

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 169/2023
Data: 06/10/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CATRAIAS: TRADIÇÃO SECULAR NO PORTO DE SANTOS E TRANSPORTE A 8 MIL PESSOAS POR DIA	4
INTELIGÊNCIA É FERRAMENTA CONTRA O TRÁFICO E PARA A SEGURANÇA NO PORTO DE SANTOS	5
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	7
MODAL HIDROVIÁRIO TERÁ R\$ 2,93 BILHÕES PARA APOIO FINANCEIRO À NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	8
PONTE INTERNACIONAL BRASIL-BOLÍVIA TERÁ EDITAL DE LICITAÇÃO LANÇADO EM NOVEMBRO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – TRANSIÇÃO SUSTENTÁVEL NOS PORTOS	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	9
<i>Negócio da China</i>	9
<i>Campina Grande</i>	10
<i>Roterdã 1</i>	10
<i>Roterdã 2</i>	10
<i>Roterdã 3</i>	10
AEROPORTOS - GOVERNO DE SC SOLICITA RECURSOS AO MPOR PARA OBRAS NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	10
PORTOS - PORTO DO ITAQUI PASSA A TER OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO NA ÁREA DE FUNDEIO	11
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE ARATU GANHA NOVO PÁTIO PARA ARMAZENAMENTO DE ENXOFRE	12
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU TERÁ PRIMEIRA USINA DE BIOMETANO A PARTIR DA CANA-DE-AÇÚCAR.....	14
REGIÃO SUDESTE - SOPESP E SINDAPORT ASSINAM CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2023/2025	15
NACIONAL - PF CUMPRE MANDADOS EM OPERAÇÃO DE COMBATE AO TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS	16
INTERNACIONAL - PREFEITO DE SANTOS QUER APROVEITAR IDEIAS DE PROJETO PORTUÁRIO ITALIANO NO PARQUE VALONGO.....	16
NACIONAL - VITRINE	17
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	18
ALCKMIN DEFENDE AMPLIAR ACORDO MERCOSUL – ÍNDIA E DIVERSIFICAR COMÉRCIO BILATERAL	18
MODAL HIDROVIÁRIO TERÁ R\$ 2,93 BILHÕES PARA APOIO FINANCEIRO À NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	20
PRODUÇÃO, VENDAS E EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS REGISTRARAM QUEDA EM SETEMBRO, DIZ ANFAVEA	21
PORTO DE AÇU NO RJ TERÁ USINA DE BIOMETANO A PARTIR DA CANA-DE-AÇÚCAR.....	22
“VI UM PROJETO MUITO AMBICIOSO PELA FRENTE”, DIZ CEO DA CITROSUCO	22
TRAVESSIA SÃO SEBASTIÃO-ILHABELA TEM NOVAS REGRAS PARA CAMINHÕES.....	25
BRASIL E INDONÉSIA PROMOVEM DIÁLOGO SOBRE ETANOL	26
ELDORADO COMPLETA PRIMEIRA TRANSAÇÃO ENTRE BRASIL E CHINA UTILIZANDO MOEDA LOCAL	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
COMBUSTÍVEL DO FUTURO: BUSCA SERÁ PELO MENOR CUSTO, DIZ DIRETOR DA GOL.....	27
DESPACHO DE TÉRMICAS SERÁ PONTUAL, DIZ ANEEL	30
RÚSSIA LIBERA EXPORTAÇÕES DE DIESEL	31
PIAÚÍ MIRA EXPORTAÇÃO DE AMÔNIA VERDE	32
JORNAL O GLOBO – RJ	34
EXXON ESTÁ EM NEGOCIAÇÕES PARA COMPRAR A PIONEER NATURAL, NO QUE PODE SER O MAIOR NEGÓCIO DE 2023	34
CRISE NA ARGENTINA FARÁ EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS CAIR 12,7% EM 2023; ANFAVEA VÊ PRODUÇÃO ESTAGNADA NO ANO36	
HADDAD LEVARÁ PROPOSTAS REFORMISTAS DE LULA A REUNIÃO DE FMI E BANCO MUNDIAL, COMO REVISÃO DE DÍVIDAS DE PAÍSES	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
PASSEIO NA MARIA-FUMAÇA DE CAMPINAS REVELA TRADIÇÕES PAULISTAS E ENCANTA COM RIQUEZAS HISTÓRICAS	38
CONGRESSO RESGATA PECs PARA PRESSIONAR STF; VEJA QUAIS SÃO AS PROPOSTAS	40
LOGÍSTICA DO TRÁFICO TINHA ATÉ EQUIPE ESPECIALIZADA EM IÇAMENTO DE DROGA EM SANTOS; 15 SÃO PRESOS.....	44
AMAZON LANÇA PRIMEIROS SATÉLITES DE INTERNET PARA COMPETIR COM STARLINK; VEJA VÍDEO.....	45
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
STF: MAIORIA VOTA PELA COBRANÇA DE IOF EM EMPRÉSTIMOS ENTRE EMPRESAS.....	46
APÓS SECA NO AM, GOVERNO ESTUDA PLANO HIDROVIÁRIO PARA REGIÃO NORTE, DIZ ALCKMIN	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 169/2023
Página 3 de 58
Data: 06/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MAIOR BACIA HIDROGRÁFICA DO MUNDO VIVE SECA DEVASTADORA	48
LOCALFRIO INICIA NOVO CICLO COM PENDÊNCIAS EM ABERTO GRUPO, QUE PASSA A SE CHAMAR.....	49
MARIA CRISTINA FERNANDES: A REFORMA QUE BARATEIA ARMAS	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	54
PROJETOS PRIORIZADOS EM SETEMBRO PREVEEM SERVIÇOS EM 12 ESTALEIROS	54
EM REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA, CDFMM PRIORIZA R\$ 2,9 BILHÕES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR	56
ANTAQ SE DIZ PRONTA PARA REGULAÇÃO DA PRATICAGEM.....	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CATRAIAS: TRADIÇÃO SECULAR NO PORTO DE SANTOS E TRANSPORTE A 8 MIL PESSOAS POR DIA

Barco a motor que cruza as duas margens do complexo portuário chama atenção pelas cores, praticidade e histórias

Por: **Ted Sartori**



Os principais problemas das catraias estão ligados às condições do tempo e, por consequência, da maré Foto: Sílvio Luiz/AT

O colorido das catraias representa um elemento importante na paisagem do Porto de Santos. O barco a motor, que comporta até 17 passageiros por viagem, é descoberto e faz parte da rotina diária de oito mil pessoas, em média. Na rota, um trajeto de oito minutos entre Santos, junto ao Mercado Municipal, na Vila Nova, e o Distrito de Vicente de

Carvalho, em Guarujá. Para comandar as embarcações, com chuva ou sol, estão os catraieiros, cumprindo uma tradição de transporte que já ultrapassou 100 anos.

Joaldo Fontes, de 53 anos, e Valdecy Norberto dos Santos, de 60, são dois que se dedicam à atividade há décadas. Joaldo herdou a vocação do pai, que ficou 45 anos na função até morrer, em 2008. “Ele trouxe a mim e o meu irmão. Nos criamos praticamente aqui. Eu já estou 33 anos como catraieiro”, conta. Ele, porém, não fez o mesmo com o filho. “Não tem que ser nada forçado. Tem que ser natural, igual ao meu caso e do meu irmão. Meu filho está fazendo Engenharia e não gosta do ramo marítimo. Já minha filha é dentista”.

A entrada de Valdecy dos Santos na área marítima ocorreu há 23 anos, em 2000, de uma forma bem diferente.



A entrada de Valdecy dos Santos na área marítima ocorreu há 23 anos, em 2000, de uma forma bem diferente. Foto: Sílvio Luiz/AT

“Desde os 14 anos, trabalhava na construção civil. Sou pedreiro profissional também. Ingressei na área marítima por um colega, em um campo de futebol. Fui jogar bola e fiz amizade com um dos catraieiros que está até hoje aqui. Tinha uma carteira de pescador profissional, que fui transferida junto à Marinha para outros níveis. Também trabalhei em empresa de dragagem e na travessia de

balsas entre Santos e Guarujá. Aqui foi o início de tudo. Amo isso aqui”.

Os principais problemas das catraias estão ligados às condições do tempo e, por consequência, da maré. “Há embarcações que excedem o limite de velocidade, vem a marola e fica complicado. Em uma ocasião, o navio estava passando, a maré vazando, chovendo e o rebocador vinha em alta velocidade. Fez aquele rolo de marola enorme. Passei um perrengue danado. Mulheres choravam. O pessoal tem medo de cair na água”, conta Valdecy.

Os catraieiros também pedem que o entorno passe por alterações, o que está acontecendo. “Vamos ver se melhora com essa revitalização do Mercado Municipal e a passagem do VLT aqui perto (na Rua Dr. Cochrane)”, projeta Valdecy, apontando e pedindo solução relacionada às pessoas em

situação de rua que ficam abrigadas no terminal de passageiros da Baía do Mercado, de onde saem as embarcações.



Barco a motor que cruza as duas margens do complexo portuário chama atenção pelas cores e praticidade Foto: **Sílvio Luiz/AT**

Como funciona

O sistema de catraias está disponível diariamente, sem parar. O funcionamento é diferenciado nos domingos e feriados, quando há embarcações saindo a cada 20 minutos, o que também acontece diariamente de 0h às 5h. De dia e à noite, as catraias são divididas em dois turnos, cada um com 20 barcos: um das 5 horas às 14h30 e outro das 14h30 à 0 hora. “Antes da pandemia, aqui atravessavam, em um média, umas 12 mil pessoas por dia. Na época, as 40 catraias trabalhavam o dia todo, ininterruptamente”, lembra Valdecy.

Não há subsídio para o transporte de catraias. Os custos com as embarcações, como abastecimento e manutenção, são bancados pelos próprios catraieiros. A passagem custa R\$ 2,75, tanto para quem sai de Santos quanto de Guarujá. Vinte e três por cento do arrecadado diariamente vai para cobrir os gastos da Associação dos Mestres Regionais Autônomos do Porto de Santos, que representa esses trabalhadores e tem sede em Vicente de Carvalho. O restante do dinheiro é dividido entre todos.

“Tirando o combustível, o que sobra é dividido entre as 40 embarcações que trabalham no dia. Dá para se manter. A bem da verdade, trabalhador não fica rico”, completa Valdecy.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 06/10/2023

INTELIGÊNCIA É FERRAMENTA CONTRA O TRÁFICO E PARA A SEGURANÇA NO PORTO DE SANTOS

Agência Brasileira de Inteligência (Abin) promove evento em Santos com representantes federais e de empresas do setor

Por: *Bárbara Farias*

O 1º Encontro Nacional Inteligência e Ambiente Portuário, promovido pela Agência Brasileira de Inteligência (Abin), ocorreu nesta quinta-feira (5) Foto: *Vanessa Rodrigues/AT*



A inteligência como ferramenta indispensável no combate ao tráfico internacional de drogas e ao contrabando de mercadorias, além de solução de infraestrutura no Porto de Santos. Esses foram os temas que nortearam o 1º Encontro Nacional Inteligência e Ambiente Portuário, promovido pela Agência Brasileira de Inteligência (Abin), nesta quinta-feira (5), na sede da Praticagem de São Paulo, na Ponta da Praia, em Santos. O evento reuniu representantes de órgãos do Governo Federal e de empresas do setor portuário.

O superintendente da Abin, José Paulo Melhado, disse que o objetivo do encontro foi reunir quem atua no setor portuário para um necessário debate. “A relevância é congregarmos algumas pessoas importantes do Porto de Santos, da Baixada Santista e de São Paulo para discutir sobre criminalidade e infraestrutura crítica. São dois pontos de atenção da inteligência do Estado voltados para a região”.



Quanto à infraestrutura, Melhado afirmou que a agência também analisa as políticas públicas voltadas ao desenvolvimento econômico na relação Porto-Cidade. “Nós fazemos a análise de inteligência econômica para verificar o impacto do Porto nas atividades da dinâmica social da região, na questão de geração de empregos e crescimento das cidades, de oportunidades”.

A ideia, de acordo com o superintendente, é promover ao menos um encontro por ano para agregar empresários do setor portuário e autoridades locais. “Nós temos, em São Paulo, um subgrupo do Sistema Brasileiro de Inteligência (Sisbin) e a gente pretende estender esse grupo para Santos e região”.

Atuação reforçada

Primeiro palestrante do encontro, o delegado-chefe da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, Richard Neubarth, ressaltou que a aproximação entre a Receita e as empresas portuárias é importante para coibir atividades ilícitas no maior complexo portuário do País e um dos mais importantes do mundo.

“É importante a gente ter contato com quem chamamos de intervenientes do comércio exterior. São as pessoas responsáveis pelo transporte, armazenagem e movimentação da carga, a Praticagem, as agências marítimas e os recintos alfandegados, que estão operando cargas e veículos 24 horas por dia. Em qualquer ilícito que esteja acontecendo, que muitas vezes estará fora do radar, de sistemas e do controle da Receita Federal, eles terão as informações para repassar e isso possibilitará uma atuação mais eficaz na repressão aos ilícitos no comércio exterior”.

Neubarth disse que, nos últimos cinco anos, a Receita Federal apreendeu R\$ 1 bilhão em mercadorias irregulares e mais de 100 toneladas de cocaína. Para combater a criminalidade, conta desde o final do ano passado com um novo sistema de inteligência.

“A Receita Federal tem investido em sistemas. Um módulo importante é o API-Recintos, uma inovação em relação à informação de cargas, veículos e pessoas, nas áreas controladas pela Receita Federal não somente no Porto de Santos, mas em todo o Brasil. Esse sistema se encontra no ar desde dezembro de 2022 e está sendo aperfeiçoado”.

Parcerias

Ex-chefe da Polícia Federal em Santos e ex-coordenadora da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), a delegada aposentada Luciana Fuschini ministrou palestra sobre a integração dos órgãos de segurança no Porto de Santos.

Segundo a delegada, a integração entre os órgãos de segurança via Cesportos resultou “na baixa quantidade de incidentes de proteção no Porto, controle de greves de caminhoneiros e de invasões. Dessa forma, a gente consegue monitorar os riscos e evitar que incidentes de proteção aconteçam no Porto”.

Câmeras térmicas

Já o security manager da Brasil Terminal Portuário (BTP), Fábio Carvalho, que discorreu sobre Procedimentos de inteligência no combate ao crime organizado no Porto de Santos, explicou que o terminal está instalado em uma área de 440 mil metros quadrados na Margem Direita do Porto de Santos e movimenta 1,1 milhão de contêineres por ano. Então, por meio da “análise de risco e redução da vulnerabilidade visando a segurança patrimonial, a companhia investiu em um sistema de monitoramento que agrega quase 500 câmeras”.

Segundo Carvalho, a BTP foi pioneira na aquisição de câmeras térmicas e sistemas de radares. “A gente utiliza câmeras térmicas em volta do perímetro do terminal porque a iluminação é muito baixa, nas regiões fronteiriças. Para isso, a gente contou a Receita Federal e com a Polícia Federal, porque tivemos que importar essas câmeras térmicas porque elas são controladas pelo Exército. Nós tivemos que justificar para o Exército que essas câmeras serão utilizadas para segurança aduaneira, para implementação de melhoria no monitoramento”.

O gerente da BTP destacou ainda que a companhia possui uma equipe de inteligência cujos analistas fazem o mapeamento de ocorrências e análise de risco. Na ocasião, ele apresentou o histórico no período de 10 anos.

“Na análise de todas as ocorrências, 84% tiveram como destino a Europa, 10% a África e 5% a Ásia. Quanto aos países no ranking de ocorrências, em primeiro lugar vem a Bélgica, seguida da Espanha, Holanda, Itália, Marrocos, França, Portugal e Alemanha. Esse resultado de geocombate da BTP totaliza 60 mil quilos. Esse é o nosso esforço de guerra. Em 2022, foram apreendidos 16 mil quilos de drogas, sendo que 9.223 quilos foram fruto de um trabalho conjunto com os órgãos de segurança”.

Demais palestrantes

Também participaram do 1º Encontro Nacional Inteligência e Ambiente Portuário o gerente regional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em São Paulo, Guilherme da Costa Silva; o delegado da Polícia Federal e chefe da Divisão de Controle da Migração e Segurança Aeroportuária, Caio Bortone Ramos Ribeiro; o escrivão da Polícia Federal lotado no Núcleo de Inteligência de Santos, Gustavo Bongiovanni; e o delegado da Polícia Civil em São Paulo e presidente da Comissão Anticorrupção, Lavagem de Dinheiro e Compliance, Robinson Fernandes.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 06/10/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MODAL HIDROVIÁRIO TERÁ R\$ 2,93 BILHÕES PARA APOIO FINANCEIRO À NAVEGAÇÃO INTERIOR

Orçamento aprovado nesta quinta-feira (5) pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) será aplicado em quatro projetos



Ampliar a capacidade de transporte de minério de ferro e manganês por meio das hidrovias brasileiras, gerar empregos e movimentar a economia do país são algumas das ações possíveis após aprovação de R\$ 2,93 bilhões pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O investimento será utilizado para o apoio financeiro à navegação interior.

Em reunião realizada nesta quinta-feira (05), o Conselho liberou o recurso para ser aplicado em quatro projetos na área de hidrovias. Os trabalhos se referem à construção de 400 balsas mineraleiras, que serão criadas em estaleiros da região Norte e Nordeste. Cerca de 8.500 empregos devem ser gerados, direta e indiretamente, distribuídos na construção, operação e manutenção das balsas.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o valor investido trará mais competitividade ao mercado nacional e contribuirá para a expansão da atividade. “A aprovação desse aporte trará benefícios para toda a sociedade, seja na produção de empregos e geração de renda, na modernização das estruturas de transportes ou para agilizar o transporte de cargas pelos nossos rios. Estamos trabalhando para melhorar ainda mais o país”, destacou Costa Filho.

