plataforma com capacidade para fazer o transbordo dos produtos entre as barcaças e os navios oceânicos. “Neste sentido, eu diria que o timing das decisões do Brasil e a possibilidade do Uruguai de fazer esse porto é incrível”, celebrou.

Martín afirmou que, em sua capacidade máxima, o novo porto será capaz de operar entre 60 e 80 milhões de toneladas, dependendo da tipologia de cargas desenvolvidas pelos clientes finais.

Centro-Oeste

Segundo um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), publicado em 2020, a região Centro-Oeste lidera a produtividade média do trabalho agrícola no País devido ao uso crescente de inovações tecnológicas. Além disso, a região vem quebrando recordes de produção ano após ano.

Neste ano, só Mato Grosso do Sul tem aumento previsto de 23,3% na safra atual de grãos em comparação com a anterior, saltando de 22 milhões para 27,1 milhões de toneladas.

Com colheitas cada vez maiores, a região tem enfrentado até mesmo problemas de armazenagem para estocar soja e milho, com produções inteiras de grãos ficando do lado de fora dos galpões. O problema, inclusive, foi abordado durante o Centro-Oeste Export, realizado em agosto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

MERCOSUL - GOVERNO URUGUAIO PRIORIZA APROFUNDAMENTO DE CANAL DO PORTO DE MONTEVIDÉU

Presidente da Autoridade Portuária diz que a ideia é elevar competitividade do complexo

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A ideia de aprofundamento do canal do Porto de Montevidéu foi detalhada durante o painel “Políticas públicas para o desenvolvimento das atividades portuária e logística” Crédito: Divulgação/Brasil Export

O presidente da Administração Nacional de Portos (ANP) do Uruguai, a Autoridade Portuária que administra os complexos do país, Juan Curbelo detalhou parte do projeto de aprofundamento do canal de 13 para 14 metros, algo que é visto como prioridade do atual governo. Mesmo assim, visando a competitividade do Uruguai no cenário internacional e do próprio Mercosul, Curbelo admitiu que existem estudos para

conseguir uma maior profundidade.

Após a sua apresentação durante a programação técnica do Mercosul Export, o presidente da ANP definiu que o governo do Uruguai tem como objetivo ampliar e melhorar o canal de acesso ao porto de Montevidéu com aprofundamento de 14 metros.

“Apresentamos o projeto executivo e ambiental e ele chegou a ser discutido nas organizações binacionais do Uruguai e da Argentina. É muito bom que este projeto tenha possibilidade de que em algum momento o Porto de Montevidéu atinja uma maior profundidade, mas hoje, para nós, o objetivo é conseguir atingir os 14 metros. Isso vai nos colocar em uma posição muito boa no que tem a ver com a logística portuária”, afirmou.

Questionado sobre o aprofundamento, Curbelo admitiu a possibilidade de estudos futuros para um aprofundamento maior do canal.

Ele também defendeu a ideia de um sistema portuário complementar, no qual os complexos portuários possam atingir seus objetivos de movimentação de cargas, pois, na sua opinião, beneficia os demais portos vizinhos.

“É do nosso interesse que o Porto de Rio Grande (RS) vá bem, que o Porto de Paranaguá (PR) vá bem, que a hidrovia funcione da melhor maneira possível, que o Porto de Buenos Aires ofereça os melhores serviços, porque entendemos que o principal conceito da complementação é porque todos pertencemos a sistema portuários. Se os portos vão bem, todo o sistema estará melhor ainda”, analisou.

Com os projetos previstos para o Porto de Montevidéu, o presidente da Autoridade Portuária afirmou que o objetivo é transformar o complexo em hub do Rio da Prata.

O painel “Políticas públicas para o desenvolvimento das atividades portuária e logística” também teve a participação do presidente da Portos RS, Cristiano Klinger; do diretor-executivo do Sindicato dos

Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), Ricardo Molitzas; e do gerente-geral do Instituto Nacional de Logística (Inalog), Emilio Rivero.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/09/2023

MERCOSUL - PORTO SECO E CONCESSÃO DE TERMINAL FACILITAM INTEGRAÇÃO DO MERCOSUL, DIZ EXECUTIVO

Diretor da Câmara de Zonas Francas do Uruguai citou a importância dos dois ativos para a cadeia logística do bloco

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



O terminal de contêineres em Montevideu e o porto seco de Rivera foram soluções expostas no painel “Iniciativas para melhorias da logística terrestre de movimentação de cargas” Crédito: Divulgação/Brasil Export

A recente renovação da concessão autorizada pelo governo uruguaio à empresa que opera o único terminal de contêineres do Porto de Montevideu, e a criação de um porto seco em Rivera foram citadas por Juan Operti, diretor da Câmara de Zonas Francas do Uruguai, como medidas importantes para facilitar a integração dos países do Mercosul.

Os assuntos foram discutidos durante o painel “Iniciativas para melhorias da logística terrestre de movimentação de cargas”, exposto no Mercosul Export, em Montevideu, no Uruguai. O Fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes ocorreu entre os dias 11 e 13 de setembro, em uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Além de Operti, participaram da conversa Djalma Vilela, presidente da Multilog e do Conselho do Mercosul Export; Jorge Bastos, presidente da Infra SA.; e José Pedro Pollak, presidente da Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE). A moderação foi feita pelo jornalista e diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo.

Ao ser questionado sobre como melhorar a integração entre os países que fazem parte do Mercosul, Operti disse que a renovação da concessão do Terminal Cuenca del Plata (TCP), operado pela empresa belga Katoen-Natie, por mais 50 anos, é importante porque ele é o único ativo que opera contêineres no Porto de Montevideu.

O novo contrato, cita ele, garante investimentos em infraestrutura e aumenta a capacidade do porto neste tipo de movimentação. A concessão foi renovada pelo governo uruguaio em abril do ano passado, incluindo investimento de US\$ 460 milhões no terminal nos próximos anos, ampliação da capacidade e redução de tarifas.

Outra iniciativa uruguaia que irá beneficiar o Brasil, segundo ele, é a criação de um porto seco em Rivera, que poderia impactar positivamente o crescimento da região e as atividades do Porto de Montevideu, atraindo novos empreendimentos e oferecendo vantagens aos empresários brasileiros.

O projeto consiste na construção de um terminal intermodal para melhorar a logística e distribuição das importações do Brasil com destino ao porto de Montevideu. A área alfandegada funcionaria como um centro local de recepção, armazenamento e distribuição.

A conexão terrestre também permitiria aos operadores movimentar cargas em trânsito do Brasil, Argentina e Paraguai e vice-versa, a um custo menor. O projeto deverá ser financiado e operado por meio de uma parceria público-privada.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/09/2023

MERCOSUL EXPORT - EXECUTIVO PEDE MENOS BUROCRACIA NA RELAÇÃO COMERCIAL ENTRE PAÍSES DO MERCOSUL

Diretor da Câmara Uruguaia de Logística citou exemplo da Indústria farmacêutica e sua distribuição
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



O diretor da Calog, Juan Pablo Muñoz, e outros executivos debateram durante o painel “Ações do setor privado para o fomento de novos negócios no Mercosul” Crédito: Divulgação/Brasil Export

O diretor da Câmara Uruguaia de Logística (Calog), Juan Pablo Muñoz, pediu para que as burocracias envolvendo os países do Mercosul sejam diminuídas em prol do trânsito comercial entre eles. O assunto foi tratado durante a programação técnica do Mercosul Export – Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes.

Durante sua participação em um dos painéis do evento, Muñoz defendeu uma maior integração do Brasil com o Uruguai. O diretor usou um exemplo da indústria farmacêutica, na qual os produtos chegam ao Uruguai e são distribuídos para os países do Mercosul. No entanto, ele citou as dificuldades a partir das burocracias que são encontradas.

“Nós recebemos a carga, controlamos o armazenamento e regulamos todas as condições que são exigidas pelos clientes internacionais. Mas no envio para o Brasil temos de usar uma transportadora brasileira. E no envio para a Argentina usamos uma transportadora argentina. Porque o Brasil precisa de um certificado da Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) e a Argentina precisa de um certificado da Anmat (Administração Nacional de Medicamentos, Alimentos e Tecnologia Médica)”, explicou.

Segundo Muñoz, a esta altura do campeonato, a relação comercial entre Brasil e Uruguai, por exemplo, deveria ser mais flexível e melhor operacional para trâmites como esse.

Futuro

O dirigente do Centro de Navegação do Uruguai, Alexis Ponce, destacou futuros projetos no país que dizem respeito, principalmente, a setores de tecnologia e energia sustentável. Segundo ele, são duas pautas de grande interesse do setor no país sul-americano.

“O que vemos no Centro de Navegação, quando existe necessidade, é que o Uruguai tem uma política de energia renovável que trabalha com petróleo e hidrogênio, por exemplo. São investimentos que são para daqui a dez anos. O próprio Porto de Montevideu, mais para a frente, será ainda mais tecnológico, com novos projetos, armazéns, deixando o complexo ainda mais dinâmico, criando boas oportunidades de negócio”, analisou.

O painel “Ações do setor privado para o fomento de novos negócios no Mercosul” teve também as participações de Rodrigo Velho, diretor comercial do Tecon Rio Grande; Marcelo Knaak, gerente regional de Rebocadores da Wilson Sons; e Ary Serpa Júnior, CEO da Odfjell Terminals South America.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/09/2023

MERCOSUL EXPORT - SEGURANÇA JURÍDICA ATRAI INVESTIDORES AO URUGUAI

Aplicação do princípio no setor portuário foi debatido em painel do InfraJUR, dentro do Mercosul Export

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Os debatedores participaram do painel do InfraJUR “A importância da segurança jurídica e da estabilidade institucional para atração de investimentos em infraestrutura no Brasil” Crédito: Divulgação/Brasil Export

A segurança jurídica ofertada aos projetos de infraestrutura no Uruguai foi um dos temas destacados durante o painel “A importância da segurança jurídica e da estabilidade institucional para atração de investimentos em infraestrutura no Brasil”, exposto no InfraJUR – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, evento que ocorreu dentro

da programação do Mercosul Export.

O fórum de logística, infraestrutura e transportes foi realizado entre os dias 11 e 13 de setembro em Montevideu, no Uruguai, em 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 Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export; James Winter, vice-presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB/Nacional; Carlos Delpiazzi, professor emérito de Direito Administrativo da Universidad de la República, ex-senador e ex-ministro da Saúde Pública do Uruguai; Alberto Foderé, consultor jurídico de empreendimentos logísticos; e Benjamin Zymler, ministro do Tribunal de Contas da União (TCU).

Alberto Foderé disse que a legislação do Uruguai para a implantação de projetos de infraestrutura é mais simples do que no Brasil, mas não deixa de ter seus desafios, destacando que o país precisa melhorar a estrutura do Estado. “Creio que todos os países carecem desse mesmo problema”, citou.

Ainda assim, segundo o consultor, o Uruguai é um país seguro para investimentos no setor de infraestrutura porque existe respeito à lei e as regras são muito sólidas em nível contratual, especialmente para o setor portuário, que costuma ter contratos com prazos mais longos.

Já Carlos Delpiazzi destacou que, para o Uruguai, é motivo de orgulho ver que o país valoriza a separação dos poderes (Executivo e Legislativo) e mecanismos de segurança jurídica.

“A estabilidade política, ambiental e de mercado também possibilitam as negociações. E um aspecto muito importante da segurança jurídica, em qualquer contrato, é assegurar a rentabilidade. Há riscos normais assumidos pelo empresário, mas existe na lei equilíbrio e prestação de contas que permitem que os contratos sejam reformulados, se necessários”, explicou.

Delpiazzi também concordou com a fala de Foderé em relação à necessidade do Estado estar sempre modernizando suas estruturas para acompanhar os processos. “Se uma administração pública não serve à sociedade, não serve a nada”, pontuou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/09/2023

MERCOSUL EXPORT - CARTA DESTACA IMPORTÂNCIA DE REDUÇÃO DE CUSTOS E BUROCRACIA

Documento reúne as principais conclusões do Mercosul Export, realizado na semana passada em Montevidéu, no Uruguai

Da Redação redação@portalbenews.com.br



Promovido pelo Brasil Export, fórum teve a participação de mais de 170 pessoas

A carta do Mercosul Export 2023 – documento que resume as principais conclusões do evento internacional do Brasil Export – destaca a importância de investimentos na infraestrutura de transportes e a redução dos custos logísticos e da burocracia nas operações de movimentação de cargas, para impulsionar as trocas comerciais entre os países do bloco econômico.

Essas questões foram debatidas durante a primeira edição do fórum, realizada entre os dias 11 e 13 deste mês, em Montevidéu, no Uruguai. O evento reuniu mais de 170 profissionais, entre agentes públicos e executivos dos setores brasileiro e uruguaio, para discutir a infraestrutura de transportes das duas nações e estratégias para o desenvolvimento de suas economias.

Produzida pela organização do evento, a carta do Mercosul Export recorda os debates ocorridos durante o fórum “para melhorar o desempenho das duas nações no comércio internacional, como o incremento da participação do transporte hidroviário, a criação de corredores logísticos, a redução da burocracia (especialmente no Brasil) e a adoção de políticas públicas de longo prazo”. E lembra de várias iniciativas recentes do Brasil para melhorar a infraestrutura de transportes utilizada na integração entre os dois países.

O documento enfatiza que essa primeira edição do fórum internacional foi “uma iniciativa de caráter único para o alinhamento de objetivos e para o valioso propósito de integração”, apontando “fatores primordiais para a geração de emprego e renda em todo o Mercosul, podendo alavancar os índices de qualidade de vida em uma região que ainda tem muito a avançar”.

O Mercosul Export 2023 é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News. Confira a seguir a íntegra da carta.

Carta do Mercosul Export 2023

O Mercosul Export 2023 reuniu dirigentes do setor produtivo e agentes públicos brasileiros e uruguaio em Montevidéu, para discutir ações e obras prioritárias para melhorar a eficiência da movimentação de cargas na região, além de facilitar o comércio entre os dois países.

No total, foram 173 profissionais participando presencialmente das atividades. Além de participar dos debates e aprofundar relacionamentos, eles tiveram a oportunidade de visitar a sede da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), o Porto de Montevidéu, o Terminal Cuenca del Plata, a Zonamérica (zona franca) e ver as operações logísticas da Costa Oriental, onde puderam visualizar as modernas movimentações de mercadorias de marcas como Philips, Casio, Renner, DuPont, Sony e muitas outras companhias que lideram seus segmentos de atuação.