Os projetos deliberados pelo Conselho Diretor podem ter financiamento de até 90 % pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). O custo da contribuição financeira do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, sendo essas condições definidas na Resolução CMN nº 5.031/2022.



O Fundo da Marinha Mercante visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante como das indústrias de construção e reparação navais no país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 06/10/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PONTE INTERNACIONAL BRASIL-BOLÍVIA TERÁ EDITAL DE LICITAÇÃO LANÇADO EM NOVEMBRO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Parte do Novo PAC, estrutura sobre o Rio Mamoré ligará as cidades de Guajará-Mirim (RO) e Guayaramerín (Bolívia)

Importante para fortalecer a integração sul-americana, a ponte rodoviária que ligará Brasil e Bolívia, na BR-425/RO, está mais perto de se tornar realidade após a aprovação do projeto pela comissão binacional representante dos dois países. Com a medida, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, prevê o lançamento do edital para o início de novembro, com estimativa de R\$ 244 milhões em investimentos. A estrutura será erguida sobre o Rio Mamoré, entre as cidades de Guajará-Mirim, em Rondônia, e a boliviana Guayaramerín.

Após ser concluída, a ponte será uma nova alternativa para o transportes de cargas e passageiros na região, além de um corredor de exportação da produção brasileira para os países vizinhos. “O projeto é um dos destaques do Novo PAC para a região Norte e temos certeza que essa ligação representará um salto de desenvolvimento do país, começando por Rondônia, mas que impactará todos os estados do norte e que também dará um impulso para a economia boliviana e da América Latina”, ressaltou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A licitação será por meio Regime Integrado Diferenciado de Contratação (RIDC), onde a mesma empresa elabora os projetos básico e executivo e, na sequência, executa as obras. Assim como o lançamento do edital, a fiscalização da elaboração do projeto de engenharia e da execução do empreendimento ficará a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

De acordo com a comissão binacional, o governo brasileiro estará aberto a adotar as modificações necessárias apresentadas pela Bolívia durante a fase de elaboração dos projetos. Da mesma forma, as partes deverão participar da supervisão dos trabalhos até que sejam concluídos.

IP4

Neste ano, a região fronteira já havia sido contemplada com outra obra de infraestrutura para maior integração entre os países. Em agosto, o Ministério dos Transportes liberou para uso a instalação portuária pública de pequeno porte (IP4) de Guajará-Mirim, beneficiando os 47 mil moradores da região, além da população da cidade boliviana, que também passa diariamente pelo local.

Retomada

O planejamento do Novo PAC para a Região Norte prevê R\$ 21,3 bilhões em investimentos públicos e privados. Em Rondônia, a infraestrutura de transportes deve ser incrementada com seis projetos: cinco obras públicas e um investimento privado. No total, serão cerca de R\$ 4,2 bilhões investidos nas intervenções viárias listadas pelo Governo Federal como prioridade para o estado.

Em relação ao orçamento disponível para investimentos nas rodovias do estado, são R\$ 606,4 milhões destinados à construção, manutenção e adequação – montante 4,4 vezes maior do que o que foi pago em 2022, pela gestão anterior.

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

Data: 06/10/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TRANSIÇÃO SUSTENTÁVEL NOS PORTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente parceria entre a Cooperativa Agroindustrial do Estado do Rio de Janeiro (Coagro), a ZEG Biogás e o Porto do Açú (RJ) representam um marco significativo na jornada em direção a uma economia mais verde e sustentável. Essa aliança estratégica visa a criação de uma usina de biometano, demonstrando que os portos têm um papel importante a desempenhar na promoção de fontes de energia limpa e alternativas.

O projeto tem como base a utilização de vinhaça, um subproduto da cana-de-açúcar, para a produção de biogás e biometano. Esta iniciativa inovadora não apenas reduzirá resíduos agrícolas, mas também fornecerá uma fonte de energia mais limpa. É especialmente notável que o Porto do Açú tenha se comprometido a desempenhar um papel fundamental nesse empreendimento, atuando como uma plataforma de infraestrutura para facilitar o transporte e o consumo do biometano.

Além disso, a usina de biometano também abre oportunidades para o desenvolvimento econômico regional. Ao utilizar a matéria-prima local e envolver a Coagro como parceira, o projeto não apenas reduzirá a dependência de fontes de energia tradicionais, mas também criará empregos e impacto social positivo na comunidade local.

Esta iniciativa é um exemplo inspirador de como os portos podem desempenhar um papel vital na transição para uma economia mais sustentável. Eles não são apenas locais de movimentação de mercadorias, mas também centros de inovação e colaboração para promover práticas mais ecológicas.

A crescente demanda por energias limpas e renováveis exige que todos os setores da economia se envolvam na busca por soluções sustentáveis. A cooperação entre empresas privadas, instituições públicas e entidades locais, como vemos neste projeto, é um modelo a ser seguido. Ela destaca a importância de abraçar alternativas mais verdes para reduzir nossa pegada ambiental e criar um futuro mais sustentável.

No momento em que o mundo enfrenta desafios ambientais urgentes, a parceria entre Coagro, ZEG Biogás e o Porto do Açú representa um passo significativo na direção certa. Demonstra que a transição para uma economia verde é não apenas viável, mas também promissora para o desenvolvimento econômico e social. Que este exemplo inspire outras regiões e setores a abraçar soluções sustentáveis e a construir um futuro mais limpo para todos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NEGÓCIO DA CHINA

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, seguirá para a Ásia na próxima semana. O objetivo é selecionar estaleiros na Coreia do Sul e na China para a construção de navios para a empresa. A Transpetro planeja abrir uma licitação para a fabricação de 25 embarcações. O edital da concorrência deve ser lançado no primeiro semestre do próximo ano. Os navios serão entregues ao longo dos próximos oito anos. O primeiro deve ser concluído ainda nos anos do atual Governo Lula (que vai até 2026).

CAMPINA GRANDE

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, visita hoje as cidades de Patos e Campina Grande, ambas na Paraíba. Em pauta, a necessidade de ampliar a aviação nessa região do Brasil. Em sua passagem por Patos, Costa Filho irá assinar um termo de urgência para o começo das obras do aeroporto da cidade. Em Campina Grande, vai participar da reinauguração do Aeroporto Presidente João Suassuna. A concessionária do terminal, a Aena, investiu mais de R\$ 100,8 milhões em obras de ampliação de modernização da unidade aeroportuária.

ROTerdã 1

Principal complexo marítimo do Hemisfério Ocidental, o Porto de Roterdã (Países Baixos) anunciou, nessa quinta-feira, que navios utilizando combustíveis sustentáveis terão uma redução “substancial” em suas tarifas. Para obter o desconto, que pode chegar a 500 mil euros, as embarcações têm de fazer o abastecimento no porto e operar com combustíveis como amônia e metanol verde, que garantem uma redução de 90% nas emissões de gases do efeito estufa.

ROTerdã 2

A promoção do Porto de Roterdã não é válida para os navios que forem abastecidos com biodiesel e outros biocombustíveis com mercados já consolidados em Roterdã.

ROTerdã 3

O CEO e COO do Porto de Roterdã, Boudewijn Siemons, destacou a importância da iniciativa. “É vital que o setor de navegação passe a adotar combustíveis com zero emissões. Com o suporte adicional da nossa parte, queremos dar aos transportadores marítimos o máximo de incentivo para fazerem essa mudança”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2023

AEROPORTOS - GOVERNO DE SC SOLICITA RECURSOS AO MPOR PARA OBRAS NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Ministro Silvio Costa Filho e o governador catarinense Jorginho Mello se reuniram nesta semana

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



O governador Jorginho Mello disse ao ministro Silvio Costa Filho que a dragagem e do aprofundamento do canal do Porto de São Francisco do Sul como uma das prioridades
Crédito: Vosmar Rosa/MPor

Francisco do Sul.

Em reunião realizada na sede do Ministério de Portos e Aeroportos, em Brasília, nesta semana, a comitiva de Santa Catarina, liderada pelo governador Jorginho Mello (PL) solicitou ao ministro Silvio Costa Filho recursos do Governo Federal para obras de dragagem e aprofundamento do canal de acesso ao Porto de São

Jorginho Mello afirmou que trata do assunto da dragagem e do aprofundamento do canal como uma das prioridades, visando o crescimento e desenvolvimento do porto e do estado de Santa Catarina.

“Tratamos de diversos assuntos de interesse de Santa Catarina. Mas precisamos aumentar a capacidade do porto. É um investimento de mais de R\$ 200 milhões que estamos atuando para o Governo Federal colocar no orçamento pelo menos parte desse valor, para que a gente possa aumentar a capacidade do porto”, comentou o governador.

Segundo a Autoridade Portuária, o projeto de aprofundamento e alargamento do canal externo de acesso ao Porto de São Francisco do Sul está com as licenças ambientais em fase final de análise pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A profundidade do canal externo passará dos atuais 14 metros para 16 metros e permitirá a navegação de embarcações de até 366 metros.

“O Governo do Estado tem possibilitado um protagonismo inédito às questões portuárias, o que permitiu ao complexo de São Francisco do Sul uma maior e merecida atenção a suas prioridades, como a que foi discutida hoje no Ministério dos Portos”, afirmou o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, que participou da reunião por videochamada.

Também esteve presente no encontro o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, que apresentou um balanço ao ministro de portos sobre os resultados em movimentações conquistados pelo complexo, com destaque para o aço e também a exportação da soja brasileira para a Ásia, principalmente a China.

Aeroportos

Em relação a assuntos voltados para o setor aéreo, foi discutida a implantação de uma segunda pista no Aeroporto de Navegantes, visando a demanda crescente que o terminal vem recebendo.

Ainda no encontro, o governador lembrou que os aeroportos de Joaçaba e Caçador não estão mais incluídos no planejamento federal, porque requer um alto investimento em infraestrutura, como construção de terminais, estação de prevenção de incêndio, melhoramentos de pista e equipamentos de navegação.

O Estado solicitou que o Governo Federal reavalie a medida e que coloque os aeroportos de volta no plano, visto que foram destinados R\$ 13,3 milhões de recursos da SAC (Secretaria de Aviação Civil) para o Aeroporto de Caçador (de um total previsto de R\$ 42 milhões) e em Joaçaba foram investidos R\$ 16,3 milhões.



O secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, participou por videochamada e falou da atenção que o Governo de SC tem dado às questões portuárias

Itajaí

Ao final da reunião, governador e ministro debateram sobre investimentos voltados para o Porto de Itajaí, com o principal tema voltado para a licitação de arrendamento transitório que está em andamento pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A empresa MMS Empreendimentos, que fez a melhor proposta no leilão, foi desclassificada pela Comissão Permanente de Licitação de Concessões (CPLA) da agência.

A Mada Araújo, segunda classificada no processo, foi convocada pela Antaq para apresentação de documentos de habilitação nesta sexta-feira (5). A Antaq espera finalizar o processo licitatório em até duas semanas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2023

PORTOS - PORTO DO ITAQUI PASSA A TER OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO NA ÁREA DE FUNDEIO

Empresas Acelen e Bunker One fecharam parceria estratégica para fornecimento de combustível a navios

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O fornecimento de combustíveis marítimos na região também deve impactar positivamente o potencial do Porto do Itaqui, que cresceu em média 9% ao ano nos últimos cinco anos Crédito: Divulgação/Emap

Desde o início deste mês, cargueiros e petroleiros começaram a ser abastecidos na região de fundeio do Porto do Itaqui, na Baía de São Marcos, no Maranhão. A nova operação foi possível após uma parceria estratégica entre as empresas Bunker One, que comercializa combustíveis marítimos (bunker), e a Acelen, que produz o

combustível.

Segundo as companhias, esta é a única operação de abastecimento em ancoragem externa no Brasil e o local foi escolhido por ser um centro estratégico para o comércio internacional, principalmente para exportações de matérias-primas, como minério de ferro e soja, e para distribuição de produtos petrolíferos no mercado interno.

“A nova opção de abastecimento atende a todos os tipos de embarcação e rotas, entre elas as que têm como origem e destino Europa e Estados Unidos”, explicou o comunicado conjunto.

Neste tipo de operação, o abastecimento é realizado por um tanker (navio-tanque) sem necessidade de ancoragem interna, o que pode reduzir o tempo de permanência no porto e os custos com taxas portuárias, já que os navios são abastecidos enquanto aguardam a entrada na área interna para operar. Será possível atender até dois navios por dia, levando em consideração o tempo de cada operação e as particularidades de cada abastecimento.

“Essa parceria vai proporcionar um crescimento da nossa operação no Brasil em cerca de 30%. E não se trata apenas de mais uma linha de atuação ou área geográfica coberta, mas o início de uma promissora aliança, que tem o potencial de oferecer novas soluções para a indústria de shipping na América Latina”, disse Flavio Ribeiro, CEO da Bunker One Brasil.

O fornecimento de combustíveis marítimos na região também deve impactar positivamente o potencial do complexo portuário do Itaqui, que cresceu em média 9% ao ano nos últimos cinco anos.

Cristiano da Costa, vice-presidente comercial, Trading e Shipping da Acelen, explicou que a parceria comercial atende ao crescimento da região, aumentando a oferta e competitividade do Brasil como opção de hub de abastecimento de combustíveis marítimos. “É uma excelente parceria, capaz de trazer competitividade ao abastecimento de bunker na região de São Luís do Maranhão”, afirmou.

Segurança

Para conhecer de forma mais profunda a área de atuação nas operações de abastecimento no Itaqui, as duas empresas investiram em dois estudos: um meteoceanográfico das áreas de fundeio e outro de aproximação e amarração das embarcações nas operações de abastecimento. Os levantamentos utilizaram dados nacionais e internacionais, visando analisar as condições de vento e rajada; de ventos e ondas; e correntes que atuam na região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2023

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE ARATU GANHA NOVO PÁTIO PARA ARMAZENAMENTO DE ENXOFRE

Investimento foi feito pela empresa CS Porto Aratu, que aportou R\$ 20 milhões na modernização da estrutura

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A CS Porto Aratu investiu R\$ 20 milhões na modernização do espaço, que tem capacidade para receber e armazenar 100 mil toneladas de enxofre e 50 mil toneladas de coque Crédito: Divulgação/CS Porto Aratu

O Porto de Aratu (BA) ganhou um novo pátio para armazenamento de enxofre, no terminal ATU-12. A estrutura foi reformada pela empresa CS Porto Aratu, que investiu R\$ 20 milhões na modernização do espaço, que tem capacidade para receber e armazenar 100 mil toneladas de

enxofre e 50 mil toneladas de coque.

A obra reestruturou toda a parte de rede de incêndio, drenagem, pavimentação, revitalização das áreas, além de terraplanagem e construção das vias terrestres.

A CS Porto Aratu é controlada pela CS Infra, do Grupo Simpar, que informou que a revitalização do espaço reforça o compromisso da empresa em contribuir para a economia do estado e posicionar o Porto de Aratu como rota para recebimento de granéis minerais.

“Essa inauguração representa um marco na história do porto e para todo seu entorno. A operação é fruto do empenho e expertise das equipes da CS Porto Aratu e vai impactar positivamente a economia local e nacional. Além disso, as adequações realizadas também habilitaram a CS Portos a ser um recinto alfandegado”, explicou Marcos Tourinho, diretor presidente da CS Porto Aratu.

O desembarque da primeira carga operada no novo pátio foi realizado com o Grupo Itafos Fertilizantes. O produto armazenado no terminal ATU-12 será transportado para Arraias, no estado do Tocantins.

Roberto Barretto, diretor comercial e de suprimentos da Itafos, destacou que o novo pátio torna a logística deste tipo de operação mais vantajosa. “Se compararmos com a operação logística anterior, alcançamos uma redução de custo de aproximadamente 30%”, afirmou o executivo.

Até final de dezembro, mais 30 mil toneladas de enxofre estão programadas para serem armazenadas no pátio.

Durante o período de obras do pátio, mais de 100 empregos diretos e indiretos foram gerados. Durante a fase atual de operação, cerca de 300 colaboradores, entre diretos e indiretos, serão responsáveis pela gestão da infraestrutura, que tem 163 mil metros quadrados.

Novas obras

Até 2025, o cronograma de obras prevê a construção de um novo armazém exclusivo para fertilizantes, reforma estrutural do TGS I no ATU-12, implementação de um novo sistema de correias para importação e exportação, expansão e modernização do berço do TGS II vinculado ao ATU-18, aquisição de carregadores e descarregadores de navios, esteiras transportadoras, além da construção de balanças, tombadores e de três silos com capacidade de até 90 mil toneladas para movimentação de grãos.

Também serão instalados painéis de captação solar para geração de até 20% da energia que será consumida pelos terminais. Durante o ano de 2024, com o pico das obras e instalações dos equipamentos, são previstos 600 novos empregos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU TERÁ PRIMEIRA USINA DE BIOMETANO A PARTIR DA CANA-DE-AÇÚCAR

Objetivo do projeto é viabilizar no complexo uma oportunidade para a agroindústria do Estado
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Modelo de usina de biometano: a unidade será a primeira do Rio de Janeiro a utilizar vinhaça, subproduto da cana-de-açúcar, para geração de biogás e produção do biometano
Crédito: Divulgação

ALÉM DE FOMENTAR O CONSUMO DO BIOMETANO NAS INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS, O PORTO DO AÇU IRÁ FAZER O TRANSPORTE DOS VEÍCULOS DE CARGA E PROVIDENCIAR EQUIPAMENTOS LOGÍSTICOS

A Cooperativa Agroindustrial do Estado do Rio de Janeiro (Coagro), a ZEG Biogás e o Porto do Açú celebraram um memorando de entendimento para a implantação de uma usina de biometano com capacidade inicial de produção de 5 milhões de m³ por ano. De acordo com o Porto do Açú, os primeiros estudos foram iniciados pela ZEG Biogás em maio de 2023, e a expectativa é que a decisão de investimento ocorra no primeiro trimestre de 2024, para que assim a planta tenha sua operação comercial iniciada em 2025.

BUSCAMOS TORNAR O PORTO AÇU UM ECOSISTEMA PARA O DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS INDUSTRIAIS DE BAIXO CARBONO E CONTRIBUIR PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA”

JOÃO BRAZ
diretor comercial do Porto do Açú

O objetivo do projeto é viabilizar no porto uma oportunidade para a agroindústria do Estado, que já se apresentou em tempos passados como um importante produtor de cana-de-açúcar do país, e, agora, busca retomar uma posição de destaque sendo impulsionado pela economia verde, com a produção de biocombustíveis avançados, como o biogás, biometano e outros produtos biogênicos.

Os estudos consideraram a implantação de uma primeira unidade de produção de biometano, com custos estimados em R\$ 60 milhões para sua conclusão. Com a ampliação da disponibilidade de biomassa local, prevista para ocorrer ao longo dos próximos anos, os investimentos poderão ser ampliados, assim como a oferta de biometano para o mercado.

O projeto da infraestrutura tem como base os estudos realizados anteriormente, e que compreendem o memorando para sua conclusão. A usina será a primeira do Estado do Rio de Janeiro a utilizar vinhaça, subproduto da cana-de-açúcar, para geração de biogás e produção do biometano. É estudada também a aplicação de outros substratos para a ampliação do projeto no futuro.

“Nos últimos 20 anos, a Coagro vem trabalhando para o fortalecimento do agronegócio através da geração de empregos e de renda, compromisso com o meio ambiente, nossos colaboradores, fornecedores e a sociedade. Esse acordo soma os esforços para uma política norteada pelo conceito de sustentabilidade” afirmou Frederico Paes, presidente da Coagro.

Pelo memorando assinado entre a Autoridade Portuária, o Coagro e a ZEG Biogás, o Porto do Açú atuará como plataforma de infraestrutura. Além de fomentar o consumo do biometano nas instalações industriais, o complexo irá fazer o transporte dos veículos de carga e providenciar equipamentos logísticos.

A ZEG Biogás proverá as soluções tecnológicas para geração do biogás e sua purificação em biometano, atuando, também, como potencial investidor do projeto, além de comercializar com exclusividade todo o biocombustível produzido.

Já a Coagro fornecerá a matéria-prima necessária para a produção do biogás, além de se posicionar como instrumento de fomento da agricultura regional, proporcionando maior desenvolvimento a toda região e gerando impacto social no entorno.

“Buscamos tornar o Porto Açú um ecossistema para o desenvolvimento de projetos industriais de baixo carbono e contribuir para a transição energética. Isso se dará a partir da ampliação da disponibilidade de energias de fonte renovável. Um desses caminhos passa justamente pelo uso da biomassa da cana para produção de biogás e biometano. Estamos trabalhando para combinar energia renovável e consumo industrial no mesmo lugar”, analisou João Braz, diretor comercial (CCO) do Porto do Açú.

A nova iniciativa, alinhada ao plano de negócios com foco em industrialização sustentável do Porto do Açú e da ZEG Biogás, também poderá ajudar a região a retomar posição de destaque na produção de cana-de-açúcar no país, fomentando produtores locais.

Atualmente, o potencial de produção de cana-de-açúcar na área de influência do Açú é de cerca de 2,1 milhões de toneladas por ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2023

REGIÃO SUDESTE - SOPESP E SINDAPORT ASSINAM CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2023/2025

Solenidade de assinatura ocorreu na quinta-feira, na sede do Sindicato dos Operadores Portuários

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



A solenidade de assinatura ocorreu na sede do Sopesp e contou com a presença dos presidentes de ambos os sindicatos e a participação da assessora jurídica Gislaine Heredia Foto: Divulgação/Sopesp

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e o Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços

Portuários do Estado de São Paulo (Sindaport) assinaram a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) para o período de 2023/2025. O novo vínculo foi firmado na quinta-feira (5). O último acordo desse tipo havia sido firmado em 2019.

A solenidade de assinatura ocorreu na sede do Sopesp e contou com a presença dos presidentes de ambos os sindicatos e a participação da assessora jurídica Gislaine Heredia, que segundo o Sopesp, desempenhou um papel fundamental durante todo o processo de negociação e formalização da convenção.

Entre os pontos acordados no novo CCT, destaca-se a regulação da contratação a vínculo. Regis Prunzel, presidente do Sopesp, o acordo é uma vitória coletiva que reflete o empenho do sindicato e dos trabalhadores.

“Foi uma negociação bem-sucedida. Estamos construindo um cenário cada vez mais favorável, dando um passo significativo em direção a um ambiente de trabalho mais justo e equitativo para os trabalhadores”, comentou.



Ainda representando o Sopesp na solenidade esteve o vice-presidente da entidade, Leonardo Ribeiro. Pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) de Santos estava o gerente jurídico e de Recursos Humanos, Thiago Robles.

Representando o Sindaport, compareceram o presidente Everandy Cirino dos Santos, o vice-presidente João de Andrade Marques e o advogado do sindicato, Eraldo Francese.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2023

NACIONAL - PF CUMPRE MANDADOS EM OPERAÇÃO DE COMBATE AO TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS

Investigação que culminou na ação teve início após a interceptação de um barco pesqueiro na costa africana

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

A Polícia Federal deflagrou na quinta-feira (5) a Operação Dontraz, que teve como objetivo combater uma organização criminosa especializada no tráfico internacional de drogas utilizando os portos brasileiros. Foram cumpridos mandados de prisão e de busca e apreensão em cinco estados.

Segundo informado pela PF, a investigação teve início em abril do ano passado, quando um barco pesqueiro de bandeira brasileira foi interceptado na costa africana, carregado com 5.457 kg de cocaína. Na embarcação havia sete tripulantes, cinco brasileiros e dois de Montenegro. Todos foram presos em flagrante.

Outro fato importante do trabalho investigativo foi a apreensão de 1.216 kg de cocaína em um pesqueiro abordado em alto-mar, após ter partido de Fortaleza, no Ceará. Nele havia seis tripulantes, todos brasileiros, que foram presos em flagrante. A PF não informou a data da apreensão. A operação contou com a cooperação de autoridades de Cabo Verde, Estados Unidos e Inglaterra.

Na quinta-feira, equipes da Polícia Federal cumpriram 17 mandados de prisão preventiva, quatro mandados de prisão temporária e 41 mandados de busca e apreensão em cinco estados: São Paulo, Ceará, Paraná, Rio Grande do Norte e Santa Catarina.

A ação conta com o apoio da Marinha, da Polícia Militar de São Paulo e da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do Ceará.

Os investigados responderão pelos crimes de tráfico transnacional de drogas, organização criminosa e lavagem de dinheiro, e, se condenados, as penas podem chegar a 40 anos de prisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2023

INTERNACIONAL - PREFEITO DE SANTOS QUER APROVEITAR IDEIAS DE PROJETO PORTUÁRIO ITALIANO NO PARQUE VALONGO

Cumprindo agenda na Itália, Rogério Santos deve conhecer a Autoridade Portuária de Gênova

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

O prefeito de Santos (SP), Rogério Santos (PSDB), quer aproveitar ideias propostas em um projeto portuário na cidade de Gênova, na Itália, no Parque Valongo. Uma comitiva da Prefeitura cumpre agenda no país e, nesta sexta-feira (6), Rogério deve conhecer a estrutura da Autoridade Portuária de Gênova.

O projeto citado como referência pelo prefeito é o Waterfront di Levante, na cidade portuária de Gênova. Por lá, a obra visa transformar o que antes era um antigo porto em uma nova fachada urbana com vista para o mar, ideia semelhante ao Parque Valongo, que vai utilizar a área de antigos

armazéns portuários, no Centro, para a criação de um espaço de lazer, convivência e de atividades esportivas e culturais.



O prefeito assinou um protocolo de intenções com a prefeitura de Gênova, visando a irmanação de Santos e Gênova, e anunciou a realização de um festival italiano na cidade Crédito: Divulgação

O prefeito também assinou um protocolo de intenções com a prefeitura de Gênova, visando a irmanação de Santos e Gênova, e anunciou a realização de um festival italiano na cidade, em fevereiro, tendo em vista as comemorações, na Itália, dos 150 anos de emigração italiana.

Houve ainda um encontro com o cônsul geral em Milão, embaixador Hadil da Rocha Viana. Durante a conversa, Rogério Santos pediu ajuda para trazer para Santos um bonde de Milão. Se der certo, o vagão fará parte do Museu Vivo Internacional de Bondes.

Nesta sexta-feira, além da passagem pela Autoridade Portuária, está prevista uma reunião na Costa Cruzeiros e uma visita na Universidade de Gênova.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2023

NACIONAL - VITRINE

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

**Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua Vitrine.
Para quem gosta de um bastidor, bem-vindo(a)!**

MISSÃO SANTOS EM LISBOA

Divulgação/Portugal Export



O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o presidente do Porto de Sines, Jose Luis Cacho, e o diretor-executivo Portugal Export, Marcelo Sobreira, durante missão técnica da Prefeitura de Santos a Lisboa, onde foram debatidos vários projetos de inovação tecnológica lusitanos, que poderão ser utilizados no Brasil. Novidades em breve!

PORTO HACK 2023 VEM AÍ!

Divulgação/Abtra



O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e presidente do Conselho do Brasil Tech Export, Angelino Caputo, e o presidente do Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social - CAMPS Santos, Elber Justo, durante o lançamento do Porto Hack - Santos 2023, evento promovido pela ABTRA e que tem o objetivo de propor soluções tecnológicas comunitárias para melhorar os processos portuários e logísticos do comércio exterior brasileiro, como também aproximar a comunidade local do maior complexo portuário do País.

MULHERES & PORTO



Durante um café para o lançamento da Campanha Outubro Rosa, em Imbituba (SC), o governador do Estado, Jorginho Mello, apoiador da ação, junto às presidentes das Redes Femininas de Santa Catarina.



Primeira turma formada apenas por mulheres no curso de operador de empilhadeira, fruto do Projeto Capacita + Mulheres, promovido pela Secretaria Municipal da Mulher (SEMMU), em parceria com o OGMO/Paranaguá (PR). O objetivo do projeto é capacitar mulheres para o mercado de trabalho e fomentar a igualdade de gênero no setor portuário. Viva.



FENOP MARCA PRESENÇA

Durante evento do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, em Brasília, a equipe da Federação Nacional dos Operadores Portuários – Fenop, ao lado da recém-empossada secretária Nacional dos Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, de vermelho. Equipe Fenop: Renato Freitas Miranda, Atáides Mendes Filho, o presidente Sérgio Aquino, Maria Cristina Dutra, Maria Clara Marques e Flávia Fardim.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/10/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ALCKMIN DEFENDE AMPLIAR ACORDO MERCOSUL – ÍNDIA E DIVERSIFICAR COMÉRCIO BILATERAL

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (06 de outubro de 2023)

Acordo, vigente desde 2009, ainda é muito tímido diante do potencial oferecido pelo país mais populoso do mundo, e representa apenas 2% das exportações do Brasil.

vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, defendeu nesta quinta-feira (5/10) o avanço no acordo Mercosul – Índia, celebrado em 2004 e vigente desde 2009, mas ainda muito tímido diante do potencial de comércio entre as partes.

“É o país mais populoso do mundo, mas temos apenas 2% de nossas exportações para a Índia. Uma coisa mínima. Apenas US\$ 15 bilhões. Precisamos avançar em possibilidades de



complementariedade econômica”, afirmou Alckmin, durante o 42º Encontro Nacional do Comércio Exterior (Enaex), nesta quinta-feira (5/10) no Rio de Janeiro.

O ministro defendeu a celebração de entendimentos para aumentar a lista de produtos que integram o comércio bilateral entre os dois países atualmente. Isso porque 80% das exportações do Brasil para a Índia estão concentradas em apenas três produtos: óleo de soja, petróleo e ouro.

A falta de diversificação foi apontada por ele como um problema das exportações brasileiras de maneira geral, apesar dos recordes que vêm sendo registrados nas exportações e no saldo comercial brasileiros.

E numerou os principais caminhos que estão sendo percorridos pelo governo para superar os desafios, entre eles a celebração de acordos comerciais, destacando também os avanços nas negociações entre Mercosul e União Europeia. “Estamos trabalhando junto com o Itamaraty, incessantemente, e estamos otimistas com a possibilidade do Acordo Mercosul – União Europeia. Estamos falando de quase 800 milhões de pessoas num livre comércio e um quarto do PIB do mundo. Então, superando as dificuldades, e a gente conseguir, isso abre outras possibilidades.”

Alckmin também listou alguns avanços para estimular a ampliação do comércio exterior brasileiro, como a política nacional de cultura exportadora, lançada no mês passado pelo MDIC, com foco na inclusão de pequenas e médias empresas no mercado internacional; as medidas para desburocratização de processos, como a evolução do Portal Único de Comércio Exterior e as licenças flex; e a estratégia nacional de comércio exterior, entre outras em curso.

Mercosul – Índia

A possibilidade de ampliação do acordo entre o Mercosul e a Índia foi discutida entre representantes do governo brasileiro e indiano, na quarta-feira (4/10), na 6ª Reunião do Mecanismo de Monitoramento do Comércio Bilateral entre os dois países, no MDIC (leia mais aqui).

A Índia tem uma economia robusta, que cresce a taxas significativas, oferecendo oportunidades crescentes para mais segmentos da indústria e do agronegócio na região. Um imenso mercado consumidor em potencial e possível fonte de investimentos relevantes para o Mercosul.

No entanto, em 2022, a corrente comercial entre o Mercosul e a Índia somou apenas US\$ 23,2 bilhões, representando 2,7% do comércio do bloco com o mundo.

Na reunião, Brasil e Índia também discutiram oportunidades de cooperação bem como avanços na remoção de barreiras não-tarifárias ao comércio bilateral, tanto em produtos agrícolas quanto industriais. Entre os segmentos com oportunidades de ampliação estão energia renovável e biocombustíveis, aviação, turismo e propriedade intelectual.

Enaex

Mais cedo, dentro da programação da Enaex, a secretária Tatiana Prazeres participou do painel “Ações para ampliar as exportações de manufaturados e acelerar a inserção internacional de MPEs”, quando destacou as iniciativas do governo para ampliar e diversificar a pauta e a base exportadora brasileira.

Ela lembrou que menos de 1% das empresas nacionais exportam e que 90% destas estão nas regiões Sul e Sudeste. “São poucas e concentradas”, acentuou, afirmando que em 9 das 27 unidades federativas do país o total de empresas que exportam não chega a 100.

Empresas que entram no comércio exterior, comentou Tatiana, empregam mais, pagam melhor, são mais longevas, mais produtivas e mais inovadoras. “Isso é algo que nos motiva a levar comércio exterior Brasil adentro, para que os benefícios cheguem a um maior número de empresas e regiões”, disse.



Nesse sentido, ela destacou o lançamento da Política Nacional da Cultura Exportadora, que pretende expandir a base de exportação sobretudo para micro, pequenas e médias empresas, levando em conta inclusive a diversidade regional.

Indústria e Comércio Exterior

Em relação aos produtos exportados pelo país, a secretária classificou como “muito positivo” o crescimento do agronegócio, mas lamentou que a manufaturas, de maior valor agregado, não tenham o mesmo dinamismo. Em sua avaliação, isso está diretamente relacionado ao processo de desindustrialização do Brasil nas últimas décadas.

“Perdemos espaços também porque nossa indústria se tornou menos competitiva”, resumiu ela, apontando a recriação do MDIC e o processo de construção de uma nova política industrial, no atual governo, como pontos de inflexão nesse processo.

“Ter um olhar para política industrial associada ao comércio exterior é fundamental, porque as duas coisas estão estreitamente relacionadas. Uma política industrial bem-sucedida contribuirá para a melhoria das exportações”.

Tatiana citou ainda a redução da burocracia no comércio exterior, o aumento dos financiamentos via BNDES, e a ampliação de acordos comerciais, principalmente as negociações em torno do acordo Mercosul-União Europeia, entre as ações do governo para favorecer e ampliar as iniciativas de comércio exterior.

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

Data: 06/10/2023

MODAL HIDROVIÁRIO TERÁ R\$ 2,93 BILHÕES PARA APOIO FINANCEIRO À NAVEGAÇÃO INTERIOR

Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (06 de outubro de 2023)

Orçamento aprovado nesta quinta-feira (5) pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) será aplicado em quatro projetos

Ampliar a capacidade de transporte de minério de ferro e manganês por meio das hidrovias brasileiras, gerar empregos e movimentar a economia do país são algumas das ações possíveis após aprovação de R\$ 2,93 bilhões pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O investimento será utilizado para o apoio financeiro à navegação interior.