Parte da delegação brasileira que participou do Mercosul Export 2023, em Montevidéu, também foi especialmente recepcionada no parlamento uruguaio, com a liderança da senadora e vice-presidente em exercício, Graciela Bianchi, além de ser agraciada por um pronunciamento especial da presidente



em exercício, Beatriz Argimón, no encerramento do primeiro dia de atividades. Momentos que transpareceram o interesse das autoridades uruguaias em se aproximar das lideranças brasileiras.

Durante os debates técnicos foram levantados pontos cruciais para melhorar o desempenho das duas nações no comércio internacional, como o incremento da participação do transporte hidroviário, a criação de corredores logísticos, a redução da burocracia (especialmente no Brasil) e a adoção de políticas públicas de longo prazo.

É fundamental destacar que o Brasil iniciou vários projetos de infraestrutura em parceria com o Uruguai nos últimos meses, incluindo a binacionalização do aeroporto uruguaio de Rivera, o anúncio da construção de uma segunda ponte ligando os dois países sobre o Rio Jaguarão e o avanço do projeto de concessão da Hidrovia do Mercosul, facilitando o escoamento da produção do país sul-americano pelo porto brasileiro de Rio Grande. O fórum internacional, portanto, foi uma iniciativa de caráter único para o alinhamento de objetivos e para o valoroso propósito de integração.

Importante também chamar a atenção para a participação de parlamentares e presidentes de associações representativas no evento, atuando como facilitadores de relacionamentos e agentes imprescindíveis para o aumento da segurança jurídica. A profunda troca de conhecimentos técnicos e das respectivas máquinas públicas foi outro importante ganho com a realização do fórum.

Levamos em consideração que o desenvolvimento de infraestrutura para movimentação de cargas e pessoas e a redução dos custos logísticos são fatores primordiais para a geração de emprego e renda em todo o Mercosul, podendo alavancar os índices de qualidade de vida em uma região que ainda tem muito a avançar.

Em 2024, o Mercosul Export retornará ao Uruguai para dar sequência a essa agenda. Agradecemos a todas e todos que auxiliaram o Grupo Brasil Export e a Embaixada do Uruguai no Brasil a viabilizar este encontro, que já marcou história na relação entre os dois países.

Parte da delegação brasileira que participou do Mercosul Export 2023, em Montevidéu, também foi especialmente recepcionada no parlamento uruguaio, com a liderança da senadora e vice-presidente em exercício, Graciela Bianchi.

Foram levantados pontos cruciais para melhorar o desempenho das duas nações no comércio internacional, como o incremento da participação do transporte hidroviário, a criação de corredores logísticos, a redução da burocracia (especialmente no Brasil) e a adoção de políticas públicas de longo prazo.

É fundamental destacar que o Brasil iniciou vários projetos de infraestrutura em parceria com o Uruguai nos últimos meses

O fórum internacional, portanto, foi uma iniciativa de caráter único para o alinhamento de objetivos e para o valoroso propósito de integração.

A profunda troca de conhecimentos técnicos e das respectivas máquinas públicas foi outro importante ganho com a realização do fórum.

O desenvolvimento de infraestrutura para movimentação de cargas e pessoas e a redução dos custos logísticos são fatores primordiais para a geração de emprego e renda em todo o Mercosul.

Em 2024, o Mercosul Export retornará ao Uruguai para dar sequência a essa agenda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/09/2023

VITRINE - ESPECIAL MERCOSUL EXPORT

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Um evento histórico sobre todos os aspectos.

Assim pode ser descrito o Mercosul Export 2023. Essa edição, a primeira do fórum internacional, reuniu autoridades do Brasil e do Uruguai em Montevideu. Participaram chefes de Estado, autoridades diplomáticas e dos setores logístico e portuário e lideranças empresariais, todos interessados em desenvolver o Mercado Comum do Sul, o nosso Mercosul, e principalmente ampliar a integração uruguaio-brasileira. E para brindar esse seletto público, debates dos mais interessantes, apontando o caminho a seguir para impulsionar o desenvolvimento do bloco econômico. Dias históricos. Confira seus bastidores nesta coluna especial do Vitrine.



A presidente em exercício do Uruguai, Beatriz Argimón, fez questão de participar da solenidade de abertura do Mercosul Export, em Montevideu. Em seu discurso, "Ações no presente para garantir um futuro melhor", destacou a importância das parcerias entre seu país e o Brasil, como forma de desenvolver a economia das duas nações.



Um dos grandes apoiadores do fórum internacional, o embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, acompanhou toda a programação do Mercosul Export, dos debates às visitas técnicas. E já faz planos para a próxima edição, em 2024, que voltará a ser realizada em seu país.



Flash do presidente da operadora logística Multilog e do conselho do Mercosul Export, Djalma Vilela, em uma de suas participações nos debates do fórum. O executivo foi um dos diferenciais para o sucesso do evento internacional.



O CEO da Odfjell Terminals na América do Sul, Ary Serpa Júnior, foi um dos debatedores do painel que avaliou as oportunidades de negócios que podem surgir a partir de uma maior integração entre Brasil e Uruguai.



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ACORDO PARA SUBIDA DA SERRA DESAGRADA TODOS OS LADOS DA DISPUTA

MDIC sugere mais restrições à operação do Subida da Serra; Governo paulista, contudo, reagiu contra propostas da ANP

Por epbr 20 de setembro de 2023 Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Política energética



City gate da Comgás, ponto de entrega de gás da distribuidora paulista (Foto: Divulgação)

MDIC sugere à ANP que sejam incluídas mais restrições à operação do gasoduto da Comgás, no acordo a ser celebrado entre a agência e Arsesp, órgão regulador paulista, para encerrar o conflito federativo entre as partes sobre a classificação do gasoduto. Debate vai a audiência pública nesta quarta (20/9).

– O MDIC sugere que o Subida da Serra atenda apenas à demanda nova de gás natural dos consumidores atendidos pela Comgás; e que sejam incluídas medidas adicionais para mitigar os riscos associados à verticalização do negócio.

– A Compass e o governo paulista reagiram contra as restrições propostas pela ANP à operação do gasoduto. A minuta do acordo apresentada pela agência também não agradou a ATGás (transportadoras), em lado oposto à Comgás na disputa em torno da classificação do gasoduto.

O que está em discussão: ANP classificou o gasoduto da Comgás como transporte, após o ativo ter sido incluído como distribuição no contrato de concessão da distribuidora paulista, ter suas obras iniciadas e indicar que a disputa poderia terminar nos tribunais.

– A proposta final do acordo de conciliação com a agência paulista Arsesp impõem restrições ao uso do duto para a ANP refazer sua posição. Setores do mercado são contra o acordo; São Paulo é contra a restrições.

Apollo desiste de Braskem e Adnoc negocia com Petrobras. Apollo desistiu de seguir em frente junto com a empresa de Abu Dhabi na compra da petroquímica brasileira, de acordo com apuração do Valor. Árabes levaram uma proposta de formação de joint venture 50/50 com a Petrobras. As conversas têm ocorrido entre governos e o fato de a Adnoc também ser estatal é visto com bons olhos na petroleira brasileira e no Planalto.

Comissão do Senado aprova incentivos para fertilizantes. A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovou nesta terça (19/9) o projeto de lei que cria o Programa de Desenvolvimento da Indústria de Fertilizantes (Profert), de autoria de Laércio Oliveira (PP/SE). O PL 699/2023 concede benefícios tributários para incentivar a produção de fertilizantes no país.

Senado aprova projeto que cria debêntures de infraestrutura. Projeto de lei 2.646/2020 volta para a Câmara, pois sofreu mudanças em sua proposta original. De acordo com o PL, o dinheiro captado com a emissão dessas debêntures incentivadas deverá ser aplicado em projetos de infraestrutura ou em produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação.



Alta do petróleo cria dilema para bancos centrais. Cotação internacional do barril subiu quase 30% desde junho e volta a ameaçar o controle da inflação global.

E afeta ações de empresas nos EUA. A disparada dos preços dos combustíveis nos Estados Unidos é um dos fatores que ameaçam derrubar as ações do país, segundo Erin Browne, da Pimco. A alta do petróleo colocará pressão sobre os preços de bens duráveis e prejudicará a economia, tornando difícil para o Fed ir de encontro às expectativas do mercado de três cortes de juros no ano que vem.

Brent, para novembro, cedeu 0,1%, a US\$ 94,34 o barril. Assim, a commodity pôs fim a uma sequência positiva que já durava cinco sessões e que levou os contratos a renovarem seus maiores níveis de 2023 por vários dias seguidos. Num movimento de correção, investidores aproveitaram o rali recente para embolsar os lucros acumulados nas últimas semanas.

Seacrest perfura no Espírito Santo. Petroleira iniciou uma campanha no campo de Inhambu, no Polo Cricaré. Programa plurianual de perfuração local prevê de 8 a 10 novos poços em 2023.

Descobertas renovam interesse em Cuba. A petroleira independente australiana Melbana Energy, em parceria com a empresa estatal angolana Sonangol, classificou descobertas no Bloco 9 como “tremendo sucesso”.

– As descobertas despertaram novo interesse em Cuba, que define potenciais áreas que em breve poderão ser exploradas. País tem 41 blocos terrestres e de águas rasas, incluindo oito áreas sob contrato, cinco em avaliação e duas em negociação.

Aneel: consumidores têm mais de R\$ 20 bi a receber em créditos tributários. A diretoria da agência indicou nesta terça (19/9) que os usuários ainda têm mais a receber referentes ao recolhimento indevido de PIS/Cofins nas tarifas. Os valores já são devolvidos, desde 2020, na forma de desconto na conta de luz

Thiago Prado vai assumir a EPE. Ele é, atualmente, diretor do Departamento de Outorgas de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica e Interligações Internacionais do Ministério de Minas e Energia. Prado está no MME há pouco mais de 16 anos e entra no lugar de Angela Livino, que acumulava o cargo na estatal de pesquisa energética.

Petrobras compensará emissões de gasolina com créditos de carbono. Gasolina Podium produzida na refinaria RPBC, em Cubatão (SP), terá suas emissões de gases de efeito estufa (GEEs) totalmente compensadas por meio de créditos de carbono de projetos florestais.

BNDES: eletrificação do transporte público já se paga. Banco estuda eletrificação de veículos do transporte público urbano em mais de 30 cidades brasileiras.

O que falta para os carros voadores decolarem? Previstos para começar a decolar já em 2024, nas Olimpíadas de Paris, os veículos de pouso vertical (também chamados carros voadores) vão precisar encontrar mercados onde possam transportar o máximo de pessoas para serem econômica e ambientalmente viáveis.

Volvo Car encerrará fabricação de veículos a diesel em 2024. É mais um passo da montadora, em sua meta de se tornar totalmente elétrica em 2030.

– Para o Brasil, a montadora sueca anunciou R\$ 50 milhões em rede de recarga de carros elétricos com a instalação de mais 73 eletropostos em diferentes estados do país.

Maersk e CMA CGM se unem em combustíveis verdes para embarcações. Gigantes do transporte de contêineres se juntaram no desenvolvimento de novos combustíveis para embarcações, incluindo metano e metanol verdes, com criação de protocolos de uso dos produtos e iniciativas de produção em massa.

Atiaia Renováveis adquire dois parques solares na Bahia. Empresa anunciou a compra de usinas fotovoltaicas da Ibitu Energia – UFV Verde Vale III, em Guanambi, e a UFV Assuruá, em Itaguaçu – que, juntas, possuem 44,8 MW.

Siemens entrega 12 eletrolisadores para projeto de H2V na França. Equipamentos da Siemens Energy têm capacidade total de 200 MW e vão integrar a produção de hidrogênio verde da Air Liquide no projeto Normand’Hy, na França.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/09/2023

GERAÇÃO DE ENERGIA COM BIOMASSA CRESCEU 7% DE JANEIRO A JULHO DE 2023

Setor sucroenergético gerou 9,76 milhões de MWh de energia elétrica; até o final do ano, biomassa deve instalar 457 MW, projeta Unica

Por epbr 20 de setembro de 2023 Em Biocombustíveis, Setor elétrico



Termelétrica a biogás da Raízen Geo Biogás, em Guariba (SP) é a 1ª usina do Brasil a gerar energia elétrica em escala comercial com resíduos da cana (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA – A geração de energia a partir de biomassa cresceu 7,1% nos primeiros sete meses de 2023 em comparação ao mesmo período do ano passado, mostra levantamento da União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica).

Segundo a associação, o setor sucroenergético gerou 9,76 milhões de MWh de energia elétrica para a rede nacional entre janeiro e julho de 2023 – o equivalente a 14% de toda energia gerada por Itaipu no ano passado.

“A cana – bagaço e palha – é a principal fonte de geração de energia elétrica com biomassa no país. Ela representou 71% de toda energia gerada a partir de biomassa, que totalizou 13,8 milhões de MWh entre janeiro e julho deste ano”, afirma Zilmar Souza, gerente de Bioeletricidade da Unica.

A capacidade instalada outorgada e em operação no país é de 197.299 MW. Desse total, 82,7% é proveniente de origens renováveis, de acordo com dados de setembro.

A biomassa totaliza 17.323 MW da capacidade instalada, representando 8,8% da matriz elétrica do Brasil. Sozinha, ela ocupa a quarta posição, atrás das fontes hídrica, eólica e gás natural.

A Unica estima que, até o final do ano, a biomassa deve instalar 457 MW, representando 4,3% do total de acréscimo neste ano na matriz elétrica brasileira (10.730 MW). A expansão será liderada pela energia eólica e a solar, representando 51,3% e 33,5% do crescimento.

“Quando olhamos para frente, de 2023 a 2026, a fonte biomassa deverá acrescentar 1.692 MW à matriz elétrica brasileira, em 31 projetos de outorga que têm viabilidade alta ou média de entrada em operação comercial até 2026, significando um média anual de 423 MW no período”, projeta Souza.

“Trata-se de uma solução de energia sustentável e segura para a matriz elétrica, que esperamos seja cada vez mais bem-vinda e estimulada”, completa.