Em reunião realizada nesta quinta-feira (05), o Conselho liberou o recurso para ser aplicado em quatro projetos na área de hidrovias. Os trabalhos se referem à construção de 400 balsas mineraleiras, que serão criadas em estaleiros da região Norte e Nordeste. Cerca de 8.500 empregos devem ser gerados, direta e indiretamente, distribuídos na construção, operação e manutenção das balsas.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o valor investido trará mais competitividade ao mercado nacional e contribuirá para a expansão da atividade. “A aprovação desse aporte trará benefícios para toda a sociedade, seja na produção de empregos e geração de renda, na modernização das estruturas de transportes ou para agilizar o transporte de cargas pelos nossos rios. Estamos trabalhando para melhorar ainda mais o país”, destacou Costa Filho.

Os projetos deliberados pelo Conselho Diretor podem ter financiamento de até 90 % pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). O custo da contribuição financeira do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, sendo essas condições definidas na Resolução CMN nº 5.031/2022.

O Fundo da Marinha Mercante visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante como das indústrias de construção e reparação navais no país.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2023

PRODUÇÃO, VENDAS E EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS REGISTRARAM QUEDA EM SETEMBRO, DIZ ANFAVEA

Informações: CNN Brasil (06 de outubro de 2023)

A produção de veículos do Brasil recuou em setembro na comparação com agosto e ficou praticamente estável em relação ao nível do mesmo período de 2022 segundo dados divulgados nesta sexta-feira (6) pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

O mercado enfrenta um período de baixa na demanda interna e exportações.

As montadoras instaladas no país produziram 8% menos veículos em setembro na comparação mensal, com 208,9 mil novas unidades.

Já na relação anual, o volume montado foi 0,5% maior, acumulando até o final de setembro de 2023 baixa de 0,3%, a 1,75 milhão de carros, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Vendas

O mercado mostrou reação no ritmo de vendas, ainda que longe de voltar ao patamar de antes da pandemia como desejava a indústria após o fim da crise de abastecimento de componentes eletrônicos, responsável por paralisar por diversas vezes as fábricas de automóveis nos últimos dois anos.

Frente a setembro de 2022, as vendas de veículos subiram 1,9% no mês passado, para 197,7 mil unidades.

Já na comparação com agosto, setembro apresentou queda de 4,8%.

A variação na margem só ficou negativa, porém, em razão do calendário com três dias úteis a menos de setembro.

A média de cada dia de venda do mês passado, de 9,9 mil veículos, só ficou atrás neste ano da registrada em julho, quando o mercado, no embalo dos descontos patrocinados pelo governo, fez 10,7 mil unidades a cada dia de venda.

Os licenciamentos de veículos mostram agora crescimento de 8,5% desde o início do ano, somando 1,63 milhão de veículos de janeiro a setembro.

Em setembro, as vendas de elétricos e híbridos, em sua ampla maioria importados, somaram 8.460 unidades, segundo os dados da Anfavea, que tem defendido o retorno do Imposto de Importação a 35% para esse segmento.

Em setembro de 2022, os licenciamentos destes modelos somaram 6.388 unidades, volume 32,4% menor que o registrado em agosto.

Exportações

O balanço da Anfavea mostra ainda queda de 3,9% das exportações, no comparativo de setembro com igual mês de 2022.

Os embarques, de 27,4 mil veículos no mês passado, caíram 20,6% contra agosto.

Desde o primeiro dia de 2023, 322,9 mil veículos foram exportados, tendo México, Argentina, Chile e Colômbia como os principais destinos.

O volume representa uma queda de 11,2% frente aos nove primeiros meses do ano passado.



Emprego

Segundo o levantamento da Anfavea, 440 vagas de trabalho foram abertas em setembro nas montadoras, que agora empregam 100,6 mil pessoas.

*Com informações de Reuters e Estadão Conteúdo

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

Data: 06/10/2023

PORTO DE AÇU NO RJ TERÁ USINA DE BIOMETANO A PARTIR DA CANA-DE-AÇÚCAR

Informações: FORBES (06 de outubro de 2023)

A Cooperativa Agroindustrial do Estado do Rio de Janeiro (Coagro), a ZEG Biogás e o Porto do Açúcar assinaram um memorando de entendimento para implantação de uma usina de biometano no complexo portuário do norte fluminense, segundo anúncio das empresas nesta quarta-feira (4).

Com capacidade inicial de produção de 5 milhões de metros cúbicos por ano, a usina será a primeira do Estado do Rio de Janeiro a utilizar vinhaça (subproduto da cana-de-açúcar) para geração do biogás que posteriormente será processado em biometano — combustível renovável equivalente ao gás natural.

Os primeiros estudos sobre o empreendimento preveem a implantação de uma unidade de produção de biometano com custos estimados em R\$ 60 milhões.

Com a ampliação da disponibilidade de biomassa local, que será fornecida pela Coagro, os investimentos poderão ser ampliados, assim como a oferta de biometano para o mercado, apontaram as empresas.

No futuro, o projeto também poderá utilizar outros substratos agrícolas além da vinhaça para produzir o combustível renovável.

A expectativa é que a decisão de investimento ocorra no primeiro trimestre de 2024, para que a planta inicie operação comercial em 2025.

Pelo memorando assinado, o Porto do Açúcar atuará como plataforma de infraestrutura, fomentando o consumo do biometano nas instalações industriais, fazendo o transporte dos veículos de carga e providenciar equipamentos logísticos.

Já a ZEG Biogás proverá as soluções tecnológicas para geração do biogás e purificação em biometano, além de atuar como potencial investidor do projeto e comercializar com exclusividade todo o biocombustível produzido.

“O objetivo é viabilizar no Porto do Açúcar... uma oportunidade para a agroindústria fluminense, que já foi um importante produtor de cana-de-açúcar do país, e busca retomar sua posição de destaque”, diz o comunicado.

Atualmente, o potencial de produção de cana na área de influência do Açúcar é de cerca de 2,1 milhões de toneladas por ano, segundo informações das empresas envolvidas no projeto.

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

Data: 06/10/2023

“VI UM PROJETO MUITO AMBICIOSO PELA FRENTE”, DIZ CEO DA CITROSUCO

Informações: Brasilagro (06 de outubro de 2023)



Marcelo Abud, 48 anos, está à frente da Citrosuco desde meados de 2022. Foto: LinkedIn Marcelo Abud

Marcelo Abud fala sobre os desafios da empresa que faz parte do Grupo Votorantim, e que fechou 2022 com um Ebtida ajustado de R\$ 356 milhões, para se manter.

“A laranja é uma das poucas frutas que o consumidor mundial tem acesso todos os dias do ano”, diz Marcelo Abud, CEO da Citrosuco, a maior exportadora global do suco da fruta, com sede em Matão, no interior paulista que, não à toa, dos cerca de 52 mil hectares de área 15 mil hectares são de laranja, o que equivale a quase 30% do

município.

Mas Matão não é o único com tal peso para a fruta. O Brasil tem 56 mil propriedades rurais e uma área cultivada de 568,1 mil hectares, dos quais 387 mil estão na dobradinha São Paulo-Triângulo Mineiro, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). “Hoje, mais do que antes, o suco de laranja entra na demanda do consumidor que busca por saudabilidade, que está mudando de hábito e que escolhe”, afirma Abud, que está no cargo desde julho do ano passado. Na edição 112 da Forbes, lançada em setembro, ele fala sobre esse novo consumidor global.

Administrador, o executivo chegou na Citrosuco depois de uma longa carreira em empresas da indústria cervejeira, entre elas a Ambev, no Brasil e no exterior. Abud tem 48 anos e já morou em 15 diferentes lugares. Sua entrada na Citrosuco faz parte de um movimento de empresas do agro que buscam um arejamento em suas lideranças – que muitas vezes não conhecem o chão dessa fábrica a céu aberto –, mas que tem qualidades que fazem disso um detalhe.

Abud afirma que a primeira vontade que o empurrou para a Citrosuco foi a de voltar para o Brasil; a segunda era estar em um setor de relevância para o país. Ele conta que quando recebeu o convite da Citrosuco, depois de dois anos na Lavoro, uma das maiores distribuidoras de insumos agrícolas agrícolas da América Latina e onde realizou oito aquisições no país, “já conhecia há algum tempo, admirava o grupo Votorantim, que é dono de um projeto de longo prazo e ambicioso para o setor da laranja.”

De fato, o negócio Citrosuco não é pequeno. A empresa, que pertence ao grupo controlado pela família Ermírio de Moraes, faturou R\$ 52,9 bilhões no ano passado em suas várias frentes de negócio, que também inclui cimento, metais e mineração, siderurgia, energia, celulose e financeiro. O grupo não divulga os faturamentos por setor, mas a estimativa é que os negócios com a laranja representam cerca de 10% da receita total. Para o Ebtida ajustado (que exclui lucros e despesas não recorrentes) o valor foi de R\$ 356 milhões em 2022, equivalente a 4% do portfólio geral da Citrosuco.

“O mercado da laranja é apaixonante e o Brasil é protagonista. Vi um projeto muito ambicioso pela frente, de diversificação tecnológica e de inovação”, afirma Abud sobre sua decisão de aceitar o cargo. “A laranja é um setor onde a gente consegue criar valor, liderar e ao mesmo tempo fazer o Brasil crescer economicamente.”

No ano passado, somente as exportações de suco de laranja geraram ao país cerca de US\$ 2 bilhões ou R\$ 10,6 bilhões, para 1,029 milhão de toneladas, segundo o Mapa (Ministério da Agricultura e Pecuária). Anualmente, a citricultura do país movimenta US\$ 14 bilhões e recolhe em impostos cerca de US\$ 190 milhões. “Há um mundo de oportunidades”, diz o executivo, que conta que entre o namoro e o casamento com a Citrosuco foram quatro meses. Hoje, apenas 20% de seu tempo é dedicado ao escritório. O restante é gasto no campo, nas fábricas, ou mesmo se não for aí o tempo é sempre de algum cliente.

Os números superlativos da Citrosuco

Abud está à frente de números superlativos na Citrosuco. O grupo possui cerca de 80 mil hectares de terras, além das propriedades parceiras que entregam a fruta em duas unidades industriais no



Brasil (uma fica nos EUA). O que parece simples, que é esmagar a fruta, extrair seu suco e colocar no copo do consumidor, vem ganhando complexidades nas quais a empresa, que já está no topo, não quer perder o passo. É essa a missão do executivo: apertar o passo em processos verticalizados, na prospecção do mercado de carbono, nas políticas de diversidade e gênero, no avanço da digitalização, no melhoramento genético e sanitário da fruta e, claro, atender a um consumidor que vem mudando seus hábitos alimentares.

A área de cultivo da Citrosuco está espalhada por 26 fazendas. Uma parceria fechada com a TIM há dois anos resultou na cobertura total das propriedades com sinal 4G, dando início ao movimento de conexão de máquinas e equipamentos. Alexandre Dal Forno, diretor de desenvolvimento de mercado IoT & 5G da empresa de telefonia, diz que a parceria com a Citrosuco é a maior em São Paulo. “É também uma referência de como construir conectividade”, afirma Dal Forno.

A TIM faz parte da ConectarAgro, instituição que reúne empresas, produtores e entidades para aumentar a conectividade no campo. Atualmente, estão ligados ao ConectarAgro propriedades que juntas reúnem cerca de 14 milhões de hectares com máquinas conectadas e cerca de 29 milhões de hectares cobertos por sinal 4G.

“Hoje temos telemetria em todas as fazendas e isso mudou a maneira de trabalhar. O investimento em tecnologia nos permitiu criar uma base de dados. E avançar, como estamos fazendo com o monitoramento de cada pé de laranja”, diz Abud. Trocando em miúdos, a tecnologia radiografa cada pé da fruta e acompanha o que ocorre com ele, dando previsibilidade a cada talhão de cultivo. “Em determinada fazenda, talhão e região, a gente consegue racionalizar, por exemplo, fatores climáticos que influenciam na colheita. São os algoritmos do banco de dados que trazem essas possibilidades.”

A empresa quer, nos dias atuais, apertar o passo da digitalização dos produtores rurais que entregam laranja à Citrosuco, cerca de 60% de sua demanda industrial. “É um processo que está começando e é natural que ganhe ritmo porque digitalizar a citricultura vai trazer muitos benefícios ao setor.” Os drones, por exemplo, vêm sendo usados há quatro anos para monitorar os pomares. O rendimento da colheita no ano passado cresceu 15%, segundo a Citrosuco. “Isso significa economia de tempo, de insumos, de horas de trabalho”, diz Abud. “Estamos monitorando tudo e vamos ter números cada vez mais consistentes a cada ano.”

Descarbonização dos pomares já vem sendo contabilizada e empresa olha esse mercado.

Dados de sustentabilidade no campo, principalmente de toda a sua cadeia de fornecedores, pode ajudar a empresa a robustecer seu programa de descarbonização, dando a possibilidade de cumprimento do escopo 3 das metas de redução de emissões de GEEs (gases de efeito estufa). Lembrando que os escopos 1 e 2 do GHG Protocol, sobre as metodologias, estão relacionadas às ações internas e diretas, enquanto o escopo 3 diz respeito às fontes externas a uma organização específica, como as da cadeia de abastecimento, por exemplo.

“No ano passado, reduzimos em 7% as emissões e a meta é nos tornarmos credores de carbono. Vamos diminuir 28% nos próximos dois anos”, afirma. “Hoje, já conseguimos capturar 400 mil toneladas de CO₂”. Embora não haja venda de crédito nos dias atuais, o executivo afirma que há um esforço na companhia para entender “melhor como a gente pode monetizar isso no futuro”. A Citrosuco vem fazendo inventário de carbono desde 2015. As lavouras de laranja são culturas que podem ter uma vida que vai a meio século, daí seu potencial de estocar e monetizar carbono em um mercado regulado.

Mas, mais do que a construção de um mercado de carbono, a tecnologia vem ajudando a empresa a enfrentar um dos maiores inimigos do setor, o greening, uma doença causada por uma bactéria implacável porque não há cura para as plantas doentes. “A tecnologia leva à aplicação racional de produtos, refinando a nutrição e o manejo das plantas. E o que vemos é que no cinturão de São Paulo há um índice de infecção menor dos pomares”, diz Abud, que destaca o caminho seguido pelo Brasil de uma forte pesquisa colaborativa para enfrentar o greening.



A doença também é um pesadelo para os produtores de laranja da Flórida, nos EUA, muito mais afetados que os brasileiros e menos abertos, afirma Abud. “Trabalhamos com universidades e institutos da Europa, da China, Brasil e do resto do mundo e isso conta na busca por resolver um desafio.” Identificada no Brasil em 2004, a incidência de greening no ano passado era de 22,4% dos pés da fruta no cinturão SP/MG, segundo o Fundecitrus (Fundo de Defesa da Citricultura).

Nos últimos meses têm sido recorrentes as notícias sobre um avanço da doença em pomares. “Por isso testamos manejos, novos produtos, a gente desenvolve biológicos e fazemos o melhoramento genético da laranja, em busca de variedades mais resistentes ao greening e outras pragas”, diz Abud. “Por isso investimos, como foi com os subprodutos da laranja, em busca da agregação de valor.

O executivo se refere à criação da Evera, no final do ano passado, um projeto que foi amadurecendo na última década, para utilizar subprodutos, como o bagaço que antes ia apenas para a ração animal, folhas, flores e sementes, para que serem transformado em ingredientes utilizados na indústria de alimentos. Os investimentos foram de cerca de US\$ 10 milhões na última década, em pesquisas, desenvolvimento e na estrutura inicial de produção, com previsão de faturar US\$ 150 milhões por ano (Forbes, 5/10/23 – Por Vera Ondeí)

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

Data: 06/10/2023

TRAVESSIA SÃO SEBASTIÃO-ILHABELA TEM NOVAS REGRAS PARA CAMINHÕES

Informações: Governo do Estado de São Paulo (06 de outubro de 2023)

Medidas visam disciplinar a movimentação de cargas entre os municípios e incluem obrigatoriedade de horário noturno e desconto em tarifa

Como parte das ações desenvolvidas pela Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) para otimizar a operação na Travessia São Sebastião-Ilhabela, uma nova regulamentação para o transporte de cargas por embarcações foi publicada nesta sexta-feira (06) e entrará em vigor em dez dias. A medida restringe caminhões maiores em horários específicos: entre 6h e 20h, de segunda a quinta, está proibida a circulação de veículos a partir de quatro eixos.

Já nos finais de semana, os horários são diferentes. Para entrar em Ilhabela, o trânsito estará vedado a caminhões de três eixos ou mais na sexta-feira, das 10h às 23h59; no sábado, das 8h às 16h; e no domingo, das 8h às 14h. Em véspera de feriado prolongado – aqueles em que há emenda com o final de semana -, a proibição vale das 11h às 23h59; e no primeiro dia do período prolongado, das 8h às 16h.

Além disso, como incentivo à adoção de horários alternativos, caminhões que optem pela travessia entre 0h e 6h terão 20% de desconto na tarifa. A redução, no entanto, não vale para Veículos Urbanos de Carga (VUC) e caminhões do tipo “toco”, de dois eixos, cujas restrições de horário da norma não se aplicam.

A resolução também proíbe o embarque de caminhões que ultrapassem o limite máximo de peso bruto total (PBT) de 40 toneladas. A restrição se aplica, ainda, a veículos a partir de três eixos quando a altura da maré for inferior a 0,5 metros.

Para o caso de transporte que exija travessia sem compartilhamento com veículos comuns, como é o caso de cargas perigosas, inflamáveis, explosivos e caminhões de coleta de resíduos sólidos (carregados), passa a ser obrigatório o agendamento prévio, com 48 horas de antecedência do horário pretendido, por meio do site do Departamento Hidroviário.