Nos últimos quinze anos (2008 a 2022), a fonte biomassa acrescentou, em média, 819 MW novos a cada ano, totalizando 12.282 MW a mais na matriz elétrica brasileira, superior à capacidade instalada atualmente pela Usina Belo Monte (11.233 MW), a maior hidrelétrica 100% brasileira.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 20/09/2023

SEACREST INICIA PERFURAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO, DE OLHO NO AUMENTO DA PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS

Petroleira começa campanha de perfuração de poços no campo de Inhambu, no Polo Cricaré
Por epbr 20 de setembro de 2023 Em Petróleo e gás



Cavalos-de-pau para exploração de O&G em terra no Complexo Cricaré, operado pela Seacrest no Espírito Santo (Foto: Divulgação)

RIO — A Seacrest Petróleo iniciou uma campanha de perfuração de poços no campo de Inhambu, no Polo Cricaré, no onshore do Espírito Santo, informou a empresa nesta terça (19/9).

Ao todo, o programa plurianual de perfuração de Inhambu prevê de 8 a 10 novos poços em 2023.

Após concluir a compra do Polo Norte Capixaba e assumir a operação do ativo, em abril, a Seacrest vem aumentando a sua produção no Brasil.

Atualmente, a companhia produz 9,18 mil barris/dia – acima da média de 8 mil barris/dia do segundo trimestre de 2023 e dos 6 mil barris/dia do início do ano.

A Seacrest Petróleo mantém sua meta de produzir mais de 21 mil barris/dia até o fim de 2025 e alcançar mais de 30 mil barris/dia até o fim de 2027.

Em fevereiro, a petroleira independente, com foco em campos maduros no Brasil, levantou US\$ 260 milhões com a abertura de seu capital, na Bolsa de Oslo, na Noruega.

A companhia comprou da Petrobras, nos últimos anos, os polos Cricaré e Norte Capixaba, que somam 31 campos terrestres.

O Polo Norte Capixaba inclui, ainda, um terminal com capacidade para armazenar 500 mil barris. A empresa espera se tornar a terceira maior produtora de óleo e gás no onshore brasileiro, em termos de reservas e produção.

Hoje, de acordo com dados da ANP, PetroReconcavo e 3R Petroleum lideram o ranking de maiores produtores de petróleo em terra

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 20/09/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO SÓ VOLTARÁ A COBRAR IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO PARA COMPRAS ATÉ US\$ 50 SE FICAR COMPROVADA concorrência desleal, diz secretário de Fazenda

Dario Durigan avalia que uma possível mudança vai depender de dados e diálogo com o setor
Por Renan Monteiro — Brasília



Seminário 'Tributação de Comércio Eletrônico Transfronteiriço e Justiça Tributária' — Foto: Washington Costa/MF

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, declarou nesta quarta-feira que o governo planeja continuar com o imposto de importação zerado para compras de até US\$ 50, até que a equipe econômica tenha condições de mensurar se a medida gera concorrência desleal entre empresas que atuam no varejo online.

— Hoje, nós temos a alíquota zero, e não temos no horizonte próximo a possibilidade de revisão. Só vamos fazer revisão uma vez que tenhamos todas as informações, diálogo com as empresas, com o varejo, bata os números e veja se, de fato, está havendo uma falta de isonomia tributária — afirma Durigan, em evento promovido pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP).

Varejistas brasileiras vêm reclamando da decisão do governo de isentar do imposto de importação de 60% os produtos e itens produzidos no exterior e vendidos para consumidores brasileiros. As empresas beneficiadas incluem Shein, AliExpress, Shopee e Amazon. Em menor atuação, há também brasileiras que realizam vendas de itens do exterior, como a Sinerlog.

Todas as cinco citadas já pediram para entrar no programa Remessa Conforme, da Receita Federal, que zera a alíquota do imposto de importação para as compras de até US\$ 50 e, como compensação, estabelece uma série de regras para que esses e-commerces atuem regularmente no mercado brasileiro.

Shein, AliExpress e Sinerlog já foram habilitadas no programa. As outras aguardam aprovação.

Além do imposto federal, há o pagamento do ICMS (estadual) que foi uniformizado este ano para 17% e vale para todos os produtos, independentemente do valor.

O secretário da Fazenda diz que o imposto de importação para empresas que mandam produtos para consumidores no Brasil foi regulamentado em 60% no ano de 1999, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. Ainda segundo ele, no passado recente, a lei seria para “para inglês ver”, pois não estaria sendo aplicada devidamente.

O período de atenção é de 2017 a 2022, quando houve aumento da venda para o Brasil no varejo online, com o sucesso das empresas estrangeiras.

— Quem não entrar no novo programa, tem que sofrer as consequências da lei, a fiscalização vai acontecer. O primeiro nível é a cobrança dos 60% de tributo, e para os casos de burla, vai haver outras consequência, inclusive no casos mais graves consequência criminal — pondera. — O que o Ministério da Fazenda quer é que haja concorrência. O e-commerce veio para ficar e o lojista tem o seu lugar e tem a sua pauta, que é legítima. É preciso fazer o equilíbrio — complementa Durigan.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/09/2023

CONSELHO DA PETROBRAS SE REÚNE PARA DECIDIR SE PAGA ACORDO MILIONÁRIO PARA SETE BRASIL

Justiça intimou estatal a divulgar ata da reunião. Parte do colegiado é contra negociação que prevê pagamento superior a R\$ 900 milhões

Por Bruno Rosa



O Conselho de Administração da Petrobras se reúne nesta quinta-feira e, entre os temas, está a tentativa de se buscar uma solução final para o impasse envolvendo a Sete Brasil, empresa criada pela própria estatal há dez anos para investir em sondas na exploração de petróleo e gás no pré-sal.

De acordo com fontes, o colegiado vai deliberar se a estatal aceita pagar US\$ 185 milhões (cerca de R\$ 900 milhões com a cotação atual) para encerrar as discussões em torno do imbróglio da Sete Brasil. O tema já foi discutido em outras ocasiões pelo Conselho, mas sem sucesso. Isso porque um acordo envolvendo o tema relativo às sondas precisa, obrigatoriamente, de aprovação de três quartos dos 11 conselheiros presentes na reunião.

No projeto original, a Sete Brasil previa a construção de 28 sondas. Mas, com a Operação Lava-Jato, diretores da companhia fizeram delações premiadas revelando esquema de pagamento de propina nos contratos. Com isso, o BNDES suspendeu as linhas de financiamento, e a Sete entrou em crise financeira e pediu recuperação judicial em 2016 com dívidas superiores a R\$ 20 bilhões, processo que ainda não foi encerrado.

Assim, das 28 unidades previstas originalmente, o projeto foi reduzido a quatro sondas que estão quase prontas, com percentuais que variam de 70% a 95% das obras completadas. Dessas duas estão no estaleiro BrasFels Keppel Fels, em Angra dos Reis, no Rio, e as outras duas no Jurong Aracruz, no Espírito Santo. O pagamento de quase R\$ 1 bilhão, que já foi aprovado pela diretoria executiva da estatal, vai permitir ainda que a Petrobras não precise mais afretar essas sondas por um período de dez anos, como previa o contrato original, e anula ainda todas as multas contratuais.

A falta de um acordo entre Petrobras e Sete Brasil ganhou capítulo especial na última segunda-feira, quando o juiz Luiz Alberto Carvalho Alves, da 3ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Rio (TJ-RJ), onde corre o processo de recuperação judicial da companhia, apontou preocupação com um possível processo de falência.

O juiz intimou a Petrobras para que, após a reunião de seu Conselho, nesta quinta-feira, envie a “ata contendo a decisão, de aprovação ou rejeição do acordo, com o nome dos conselheiros, os respectivos votos e fundamentações com o objetivo de total transparência e apuração de eventuais responsabilidades na hipótese da decretação da falência da recuperanda (Sete Brasil)”.

Intimação judicial

Segundo um dos trechos da decisão, o magistrado diz que “a recuperação judicial deveria ser encerrada em 22 de novembro de 2020, sendo baixa a probabilidade de as recuperandas (as empresas que formam a Sete Brasil) conseguirem outra solução exitosa do processo recuperacional, com exceção de um desfecho bem-sucedido do plano alternativo entre elas e a Petrobras. E, caso não ocorra, requererá a convocação (mudança) do processo de recuperação judicial em falimentar”.

Desde o primeiro governo de Lula, empresa teve dez presidentes. Jean Paul Prates será o 11º

Dessa forma, como forma de se precaver de um possível processo de falência, o juiz determinou que sejam preservados diversos documentos envolvendo ex-diretores da Sete Brasil, os contratos de financiamento da Sete Brasil e as trocas de correspondências com o banco e a empresa para a não formalização dos empréstimos. Em janeiro de 2014, a expectativa era que o BNDES concedesse R\$ 8,8 bilhões apenas para financiar as primeiras nove sondas.

Para uma fonte, o colapso da Sete Brasil pode trazer para Petrobras passivo maior que os R\$ 20 bilhões.

O Conselho da Petrobras é formado por onze membros - dos quais seis indicados pela União; quatro nomeados pelos minoritários; e um dos funcionários. Segundo fontes, parte dos representantes dos minoritários seria contra o acordo com a Sete Brasil. “E como é preciso que seja aprovado por três quartos dos conselheiros, o tema virou um impasse”, disse essa fonte, lembrando que a estatal já aprovou acordos semelhantes com Previ, o fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, e bancos.

Petrobras por reajustes

Embora a Sete Brasil tenha dívidas de R\$ 20 bilhões, o acordo prevê o pagamento de R\$ 1 bilhão por parte da Petrobras, pois esse é o valor referente as quatro sondas arrematadas pela Magni durante o processo de leilão judicial, que ocorreu durante a pandemia. Na ocasião, o valor foi criticado por ser considerado abaixo do valor de mercado, mas foi a única proposta recebida para as sondas. Porém, a Magni desistiu do projeto, pois teve problemas na conclusão do funding do projeto, mas as negociações com a Petrobras continuaram com a Sete Brasil, que hoje conta com menos de dez funcionários.

Governo é maior credor

Uma outra fonte lembra que o negócio é bom para a Petrobras, uma vez que a companhia estará livre de discussões judiciais caso a Sete Brasil entre em processo de falência. Por outro lado, há quem defenda internamente que a estatal não deva gastar mais “um real” com o projeto fracassado. Entre os credores, há uma sensação de que o pagamento de quase R\$ 1 bilhão foi o “que deu”.

Entre os maiores credores da Sete Brasil, está o próprio governo. Do total, o Fundo de Garantia para a Construção Naval (FGCN) soma 28,4% das dívidas, seguido do Banco do Brasil (20%), FI-FGTS (13,8%) e Caixa Econômica Federal (9,4%).

Uma outra fonte lembra ainda que, somente após um acordo com a Petrobras, a Sete Brasil e os estaleiros, que são sócios das quatro sondas, poderão buscar um novo comprador para as unidades. “Há interesse nas sondas pelo mercado, mas as conversas estão todas travadas”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2023

BANCO CENTRAL CORTA JUROS EM MEIO PONTO, E SELIC CAI PARA 12,75%, O MENOR PATAMAR DESDE MAIO DE 2022

Comitê de Política Monetária (Copom) reduziu a taxa básica de juros pela segunda vez consecutiva
Por Renan Monteiro

O Banco Central cortou a taxa básica de juros (Selic) em meio ponto percentual, conforme esperado, na noite desta quarta-feira. Com isso, a Selic caiu de 13,25% para 12,75%, na segunda queda consecutiva dos juros. Agora, a Selic está em seu menor patamar desde maio de 2022.

Em agosto, o Comitê de Política Monetária (Copom), formado por diretores do BC, havia reduzido a taxa de 13,75% para 13,25% ao ano, após um longo período de manutenção.

No comunicado que acompanhou a decisão, o BC indicou que o ciclo de cortes vai continuar na próxima reunião, entre os dias 31 de outubro e 1º de novembro. O mercado financeiro também aguarda cortes nos próximos encontros. Este ano, ainda haverá uma última reunião nos dias 12 e 13 de dezembro.

Enquanto isso nos EUA... Fed mantém juros dos Estados Unidos entre 5,25% e 5,5% em setembro
O GLOBO no seu celular: Clique aqui para seguir o novo canal Economia e Negócios no WhatsApp
O resultado de hoje era amplamente esperado, porque o BC já havia indicado, na última reunião, dia 2 de agosto, a manutenção do mesmo ritmo de cortes de meio ponto:

"Os membros do Comitê, unanimemente, antevêm redução de mesma magnitude nas próximas reuniões e avaliam que esse é o ritmo apropriado para manter a política monetária contracionista necessária para o processo desinflacionário", disse o BC em agosto.

Vários fatores têm dado segurança para o BC iniciar o ciclo de cortes. As expectativas de inflação estão sob controle, a inflação corrente também voltou para o intervalo da meta, e o Congresso aprovou o arcabouço fiscal, que melhorou as projeções para a dívida pública.

De acordo com o Boletim Focus, a projeção para o IPCA de 2024 está em 3,85%, acima da meta de 3%, mas dentro do intervalo de tolerância que vai até 4,5%. Para os anos de 2025 e 2026, o mercado estima o IPCA em 3,5%, também dentro da margem.

A manutenção da meta de inflação em 3% em 2026 foi outro fator que deu segurança para o Banco Central começar o ciclo de cortes. O ex-presidente Lula chegou a questionar o número, por considerar baixo, mas a visão do BC era de que um aumento traria o efeito contrário ao esperado pelo presidente. Haveria perda de credibilidade, piora das expectativas e isso obrigaria o BC a manter os juros altos, em vez de começar a cortar a taxa.

De acordo com o IBGE, que divulga os dados mensais do IPCA, o índice oficial de inflação subiu 0,23% em agosto, ligeiramente abaixo da mediana esperada pelo mercado (0,28%). O que mais chamou atenção no dado foi a inflação de serviços, que subiram 0,08% contra expectativa de 0,15%.

A inflação de serviços é uma das maiores preocupações do BC, porque está diretamente ligada ao mercado de trabalho. O custo para a queda da inflação pode ser aumento do desemprego, com alto impacto social. Por isso, a queda desse item é uma boa notícia, mesmo com a redução da taxa de desemprego para 7,9% em agosto.

Fed mantém os juros

Outro dado que foi positivo para o corte de juros no Brasil foi a manutenção, na tarde desta quarta, dos juros nos Estados Unidos. O Federal Reserve (Fed), BC americano, manteve a taxa no intervalo entre 5,25% e 5,50% ao ano.

A decisão veio alinhada à expectativa dos investidores e analistas de mercado, mas o tom foi mais duro, sem descartar uma nota alta este ano. Se os juros subirem por lá, poderá haver fuga de dólares de países emergentes, como o Brasil, em direção a investimentos de renda fixa nos EUA.