As restrições da norma não se aplicam a serviços essenciais, como transporte de gêneros alimentícios perecíveis, serviços médicos e hospitalares, concessionárias de serviços públicos, carros-fortes, Forças Armadas, Polícias Civil, Militar e Federal, Corpo de Bombeiros, além dos Veículos Urbanos de Carga (VUC) e caminhões do tipo “toco”, de dois eixos. Todos, no entanto,



devem observar o limite de peso e, no caso de veículos a partir de três eixos, a restrição de quando a altura da maré estiver inferior a 0,5 metros.

TRAVESSIAS- A resolução faz parte do conjunto de medidas de curto, médio e longo prazo, anunciadas, no último sábado (30), para todo o sistema de travessias litorâneas do Estado, que também inclui a adoção de controle de pesagem por balança no embarque em São Sebastião, este já em operação desde quarta-feira (04). Somente essa travessia contará com investimentos de R\$ 31,7 milhões para a modernização da frota e R\$ 48,8 milhões em dragagem, drenagem e reforma de flutuantes, entre outros itens.

“São medidas importantes para melhorar o tempo de resposta do sistema em um serviço sujeito a mudanças dinâmicas, além de objetivar a segurança necessária aos usuários e à infraestrutura das travessias. Vale ressaltar que, a longo prazo, estamos estruturando, também, uma Parceria Público-Privada (PPP) para a concessão das travessias”, ressalta a secretária de Meio, Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende. O estudo deve ser contratado pela Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), ainda neste semestre, e a previsão é que o leilão ocorra em 2025.

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

Data: 06/10/2023

BRASIL E INDONÉSIA PROMOVEM DIÁLOGO SOBRE ETANOL

Informações: Revista Cultivar (06 de outubro de 2023)

No dia 9 de outubro, o seminário Sustainable Mobility: Ethanol Talks desembarca em Jacarta, capital e maior cidade da Indonésia, para discutir oportunidades para o biocombustível na mobilidade sustentável. Este será o primeiro evento do programa Ethanol Talks após o lançamento da Aliança Global para os Biocombustíveis (GBA), em setembro, no âmbito do G20 – grupo que reúne as maiores economias do mundo.

O seminário é promovido pela União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica), APLA (Arranjo Produtivo Local do Álcool) e Ministério das Relações Exteriores do Brasil (MRE), em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e a Embaixada do Brasil em Jacarta, com apoio de parceiros locais.

“O Ethanol Talks é uma oportunidade ímpar de trocarmos experiências, discutir erros e acertos, transformando e adaptando rotas tecnológicas para avançarmos na descarbonização da matriz de transportes, responsável por quase 25% das emissões de gases de efeito estufa”, afirma o presidente da Unica, Evandro Gussi. “Estamos muito felizes de retornar à Ásia neste momento em que a contribuição dos biocombustíveis para a transição energética foi reconhecida pelo G20, com a formação da Aliança Global para os Biocombustíveis”, completa.

A abertura será feita pelo ministro de Relações Exteriores do Brasil, embaixador Mauro Vieira, e o ministro de Energia e Recursos Minerais da Indonésia, Arifin Tasrif. Os debates técnicos contam com especialistas do Brasil e de países asiáticos, divididos em quatro painéis temáticos: políticas públicas; etanol no sudeste da Ásia; o uso do etanol e a indústria automotiva; e soluções tecnológicas para a descarbonização.

Combustível renovável

Atualmente, mais de 70 países no mundo já possuem mandatos que estabelecem algum nível de mistura de etanol na gasolina. O biocombustível tem uma das menores pegadas de carbono, podendo reduzir em até 90% quando comparado à gasolina. No Brasil, desde que os carros flex foram lançados em 2003, o uso de etanol evitou a emissão de mais de 630 milhões de toneladas de CO2. Além do hidratado (E100), é mandatório no país a mistura de 27% de etanol na gasolina.

Já na Indonésia, a mistura de etanol na gasolina faz parte da estratégia do governo para expandir o uso de combustíveis renováveis. Em junho deste ano, a empresa estatal de energia anunciou o início das vendas de gasolina com 5% de etanol, produzido a partir da cana-de-açúcar, em duas cidades – Jacarta e Surabaya (ilha de Java).



O governo indonésio já manifestou a intenção de ampliar gradativamente a mistura de etanol na gasolina. A implementação de um eventual mandato de mistura de E10 em todo o país exigiria uma demanda de 890 milhões de litros de etanol por ano – o país tem como objetivo produzir 1,2 bilhões de litros de etanol de cana-de-açúcar até 2030.

“A Indonésia tem potencial produtivo para alavancar a indústria de biocombustível, e podemos contribuir compartilhando soluções para a agroindústria da cana, a exemplo da nossa parceria com a Índia”, afirma Flávio Castellari, diretor-executivo do Apla (Arranjo Produtivo Local do Álcool).

Nos países asiáticos, assim como em outras partes do mundo, são diversos os desafios para a ampliação da mistura de etanol na gasolina em nível nacional, como infraestrutura, custo, disponibilidade do produto e questões regulatórias. Todos esses temas estarão em debate no Ethanol Talks: Indonesia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2023

ELDORADO COMPLETA PRIMEIRA TRANSAÇÃO ENTRE BRASIL E CHINA UTILIZANDO MOEDA LOCAL

Informações: Portal Celulose (06 de outubro de 2023)

O comércio bilateral entre China e Brasil alcançou um novo marco histórico com a primeira transação completa em moeda local (renminbi) para uma empresa brasileira. Ocorrida em 28 de setembro, a transferência abre caminho para uma nova era no comércio bilateral, permitindo que empresas brasileiras descontassem cartas de crédito na moeda chinesa e convertendo instantaneamente para o real brasileiro.

Esse negócio entre os países é resultado de esforços conjuntos do Banco da China Brasil, empresas brasileiras e autoridades governamentais, a fim de fortalecer laços comerciais e promover o uso de suas moedas locais no comércio internacional.

Nesse sentido, a companhia brasileira responsável pelo pioneirismo nesse tipo de acordo é a Eldorado Brasil Celulose, uma das principais e mais competitivas empresas do setor. Em agosto deste ano, a empresa aceitou a proposta de um importador chinês de Xiamen para usar o renminbi como moeda de contrato, com o Banco da China Brasil atuando como o banco recebedor.

Em setembro, a empresa realizou a primeira exportação de celulose em renminbi, concluindo a transação com sucesso. O ciclo completo de operações em renminbi, desde a precificação dos bens até a conversão direta do renminbi para o real, proporcionou uma solução abrangente de liquidação na moeda chinesa para exportadores brasileiros.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

COMBUSTÍVEL DO FUTURO: BUSCA SERÁ PELO MENOR CUSTO, DIZ DIRETOR DA GOL

Limite de emissão para aviação dispara corrida pelo menor custo por carbono evitado

Por Nayara Machado 6 de outubro de 2023 Em Biocombustíveis, Entrevista, Política energética, Transição energética

BRASÍLIA — Com compromisso internacional de atingir a neutralidade de carbono até 2050, a brasileira GOL está em busca de um combustível eficiente energética e ambientalmente e defende que o Brasil avance em uma política de incentivos para ajudar as companhias aéreas na transição energética.

Em entrevista à agência epbr, Eduardo Calderon, diretor do Centro de Controle de Operações (CCO) e Engenharia da GOL, conta que a companhia é agnóstica em termos de matérias primas para o combustível sustentável de aviação (SAF, em inglês) e está mais preocupada com o custo e a eficiência do produto.



Eduardo Calderon, diretor do Centro de Controle de Operações (CCO) e Engenharia da GOL (Foto: Divulgação GOL)

“Pode ser uma rota ATJ, Fischer-Tropsch, até o e-SAF, desde que feche as contas no final. Somos agnósticos em termos de matérias-primas e processos. A busca é por eficiência energética e de custo. Mas é fundamental que exista uma política pública que permita fazer essa transição da maneira mais suave possível”, explica.

De autoria do governo federal, o projeto de lei do Combustível do Futuro (PL 4516/23) traz um mandato para as companhias aéreas reduzirem suas emissões em 1%, a partir de 2027, usando o SAF.

A rota é livre. As empresas podem escolher o produto que tiver o melhor custo-benefício dentre os disponíveis no mercado – e o percentual de mistura vai variar com a capacidade de descarbonização do combustível.

Na visão de Calderon, rotas mais eficientes em termos de emissões devem ganhar competitividade nesse modelo.

“Quando você tem uma rota mais eficiente o custo [de produção], naturalmente, vai ser maior. Mas nossa expectativa é que a rota mais eficiente tenha um custo menor [para o operador] porque eu preciso adicionar um volume menor para chegar no percentual de descarbonização definido”, diz.

“Se você precisa de 2% de um determinado produto para poder fazer essa descarbonização de 1%, e 3% do outro, melhor usar o de 2% porque as diferenças de preço não vão ser tão diferentes assim”, explica.

O papel do hidrogênio

Um dos insumos para a produção do SAF, o hidrogênio usado hoje no refino convencional é o cinza, de origem fóssil (gás natural), mas os projetos de biorrefino no mundo estão integrando o hidrogênio verde (eletrolise com renováveis) nos processos, em busca de uma intensidade de carbono cada vez menor.

Embora não haja um impedimento para uso do hidrogênio cinza nos novos combustíveis de aviação, a tendência é que os produtores adotem o verde como insumo, em busca dessa relação – menor custo por redução de carbono.

“O que importa é quanto você consegue descarbonizar na rota como um todo. Se você tiver um hidrogênio renovável vai ser uma rota mais eficiente, mas hoje, como o custo é muito alto, às vezes acaba não compensando”, observa o executivo.

O custo, aliás, é a grande questão para a indústria.



“Hoje, o SAF é três a quatro vezes mais caro do que o combustível convencional fóssil. E o QAV já representa em torno de 40% do nosso custo”.

Calderon calcula que cada 1% de adição de SAF ao querosene fóssil representa um aumento de 3% na despesa total com combustível.

“É muito significativo. Por isso temos uma preocupação muito grande em saber como é que o governo pensa em fazer essa transição energética. É uma preocupação de todos os setores”.

Incentivos para o consumo

O Brasil ainda não tem produção de SAF, mas os primeiros anúncios de investimentos já começaram a aparecer: BBF na Zona Franca de Manaus, Acelen na Bahia e Petrobras.

O setor de etanol também avalia entrar nesse mercado, com a rota ATJ. Em agosto, a Raízen anunciou a certificação do seu biocombustível para produzir SAF.

Embora a produção ainda esteja dando os primeiros passos no país, a GOL vê o início do mandato em 2027 factível – desde que o governo forneça uma política pública que viabilize o consumo.

“O problema do SAF é aquele do ovo e da galinha. Quem vem primeiro? Não tem investimento em biorrefinaria porque não tem demanda, mas também não tem demanda porque não tem oferta. Ficamos nesse looping e ninguém consegue sair do lugar”, diz o diretor da GOL.

Ele cita exemplos de algumas regiões que já estão mais avançadas nesse sentido, como Europa e Estados Unidos.

A Europa tem um modelo de mandato. Com datas e percentuais obrigatórios de misturas estipulados até 2050, o que dá uma certa previsibilidade para oferta e demanda planejarem seus investimentos.

Por outro lado, a passagem corre o risco de sair mais cara, com o preço do combustível aumentando enquanto a paridade do renovável com o fóssil não chega.

“O modelo dos EUA é diferente. Traz essa conta da transição energética em um bolo maior em que toda a sociedade participa”.

“O governo criou isenções de taxa, um incentivo fiscal para o produtor do SAF, que faz com que, hoje, o valor do SAF nos Estados Unidos versus o valor do jet fuel fique, mais ou menos, no mesmo nível. Isso tem incentivado investimentos no aumento da produção”.

Política híbrida no Brasil

Para Calderon, o PL do Combustível do Futuro tenta dar algum tipo de segurança jurídica aos fornecedores, para que eles comecem a investir no biorrefino, mas ainda não está claro qual modelo será adotado pelo Brasil.

Embora o PL 4516/23 proponha um mandato de redução de emissões com uso do SAF, o executivo considera que falta uma indicação do que será feito para lidar com o custo da transição.

“A gente entende que o modelo dos EUA, nesse processo de transição energética, faz mais sentido do que um modelo só de mandato”.

No caso do Brasil, que não tem um espaço fiscal como o dos Estados Unidos para lançar mão de enormes subsídios, e cujas dimensões continentais também induzem a um uso cada vez maior do transporte aéreo, Calderon acredita que o ideal seria optar por um modelo híbrido.

“Em um modelo só de mandato o incremento de custo vai ser muito alto, começa a ter um custo muito alto das passagens. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, isso faz muita diferença”, explica.

Ele defende, assim, a criação de um incentivo para o consumidor, no caso, as companhias aéreas, o que funcionaria também como um estímulo para os produtores investirem no biorrefino.

“Tem que ter algum tipo de incentivo fiscal, que faça com que os custos [entre fóssil e renovável] fiquem mais parecidos, mais equilibrados. O que a gente quer é que haja incentivo para as companhias aéreas comprarem o produto e, com isso, o produtor começar a produzir”, completa.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/10/2023

DESPACHO DE TÉRMICAS SERÁ PONTUAL, DIZ ANEEL

Custo adicional com acionamento, determinado pelo CMSE, deve ficar limitado a atender uma demanda pontual

Por epbr 6 de outubro de 2023 Em Comece seu Dia, Política energética, Setor elétrico



Audiência da CI, no Senado, com Sandoval Feitosa, para debater a composição da tarifa de energia elétrica (Foto: Pedro França/Agência Senado)

O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa, afirmou que o custo adicional com o acionamento de térmicas, determinado pelo CMSE, deve ficar limitado a uma demanda pontual.

alguns horários”, disse ontem (5/10), após participar de uma audiência no Senado Federal sobre tarifas de energia.

– O governo atribui à escassez na região Norte a necessidade de retomar a operação de duas térmicas em Rondônia. Esse despacho adicional é pago nas tarifas – os Encargos de Serviços do Sistemas (ESS), recursos para bancar despesas não previstas no setor elétrico.

– “A energia mais cara é aquela que você não tem. O Ministério de Minas e Energia (MME), o ministro e toda a governança do setor agiram de forma correta ao assegurar as condições de atendimento para essas regiões”, disse Sandoval. O diretor afirma que também não são esperados efeitos nas bandeiras tarifárias.

– Apesar da crise na região Amazônica, o país entra no período de chuva, em que normalmente opera com bandeiras verdes, em que não há o custo adicional, usado para sinalizar aos consumidores que a energia está mais cara.

– “São questões localizadas no país em função de eventos climáticos extremos. O setor elétrico brasileiro tem, na sua governança, condições de atender a todas essas situações”.

MME descarta riscos na operação de Jirau. Esta semana, a usina de Santo Antônio, localizada no mesmo rio Madeira, teve as operações interrompidas devido ao baixo nível de água, em meio à seca que atinge a região Norte.

Setembro é o mês mais quente da história. O ano de 2023 está a caminho de ser o mais quente já registrado, alertam os cientistas da Organização Meteorológica Mundial (OMM)

Aneel: 8,7 mil consumidores estão a caminho do mercado livre. Esse é o número de consumidores conectados à alta tensão (Grupo A) em fase de transição para o ambiente livre de energia. De



acordo com a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), cerca de 37 mil usuários têm o potencial de migrar.

Petrobras lidera lista de maiores dívidas cobradas pela União. São quase R\$ 35 bilhões em fase de execução fiscal, ou seja, de cobrança na Justiça por parte do governo federal. de acordo com dados compilados pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional.

Trinidade e Tobago abre licitação de blocos exploratórios. Ao todo, estão sendo ofertados 13 ativos em águas rasas – mais do que o dobro dos seis blocos que o país leiloou pela última vez em 2019. A rodada de licitações começou oficialmente esta semana e o prazo para apresentação das propostas é de seis meses, até 2 de abril de 2024.

Petróleo recua pelo 2º dia seguido. Temores de enfraquecimento da demanda, diante de um cenário econômico global mais desafiador, puxaram a queda de 2,03% do Brent para dezembro nesta quinta (5/10), a US\$ 84,07 o barril – menores preços registrados desde 30 de agosto. Em uma semana, o Brent registra perda de 10,17%.

Opinião: Penalidades, custo do transporte e preço do gás inibem o crescimento do mercado. Contratos criam uma verdadeira camisa de força, imposta pelos transportadores, que resultam em um gás natural mais caro, escreve Marcelo Menezes

Raízen começa a operar maior usina de etanol 2G do mundo. Parque de Bioenergia Bonfim, na cidade de Guariba (SP), recebeu investimento de R\$ 1,2 bilhão e tem capacidade de produzir 82 milhões de litros por ano.

Mandato para hidrogênio pode afetar sua competitividade, diz Barral. Na visão do secretário de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia, Thiago Barral, incorporar hidrogênio ao gás natural, num mandato obrigatório, pode afetar tanto a competitividade do combustível quanto a integridade dos gasodutos.

Opinião: Reprodução do modelo europeu não garante êxito para mercado de carbono no Brasil É mais atual do que nunca a máxima cunhada por Friederich List: aos países ricos interessa “chutar a escada” para que pobres não alcancem seus patamares de desenvolvimento, escreve André Tokarski

Piauí mira exportação de amônia verde. Governo estadual fecha acordo com o grupo alemão Solar Outdoor Media para instalar uma usina fotovoltaica no município de Buriti dos Lopes visando a produção de amônia e hidrogênio verde. As obras estão previstas para começar em 2024 e incluem uma usina de 940 MW, podendo chegar a 3 GW.

Fundo Amazônia recebe as primeiras doações dos EUA e da Suíça. Os dois países se associam à iniciativa, que tem 15 anos de existência e, até então, contava com aportes de Noruega e Alemanha, além da Petrobras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 06/10/2023

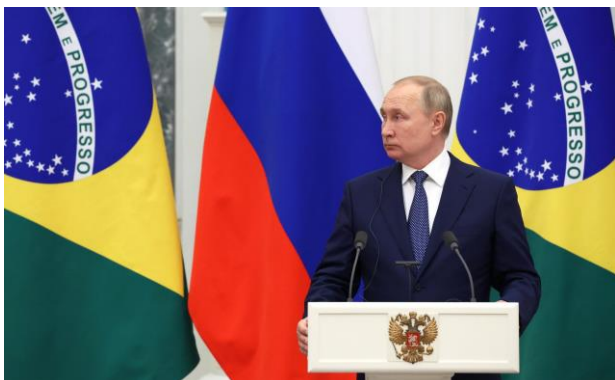
RÚSSIA LIBERA EXPORTAÇÕES DE DIESEL

Governo anunciou retomada da venda do combustível para outros países, 15 dias após corte das exportações

Por epbr 6 de outubro de 2023 Em Combustíveis, Internacional

O governo da Rússia anunciou nesta sexta-feira (6/10) a liberação das exportações de diesel, 15 dias após restringir a venda do combustível para outros países. O corte tinha sido uma tentativa de estabilizar o mercado local – que passa por problemas de escassez e inflação dos combustíveis.

A decisão deve beneficiar o mercado brasileiro, já que a Rússia se tornou este ano a principal fonte das importações de diesel do país, superando a liderança histórica dos Estados Unidos.



Rússia de Vladimir Putin perdeu cerca de 30% das receitas com exportações de óleo e gás após restrições europeias sobre petróleo russo, estima a IEA (Foto: Vyacheslav Prokofyev/TASS)

O governo russo afirmou que as exportações estão liberadas desde que o fabricante forneça pelo menos 50% do combustível produzido ao mercado interno.

Como publicado pela agência epbr, analistas esperavam que a restrição à exportação não iria

durar muito tempo.

Isso porque, segundo os especialistas, o país não tem grande capacidade de armazenamento de combustível e terá dificuldade de impor restrições à venda por um longo prazo, com as altas margens oferecidas atualmente no mercado global.

A expectativa é que a retomada das exportações russas possa ter impacto no preço do diesel, já que haviam sido retirados do mercado cerca de 1 milhão de barris/dia do combustível.

Mais diesel no mercado brasileiro

Um dos principais destinos do diesel russo deve ser o Brasil, já que o país se tornou este ano um dos maiores mercados das refinarias russas – que vêm buscando rotas comerciais alternativas em meio às sanções da União Europeia e do G7.

O Brasil entrou na lista dos dez principais mercados de produtos refinados russos ainda em janeiro. Em abril, quando as importações começaram a se acentuar, o Brasil passou a figurar entre os cinco principais destinos. Foi a partir de meados de junho, contudo, que o país se consolidou entre os cinco maiores importadores de derivados russos. A Turquia era a líder absoluta.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/10/2023

PIAUI MIRA EXPORTAÇÃO DE AMÔNIA VERDE

Governo de Rafael Fonteles (PT) anunciou um acordo com o grupo alemão Solar Outdoor Media para produção de hidrogênio e amônia verdes

Por Nayara Machado 5 de outubro de 2023 - Atualizado em 6 de outubro de 2023 Em Diálogos da Transição, Hidrogênio, Política energética



Estacionamento e guarita de acesso à ZPE de Parnaíba, a Zona de Processamento de Exportação do Piauí, que deve receber instalações de hidrogênio e amônia verdes (Foto: Fábio Lopes/Ascom ZPE)

Inaugurada em fevereiro de 2022, a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Parnaíba, no litoral do Piauí, fez sua primeira exportação para a Europa em novembro do ano passado, ao enviar 20 toneladas de cera de carnaúba para a Espanha.

Um marco importante para o estado, que agora se prepara para surfar a onda do hidrogênio verde e já tem investidores interessados em aproveitar os recursos energéticos da região.



Na última sexta (29/9), o governo do Piauí anunciou um acordo com o grupo alemão Solar Outdoor Media para instalar uma usina fotovoltaica no município de Buriti dos Lopes visando a produção de amônia e hidrogênio verde.

As obras estão previstas para começar em 2024 e incluem uma usina com capacidade instalada de 940 MW, podendo chegar a 3 GW.

Essa eletricidade será direcionada à planta de produção de hidrogênio na ZPE de Parnaíba, onde será produzido o gás e a amônia destinada à exportação para a Alemanha.

“É um investimento muito importante. São alguns bilhões de euros em investimentos e está muito próximo de iniciar. A ideia é que as obras possam iniciar já no ano que vem”, disse o governador Rafael Fonteles (PT) em suas redes sociais.

Segundo o governador, o estado quer ser líder nessa produção e levar desenvolvimento para a região.

Em maio, a agência de fomento Investe Piauí promoveu uma rodada de negócios com a espanhola Solatio, para apresentação de outros dois grandes projetos de hidrogênio verde no estado.

Com investimentos na casa dos R\$ 30 bilhões, a Solatio planeja produzir 820 mil toneladas ao ano de amônia para exportação e 1,23 milhões de toneladas ao ano para o mercado interno.

O grupo também tem memorandos de entendimento com o governo do Piauí.

O empreendimento será instalado na ZPE de Parnaíba e estará habilitado para exportar pelo Porto de Luís Correia, cuja inauguração está prevista para 13 de dezembro.

“Já tivemos encontros na Espanha e em Brasília e estamos cada vez mais animados com os investimentos previstos da Solatio aqui no Piauí, especialmente na cadeia do hidrogênio verde”, comentou o governador no mês passado.

“A ideia é fazer na nossa Zona de Processamento de Exportação em Parnaíba, em módulos, para que a gente tenha o maior projeto de hidrogênio verde do Brasil”.

O estado discute na assembleia legislativa uma política para incentivar a produção local do energético.

O texto do deputado estadual Fábio Novo (PT) prevê, entre outras coisas, a criação de incentivos fiscais para a produção e aquisição de equipamentos – semelhante a outros marcos regionais para o H2.

Mandato nacional para hidrogênio

Enquanto os estados desenham suas próprias políticas, o Congresso Nacional discute propostas para metas de mistura de hidrogênio renovável nos gasodutos.

Uma delas vem da minuta do projeto de lei da Comissão Especial sobre Hidrogênio Verde do Senado, apresentada na última sexta.

Dentre os incentivos propostos para o novo combustível, está o de um mandato para injeção do hidrogênio de baixo carbono com parcela mínima de hidrogênio renovável nos gasodutos de transporte.

Há outra proposta do tipo no Senado, o PL 725/2022, de autoria do ex-senador Jean Paul Prates, atual presidente da Petrobras.

O texto traz a previsão de atingir 5% da molécula no “ponto de entrega ou ponto de saída nos gasodutos de transporte” até o ano de 2032, e aumentar essa proporção para 10% até 2050.

Não há, contudo, consenso dentro do governo federal sobre essa ser a melhor estratégia.

Durante audiência pública na Câmara, na última terça (5/10), o secretário nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia (MME), Thiago Barral, disse que incorporar hidrogênio ao gás natural, em um mandato obrigatório, pode afetar tanto a competitividade do combustível quanto a integridade da infraestrutura dos gasodutos.

Já o secretário nacional de Economia Verde e Descarbonização do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Rodrigo Rollemberg, defende a mistura obrigatória como uma estratégia para incentivar para o uso do hidrogênio no país, a exemplo do que é feito com o etanol e o biodiesel. Leia na cobertura de Millena Brasil

Curtas

Mais um recorde de temperatura

A Terra acaba de ter o mês de setembro mais quente de que há registro – e por uma margem recorde –, de acordo com a Organização Meteorológica Mundial (OMM). Com sucessivos recordes de calor, o ano de 2023 está a caminho de ser o mais quente já registrado.

Calor extremo também causa inundações

Cidades ao redor do mundo registraram chuvas recordes mais de 130 vezes em 2023, e o aumento das temperaturas está na raiz do problema, mostra a Bloomberg.

Temperaturas mais altas do ar significam que a atmosfera pode reter mais umidade, levando a chuvas mais intensas, enquanto os oceanos com temperaturas recordes fornecem combustível para tempestades. E à medida que o clima aquece, as inundações tendem a piorar.

Fundo Amazônia recebe R\$ 45 milhões

A diretoria do BNDES, que é gestor do Fundo Amazônia, aprovou os contratos da Suíça, no valor de 5 milhões de francos suíços (cerca de R\$ 30 milhões), e dos EUA, na quantia de US\$ 3 milhões (cerca de R\$ 15 milhões) para o mecanismo que financia ações de preservação da floresta.

A doação marca a adesão dos dois países ao instrumento, que tem 15 anos de existência e, até então, contava com aportes de Noruega e Alemanha, além da Petrobras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 06/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

EXXON ESTÁ EM NEGOCIAÇÕES PARA COMPRAR A PIONEER NATURAL, NO QUE PODE SER O MAIOR NEGÓCIO DE 2023

Acordo pode ser concluído nos próximos dias e chegar a um valor de US\$ 60 bilhões. Petrolífera quer se destacar na produção de óleo de xisto em nova fronteira exploratória

Por Bloomberg — Nova York

A Exxon Mobil está em negociações para adquirir a empresa independente de petróleo Pioneer Natural Resources, que atua na produção de xisto, um negócio que pode ser sua maior aquisição em mais de duas décadas. Com a operação, a gigante de energia quer se tornar líder na produção de óleo de xisto nos Estados Unidos.

O valor do negócio pode chegar a US\$ 60 bilhões, e o acordo pode ser concluído nos próximos dias, segundo o Wall Street Journal, primeiro a noticiar as conversas entre as duas empresas. Com essa cifra, seria potencialmente a maior aquisição realizada este ano no mundo.



Exxon Mobil está em negociações para comprar a Pioneer — Foto: Bloomberg

A transação também seria um marco na história da Exxon, a maior aquisição desde a fusão com a Mobil, em 1999, a partir de quando a companhia passou a se chamar ExxonMobil. E marcaria o retorno da empresa ao topo do setor. Na última década, os produtores de óleo de xisto se destacaram, rivalizando com players tradicionais.

Embora avançada, segundo fontes, a transação ainda pode ser desfeita. Procuradas pela Bloomberg, Exxon e Pioneer disseram que não comentam "rumores de mercado".

Um acordo com a Pioneer uniria dois dos maiores detentores de áreas na Bacia Permiana, no Texas e no Novo México, tornando a Exxon, de longe, a maior produtora de petróleo da região, com uma produção de cerca de 1,2 milhão de barris por dia - mais do que muitas nações da Opep, que reúne os países exportadores de petróleo.

Reservas de xisto

A Bacia Permiana tem grandes reservas de xisto, o que levou muitas empresas a investir na área. Esse hidrocarboneto também é usado para produzir combustíveis, assim como o petróleo.

Com a aquisição da Pioneer, a Exxon estenderia seu estoque de locais de perfuração de alto nível na bacia por décadas, fornecendo óleo de baixo custo e baixo risco muito além de 2050 para alimentar sua gigantesca rede de refinarias.

"A lógica da consolidação no xisto altamente fragmentado da Bacia Permiana continua convincente, com ganhos significativos a serem obtidos com economias de escala", disseram analistas do Citigroup em nota.

"Essa combinação específica criaria o maior player da bacia e, mesmo com um prêmio de negociação modesto, estimamos que pode gerar um retorno positivo sobre o investimento."

Futuro da Pioneer

As atenções têm se voltado para o futuro da Pioneer desde que seu fundador e CEO, Scott Sheffield, disse em abril que planejava se aposentar no fim do ano. Sheffield trabalha na Bacia Permiana desde a década de 1970 e é considerado o arquiteto do "boom" do xisto que transformou os EUA em uma potência petrolífera.

Os mais de 20 anos de Sheffield à frente da Pioneer são um dos mais longos mandatos de CEO no setor petrolífero dos EUA. Ele começou a trabalhar na Bacia Permiana há mais de 40 anos, mesmo durante as décadas sombrias, quando as grandes empresas, incluindo a Exxon, a abandonaram para procurar petróleo no exterior.

Combustíveis: Rio, São Paulo e outras sete capitais têm etanol mais vantajoso do que gasolina. Quando as inovações de perfuração e fracking - técnica projetada para recuperar gás e óleo de rochas de xisto - desenvolvidas em campos de gás natural foram adaptadas aos depósitos de petróleo, por volta de 2010, a Pioneer estava bem posicionada para se tornar uma das produtoras de crescimento mais rápido.

A Exxon tem procurado fazer aquisições na Bacia Permiana há anos, mas tem tido dificuldades para isso. As finanças da empresa foram afetadas durante a pandemia, com a queda dos preços do petróleo e o aumento dos gastos de capital em grandes projetos globais, forçando a companhia a tomar emprestado bilhões de dólares para pagar dividendos aos acionistas.

Depois de reduzir os gastos, cortar custos e colher os benefícios dos investimentos da era da pandemia, os lucros da Exxon aumentaram para um recorde de US\$ 59 bilhões em 2022, quando os preços da energia aumentaram após a invasão da Ucrânia pela Rússia.

Suas ações subiram mais de 80% no ano passado, fornecendo o poder de fogo financeiro para um acordo com a Pioneer .

Em julho, o CEO da Exxon, Darren Woods, disse aos investidores que a empresa continuava a analisar possíveis fusões e aquisições, mas permaneceria "exigente" e concentrada na criação de valor.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2023

CRISE NA ARGENTINA FARÁ EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS CAIR 12,7% EM 2023; ANFAVEA VÊ PRODUÇÃO ESTAGNADA NO ANO

Entidade antes esperava alta de 2,9% nas vendas a outros países; projeção de incremento na produção caiu de 2,2% para 0,1%

Por Maeli Prado



Pátio de montadoras — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

A queda nas exportações de veículos, que tem como causa a crise na economia argentina e na redução do mercado do Chile e Colômbia, chegou a 11,2% no acumulado do ano até setembro. No final do ano, esse tombo deve se aprofundar e atingir 12,7%, segundo nova projeção da Anfavea, que no início do ano esperava alta de 2,9%.

Como consequência desse cenário externo desafiador, a associação das montadoras espera agora uma produção de veículos estagnada em 2023 (alta de 0,1%, contra 2,2% projetados em janeiro).

As vendas no mercado interno vêm sendo a melhor notícia do ano para o setor, afirmou a associação.

- Havia um temor de que o mercado se retrairia após o fim dos descontos oferecidos pelo governo federal, mas a média diária de vendas vem crescendo de forma consistente nos últimos dois meses - disse o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, em material de divulgação da entidade.

Por outro lado, as exportações vêm sendo "o grande ponto de alerta", como definiu a associação, nos primeiros nove meses do ano.

- A crise na Argentina, que fez nosso tradicional parceiro comercial perder para o México o posto de principal destino das nossas exportações, somada à queda de mercados domésticos no Chile e na Colômbia, fizeram com que nossos envios no acumulado até setembro recuassem 11,2% na comparação com o mesmo período de 2022. Com isso, nossas projeções, que eram de queda de 2,9% no ano, foram atualizadas para um recuo de 12,7% nos embarques ao exterior.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2023

HADDAD LEVARÁ PROPOSTAS REFORMISTAS DE LULA A REUNIÃO DE FMI E BANCO MUNDIAL, COMO REVISÃO DE DÍVIDAS DE PAÍSES

Encontro será realizado de 9 a 16 de outubro, no Marrocos. Ministro será o principal representante do país junto com o presidente do BC, Campos Neto

Por Eliane Oliveira — Brasília



Fernando Haddad, ministro da Fazenda — Foto: Cristiano Mariz

Depois dos discursos proferidos pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em vários fóruns internacionais ao longo de 2023, na tentativa de se tornar o porta-voz da agenda das nações em desenvolvimento, agora o governo brasileiro se prepara para levar uma pauta progressista para a reunião anual do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial, no Marrocos, semana que vem.

O Brasil terá como principal representante o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que, ao lado do presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, defenderá o aumento da participação dos países emergentes nos organismos multilaterais, uma posição histórica da diplomacia brasileira.

Haddad levará como mensagem os três pilares desenhados para a política externa do terceiro mandato de Lula: o desenvolvimento sustentável nas esferas social, ambiental e econômica; a revisão das dívidas de países em crise; e a reforma da governança mundial.

São temas que serão tratados em um discurso de dez minutos que ele fará em um encontro de ministros da Fazenda e presidentes dos bancos centrais do G20 (grupo formado pelas maiores economias do mundo), paralelamente à reunião anual do FMI e do Banco Mundial.

A reunião de Marrakesh será realizada de 9 a 16 de outubro. Porém, a previsão é que o ministro da Fazenda embarque para a cidade marroquina no dia 10, terça-feira. O encontro do G20 acontecerá nos dias 12 e 13.

Tom mais político que técnico

De acordo com interlocutores do governo ouvidos pelo GLOBO, o discurso de Haddad terá um tom mais político do que técnico, com um passo à frente no processo de reposicionamento do Brasil no cenário internacional. O ministro falará como representante de um país que assumirá, oficialmente, a presidência do G20, em 1º de dezembro.