A consequência aqui no país será o encarecimento de produtos importados, com impacto em itens trigo, diesel e gasolina. Ou seja, um cenário pior para a inflação e os juros no Brasil.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/09/2023

MESMO COM DESACELERAÇÃO, ECONOMIA BRASILEIRA TERÁ ANO MELHOR QUE O ESPERADO, DIZEM ANALISTAS

Ministério da Fazenda elevou sua projeção de 2,5% para 3,2% após expansão acima das expectativas do PIB no período de abril a junho

Por Renan Monteiro e João Sorima Neto — Brasília e São Paulo



Setor agrícola impulsiona PIB no primeiro trimestre de 2023 — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

A economia começou o segundo semestre em ritmo um pouco melhor do que o esperado. O IBC-Br, calculado pelo Banco Central (BC) e considerado uma espécie de termômetro ou “prévia do PIB”, registrou alta de 0,44% em julho. O resultado veio acima da expectativa do mercado, que apontava alta de 0,3%.

Com um desempenho mais forte da economia no período de janeiro a junho, impulsionado em boa medida pelo agro, economistas já têm como consenso que o segundo semestre terá uma perda de fôlego na atividade econômica. A novidade é que a expectativa agora está sendo revista para uma desaceleração mais branda.

O indicador do BC leva em conta estimativas para a agropecuária, a indústria e o setor de serviços, mas não mensura o lado da demanda, como o consumo das famílias e o do governo, considerados no cálculo do PIB.

— Este resultado sintetiza os indicadores de atividade do IBGE. A indústria caiu 0,6%, os serviços avançaram 0,5% e o varejo, 0,7% — disse o economista André Perfeito.

O desempenho acima das previsões foi divulgado no dia seguinte à revisão do próprio governo para o crescimento da economia este ano. Na segunda-feira, o Ministério da Fazenda elevou sua projeção de 2,5% para 3,2% após expansão acima das expectativas do PIB no período de abril a junho.

O desempenho do indicador

Resultado de julho ficou acima da expectativa do mercado, que previa alta de 0,3%



O COMPORTAMENTO DOS SETORES EM JULHO

Comparação com o mês anterior



Fonte: BCB, G5 Partners e IBGE

Indicadores — Foto: Criação O Globo

Na avaliação do governo, fatores como aumento da massa salarial e do rendimento real (descontada a inflação) têm tido efeito benéfico na economia.

Embora o governo ainda não consiga mensurar o impacto, também conta com os efeitos do Desenrola, programa de renegociação de dívidas. A expectativa é de redução da inadimplência, aumento do acesso a crédito e novo fôlego para o consumo das famílias.

OCDE revisa projeção



Ontem, a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) também revisou suas projeções para o Brasil. A organização prevê avanço de 3,2% este ano, quase o dobro de sua estimativa de junho (1,7%).

— O IBC-Br de julho mostra que a atividade econômica está acelerando um pouco acima das expectativas. Com crescimento econômico há mais renda (para a população) e aumento da arrecadação do governo, por exemplo. Podemos ter surpresas boas para o fim do ano — afirmou Denis Medina, economista e professor da Faculdade do Comércio (FAC-SP).

O resultado foi divulgado na véspera da decisão do Comitê de Política Monetária (Copom). As expectativas apontam para um novo corte de 0,5 ponto percentual, o que levaria a taxa básica de juros para 12,75% ao ano.

Mesmo que as projeções mais otimistas para o segundo semestre não se confirmem, a economia deve ser beneficiada pelo forte impulso no período de janeiro a junho, o que os economistas chamam de carregamento estatístico. Se o país ficar parado no patamar em que está, ou seja, se houver crescimento zero no terceiro e no quarto trimestres, deve encerrar o ano com expansão de cerca de 3% do PIB.

Segundo o economista Rafael Perez, da Suno Research, os fatores que pesam no cenário nos meses adiante são os juros em patamar ainda elevado, o cenário global indefinido e o alto endividamento das famílias. Ele avalia que a economia vai perder tração até o fim do ano. Mas pondera que o setor de serviços deve ser favorecido pela inflação mais baixa. Além disso, vê um quadro de mercado de trabalho mais aquecido.

Mesmo que o BC volte a cortar juros, ele avalia que os impactos devem ser percebidos mais adiante:

— Os impactos da política monetária costumam ser defasados e levar mais de 12 meses para serem sentidos. No entanto, a queda da Selic tende a afetar positivamente as expectativas e melhorar a confiança dos consumidores e empresários.

Na avaliação do economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale, o resultado do IBC-Br mostra que o terceiro trimestre começa bem e outras surpresas podem ocorrer nos próximos meses.

— O PIB caminha para crescer mais de 3%, ainda bastante puxado por commodities. Nesse segundo semestre, além das commodities, teve a queda de preços de alimentos, o que aumenta a renda disponível da população mais pobre. E há o efeito de curto prazo do Desenrola. São elementos que ajudam o PIB este ano, mas não devem se manter para o ano que vem. Estamos com previsão de crescimento de 2% em 2024, com um crescimento mais difuso, menos dependente de commodities e com impacto da queda de juros — afirmou, lembrando que existem ainda os riscos da pressão fiscal para entregar “mais crescimento do PIB”.

Rodolfo Margato, economista da XP, estima que, em agosto, o IBC-Br deve crescer 0,1% ante julho. Ele vê desaceleração gradual da economia ao longo do semestre, com menor impacto da agricultura, sinais de moderação no mercado de trabalho e condições de crédito ainda apertadas. A XP prevê alta de 2,8% do PIB este ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

POR QUE OS PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA PODEM PRECISAR DE SUBSÍDIOS PARA SAIR DO PAPEL NO BRASIL

EUA estão oferecendo US\$ 369 bilhões em incentivos para empresas que atuam na área; capacidade fiscal do Brasil, porém, limita programa semelhante
Por Luciana Dyniewicz

São Paulo - Tido como o país que pode ter o hidrogênio verde mais barato do mundo, o Brasil é, ao menos por ora, apenas um celeiro de projetos na área. O mesmo acontece com a indústria de combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês). Apesar de o País ser considerado um dos com grande potencial para explorar o produto, ainda não tem refinarias em construção. Para tirarem os projetos do papel, empresas envolvidas na transição energética têm dito em Brasília que isso só poderá ser feito se houver concessão de subsídios.

Com os países ricos, principalmente os Estados Unidos, inundando suas economias com subsídios e financiamentos para projetos relacionados à energia limpa, de fato ficou mais difícil para uma empresa instalada no Brasil ser competitiva. Apenas o governo americano está oferecendo US\$ 369 bilhões (R\$ 1,8 trilhão) em incentivos e financiamentos para o setor de energia limpa. Especialistas, porém, lembram que os objetivos americanos vão além de incentivar uma indústria nascente e que o Brasil não tem a mesma capacidade fiscal para fazer algo semelhante.



Energia eólica no Rio Grande do Norte: projetos de hidrogênio verde vão depender de energia elétrica barata, dizem as empresas Foto: JF Diório/Estadão

Por aqui, empresas ligadas ao hidrogênio verde - uma das principais apostas do mundo para reduzir as emissões de carbono - anunciaram, em agosto, a criação da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde. Entre as demandas da entidade está o barateamento da energia elétrica para a produção do hidrogênio.

“O Brasil tem hoje um excesso de energia, mas, para fazer frente aos incentivos de outros países, é preciso diminuir o custo dessa energia para os projetos de hidrogênio verde avançarem. Com o barateamento da energia, com aportes da União, devemos também criar mecanismos de demanda para o hidrogênio verde que podem ajudar a catapultar a neointustrialização verde no Brasil”, diz o presidente da entidade, Luis Viga.

O executivo também comanda no Brasil a Fortescue, uma mineradora australiana que está investindo em hidrogênio no mundo todo e que tem um projeto de R\$ 20 bilhões para o porto de Pecém, no Ceará. A Fortescue já tem um terreno alugado no complexo portuário para erguer sua usina, mas, segundo Viga, é preciso a garantia de energia elétrica barata para a obra ser iniciada.

Nos EUA, o governo anunciou a concessão de um crédito fiscal de até US\$ 3 por quilo de hidrogênio. Viga afirma que, como a energia brasileira é mais barata, as empresas que querem atuar aqui não precisam de um incentivo tão relevante como o americano, mas necessitam de uma redução nos impostos que recaem sobre energia. Ele defende que sejam incentivos temporários para viabilizar as primeiras empresas do setor, que assumirão os maiores riscos.

A história se repete no segmento de biocombustíveis avançados. A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) pediu ao governo federal incentivos financeiros diretos e tributários para que o setor adote o SAF e, assim, zere as emissões líquidas de carbono até 2050. Segundo a entidade, os recursos seriam destinados à pesquisa, à produção e ao consumo do combustível sustentável. A Abear também solicitou que a carga tributária do SAF seja zerada na etapa inicial da transição entre o combustível fóssil e o sustentável.

Enquanto o governo americano estabeleceu um subsídio de US\$ 1,25 por galão de SAF se o combustível reduzir a emissão de gases de efeito estufa em pelo menos 50%, o brasileiro encaminhou o Projeto de Lei do Combustível do Futuro ao Congresso. O texto não estabelece nenhum subsídio, mas abre espaço para a regulamentação de incentivos.

Presidente da Be8, empresa com sede no Rio Grande do Sul que desenvolve um projeto de SAF no Paraguai, Erasmo Battistella defende incentivos financeiros para a produção de biocombustível. “Para mim, a solução ideal é linhas de financiamento e metas de descarbonização. Por exemplo: o setor aéreo tem de descarbonizar X% até 2030 através do uso de biocombustível.”



Mina de lítio da Sigma Lithium em Minas Gerais: minerais como lítio, cobre e níquel são considerados essenciais para redução das emissões Foto: Taba Benedicto/Estadão

Também envolvido na transição energética, mas com uma indústria já estabelecida, o setor de mineração é outro a solicitar incentivos para acelerar a participação brasileira na economia verde. Alexandre Valadares Mello, diretor do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), afirma que

isenções tributárias serão importantes para que projetos menores na área sejam concretizados.

Minerais como lítio, cobre e níquel são considerados essenciais para a redução das emissões, dados que são usados na fabricação de baterias de carros elétricos. A demanda por esses materiais deve ser mais alta do que a oferta em todo o mundo nos próximos anos, o que pressionará seus preços. O Brasil está entre os países que podem oferecer esses minerais, mas são poucas as minas já em operação.

“Inicialmente, seriam necessários incentivos fiscais para ganhos de volume. Quando se tem benefícios do governo para a instalação de novos projetos, você atrai mais investidores”, diz Mello.

Subsídios necessários

Para especialistas em energia, os subsídios podem, sim, ser necessários para viabilizar novas indústrias, como a do hidrogênio e a do SAF. Essa concessão de incentivos, porém, deve ser temporária e concedida até o setor ganhar escala e se tornar viável, com preços competitivos. “É preciso trabalhar com objetivos bem definidos. Assim que você atinge as metas, reduz ou elimina os subsídios”, diz Felipe Gonçalves, superintendente de pesquisa da FGV Energia. “Também é importante medir os resultados dessas políticas para ver se o setor ganhou competitividade. São subsídios para o setor se tornar sustentável”, acrescenta.

Gonçalves reconhece que se criou uma aversão aos subsídios no País, como se eles sempre fossem danosos. Isso em grande parte porque esses incentivos não são retirados após a consolidação da nova indústria. “Isso faz com que o setor se acomode, não ganhe produtividade e fique dependente do subsídio. A indústria automobilística é um bom exemplo disso.”

“O programa americano é geopolítico e de confronto com a China”

Nivalde de Castro, professor do Instituto de Economia da UFRJ

Professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico, Nivalde de Castro também afirma que subsídios podem ser necessários para indústrias nascentes, mas destaca que o Brasil não tem condições fiscais de fazer um programa de incentivo semelhante ao americano. “É um país pobre.”

Castro pondera, no entanto, que a política dos EUA foi criada não só para ajudar no desenvolvimento do setor de energia limpa, mas também para reduzir a dependência da China. “O programa americano é geopolítico e de confronto com a China. O país quer levar empresas para dentro do seu território e usa a questão energética para isso. Qualquer coisa identificada como transição energética ganha um subsídio cavalari.”

Questionado sobre os pedidos de incentivos e a limitação fiscal do País, o Ministério da Fazenda afirmou, por nota, ser “natural que as empresas tenham expectativas em relação a subsídios e desoneração, em especial tendo em vista as políticas adotadas por outros países. No entanto, qualquer medida nesse sentido deverá respeitar o equilíbrio fiscal e as metas definidas nos projetos orçamentários. Portanto, qualquer medida teria que ser compensada com indicação de redução de despesa ou aumento de receita.” Informou também que outras medidas, como misturas obrigatórias, financiamentos e políticas comerciais estão em estudo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/09/2023

OS SETE DESAFIOS DE HADDAD PARA ZERAR O ROMBO NAS CONTAS PÚBLICAS EM 2024

Ministro da Fazenda tenta colocar de pé pacote arrecadatário bilionário enquanto lida com pressões pelo lado do gasto; incerteza fiscal preocupa economistas e pode atrapalhar ciclo de queda dos juros
Por Bianca Lima

BRASÍLIA – O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, enfrenta pelo menos sete desafios na área fiscal para conseguir alcançar a meta de déficit zero nas contas públicas no ano que vem. O alvo é considerado desafiador pelo próprio governo e visto com ceticismo pelo mercado financeiro.

Para viabilizar a meta de 2024, o primeiro ano sob o novo arcabouço, o chefe da equipe econômica precisa colocar de pé um pacote arrecadatário bilionário enquanto lida com pressões pelo lado do gasto – inclusive dentro do Palácio do Planalto.

Toda essa movimentação está no radar do Banco Central, que leva em consideração a trajetória de receitas e despesas na hora de calibrar os juros. Nesta quarta-feira, o Comitê de Política Monetária (Copom) deve reduzir a taxa Selic em 0,5 ponto percentual, para 12,75% ao ano, mas pode voltar a fazer alertas sobre a incerteza fiscal no balanço de riscos.

A preocupação da equipe econômica é que isso atrapalhe o tão aguardado ciclo de queda dos juros, visto como fundamental para impulsionar o crescimento econômico, a geração de emprego e, conseqüentemente, a arrecadação.

Confira abaixo os sete principais desafios fiscais do ministro da Fazenda:

1. Levantar R\$ 168 bilhões extras

Pelo lado da receita, Haddad precisa garantir R\$ 168 bilhões em arrecadação extra e, para isso, depende da boa vontade do Congresso Nacional. O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), já sinalizou que vai negociar caso a caso, mesmo depois da reforma ministerial que acomodou partidos do Centrão.