Na avaliação do governo brasileiro, o multilateralismo está em crise em todas as áreas. O Conselho de Segurança não apresentou soluções para um acordo de paz entre Rússia e Ucrânia, a Organização Mundial do Comércio (OMC) está paralisada e os bancos internacionais estão na berlinda.

Nesse cenário, o Brasil está bem posicionado, pois não é um grande devedor e vem apresentando resultados positivos, como a queda de 48% no desmatamento da Amazônia nos oito primeiros meses do ano.

Dever de casa brasileiro

Além das propostas de política externa, Haddad também falará sobre a situação doméstica, como o novo Orçamento, o arcabouço fiscal, a reforma tributária e propostas em andamento no Congresso brasileiro. A mensagem é que o Brasil está colocando a casa em ordem.



Um integrante da área econômica disse que há uma fila de pedidos de bilaterais de autoridades estrangeiras com o titular da Fazenda brasileiro, mas a lista está sendo fechada.

Otaviano Canuto, membro sênior do Policy Center for the New South e ex-vice-presidente do FMI, destaca que, no caso do Fundo, haverá uma discussão sobre o arcabouço que foi montado para a reestruturação de dívidas de países que estão em uma situação insustentável.

Mais espaço para emergentes

Outro ponto é a renovação das cotas do FMI, para dar mais espaço aos emergentes. E, no caso do Banco Mundial, há uma reivindicação para o aumento de capital.

— Estados Unidos, Japão e os países europeus resistem à ideia de diminuição do peso deles — diz Canuto.

Mestre em Relações Internacionais pela London School of Economics, Nelson Franco Jobim afirma que, hoje, o grande desafio é aumentar a voz e o voto dos países emergentes, especialmente os grandes, como China, Índia, Brasil e Indonésia.

Ele avalia que a criação do Novo Banco de Desenvolvimento, o banco do Brics (bloco formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), é uma resposta à falta de reforma no sistema.

— É uma instituição-espelho do Banco Mundial. Não indica uma intenção da China de destruir o sistema, mas de exigir uma participação à altura de sua importância econômica — ressalta.

EUA quer incluir mudanças climáticas na agenda

Os principais temas da reunião de Marrakesh são: construir resiliência econômica; promover reformas transformacionais para estimular a inclusão e a diversidade; combater o desafio existencial da mudança do clima e apoiar a digitalização; e revigorar a cooperação internacional.

Há alguns meses, a secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, defendeu acrescentar às funções do Banco Mundial o fomento da “resiliência às mudanças climáticas, às pandemias e aos conflitos como missões centrais. A instituição destina 35% de seus recursos ao clima.

— O risco, do ponto de vista dos EUA e da Europa, não é apenas ter menos recursos para combater a pobreza, mas deixar um vácuo a ser preenchido pela China — afirma Jobim.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PASSEIO NA MARIA-FUMAÇA DE CAMPINAS REVELA TRADIÇÕES PAULISTAS E ENCANTA COM RIQUEZAS HISTÓRICAS

Trens construídos nas décadas de 1950 e 60 fazem percurso tradicional até Jaguariúna e passam por locais que serviram de cenário para algumas das maiores novelas de época da TV

Por João Ker

O apito ouvido na plataforma de embarque anuncia: a Maria-Fumaça de Campinas está prestes a sair mais uma vez com direção a Jaguariúna, distante 28 quilômetros dali. A vida se repete na estação desde 1984, quando a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) lançou este como o primeiro passeio histórico dos seus “museus itinerantes”, hoje presentes em outras linhas de São Paulo e de outros Estados. Quase 40 anos depois, a atração ainda é buscada por famílias, casais, crianças e jovens como uma parada quase obrigatória para quem visita a cidade.

A riqueza histórica do trajeto entre Campinas e Jaguariúna, entretanto, é tão palpável que atrai tanto turistas quanto a produção de algumas das maiores novelas de épocas dos últimos anos. Sucessos da TV Globo como Chocolate com Pimenta (2003), Sinhá Moça (2006) e Terra Nostra (1999) tiveram cenas gravadas em algum ponto da região, que guarda atrações além da estação e das vilas ferroviárias.



<https://youtu.be/z557FL9GBUA>

Alguns deles são as fazendas dos barões de café, construídas há mais de um século e com boa parte de sua estrutura original ainda preservada, pelo menos na área externa. A Fazenda Santa Maria, por exemplo, foi construída em 1830 e era uma das principais produtoras cafeeiras do Estado e, apesar de continuar próxima à Estação Tanquinho, hoje serve como locação de filmagens e opção de hospedagem para turistas.

Já em Jaguariúna, a Fazenda Santa Úrsula (antiga Fazenda Jaguari) foi construída no mesmo período e permanece até hoje sob domínio da família que a construiu. Pelas janelas do trem, é possível ver parte da estrutura original e a amplitude da área, ocupada no século 19 por Antonio Barbosa e Úrsula Franco.



Café da manhã servido no passeio tradicional da Maria-Fumaça de Campinas até Jaguariúna Foto: Marcelo Chello / Estadão

Camila Cordeiro e Felipe Campos, de 34 e 37 anos, fizeram pela primeira vez o trajeto juntos no sábado em que o Estadão estava a bordo do trem. A programação foi ideia dos parentes dele, que moram em Campinas e não só sugeriram o passeio, como acompanharam o casal.

“É um passeio para quem é entusiasta de história e de trens”, diz Felipe. A esposa, que carregava o pequeno Leonardo, nascido há quatro meses, apenas frisou que dependendo da idade, humor e disposição das crianças, o trem pode ser um pouco barulhento demais e acabar incomodando. “Mas vale a pena, porque é muito rico de histórias.”

Rio Atibaia visto da janela da Maria-Fumaça Foto: Marcelo Chello/ Estadão

Apesar de todo o charme do passeio estar nessa experiência real de como era fazer o trajeto de trem no século passado, esse também é o principal motivo para



os perrengues que, apesar de pequenos, podem aparecer em maior ou menor grau ao longo das quatro horas de passeio.

O principal deles é o calor que não dá trégua no interior dos vagões, primeiro porque não existe ar condicionado no interior de nenhum deles e, segundo, porque o vento gerado por uma velocidade média de 30 quilômetros por hora não é suficiente para refrescar quem coloca a cabeça pela janela.

Nesse ritmo, o trajeto completo dura de 3h30 a 4h, mas pode ser feito também só em um trecho. Há ainda a opção de fechar os vagões para alguma festa particular (a ser agendada com antecedência) ou o pacote VIP com café da manhã, cujo cardápio com mini-sanduíches, pão de queijo, doces, bolinhos de chuva, sucos naturais, leite e café (feito com grãos do sul de Minas Gerais em torra média no forno a lenha) foi desenvolvido pela nutricionista Luciana Serra Maccari. Aos 50 anos, ela trabalha nos trens da ABPF em Campinas há mais de 15 anos.



Passeio da Maria-Fumaça de Campinas foi lançado em 1984 e acontece todos os fins de semana e feriados Foto: Marcelo Chello / Estadão

“Eu sempre gostei de fazer esse passeio. Quando estava grávida, trazia meu filho na barriga”, lembra Luciana. Hoje com 18 anos, cda mesma idade, para ajudar a mãe no atendimento aos turistas, guiando o carrinho de comidas entre um vagão e outro.

As belezas naturais são uma atração à parte e não passam despercebidas por quem realiza o trajeto sobre os trilhos de Campinas. O Rio Atibaia, formado pela junção dos rios Atibainha e Cachoeira e principal responsável pelo abastecimento das cidades da região, ainda guarda parte da sua exuberância original, mesmo que hoje esteja mais poluído do que nos séculos passados.

Chegando em Jaguariúna, a pausa para o almoço é de aproximadamente 1h30, teria tempo de sobra para aproveitar os restaurantes locais, aproveitar a culinária interiorana, conhecer o Museu Ferroviário, passear pela feira de artesanato na praça e ainda tirar uma “foto histórica” de recordação, com direito a figurino, cenário e estética retrô na revelação.



Interior dos trens, originais das décadas de 1950 e 60, foi revitalizado pela ABPF e se mantém fiel aos originais Foto: Marcelo Chello / Estadão

Nas últimas semanas, a falta de chuva e o calor no interior de São Paulo fizeram com que o passeio na Maria-Fumaça fosse temporariamente interrompido pelo risco que as fagulhas dos trilhos têm de iniciar queimadas. As duas locomotivas usadas para substituir a relíquia, entretanto, também têm seu próprio valor e foram construídas em 1958 e 1960, época em que pertenciam às companhias Paulista e Mogiana de

Estradas de Ferro, marcando a transição da tração a vapor para o diesel.

Os ingressos para o passeio de Maria-Fumaça são vendidos pela internet, através do site oficial da ABPF (clique aqui), ou no guichê, mas é recomendado se preparar com antecedência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/10/2023

CONGRESSO RESGATA PECS PARA PRESSIONAR STF; VEJA QUAIS SÃO AS PROPOSTAS

Câmara e Senado têm articulado propostas que limitam poderes da Corte e que atravessam entendimentos sobre temas como aborto e drogas

Por Isabella Alonso Panho

As discussões no Supremo Tribunal Federal (STF) que avançam sobre temas que poderiam ser tratados também pelo Poder Legislativo têm servido de combustível para o resgate de propostas de emenda à Constituição (PECs) que tanto buscam limitar os poderes da Corte quanto anular decisões sobre assuntos como porte de drogas e aborto.

As ofensivas têm acontecido nas duas Casas – Câmara e Senado. Na quarta-feira, 4, senadores da Comissão de Constituição e Justiça aprovaram em votação simbólica uma PEC que restringe as decisões monocráticas dos ministros. Leis de alcance nacional, atos do presidente da República e dos presidentes da Câmara, Senado e Congresso só poderiam ser suspensos em liminares assinadas pela maioria dos magistrados do Supremo.



Ofensivas contra o Supremo tramitam tanto no Senado, presidido por Rodrigo Pacheco (esq.), quanto na Câmara, sob gestão de Arthur Lira (dir.) Foto: Wilton Junior / Estadão

Enquanto isso, avança entre os deputados outra PEC que lhes permite, por maioria qualificada (dois terços da Casa) suspender decisões do Supremo, mesmo que já tenham trânsito em julgado (fim de todos os prazos de recurso).

Nesta quinta-feira, 5, na solenidade que celebrou os 35 anos da Constituição, o deputado Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara, mandou um recado ao Supremo ao dizer que cada Poder “deve agarrar-se com vigor às suas competências, jamais as recusando, jamais avançando sobre as competências alheias”.

O ponto alto da rusga entre os dois Poderes é o marco temporal das terras indígenas. O projeto de lei que estabelece esse limite para as demarcações foi aprovado com ampla maioria na Câmara e, depois, foi para o Senado, com a promessa do presidente Rodrigo Pacheco (PSD-MG) de que a tramitação seria fracionada, com análise de comissões e audiências públicas.

No entanto, uma semana depois que o STF declarou a inconstitucionalidade do marco temporal da demarcação das terras indígenas, o Senado aprovou o projeto de lei sobre esse mesmo tema. A normativa seguiu para sanção do presidente e, nos bastidores, a expectativa é de que Lula vete o projeto. O Congresso já se articula para, se preciso, derrubar esse veto.

Veja as PECs que resgatadas ou que podem ter tramitação acelerada no Congresso para barrar a atuação do Supremo Tribunal Federal.

PEC nº 8/2021

A CCJ do Senado aprovou nesta quarta-feira uma proposta de emenda constitucional que limita os poderes do STF em decisões monocráticas (proferidas por um só ministro). O texto diz que é necessário o voto de pelo menos seis ministros, metade da Corte, para suspender leis de alcance nacional, atos dos presidentes da República, do Senado, da Câmara e do Congresso.

Entenda o que diz a PEC que limita prazos e decisões individuais no STF

Proposta foi aprovada na CCJ do Senado nesta quarta-feira, 4, e vai para plenário

O que a PEC propõe	Como funciona hoje
<ul style="list-style-type: none">Voto de pelo menos seis ministros (maioria do STF) para suspender leis, atos do presidente da República e dos presidentes do Senado, da Câmara e do Congresso.	<ul style="list-style-type: none">Liminares individuais podem suspender leis e decisões administrativas, mas precisam ser confirmadas pelo plenário da Corte.
<ul style="list-style-type: none">Pedido de vista coletivo, ou seja, se um ministro solicitar tempo extra para analisar um processo em julgamento, todos os ministros terão direito à vista.	<ul style="list-style-type: none">Pedido de vista individual, ou seja, quando um ministro solicita tempo extra de análise, o processo fica no gabinete dele e não pode ser movimentado.
<ul style="list-style-type: none">Prazo máximo de 180 dias para vista. Depois de seis meses, o processo volta para o plenário automaticamente.	<ul style="list-style-type: none">Prazo máximo de 90 dias para vista. Depois de três meses no gabinete de um ministro, o processo volta para o plenário automaticamente.

A Flourish table

Além disso, a PEC muda o funcionamento do pedido de vista, tornando-o coletivo. Hoje, quando um ministro interrompe um julgamento por um pedido de vista, o processo fica parado no gabinete dele até que conclua a análise ou atinja o prazo de 90 dias, quando a devolução ao plenário é automática.

A proposta do pedido de vista coletivo é para que o processo fique ao dispor de todos os ministros de uma só vez, quando algum magistrado solicitar mais tempo para análise. A PEC também tem um prazo maior, 180 dias, até que o caso volte para o plenário.

PECs do mandato para ministros do Supremo

No começo da semana, Rodrigo Pacheco disse a jornalistas que, após Lula escolher o sucessor de Rosa Weber, poderá ser colocada em discussão no Congresso a criação do mandato fixo para ministro do Supremo. No começo deste ano, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) também defendeu a proposta. O presidente do Conselho Federal da OAB, Beto Simonetti, disse que os mandatos “oxigeneriam” o Tribunal.

A declaração causou incômodo ao decano Gilmar Mendes, que criticou a ideia e falou que o “esforço retórico” dos parlamentares é “comovente”.

Já foram protocolados seis projetos no Senado e 41 na Câmara sobre esse assunto. Um é do atual ministro da Justiça, Flávio Dino, proposto em 2009, quando ele era deputado federal. Ela está arquivada.

Estão ativas na CCJ da Câmara duas PECs. Uma foi proposta por Paulo Ganime (Novo-RJ) em 2019 e está apensada a outra PEC, que não trata de mandato para ministro do Supremo. Ela está parada desde 2021. A outra, proposta por Neilton Mulim (PR-RJ) em 2008, está apensada a mais 30 PECs. No último dia 26, o relator Lucas Redecker (PSDB-RS), deu parecer favorável para o prosseguimento de parte dessas propostas. O próximo passo é levá-las à votação na CCJ da Câmara.

No Senado, há três PECs ativas. Uma é do senador Plínio Valério (PSDB-AM). Ele rebateu a crítica de Gilmar e disse que um mandato faria os ministros do Supremo “se sentissem seres humanos normais”. A PEC do tucano aguarda parecer da CCJ do Senado. Outra proposta, do senador Ângelo Coronel (PSD-BA), aguarda a nomeação de relator na CCJ da Casa. Nesta quarta, 4, Flávio Arns

(PSB-PR) protocolou uma nova proposta para criar mandatos para ministro do Supremo. Outras três PECs do Senado estão arquivadas.

PEC nº 50/2023

Na Câmara, começou a tramitar no dia 27 de setembro uma PEC que permite a derrubada de decisões do STF pelo Congresso. Assinada por 175 parlamentares do PT ao PL, o texto prevê que a maioria qualificada (dois terços) dos senadores e deputados podem sustar uma decisão já transitada em julgado vinda do Supremo, caso ela “extrapole os limites constitucionais”.

A PEC nº 50/2023 aguarda decisão da Mesa Diretora da Câmara para começar a tramitar. A proposta tem o apoio de deputados evangélicos e da Frente Parlamentar Agropecuária (FPA).

PEC nº 45/2023

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, propôs uma PEC para criminalizar o porte de drogas para consumo pessoal independente da quantidade. O STF discute a possibilidade de descriminalizar o porte de quantias pequenas de drogas consideradas mais leves, como a maconha.



Placar no STF está em 5 a 1 pela descriminalização do porte de drogas para consumo pessoal. Basta mais um voto para formar a maioria Foto: WILTON JUNIOR/ESTADÃO

A ideia da PEC é acrescentar um inciso ao artigo 5º da Constituição, que trata dos direitos e garantias fundamentais, que diga que “a lei considerará crime a posse e o porte, independentemente da quantidade, de entorpecentes e drogas afins sem autorização

ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar”.

A PEC foi protocolada no dia 15 de setembro e está em análise na CCJ, sob relatoria do senador Efraim Filho (União Brasil-PB).

Estatuto do Nascituro

Enquanto o STF avança no processo que pode descriminalizar o aborto até 12 semanas de gestação, deputados conservadores reavivaram o Estatuto do Nascituro, projeto de lei de 2007 de autoria do ex-parlamentar Luiz Bassuma (na época, filiado ao PT).