O governo conseguiu vitórias importantes, mas ainda insuficientes. Dentre elas, a aprovação da lei do Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais), que retoma o voto de qualidade (voto de “minerva”) a favor da Receita Federal. A medida, diz a Fazenda, pode ter impacto de R\$ 54,7 bilhões em 2024 – cifra considerada inflada pelo mercado financeiro.

E há ainda batalhas duras pela frente, como a votação de textos que mexem com o andar de cima da sociedade brasileira – tributando os investidores de fundos offshore, fora do País, e exclusivos, chamados de fundos dos “super-ricos”.

Calculadora do Haddad

Projeção, em bilhões de reais

Mudanças no Carf	54,7
Transações tributárias	42,1
Decisão do STJ	35,3
Fundos exclusivos	13,28
Mudança no JCP	10,5
Fundos offshore	7,05
Varejistas internacionais	2,8
Outros	2
Apostas esportivas	0,73

[Obter dados](#) • Criado com [Datawrapper](#)

2. Frear a desaceleração da arrecadação

Além do pacote arrecadatório bilionário, o governo enfrenta uma desaceleração das receitas federais. O movimento é puxado pelas empresas, que têm recolhido menos impostos – colocando os técnicos da Receita Federal em alerta.

Em julho, o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica caiu 16,44% (descontada a inflação) em relação ao mesmo período do ano passado. Já no acumulado do ano, até julho, a queda é de 5,69%.

A diretora da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado, Vilma Pinto, aponta que tem havido uma desaceleração significativa em diversos itens de receita, mas que a queda tem sido mais forte no IRPJ e na Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Para ela, é difícil saber, no momento, até que ponto esse é um movimento de antecipação em resposta aos rumores sobre mudanças na tributação da renda ou efeito conjuntural.

3. Socorro a Estados e municípios

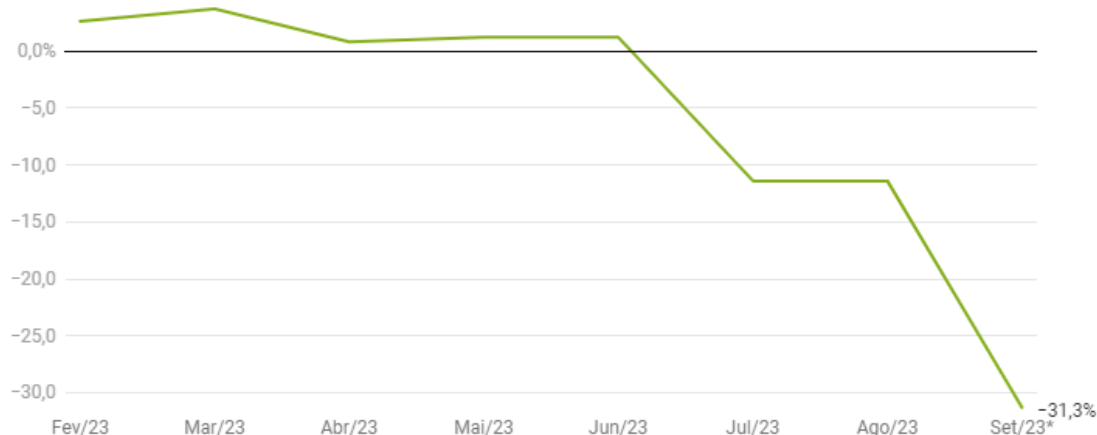
Já pelo lado do gasto, a equipe econômica pode ter de gastar bilhões de reais para socorrer Estados e municípios, que, mais uma vez, estão numa situação fiscal delicada e pressionam por mais transferências. Desde a década de 1980, governadores e prefeitos vivem uma montanha-russa nas contas públicas, com longo histórico de socorros. E, agora, não é diferente.

As receitas com o ICMS estão desacelerando. E a queda do IRPJ impacta as transferências aos fundos de participação dos governos regionais. Isso tudo em um cenário de aumento de gastos, principalmente de pessoal – ou seja, as sementes de uma nova crise federativa.

Com os parlamentares pressionados pelos prefeitos em ano pré-eleitoral, a Câmara aprovou na semana passada um aporte extra ao Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Os governadores cobraram o mesmo tratamento e também garantiram um reforço para o caixa. A proposta agora depende de uma nova análise pelo Senado Federal.

Fundo de Participação dos Estados

Variação mês a mês na comparação 2023 X 2022, já descontada a inflação



*Dado referente à primeira parcela do mês

Gráfico: Estadão • Fonte: Febrafite • Obter dados • Criado com Datawrapper

4. 'Pautas-bomba' no Congresso

No Congresso Nacional, outras pautas consideradas como “bombas” também preocupam a equipe de Fernando Haddad. É o caso da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) aprovada às pressas no Senado, na semana passada, que permite a migração de servidores dos chamados “ex-territórios” para o quadro de funcionários do governo federal.

A proposta permitirá a incorporação de cerca de 50 mil funcionários públicos de Rondônia, Roraima e Amapá à folha salarial da União, na chamada transposição dos servidores dos ex-territórios, uma vez que esses Estados antes eram considerados territórios federais – com impacto extra para os cofres da União avaliado em R\$ 6,3 bilhões.

A PEC é de autoria do líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), e recebeu críticas públicas de integrantes da Esplanada. É o caso da ministra da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck, que considerou o texto “muito ruim”, pelo fato de ampliar distorções. A proposta agora depende de análise da Câmara.

Os deputados também aprovaram, no fim de agosto, um projeto que estende a desoneração da folha de salários para 17 setores da economia até 2027. O texto passará por uma nova votação no Senado.

5. Pisos constitucionais da saúde e educação

O governo lida ainda com a volta dos pisos constitucionais da saúde e educação, que vão consumir R\$ 58,8 bilhões do espaço para ampliação das despesas no Orçamento de 2024.

Isso porque, com o fim do teto de gastos, após a aprovação do novo arcabouço, voltaram a valer as aplicações mínimas nos dois setores, que são corrigidas acompanhando a evolução da receita do governo: 15% da Receita Corrente Líquida (RCL) para a saúde e 18% da Receita Líquida de Impostos (RLI) para a educação.

Ou seja: a forma de correção dos pisos é mais acelerada do que as novas regras que passam a vigorar com o arcabouço fiscal, que vincula o aumento de gastos a 70% da variação da arrecadação de um ano para outro.

Esse descompasso já começou a ser sentido pelo governo e deve se acentuar ao longo dos anos, pressionando os demais gastos. Segundo o secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo Guimarães, a volta dos patamares mínimos pode significar até R\$ 18 bilhões a mais em despesas neste ano.



A equipe econômica vê risco de “shutdown” (termo em inglês usado na linguagem orçamentária como paralisação da máquina pública) em 2023 e negocia uma saída com o Tribunal de Contas da União (TCU) e com o Congresso.

6. Revisão de gastos é dúvida

O Ministério do Planejamento instituiu um grupo de trabalho para a revisão de gastos federais, mas nenhuma medida concreta ainda foi anunciada. Especialistas em contas públicas têm reforçado que o governo não pode depositar todas as fichas no aumento de arrecadação, e que a reavaliação de despesas é fundamental.

Em entrevista ao Estadão, o secretário Gustavo Guimarães afirmou que o foco inicial do grupo, com efeito mais no curto prazo, será o combate a fraudes, como, por exemplo, nos benefícios da Previdência. A promessa é de que as primeiras ações sejam anunciadas até o fim deste mês.

Integrantes da equipe econômica estimam que seria possível cortar até R\$ 10 bilhões, mas o mercado aguarda anúncios concretos e cálculos mais detalhados.

Além disso, a ministra Esther Dweck afirmou ao Estadão que a reforma administrativa do governo Lula, que vem sendo cobrada por Lira e pelo mercado como parte da revisão de gastos, não terá objetivo fiscal ou viés de redução do Estado, mas sim de “transformação” da máquina pública, com reestruturação de carreiras e maior eficiência dos serviços.

7. Despesas subestimadas no Orçamento

E para fechar esse cenário complicado, os economistas alertam que despesas obrigatórias estão subestimadas no Orçamento do próximo ano, como, por exemplo, a Previdência Social.

Os especialistas calculam que gastos projetados para o pagamento dos benefícios do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) estão subestimados em até R\$ 20 bilhões – valor que pode aumentar com a redução da fila, que vem sendo cobrada diretamente por Lula.

O ex-secretário do Tesouro Nacional e economista da gestora ASA Investments, Jeferson Bittencourt, antevê ruídos políticos na hora que o governo tiver de contingenciar (bloquear) despesas para acomodar esses gastos subestimados.

“O problema é político. Como consideramos que o governo vai respeitar o limite de gasto do arcabouço, o fato de algumas despesas estarem subestimadas pode ser constrangedor”, diz ele. No projeto de Orçamento, enviado ao Congresso no dia 31 de agosto, o montante previsto com os benefícios do INSS foi de R\$ 913 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/09/2023

O BRASIL PRECISA RETOMAR O HORÁRIO DE VERÃO? ENTENDA

Programa foi adotado de forma permanente em 2008 e extinto em 2019 pelo então presidente Jair Bolsonaro

Por Marlla Sabino

Brasília - Até o momento, dados do Ministério de Minas e Energia (MME) não apontam necessidade de retornar o horário de verão neste ano, segundo apurou o Estadão/Broadcast. As análises técnicas sobre a possibilidade de o País implementar novamente o mecanismo, extinto em 2019 por determinação do então presidente Jair Bolsonaro, são feitas periodicamente pela pasta. A decisão sobre o tema cabe ao governo federal.

Um dos fatores que vêm sendo observados pela pasta é a expansão da geração distribuída, ou seja, de consumidores que geram a própria energia. A percepção é que o crescimento da modalidade no País trouxe uma mudança na curva de demanda de energia no País, que deslocou o momento em

que há maior consumo para a noite novamente. Nesse sentido, o mecanismo poderia ajudar a reduzir a demanda neste horário.



Dados apontam que não há necessidade de horário de verão
Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Contudo, a pasta também leva em conta outros efeitos na avaliação de vantagens e desvantagens da implementação do horário de verão, como aumento de consumo em determinados horários do dia e as condições energéticas do Sistema Interligado Nacional (SIN). Para o ano de 2023, a avaliação é que o sistema conta com recursos energéticos suficientes para garantir o atendimento da população.

Ainda em novembro, antes de assumir a presidência, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez uma enquete sobre o tema, que divide opiniões, nas redes sociais. Na ocasião, o chefe do Executivo questionou os internautas sobre a volta do horário de verão. “Governo que consulta a população. O que vocês acham da volta do horário de verão?”

Criado com a finalidade de aproveitar o maior período de luz solar durante a época mais quente do ano, o horário de verão foi instituído no Brasil em 1931 pelo então presidente Getúlio Vargas, e adotado em caráter permanente a partir de 2008. Mas mudanças nos hábitos do consumidor e avanço da tecnologia teriam reduzido a relevância da economia de energia ao longo dos anos. Este foi o argumento usado pelo governo para extinguir a medida em 2019.

No ano passado, ainda na gestão de Jair Bolsonaro, o MME solicitou estudo ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) sobre o mecanismo. Os dados indicaram que a aplicação do horário de verão em 2022 não traria benefícios para a operação do setor elétrico. Procurado pela reportagem recentemente, o ONS afirmou que, até o momento, não houve nova solicitação do MME e que “a adoção do Horário de Verão é uma decisão do Poder Executivo”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/09/2023

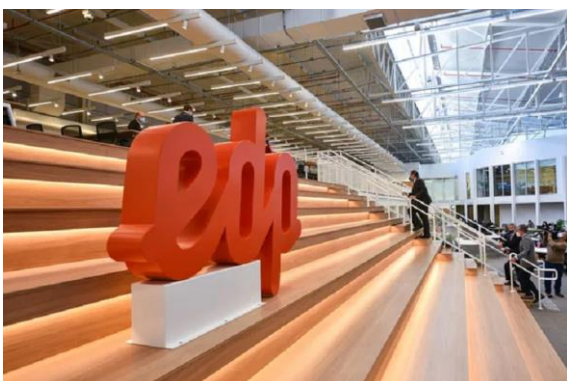


VALOR ECONÔMICO (SP)

EDP FIRMA CONTRATO COM MERCURIO ASSET PARA VENDA DE 80% DA TERMELÉTRICA PECÉM (CE)

A empresa também criou condições para a venda dos 20% remanescentes até o final do contrato de energia vigente

Por Victoria Netto, Valor — São Paulo



A usina térmica movida a carvão mineral, localizada no Porto Pecém, no Ceará, tem capacidade instalada de 720 megawatts (MW) — Foto: Reprodução

A EDP - Energias do Brasil - assinou contrato com um grupo de investidores brasileiros coordenados pela Mercurio Asset para a venda de 80% de sua participação na subsidiária Porto do Pecém Geração de Energia (Pecém). A empresa também criou condições para a venda dos 20% remanescentes até o final do contrato de energia vigente.

A usina térmica movida a carvão mineral, localizada no Porto Pecém, no Ceará, tem capacidade instalada de 720 megawatts (MW) e contratos de energia vigentes até julho de 2027. “Pecém registrou um desempenho operacional muito positivo com disponibilidade média de 99,8% até o final de agosto de 2023”, afirma a EDP, em comunicado.

Segundo a companhia, após um máximo histórico na geração registrada em 2021, resultante da “seca extrema” no Brasil, o Operador Nacional do Sistema não emitiu despacho para a usina nos últimos 16 meses, devido aos recentes níveis elevados dos reservatórios hidrelétricos na região.

Em julho, o diretor-global do grupo EDP, Miguel Stilwell Andrade, informou em entrevista ao Valor sobre os planos de vender a termelétrica dentro da meta da companhia de sair do carvão em 2025 e se tornar 100% verde até 2030.

O movimento está alinhado à estratégia de companhia de otimizar operações após fechar capital na bolsa brasileira por meio de uma oferta pública para aquisição de ações (OPA) realizada em meados de julho.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/09/2023

ATLAS LITHIUM PREVÊ COMEÇAR A PRODUZIR LÍTIO EM MG EM 2025

Empresa americana listada na Nasdaq, do brasileiro Marc Fogassa, é novo projeto em curso no “Vale do Lítio” mineiro, na região do rio Jequitinhonha

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Fogassa: “Mercado está apto a comprar lítio com teor acima de 5,5%. Sou procurado por montadoras para saber do projeto” — Foto: Divulgação

Mais um projeto para extração e industrialização, envolvendo um dos minerais mais cobiçados atualmente no mundo, começa a ser estruturado no ‘Vale do Lítio’ brasileiro, na região nordeste de Minas Gerais. Comandada pelo brasileiro Marc Fogassa, a Atlas Lithium planeja para meados de 2024 o início das obras de instalação do empreendimento em Araçuai, cidade do Vale do Jequitinhonha, a 600 km de Belo Horizonte.

A Atlas foi fundada em 2011 na Califórnia e um ano depois mudou-se para Boca Raton, Flórida (EUA). Desde janeiro deste ano está listada na Nasdaq. Fogassa, criador da empresa, é o principal acionista e faz uma grande aposta no mercado global de minerais críticos. Além do lítio, foco no momento, há reservas de níquel, titânio, grafita e terras raras.

As projeções de demanda global, segundo informações da companhia, para carbonato de lítio equivalente-LCE (produto destinado às refinarias do mineral) indicam 3,5 milhões de toneladas em 2033. Para este ano, os volumes previstos são de menos de 1 milhão de toneladas de LCE, conforme a Fastmarkets. A grande aplicação do lítio é na fabricação de baterias para veículos elétricos.

No ano passado, os preços do lítio foram às alturas: a tonelada do hidróxido de lítio (material refinado) passou de US\$ 84 mil a tonelada. Mas recuou em 2023 - atualmente, está na faixa de US\$ 27 mil, na China, conforme dados do Goldman Sachs. O concentrado de espodumênio, com 5,5 % a 6% de lítio - produto a ser feito pela Atlas - é hoje negociado em torno US\$ 2,7 mil a US\$ 3 mil a tonelada, depois de ter atingido US\$ 8 mil em novembro de 2022.

“O custo cash de produção do nosso projeto ficará abaixo de US\$ 300 a tonelada do concentrado”, disse o empresário ao Valor. O projeto da Atlas prevê produzir 300 mil toneladas por ano de concentrado de lítio grau bateria, do mineral de espodumênio extraído de mina a céu aberto.



“Investimento total no projeto poderá alcançar a cifra de US\$ 200 milhões”

— Marc Fogassa

“Creio que o projeto da Atlas será o último com mineral aflorado com extração na superfície, no Vale do Lítio, com profundidade de até 250 metros. Os demais estão previstos com lavra subterrânea. É um diferencial de custo e de desenvolvimento do projeto”, afirma Fogassa. A área da Atlas abrange 54 direitos minerais (240 km²) dentro e ao redor dos municípios de Araçuaí e Itinga.

Atualmente, a empresa está numa campanha de perfuração para medição de suas reservas. O relatório final está previsto para o fim de 2023. A empresa diz que o estudo de viabilidade técnico-econômico sairá em meados de 2024.

Segundo o CEO e chairman da Atlas, testes metalúrgicos realizado por empresas especializadas em geologia apontaram teor médio de lítio de 6,04% nas amostras obtidas nas perfurações. “O mercado está apto a comprar material de lítio com teor a partir de 5,5%. Tenho recebido telefonemas de montadoras de veículos buscando informações sobre o projeto”, diz.

Fogassa vê um mercado por lítio bem aquecido ao longo dos próximos dez anos. Segundo ele, na Califórnia (EUA), 25% dos carros novos vendidos no segundo trimestre foram elétricos. “Isso era esperado só para 2025”.

Os investimentos no projeto, informa o executivo, ficarão acima de US\$ 100 milhões na sua instalação e teria início de produção no segundo semestre de 2025. “Com outros desembolsos requeridos pelo projeto poderá atingir US\$ 200 milhões”, diz.

A tecnologia da planta de concentração do espodumênio, informa, será a que é conhecida há mais de 100 anos e agora utilizada no processo de beneficiamento de lítio - DMS (tratamento pré-químico do minério por Separação de Meio Denso). O concentrado de espodumênio, obtido de rocha dura, é considerado o melhor insumo para fabricação do Hidróxido de Lítio, insumo utilizado nas fábricas de baterias.

O porto de exportação a ser usado pela Atlas será definido no estudo entre os portos de Ilhéus (BA) e Vitória (ES), tendendo mais para o segundo. A vizinha Sigma Lithium iniciou em julho seus embarques pelo porto capixaba.

O empresário, que detém quase 40% do capital da Atlas junto com seu management - ele tem ainda uma ação de classe especial, que lhe garante o controle -, garante que capital para desenvolver e colocar de pé o projeto não será problema. “Há investidores interessados em aportar recursos na empresa e até em serem parceiros”.

Recentemente, a Atlas fez a venda de US\$ 20 milhões em royalties para a empresa canadense LRC, que tem mais de 30 negócios em lítio, e em julho captou US\$ 10 milhões com entrada de investidores estrangeiros, sendo a metade do fundo institucional Waratah.

De Assis, interior de São Paulo, Fogassa estudou em São Paulo e foi fazer engenharia no Instituto de Engenharia Aeronáutica (ITA). Ficou pouco tempo lá e migrou em 1985, aos 18 anos, para a universidade americana MIT. Estudou também em Harvard, onde se formou em medicina, mas buscando atuar em capital de risco na área de biotecnologia. “Após algum tempo, fechei a primeira operação ainda como aluno e participei de vários ‘deals’. Me tornei um generalista”.

Aos 31 anos, o empresário diz que investiu US\$ 2 milhões em uma empresa que chegou a ter valor de mercado de US\$ 1 bilhão na Nasdaq. “Então, decidi ser empreendedor e vi que o Brasil tinha uma vantagem competitiva na área de mineração, com muita coisa ainda inexplorada”. O primeiro projeto foi na área de ouro e diamante.

A Atlas começou com ouro aluvionar em Minas Gerais. Em 2018, teve um alerta de um geólogo para o futuro dos minerais e metais estratégicos. Daí começou a requerer áreas de lítio e aquisição de projetos. “Fomos beneficiados pela pandemia, pois muitos investidores estrangeiros ficaram impedidos de vir para cá. Hoje, a Atlas tem a maior área de concessão no Vale do Lítio”, afirma.

Com ação negociada nesta segunda-feira (18) a US\$ 25,52 na Nasdaq, a Atlas atingiu avaliação de US\$ 272 milhões. A meta de Fogassa é ter uma empresa com valor de mercado de US\$ 1 bilhão. “Estou montando um grande time de executivos experientes para desenvolver e executar o projeto da Atlas Lithium”, afirma.

O empresário brasileiro tem diversos fundos institucionais como sócios da Atlas: além do Waratah, o BlackRock, ExodusPoint, Weiss, UBS, BTG Pactual, Polar, Fidelity, entre outros investidores.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/09/2023

RESERVAS VOTORANTIM LANÇA METODOLOGIA INÉDITA DE CRÉDITO DE CARBONO QUE CONSIDERA MUDANÇAS CLIMÁTICAS NA CONTA

Os parâmetros foram desenhados e aplicados em território de Mata Atlântica em parceria com a ECCON Soluções Ambientais. O escritório Pinheiro Neto Advogados sé o primeiro comprador
Por Naiara Bertão, Prática ESG — Nova York, Estados Unidos



Legado das Águas, no interior de São Paulo é primeira área a adotar nova metodologia de geração de crédito de carbono, a PSA Carbonflor — Foto: Reservas Votorantim/Divulgação

Três anos após começar a desenvolver um projeto ambicioso de criação de uma metodologia própria para geração de créditos de carbono na Mata Atlântica, a Reservas Votorantim, empresa de soluções baseadas na natureza (SbN) do Grupo Votorantim, e a consultoria ECCON Soluções Ambientais, lançaram oficialmente esses parâmetros nesta terça-feira (20), durante a programação

oficial da Semana do Clima de Nova York (EUA).

Chamada de PSA Carbonflor, a metodologia se baseia na legislação brasileira (Lei nº 14.119/2021), que regulamenta o pagamento por serviços ambientais e reconhece que a natureza realiza atividades ecossistêmicas essenciais para a manutenção da vida na Terra. Portanto, prevê a possibilidade de pagamento para proprietários de terra que atuam diretamente na conservação ambiental de suas áreas. Entre as modalidades passíveis de remuneração está a manutenção dos estoques de carbono.

A primeira área a adotar o método será o Legado das Águas, maior reserva privada de Mata Atlântica no Brasil, localizada no interior paulista e administrada pela Reservas Votorantim. O potencial calculado é de gerar, em 100 anos, 1,7 milhão de créditos Carbono Plus (C+), como foi batizado o título. Cada C+ equivale à remoção de uma tonelada de gás carbônico equivalente (CO₂) da atmosfera. Leia também: Marina anuncia correção de compromisso climático do Brasil para 48% até 2025 e 53% até 2030 Califórnia processa empresas do setor de petróleo por desinformação sobre as mudanças climáticas

O escritório de advocacia Pinheiro Neto é o primeiro comprador. Fernando Meira, sócio-gestor do escritório, explica que o apoio também reforça as práticas do escritório na agenda ESG (sigla que engloba ações nas áreas ambiental, social e de governança). “A decisão faz parte das ações de sustentabilidade adotadas pelo escritório e de sua política de compensação de emissões, que estão em prática há mais de 15 anos.”



O diretor executivo da Reservas Votorantim, David Canassa, explica que a decisão foi tomada porque as metodologias vigentes são falhas em considerar o completo valor do serviço de preservação ambiental. “Não contemplam o esforço intervencionista para evitar que a área seja desmatada, assim como não incluem a perda natural do bioma com as mudanças climáticas, que pode ser minimizada com a preservação da biodiversidade”, aponta. “Se houver compreensão, a perspectiva é que a metodologia crie a discussão sobre os serviços ecossistêmicos e expanda a ideia para todos no longo prazo”, adiciona.

O grande diferencial do PSA Carbonflor é levar em conta o impacto das mudanças climáticas e a geração de créditos de carbono a partir dos esforços de conservação florestal e não apenas o desmatamento evitado na área, como em outras metodologias aplicadas no Brasil até agora.

“A valoração é obtida com o uso de métricas desenvolvidas com foco na prestação de serviços ambientais, como conservação florestal, manutenção e melhoria de qualidade de água, manutenção de habitat para biodiversidade (fauna e flora), manutenção de ecossistemas, vigilância e oferecimento de infraestrutura de suporte”, detalha Yuri Rugai Marinho, sócio da ECCON, consultoria responsável pela metodologia.

Marinho detalha que nas metodologias da Verra, por exemplo, a mais adotada hoje em projetos de geração de créditos de florestas, o volume de créditos de carbono a ser emitido leva em consideração o ritmo de desmatamento. Ou seja, é necessário o risco de uma ação humana de desmatar. “No nosso caso, nós levamos em consideração os efeitos climáticos nas florestas. Se não houver esforços de conservação, ainda que em algumas áreas não haja desmatamento, já está demonstrado que a floresta vai perder sua biomassa”, explica. Esse processo é chamado de savanização.

Além disso, o Verra exige que o esforço de conservação “adicional”. Como consequência, em áreas com proteção legal especial, como é o caso da Mata Atlântica (Lei 11.428/2006), a conservação acaba não sendo elegível para a geração de créditos de carbono. Nesse caso, mesmo que a Mata Atlântica esteja se savanizando, perdendo biomassa, os esforços de conservação ali não seriam reconhecidos pela Verra.

Segundo o relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), é esperado uma perda de 10% a 40% do bioma com o aquecimento do planeta nas próximas décadas. Esses números são usados na metodologia para estimar o valor da preservação de biomassa (contrariando a estatística) pela intervenção dos proprietários das terras.

Além da Reservas Votorantim, a Embrapa também auxiliou na construção dos parâmetros. Recebeu também comentários de especialistas do Brasil e outros países enquanto ficou em audiência pública no ano passado. O escritório de advocacia Pinheiro Neto auxiliou juridicamente a elaboração. “Este projeto pode ajudar a criar um ciclo virtuoso, viabilizando novas fontes de receita sob a modalidade de pagamento por serviços ambientais, a partir da preservação florestal”, destaca Paula Amaral Mello, sócia da prática ambiental do escritório.

“É um grande passo porque criamos uma metodologia mais robusta, mais completa e mais adaptada à complexidade dos biomas e fitofisionomias brasileiras”, pontua Marinho, da ECCON. Ele adiciona que abre portas para o uso de tecnologias e ferramentas de georreferenciamento, além da maior participação da comunidade local dos projetos, o que permite um maior acesso ao mercado de carbono e a redução de custos do desenvolvimento de projetos.

A partir de agora, diz Canassa, é que o PSA Carbonflor fique público para que qualquer um possa adotar seus métodos para gerar créditos de carbono C+ no mercado voluntário. “Começamos pela Mata Atlântica, mas pode ser aplicada a qualquer bioma brasileira”, diz.

A escolha da Mata Atlântica se deve à importância de conservar o bioma presente em 17 estados brasileiros, que atualmente conta com apenas 12,4% da sua área original, de acordo com dados da ONG SOS Mata Atlântica. A floresta restante é responsável pelo fornecimento de água e regulação

do microclima, e se conecta a importantes bacias hidrográficas, como a do Parnaíba, a do São Francisco e a do Paraná. Além de ser fonte de subsistência de comunidades que convivem com a floresta em pé, os ganhos sociais da conservação, chamados co-benefícios, são considerados mais um fator para atestar a qualidade dos créditos C+.

“Esse é um passo importante que daremos no mercado de carbono. A metodologia tem o mérito de inserir e recompensar atores da conservação florestal do Brasil, além de ser uma ferramenta essencial para desenvolver o setor no país”, diz Mauro Ribeiro, diretor executivo da Votorantim.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CROWLEY FAZ PARCERIA COM BWXT PARA DESENVOLVER NAVIOS GERADORES DE ENERGIA NUCLEAR

Da Redação NAVEGAÇÃO 20/09/2023 - 20:09



A Crowley, que se posiciona como uma empresa marítima, de energia e de logística, é a mais recente a explorar a possibilidade de utilizar uma nova geração de microrreatores a bordo de navios para fornecer energia de emergência. Outras empresas, incluindo a Samsung, também relataram que estão explorando o uso de reatores nucleares pequenos. A companhia destaca as oportunidades para gerar energia alternativa com emissão zero de carbono para necessidades de defesa e resposta a desastres.

O armador assinou um memorando de entendimento para trabalhar com a BWX Technologies no desenvolvimento do conceito de navio de geração de energia usando um microrreator. A BWX é fornecedora líder de componentes nucleares, combustível e serviços para o governo dos EUA.

As empresas trabalharão em conjunto para desenvolver oportunidades relativas à concepção, engenharia e desenvolvimento de novos navios de casco raso que fornecerão energia nuclear em pequena escala para locais em terra.

O conceito é que a central elétrica a bordo forneceria energia a instalações em terra, tais como bases militares em locais insulares remotos, redes de serviços públicos de reserva após desastres, e forneceria energia em cenários onde as fontes tradicionais de eletricidade estão danificadas ou não são possíveis.

Os navios teriam 115 metros de comprimento, desenvolvidos a partir da experiência da Crowley em transporte marítimo e dos projetos internos da empresa pela Crowley Engineering Services. A embarcação contará com a mais recente tecnologia disponível para microrreatores.

A Samsung está pensando em colocar reatores nucleares em barcas e, em um conceito semelhante, a ThorCon, com sede no estado de Washington, e as autoridades de energia e inovação em pesquisa da Indonésia concordaram em explorar o conceito para aumentar o fornecimento de energia do país.

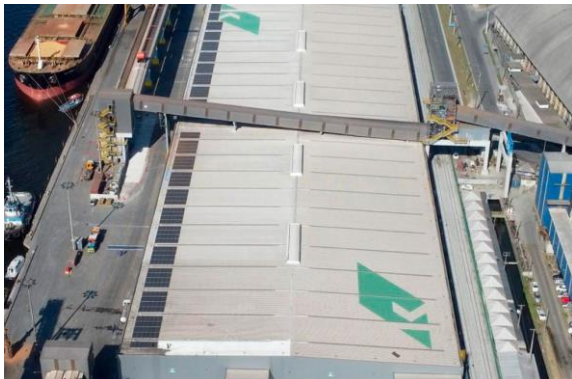
A BV juntou-se ao projeto em dezembro para desenvolver reatores como fonte de energia para a Indonésia. Os reguladores do país indicaram que emitirão uma licença experimental de operação de usina nuclear para o projeto. O objetivo é ter o fornecimento comercial de energia disponível até 2030.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2023

PAINÉIS FOTOVOLTAICOS INCREMENTAM SUSTENTABILIDADE NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/09/2023 - 19:51



A Klabin inaugurou este mês em seu terminal dentro da estrutura do Porto de Paranaguá um sistema solar com capacidade de 22 megawatts hora/mês. O equipamento aproveita uma energia limpa e renovável e ainda traz uma economia de R\$ 100 mil por ano na conta da luz da empresa.

“Esse tipo de projeto é fundamental não só para o Porto de Paranaguá, como para todos os portos do planeta, uma vez que está aplicando princípios de sustentabilidade, em especial, aqueles que estão trabalhando o uso de energias limpas, energias

alternativas àquelas que são emissoras de gases poluentes e atuam juntando forças com as nossas premissas de atingirmos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável”, destaca João Paulo Ribeiro Santana, diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná.

A Klabin estima que com o uso do sistema fotovoltaico possam ser retirados do ar cerca de 11,5 toneladas de CO2 por ano. “A presença da companhia em um terminal portuário com o que há de mais moderno em relação à geração de energia reforça como a Klabin valoriza a inovação, sempre atrelada à sustentabilidade”, afirma Francisco Razzolini, diretor de Tecnologia Industrial, Inovação e Sustentabilidade da Klabin.

Toda a instalação foi realizada pela Bonö Energia, que também forneceu treinamento de manutenção para manter os módulos fotovoltaicos limpos e protegidos. “Foi um projeto inovador pois trouxe um outro olhar sobre processos e procedimentos que ainda não tínhamos atuado, o de terminais portuários. Em nossas obras, estamos acostumados a seguir as normas de segurança, mas o terminal portuário nos elevou a outro patamar em relação a segurança de obras”, destacou Vitor Ferrari, CEO da empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2023

MAGANO DEIXA DIRETORIA DA APS E EMPREGADO DE CARREIRA ASSUME O POSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/09/2023 - 19:39

Desligamento do diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária foi confirmado nesta quarta

O diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), Carlos Eduardo Bueno Magano, foi desligado da companhia nesta quarta-feira (20), por determinação do Ministério de Portos e Aeroportos. A decisão foi homologada pelo Conselho de Administração (Consad) da APS. O atual superintendente de Engenharia da empresa, Orlando de Almeida Razões Junior, foi indicado para assumir o cargo e deverá ser confirmado em breve.

Magano estava na diretoria desde 20 de abril e deixa a APS com diversas homenagens do Consad. O indicado para assumir a Diretoria de Infraestrutura, Orlando Razões, é engenheiro civil formado pela Universidade Santa Cecília. Razões, como é chamado pelos colegas, está há 12 anos como funcionário de carreira da Autoridade Portuária de Santos. Já passou pelos cargos de supervisor, gerente de obras, gerente de projetos e fiscalização e superintendente de Engenharia. Antes de ser aprovado no concurso, trabalhou na companhia como profissional contratado por prestadores de serviço que atendiam à antiga Codesp. Razões tem especializações em Gerenciamento de Projetos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e Gestão Pública pela Universidade Norte do Paraná (Unopar).

O presidente Anderson Pomini disse que a escolha de Razões se dá por sua competência e dedicação. "Contamos com o novo diretor para enfrentarmos os desafios mais importantes do Porto de Santos", afirmou o presidente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2023

ARTIGO - O CABIMENTO DA ARBITRAGEM MARÍTIMA NO CONTEXTO DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Por Priscila Maria Alves dos Santos OPINIÃO 20/09/2023 - 19:31



Uma interpretação à luz da flexibilização do princípio do pacta sunt servanda

O presente artigo busca trazer ao debate o cabimento da arbitragem — como meio de resolução de litígios — para dirimir as cobranças abusivas pela sobre-estadia de contêineres nos portos. Primeiramente o artigo abordará a definição da sobre-estadia de armazenagem dos contêineres nos portos. A segunda parte desse artigo buscará demonstrar os motivos pelos quais a arbitragem marítima seria uma boa forma (no lugar do Poder Judiciário) para discutir essas

cobranças, sobretudo em razão de o Poder Judiciário não reconhecer como abusivas tais cobranças em razão do Princípio do Pacta Sunt Servanda por meio do qual se reconhece que deverão ser respeitadas as disposições contratuais convencionadas entre as partes.

Define-se sobre-estadia qualquer demora além de determinado prazo acordado, estando a sobre-estadia de contêiner, usualmente conhecida como demurrage, regulada no XXII, artigo 2º da Resolução Antaq nº 62/2021 como o valor devido pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia dos contêineres:

“XXII- sobre-estadia de contêiner: valor devido ao transportador marítimo, ao proprietário do contêiner ou ao agente transitário pelos dias que ultrapassarem o prazo acordado de livre estadia do contêiner para o embarque ou para sua devolução”

Ocorre que o que se vê é que a burocracia na liberação das cargas exige mais esse custo financeiro, que muitas vezes é abusivo, sem qualquer limitação, muitas vezes ultrapassando o valor do próprio contêiner. Na obra Direito da Arbitragem Marítima, José Gabriel Assis de Almeida e Sérgio Ferrari Filho levantam esses dados:

“Num desses únicos trabalhos, realizado pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBTP), divulgado também em 2013, constatou-se que somente a demurrage foi responsável por 18,5% dos custos dos exportadores entre janeiro de 2009 e junho de 2013.

No ranking do IBTP, a demurrage ocupa a segunda colocação, perdendo apenas para os custos de armazenagem e movimentação nos terminais portuários

(...) A soma de todos esses elementos, mais o fato de 95% do comércio exterior brasileiro ser feito pelo mar, mais questões ambientais (chuvas torrenciais, desmorona, neblina intensa), e/ou mais ou menos imprevisíveis ou fora do poder de controle (acidentes, avarias nos veículos e feridos); mais a falta da infraestrutura logística no modal rodoviário e, especialmente, no ferroviário, impactando no tempo de carregamento dos caminhões, escoamento da carga, carregamento no navio, fila dos berços e capacidade de estoque dos terminais em zona primária; mais as greves relativamente frequentes, tanto de servidores públicos alocados em repartições fiscalizatórias voltadas ao comércio exterior (precipuamente, a Receita Federal, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e o



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA), quanto de trabalhadores envolvidos na cadeia logística (notadamente, estivadores e motoristas de caminhão) formam no Brasil a conjunção de verdadeira “tempestade perfeita”, que permite a cobrança de preços altíssimos das sobre-estadias em geral, especificamente a de contêiner”.

E, infelizmente, o Poder Judiciário não costuma reconhecer as cláusulas de cobrança de sobre-estadia de contêiner (demurrage) como abusivas, por conta do Princípio do Pacta Sunt Servanda por meio do qual fica estabelecido que deverão ser respeitadas as disposições contratuais convencionadas entre as partes. Abaixo precedente do Superior Tribunal de Justiça nesse sentido:

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIAS DE CONTAINERS (DEMURRAGES). NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. NÃO OCORRÊNCIA. NATUREZA JURÍDICA. INDENIZAÇÃO. DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL. DESÍDIA DO DEVEDOR. LIMITAÇÃO DO VALOR INDENIZATÓRIO. PACTA SUNT SERVANDA. 1. É descabida a alegação de negativa de entrega da plena prestação jurisdicional se a Corte de origem examinou e decidiu, de forma motivada e suficiente, as questões que delimitaram a controvérsia. 2. As demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, o que afasta a incidência do art. 412 do Código Civil. 3. Se o valor das demurrages atingir patamar excessivo apenas em função da desídia da parte obrigada a restituir os containers, deve ser privilegiado o princípio pacta sunt servanda, sob pena de o Poder Judiciário premiar a conduta faltosa da parte devedora. 4. Recurso especial conhecido e provido.
(...)

Penso que a situação presente não configura hipótese justificadora da relativização do princípio do pacta sunt servanda.
(...)

Na linha do substancioso voto do Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, não há falar na incidência do art. 412 do Código Civil, uma vez que as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, como já apontaram alguns precedentes das Turmas que compõem a Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça, mencionados no aludido voto. Assim, a circunstância de o valor da indenização pelo descumprimento contratual ter atingido montante expressivo em razão, unicamente, da desídia da parte devedora não justifica sua redução pelo Poder Judiciário, sob pena de se premiar a conduta faltosa da parte devedora. (Superior Tribunal de Justiça, Recurso Especial nº 1.286.209/SP, Terceira Turma, Ministro João Otávio de Noronha, julgado em 08.03.2016)

Nesse sentido, tem-se que o Poder Judiciário costuma ficar propenso a decidir pela legitimidade das cobranças abusivas, eis que, diferente da arbitragem por meio da qual muitas vezes o conflito é decidido por um especialista — e nesse caso seria um especialista em sobre-estadia de contêiner — no Judiciário os magistrados estão totalmente fixados às fontes formais para formar a decisão, no caso um Princípio (Pacta Sunt Servanda) que privilegia a força contratual, independentemente se há abusividade ou não.

Ao lançar mão da arbitragem para decidir sobre a abusividade das cobranças, o árbitro utilizará de seu conhecimento agregado no âmbito da sua respectiva especialidade (no caso sobre-estadia de contêiner) para equilibrar a relação jurídica, ou seja, haverá com a arbitragem verdadeira hipótese de flexibilização do Princípio Jurídico (Pacta Sunt Servanda), para o fim de decidir de forma mais equânime o caso. Nesse sentido, é possível observar na obra Direito da Arbitragem Marítima, José Gabriel Assis de Almeida e Sérgio Ferrari Filho:

“Terceiro, a depender do caso, e sempre desde que respeitado o convencionado entre as partes, o arbitro pode decidir por equidade (Lei 9.307/96, artigo 2º, caput), possibilidade que inexistente no Judiciário. Em outras palavras, o Juiz está totalmente adstrito às fontes formais da lei para decidir (lei, jurisprudência, doutrina, costumes), enquanto o árbitro pode lançar mão das máximas de experiência e de todo o conhecimento adquirido no âmbito da sua respectiva

especialidade, para equilibrar a relação econômica e jurídica em torno da cobrança de sobre-estadia de contêiner.”

Como se não fosse suficiente, com a arbitragem há verdadeira mitigação dos custos internos com a administração das disputas, considerando ser um caminho muito mais célere do que o processo judicial, eis que conforme artigo 23 da Lei de Arbitragem, o procedimento arbitral deve terminar após 06 (seis) meses, contados da instituição da arbitragem ou da substituição do árbitro, sabendo-se que a duração média de um processo judicial é de 04 (quatro) anos, sem contar o prazo para interposição de recurso aos Tribunais Superiores, segundo o Conselho Nacional de Justiça- CNJ.

Conclusão

Como delimitado no presente artigo, a burocracia na liberação das cargas exige mais um custo financeiro (sobre-estadia de contêiner), que muitas vezes é abusivo, sem qualquer limitação, ultrapassando o valor do próprio contêiner.

E, muito embora a abusividade, o Poder Judiciário costuma ficar propenso a decidir pela legitimidade das cobranças abusivas, eis que no Judiciário os magistrados estão totalmente fixados às fontes formais para formar a decisão, no caso há prestígio do Princípio (Pacta Sunt Servanda) que favorece a força contratual, independentemente se há abusividade ou não.

Nesse sentido, ao lançar mão da arbitragem para decidir sobre a abusividade das cobranças, o árbitro utilizará de seu conhecimento agregado no âmbito da sua respectiva especialidade (no caso sobre-estadia de contêiner) para equilibrar a relação jurídica, ou seja, haverá com a arbitragem verdadeira hipótese de flexibilização do Princípio Jurídico (Pacta Sunt Servanda), para o fim de decidir de forma mais equânime o caso, o que, decerto, favorecerá a parte prejudicada que se vê compelida a pagar vultosas quantias de valores abusivos. Fato que afirma, portanto, a importância da arbitragem marítima para decidir conflitos como o aqui tratado.

Referências

Resolução Antaq nº 62/2021

Almeida, José Gabriel Assis de / Sérgio Ferrari Filho, Direito da Arbitragem Marítima, Rio de Janeiro, 2019
CNJ <https://www.cnj.jus.br/>

Autora Priscila Maria Alves dos Santos é graduada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro-PUC/RJ, Pós-Graduada em Direito Marítimo e Portuário e atua como Coordenadora Jurídica

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 20/09/2023

GESTORES DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO FAZEM IMERSÃO EM VALÊNCIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 20/09/2023 - 18:46



Divulgação ABTP

Grupo com 20 representantes de empresas e de portos do Brasil participa de curso de capacitação organizado em parceria entre ABTP e Fundação Valenciaport

Um grupo formado por mais de 20 gestores de empresas e de portos brasileiros fará, ao longo desta semana, uma imersão no Porto de Valência. Eles participam do curso de capacitação em Estratégia e Gestão Portuária, organizado pela Associação Brasileira

dos Terminais Portuários (ABTP), em parceria com a Fundação Valenciaport. De acordo com as instituições idealizadoras, o objetivo da imersão é proporcionar aos profissionais do setor uma vivência à realidade portuária no país europeu, a fim de promover a ampliação do conhecimento teórico e prático, bem como de capacitá-los em gestão portuária em um dos mais importantes portos do velho continente.

O grupo conta com executivos da Cargill, Ipiranga Norsk Hydro, Rio Brasil Terminal, Santos Brasil, Terminal Portuário de Santa Catarina (Tesc), Vale e Wilson Sons, associadas da ABTP, além de representantes de autoridades portuárias de diferentes estados brasileiros. A missão concederá certificação Internacional em Estratégia e Gestão Portuária pela Fundación Valenciaport.

A delegação também realizará visitas técnicas a portos importantes da Espanha, como Valência e o Porto de Sagunto. “Essas visitas permitem uma compreensão mais profunda das operações portuárias avançadas e da aplicação de tecnologias de ponta. São encontros que proporcionam oportunidades para discutir estratégias de desenvolvimento, gestão eficiente de portos e medidas de sustentabilidade”, explicou a diretora-executiva da ABTP, Cláudia Borges, que acompanha o grupo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/09/2023

APLICATIVO VOLTADO PARA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO PODE SER BAIXADO GRATUITAMENTE

Da Redação NAVEGAÇÃO 20/09/2023 - 18:12



Divulgação MB

NAVSEG, lançado pela Marinha e pelo Ministério do Turismo, substitui 'Aviso de saída' e tem como objetivo reforçar segurança da navegação em AJB

A Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC) e o Ministério do Turismo apresentaram, na última semana, um aplicativo gratuito para reforçar a segurança da navegação em território nacional. O NAVSEG tem como objetivo fornecer mais praticidade e segurança a condutores e passageiros de embarcações que

trafegam em águas jurisdicionais brasileiras (AJB). A Marinha destaca que a iniciativa otimizará as ações da autoridade marítima no incremento da segurança da navegação, em especial de embarcações de esporte e recreio. A solução também pode ser utilizada por condutores de embarcações de pequeno e médio portes, como as de pesca, de turismo náutico e de transporte comercial de passageiros ou de carga.

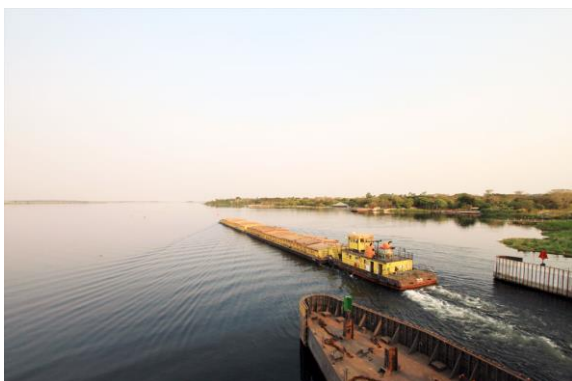
O NAVSEG substituirá o “Aviso de Saída”, documento que contém o plano de viagem da embarcação e era elaborado de forma presencial junto ao iate clube, marina ou capitania, conforme o caso, garantindo mais agilidade aos navegantes. Os usuários podem baixar o aplicativo nas plataformas Android e IOS, cadastrar os dados do condutor e da embarcação, registrar o plano de viagem e compartilhá-lo quando for navegar.

O novo aplicativo usa o sinal da rede de telefonia celular para acompanhar a posição em tempo real dos navios que utilizarem a plataforma, permitindo que todos os dados sejam monitorados pela Capitania dos Portos mais próxima durante todo o período de navegação. A Marinha informou ainda que, em caso de necessidade de socorro ou salvamento, essa funcionalidade possibilita identificar e localizar mais facilmente a embarcação em perigo e providenciar o envio do socorro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/09/2023

GOVERNO ESTUDA 5 CONCESSÕES HIDROVIÁRIAS ATÉ 2026, DIZ GUSMÃO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 20/09/2023 - 15:49



Arquivo/Divulgação

Secretário-executivo do MPor destacou reforço em orçamento da Antaq para estudos dos principais projetos de navegação interior e reiterou intenção governista de criar secretaria nacional de desenvolvimento hidroviário

O governo espera lançar 5 concessões de hidrovias até 2026. O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), Roberto Gusmão, disse que esses processos são importantes para destravar o desenvolvimento do modal e investimentos em novos projetos de navegação interior. Ele citou as análises de viabilidade em curso das hidrovias do Madeira, do Paraguai, da Lagoa Mirim (Brasil-Uruguai), além da região da Barra Norte e da hidrovia do rio Tocantins, que aguarda a derrocagem do Pedral do Lourenço.

Gusmão lembrou que o ministério fez um repasse de R\$ 9,4 milhões para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no orçamento de 2023. Ele acrescentou que, para 2024, a agência reguladora tem R\$ 15 milhões previstos no orçamento que contribuirão com o trabalho de informatização e melhoria da eficiência da autarquia e dos estudos hidroviários. O MPor estima que, dos R\$ 70 bilhões de investimentos previstos para portos, aeroportos e hidrovias, 80% virão de parcerias público-privadas.

Ele afirmou que, desde o início do ano, a pasta tem a missão de criar a secretaria nacional de desenvolvimento hidroviário e contou que o ministro Silvio Costa Filho já manifestou intenção de manter as articulações para concretizar esse desejo. "Se quisermos ampliar de forma efetiva a parte logística no país, esse é um setor que precisamos dar prioridade máxima", destacou durante a audiência na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, na última terça-feira (19). O autor do requerimento foi o deputado Vicentinho Júnior (PP-TO).

Especificamente sobre a derrocagem do Pedral do Lourenço, Gusmão disse que é uma obra emblemática, que possui licença prévia (LP) e que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) prevê o cumprimento das exigências complementares do Ibama até o final de 2023. O secretário não vê impedimento jurídico que impeça a licença para essa obra, que ajudará a destravar quase 20 milhões de toneladas e estimular a integração multimodal. Ele explicou que o orçamento de ações aquaviárias deverá passar ao MPor em 2024, sendo a execução feita no DNIT.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2023

PETROBRAS INICIA PROCESSO DE ALIENAÇÃO DA P-33

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 20/09/2023 - 18:51



Divulgação

Edital prevê preço mínimo de R\$ 3 milhões e restringe participação a estaleiros nacionais. Fase de habilitação se encerra no próximo dia 16 de outubro

A Petrobras iniciou, na última semana, o leilão de alienação da plataforma P-33. O pregão disponível num site de leilões tem as 14 horas do dia 20 de novembro como data limite para apresentação dos lances. A fase de habilitação se encerra no próximo dia 16 de outubro.

As visitas técnicas ao navio deverão ser realizadas após a fase de habilitação, por meio de agendamento. O preço mínimo de alienação previsto no edital é de R\$ 3 milhões. O edital prevê que, em razão da especificidade do processo para desmantelamento e reciclagem da P-33, será permitida a participação apenas de estaleiros localizados no Brasil e de pessoas jurídicas associadas a estaleiros nacionais.

A P-33 é um FPSO que está localizado na Bacia de Campos, a aproximadamente 175 quilômetros da costa de Macaé, em lâmina d'água de 780 metros de profundidade. A embarcação, construída em 1978, tem a ABS como sociedade classificadora. A plataforma passou por conversão em 1998, ano do último upgrade, de acordo com o relatório da companhia que consta na documentação da licitação divulgada. O navio-plataforma tem 337 metros de comprimento total, 54,5m de boca e 27,8m de calado.

O relatório que consta na documentação do certame informa ainda que, devido ao processo de descomissionamento da unidade e parada de produção, a exportação de gás não é mais realizada. O sistema de ancoragem do FPSO Petrobras 33 é do tipo Turret, composto por amarras, cabos e acessórios de ligação. São 8 linhas de amarração, arranjadas de forma assimétrica com raio de ancoragem entre 1.532m e 1.611m, dependendo da linha de amarração. A ancoragem é do tipo estacas de sucção de aço fabricado, projetado e fornecido pela Petrobras. A companhia ressaltou nos documentos técnicos que as informações sobre o ativo podem sofrer alterações, a depender do estágio do processo de descomissionamento.

Para o transporte da P-33 até o ponto de fundeio, a Petrobras considera que alguns equipamentos poderão ser necessários durante a operação de reboque oceânico, como um guindate de até 20 toneladas de capacidade para movimentação de cargas entre o navio e o cais. Caso sejam utilizados tais equipamentos, haverá a desmobilização deles no porto de destino da unidade. Estes equipamentos serão de propriedade da Petrobras ou de prestadores de serviço na P-33, não sendo escopo da alienação. Durante o período de desmobilização dos equipamentos, o comprador deverá disponibilizar escritório no cais/base administrativa, para os representantes da Petrobras, com capacidade máxima para seis pessoas.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2023

IBAMA AGUARDA ESTUDOS COMPLEMENTARES SOBRE DERROCAMENTO DO PEDRAL DO LOURENÇO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19/09/2023 - 22:23



Arquivo/Divulgação

DNIT pretende encaminhar, ainda em 2023, dados solicitados pelo órgão ambiental para início das obras no ano que vem

O presidente do Instituto brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Rodrigo Agostinho, disse, nesta terça-feira (19), em Brasília, que a decisão sobre o licenciamento do derrocamento do Pedral do Lourenço, no momento, está com o Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (DNIT), que elabora estudos para entrega ainda este ano. Ele frisou que essa é uma obra de análise prioritária e que o órgão ambiental precisa solicitar complementações quando as informações são insuficientes.

“Tão logo o DNIT entregue os estudos, vamos nos concentrar nessas análises”, afirmou Agostinho, durante participação na audiência pública na Comissão de Viação e Transportes (CVT) Câmara dos

Deputados, nesta terça-feira (19). O autor do requerimento da audiência foi o deputado Vicentinho Júnior (PP-TO).

Na sessão, o diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT, Erick Moura, disse que as equipes técnicas do órgão e do Ibama estão em conversas e que o departamento espera retorno ainda em 2023. Ele explicou que, no momento, o DNIT está focado na derrocagem do Pedral do Lourenço e que a questão da dragagem será tratada em outra frente. “Estamos na página de buscar a LI (licença de instalação) esse ano para, no ano que vem, começarmos a obra”, projetou Moura.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou que a hidrovia da bacia do Rio Tocantins movimenta aproximadamente 20 milhões de toneladas, decorrentes principalmente do volume que sai por longo curso de Vila do Conde (PA) até a foz do Rio Amazonas. “No trecho de Vila do Conde até Marabá praticamente não se movimenta nenhuma tonelada de carga”, ponderou. Nery explicou que a obra num trecho de 34 quilômetros tem como objetivo viabilizar o canal de navegação por meio da obra de derrocamento do Pedral do Lourenço, que se arrasta há mais de 40 anos.

Nery estima que, com a conclusão das obras, a capacidade de escoamento de cargas na hidrovia possa chegar a 40 milhões de toneladas, além dos 20 milhões transportados a partir de Vila do Conde. Ele comparou que, somados esses volumes, se movimentaria praticamente a metade do que se transporta atualmente em todas as hidrovias do país. O diretor disse que essa obra fomenta o transporte de minério de ferro, cargas agrícolas e fertilizantes que atualmente não possuem essa alternativa logística.

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes Batista, disse que o Pedral do Lourenço está no eixo hidroviário que pode destravar a logística da região do MATOPIBA, que compreende os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Ele considera importante para a carga ser transportada pela via hidroviária, que é mais eficiente e ambientalmente mais adequada. “São 25 a 40 milhões de toneladas ano a serem transportadas naquele corredor. Essa carga vai descobrir seu caminho, não vai deixar de acontecer”, alertou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/09/2023

MODELO DE DESMANTELAMENTO VERDE PODE FAVORECER EXECUÇÃO NO BRASIL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19/09/2023 - 20:54



P-32, Bacia de Campos (Geraldo Falcão/Agência Petrobras)

Diretor da Petrobras disse que não era direcionamento inicial, porém requisitos de responsabilidade do ativo e custos de transportes para outros países podem ter aumentado competitividade na concorrência da P-32

O diretor de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos, disse, na última semana, que a empresa adotou um modelo de desmantelamento verde para o leilão da P-32,

estabelecendo requisitos de sustentabilidade e de economia circular alinhados com a União Europeia. Segundo Travassos, não era o direcionamento inicial, porém os requisitos relacionados à responsabilidade do ativo favorecem bastante a execução desse serviço no Brasil. A unidade será desmantelada no Estaleiro Rio Grande, operado pela Ecovix, que venceu o leilão junto com a Gerda.

Quando se fala em desmantelamento de ativos de petróleo e gás, o Brasil teoricamente concorre principalmente com Noruega, Turquia, Irlanda do Norte, Dinamarca, Holanda, Itália, Lituânia e com



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 159/2023
Página 66 de 66
Data: 20/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

os Estados Unidos. Travassos comentou que esse custo de transporte das plataformas para esses países, porém, é um fator que, de alguma forma, melhora a competitividade brasileira. Além das distâncias, existe a dificuldade de transporte de produtos perigosos, a regulamentação de Norm (Material Radioativo de Ocorrência Natural) e as exigências da Convenção da Basiléia, da qual o Brasil é signatário.

“No passado, vendíamos a unidade classificada e em segurança, mas não íamos até o final do processo para ver como o comprador estava tratando esse ativo. Hoje, acompanhamos e o comprador tem obrigações no que diz respeito à circularização desse bem”, explicou Travassos, durante o webinar ‘Energy Talks - Revitalização da Indústria Naval’, promovido pela agência EPBR, na última quinta-feira (14).

Na ocasião, ele ressaltou que o descomissionamento não se limita ao topside e envolve também o ‘abandono’ dos poços de forma responsável e segura, além dos sistemas submarinos. O planejamento estratégico (2023-2027) da companhia prevê aproximadamente US\$ 9,8 bilhões em descomissionamento. “Após esse leilão da P-32, haverá licitações para unidades que estão saindo esse ano e serão colocados em leilão de descomissionamento”, adiantou Travassos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/09/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 20/09/2023