A proposta pretende criminalizar todos os tipos de aborto, incluindo os que hoje são permitidos por lei – gestações fruto de estupros e que causem risco à vida da mulher

A deputada Priscila Costa (PL-CE) e o deputado Éder Mauro (PL-CE) em discussão sobre o Estatuto do Nascituro
Foto: Câmara dos D

A deputada Priscila Costa (PL-CE), que está gestante, foi escolhida para ser relatora da proposta. Outra parlamentar da mesma sigla, Chris Tonietto (PL-RJ), tem angariado assinaturas para pedir à presidência da Câmara a tramitação do projeto do Estatuto em regime de urgência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/10/2023



LOGÍSTICA DO TRÁFICO TINHA ATÉ EQUIPE ESPECIALIZADA EM IÇAMENTO DE DROGA EM SANTOS; 15 SÃO PRESOS

Esquema abastecia a máfia sérvia, segundo a Polícia Federal; foram cumpridos 41 mandados de busca e apreensão em cinco Estados

Por José Maria Tomazela

Uma operação da Polícia Federal prendeu nesta quinta-feira, 5, 15 suspeitos de operar um grande esquema de tráfico internacional de drogas em barcos brasileiros. Entre os presos estão um cidadão sérvio, morador do Guarujá, no litoral paulista, que abastecia com drogas a máfia sérvia. Além das prisões, foram cumpridos 41 mandados de busca e apreensão em cinco Estados brasileiros. Conforme a PF, a quadrilha se tornou altamente especializada em logística marítima para o tráfico de drogas e tinha até pessoal especializado em içamento na área portuária de Santos.

Em São Paulo, a Operação Dantraz cumpriu 19 mandados, sendo 14 em Guarujá, dois em Praia Grande e três na capital paulista. O homem sérvio foi preso em uma casa, em Guarujá. Segundo a investigação, ele chefiava o esquema e era ligado à máfia sérvia, um dos principais destinos da droga. A PF cumpriu ainda mandados oito mandados no Ceará, cinco no Paraná, quatro no Rio Grande do Norte e três em Santa Catarina.

De acordo com o delegado Alexandre Custódio Neto, a atuação do grupo foi identificada inicialmente em Santa Catarina, São Paulo e Ceará. “Os principais traficantes do grupo atuam como intermediários nessa logística da droga que vem dos países produtores e depois vão para os destinos finais, principalmente nos continentes africano e europeu.”



Operação da PF prendeu integrantes de quadrilha que usava barcos para levar cocaína do Brasil para países da Europa e da África; esquema abastecia a máfia sérvia Foto: Polícia Federal/Divulgação

A investigação apontou que os dois barcos apreendidos saíram de Santa Catarina e foram levados ao Ceará, onde foram carregados com cocaína com a ajuda de lanchas. Para carregar as embarcações, foi contratado pessoal especializado em içamento na área portuária de Santos, no litoral paulista. Segundo o delegado, equipes especializadas nesse serviço foram contratadas também no Rio Grande do Norte e em outros Estados, o que demonstra a estrutura empresarial da organização criminosa.

As investigações começaram em abril de 2022, após a interceptação de um barco pesqueiro brasileiro em Cabo Verde, na costa africana, com 5,4 toneladas de cocaína. Em outra ação, uma embarcação pesqueira que partiu de Fortaleza, capital cearense, foi abordada com 1,2 tonelada em alto mar. Conforme a PF, no primeiro barco havia cinco tripulantes brasileiros e dois montenegrinos que foram presos em flagrante. No segundo, eram seis tripulantes, todos brasileiros.

Os investigados responderão pelos crimes de tráfico transnacional de drogas, organização criminosa e lavagem de dinheiro, cujas penas podem chegar a 40 anos de prisão. Segundo a PF, esta foi a primeira ação da Força Integrada de Combate ao Crime Organizado (Ficco) no Estado de São Paulo. A iniciativa tem o objetivo de integrar as forças de segurança federais, estaduais e municipais no combate ao crime organizado. A operação contou com a cooperação de autoridades de Cabo Verde, Estados Unidos e Inglaterra.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2023

AMAZON LANÇA PRIMEIROS SATÉLITES DE INTERNET PARA COMPETIR COM STARLINK; VEJA VÍDEO

Empresa lançou dois protótipos em busca do mercado de internet com satélites de órbita baixa
Por Bruna Arimathea

A Amazon deu mais um passo para entrar na disputa por satélites fornecedores de internet. A empresa concluiu nesta sexta-feira, 6, o lançamento de dois protótipos do chamado Projeto Kuiper, que vai permitir que a Amazon tenha seu próprio modelo de geração de sinal de internet no espaço. É a primeira vez que a empresa chega na órbita terrestre.

O lançamento foi feito às 15h06 (horário de Brasília) pela empresa United Launch Alliance (ULA), na base de Cabo Canaveral, na Flórida. O foguete Atlas V levou poucos minutos para entrar em órbita e é parte do protocolo comercial da empresa. Agora, a Amazon vai começar os testes para verificar o funcionamento do equipamento e do sinal, incluindo painéis de geração de energia.



Satélites da Amazon foram lançados da base de Cabo Canaveral, na Flórida Foto: Terry Renn/AP Photo

O voo já estava programado desde março deste ano, quando a Amazon recebeu aprovação da Comissão Federal de Comunicação dos Estados Unidos para lançar no espaço seu próprio modelo de geração de sinal. Na operação desta sexta, foram lançados os satélites batizados de KuiperSat-1 e KuiperSat-2.

Assim como a Starlink, empresa de satélites de Elon Musk, o Kuiper quer oferecer internet de alto alcance em regiões onde os sinais não podem ser entregues via rede móvel ou cabos de fibra.

O projeto da Amazon foi aprovado em fevereiro deste ano e prevê a operação de 3,236 satélites de órbita baixa até 2029 — só a Starlink já possui mais de 3,5 mil unidades no espaço. Depois do primeiro lançamento, a Kuiper já tem, pelo menos, 92 outras viagens marcadas com foguetes da ULA, Arianespace e da Blue Origin, empresa de exploração espacial de Jeff Bezos, fundador da Amazon.

De acordo com Andy Jassy, CEO da companhia, o Kuiper é um projeto bastante relevante dentro da empresa e que pode se tornar um de seus pilares de serviços. Para investidores, o executivo ainda afirmou que estão sendo gastos mais de US\$ 100 bilhões no desenvolvimento da tecnologia e que já são mais de mil pessoas empregadas apenas no projeto.

A expectativa é que os primeiros satélites prontos para uso comercial sejam lançados ainda no início de 2024, afirmou a empresa de acordo com o site americano The Verge. O fornecimento, porém, deve começar com usuários beta no final do ano que vem.

A competição com Musk deve abrir caminho para que outras empresas também desenvolvam seus satélites fornecedores de internet, mercado que deve crescer nos próximos anos. Os preços para ter a internet da Amazon em casa, porém, ainda não foram revelados. Atualmente, o valor da antena da Starlink, em comparação, é de R\$ 3.196,03 e da assinatura mensal é de R\$ 295,54.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/10/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

STF: MAIORIA VOTA PELA COBRANÇA DE IOF EM EMPRÉSTIMOS ENTRE EMPRESAS

Ministros analisaram recurso da fabricante de autopeças Fras-le com efeito de repercussão geral
Por Adriana Aguiar, Valor — São Paulo



Ministro Cristiano Zanin: "Supremo já analisou questão análoga" — Foto: Nelson Jr./SCO/STF

A maioria dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) votou pela constitucionalidade da incidência do IOF nos contratos de mútuo (empréstimo) em que não há participação de instituição financeira - entre empresas. O julgamento, em repercussão geral, deve ser aplicado para os demais processos que discutem o tema.

Por enquanto, existe o voto do ministro Cristiano Zanin, relator, a favor da cobrança do IOF. Ele já foi seguido pelos ministros Alexandre de Moraes, Cármen Lúcia, André Mendonça, Edson Fachin e Dias Toffoli. O julgamento, que acontece no Plenário Virtual, termina hoje.

Os ministros analisam recurso da fabricante de autopeças Fras-le (RE 590186 ou Tema 104) contra decisão da 2ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), em Porto Alegre, que manteve o IOF nessas operações entre empresas do mesmo grupo. Para o tribunal, a Constituição e o artigo 13 da Lei nº 9.779, de 1999, não exigem que o contrato de mútuo seja celebrado com instituição financeira, o que, inclusive, já teria sido confirmado pelo STF.

Na Corte, a empresa alega, contudo, que o artigo 13 da Lei nº 9.779/99 alargou indevidamente a base de cálculo do IOF para que o imposto passe a incidir sobre as operações de mútuo entre pessoas jurídicas ou entre pessoa jurídica e pessoa física, equiparando-as às operações de crédito efetivadas por instituições financeiras.

Ao julgar o caso, o ministro Cristiano Zanin, entendeu que o Supremo já analisou questão análoga ao tratar da ADI 1.763, cujo relator foi o ministro Sepúlveda Pertence. Nesse julgamento, que tratou de operações de factoring, os ministros entenderam ser constitucional a incidência do IOF sobre operações de crédito e que essas não se restringem às praticadas por instituições financeiras. Zanin ainda destaca que esse mesmo processo foi julgado no mérito em junho de 2020 e que, por decisão unânime, ficou fixado que “nada há na Constituição Federal, ou no próprio Código Tributário Nacional, que restrinja a incidência do IOF sobre as operações de crédito realizadas por instituições financeiras”.

Segundo Zanin, com base no julgamento na ADI 1.763 “não há como fugir à compreensão de que o mútuo de recursos financeiros de que trata o artigo 13 da Lei 9.779/99 — ainda que considerado empréstimo da coisa fungível ‘dinheiro’ e realizado entre particulares — se insere no tipo ‘operações de crédito’, sobre o qual a Constituição autoriza sobre o qual a Constituição autoriza a instituição do IOF (artigo 153, inciso V)”.

Ele acrescenta que se trata de “negócio jurídico realizado com a finalidade de se obter, junto a terceiro e sob liame de confiança, a disponibilidade de recursos que deverão ser restituídos após determinado lapso temporal, sujeitando-se aos riscos inerentes.”

Por fim, propôs a seguinte tese, que foi seguida pela maioria: “É constitucional a incidência do IOF sobre operações de realizadas por instituições financeiras”.

Análise

Segundo a advogada Bárbara Bach, especialista em direito tributário contencioso e aduaneiro, sócia da área da Lira Advogados, o STF, em julgamentos anteriores envolvendo operações de factoring já havia dado indícios de que seu entendimento era pela desnecessidade de envolver operação praticada por instituição financeira para incidir IOF. “Contudo, agora estamos falando de pessoas jurídicas e pessoas físicas que não têm por atividade fim ou mesmo praticam usualmente operações que justifiquem ficarem sujeitas a um tributo criado como mecanismo de regulação da política monetária e cambial”, diz.

Porém, segundo a advogada, com a pacificação pelo STF de que o mútuo se enquadra no conceito constitucional de “operações de crédito”, aos contribuintes que praticam contratos de conta corrente entre empresas de um mesmo grupo econômico, o relator deixou em aberto a possibilidade de discussão, em âmbito infraconstitucional, sobre o enquadramento desse tipo de operação como mútuo para fins de incidência do IOF. “De modo que se mostra válida a insistência do contribuinte sujeito a esse cenário que deverá ser analisado, em última instância, pelo STJ”.

O advogado Fabio Calcini, que atua no caso como amicus curiae (amigo da Corte) pela Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), concorda que ainda existe discussão. Ele afirma que, em sua sustentação oral, destacou que IOF crédito incide sobre contratos de mútuo ou crédito, mas não se confunde com contrato de conta corrente, muito utilizado pelas empresas para transitar dinheiro entre as companhias, para pagamento de despesas, ajuste financeiro entre elas, o que seria uma outra operação, que não é de crédito, e portanto não teria a incidência do IOF. “O ministro Zanin destaca esse ponto no voto mas não aprofunda porque a discussão específica não trata desse mérito. Zanin dá indícios de que são institutos distintos, mas vamos ter que aguardar outro caso para voltar debater esse tema provavelmente”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2023

APÓS SECA NO AM, GOVERNO ESTUDA PLANO HIDROVIÁRIO PARA REGIÃO NORTE, DIZ ALCKMIN

Vice-presidente não detalhou medida, mas disse que o assunto está sendo discutido no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, comandado pelo titular Silvio Costa Filho

Por Renan Truffi, Valor — Brasília



Geraldo Alckmin: 'Temos que prever o futuro porque essas questões de mudanças climáticas acentuam os extremos' — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB), disse nesta sexta-feira (6) que o governo federal vai precisar tentar "prever o futuro", com a intensificação das mudanças climáticas. Segundo ele, como parte dessa preocupação, a gestão petista está trabalhando num "grande plano hidroviário" para a Região Norte.

Alckmin não detalhou essa medida, mas disse que o assunto está sendo discutido no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, comandado pelo titular Silvio Costa Filho (Republicanos). Além



disso, ele contou que já começaram as obras de dragagem no Rio Solimões, que também tem registrado problemas de navegabilidade em função da redução do nível das águas.

"As rodovias do Amazonas são os rios. Já começou a dragagem no Solimões e começará nos próximos dias no Rio Madeira. Temos que prever o futuro porque essas questões de mudanças climáticas acentuam os extremos. O Ministério de Portos e Aeroportos está trabalhando um grande plano hidroviário para a região do Norte", disse Alckmin, em entrevista à rádio BandNews FM.

Acionamento de termelétricas

O vice-presidente também lembrou que o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) decidiu nos últimos dias acionar termelétricas para contornar a paralisação da usina de Santo Antônio, o que poderia deixar algumas cidades da região Norte sem energia. "As termelétricas ficarão acionadas em caso de necessidade, especialmente em relação a Rondônia e Acre, porque a Usina de Santo Antônio parou por falta d'água", citou.

Alckmin liderou uma comitiva de ministros que desembarcou em Manaus (AM) nesta semana. No local, eles foram visitar algumas das áreas afetadas pela seca. Segundo o vice-presidente, os municípios que estão em situação de emergência serão beneficiados com o pagamento antecipado do Bolsa Família e do BPC, como é conhecido o Benefício de Prestação Continuada, programa destinado a idosos em situação de vulnerabilidade e pessoas com deficiência.

De acordo com o portal "g1", mais de 20 cidades entraram em situação de emergência por conta da seca no Amazonas. A vazante, que afeta 200 mil pessoas no Estado, tem provocado deslizamentos de terra, morte de animais e o esvaziamento de rios, incluindo o rio Madeira.

"São questões relacionadas às mudanças climáticas. No começo do ano, tínhamos uma grande cheia no Amazonas e uma grande seca no Rio Grande do Sul. Dez meses depois, temos ciclone e enchentes no RS e uma seca, que é a segunda pior das últimas décadas, no Rio Amazonas, que cai dez centímetros por dia", afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2023

MAIOR BACIA HIDROGRÁFICA DO MUNDO VIVE SECA DEVASTADORA

Será básico estabelecer planos de adaptação para as populações ribeirinhas, com aporte dos países ricos e da venda de créditos de carbono

A ação do aquecimento das águas do Oceano Atlântico Norte, acima do Equador, e a do aquecimento das águas do Oceano Pacífico na faixa do Equador (que ainda vai se manifestar em sua plenitude) provocaram uma seca devastadora em partes da maior bacia hidrográfica do mundo. O Estado do Amazonas está praticamente em estado de emergência, decretado em 55 dos seus 62 municípios. A estação chuvosa, que deveria iniciar-se em meados de outubro, deve atrasar. Há previsões de que a próxima temporada de chuvas não será generosa, e os efeitos da seca podem se prolongar ao longo de 2024. Com boa parte dos rios Negro, Juruá, Purus e Solimões com baixa profundidade, o transporte de mercadorias, alimentos e pessoas, basicamente aquático, entrou em colapso. A seca atinge 8 Estados.

Os efeitos sociais e econômicos imediatos são graves e, pior, são indícios de um futuro climático hostil. A ausência de precipitações vem acompanhada do flagelo das queimadas. Embora o desmatamento seja menor do que no mesmo período de 2022 (janeiro a agosto), o Amazonas foi o segundo estado que mais destruiu a floresta em agosto - as áreas mais críticas ficam na parte sul, na região afetada pela grave seca, e perto de Manaus.

Segundo especialistas, a revolta do clima no Amazonas não pode ser debitada toda na conta do periódico El Niño. Mas sua ação passada, em conjunto com o aquecimento das águas do Atlântico Norte, produziu em 2009-2010 a maior escassez de chuvas desde 1903, a mais grave do século passado. A contabilidade dos recordes é desimportante em relação à gravidade da situação dos rios



amazônicos, que estão se transformando em poeira. A profundidade do rio Negro caiu a 15,4 metros, já se aproximando do menor nível histórico, de 13,6 metros. O rio Solimões perto de Tabatinga reduziu-se a um espelho de água de apenas 11 centímetros do leito (Folha de S. Paulo, 4 de outubro).

As chuvas foram menores do que deveriam ser no período seco, entre julho e setembro. A previsão é de que continuarão mais fracas mesmo no período das águas, atrasando a recuperação do volume dos rios. Em dezembro e janeiro, o El Niño agirá como sempre, reduzindo as precipitações no Norte e ampliando-as no Sul, que passou a conviver com inusitados ciclones extratropicais, que causaram destruição e mais de 50 mortes no Rio Grande do Sul em 4 de setembro.

A instabilidade das precipitações se instalou no bioma amazônico e tende a se agravar com o aquecimento global. Segundo o Imazon, 2022 foi o primeiro em doze anos em que a Amazônia teve superfície de água maior do que a média histórica. Entre 1985 e 2022 (38 anos) a região teve 23 anos com superfície de água abaixo da média. As variações não são gradativas, mas abruptas. 2022 foi um ano de muita chuva, sucedido agora por uma enorme seca e precedido em 2021 por outra. O início de 2023 foi marcado por muita chuva no Norte e seca no Sul - agora a situação inverteu-se dramaticamente. A severa escassez de água atual afeta a vida de 500 mil pessoas, além da matar em massa botos cor de rosa e peixes. As mudanças climáticas, que ampliam a destruição ambiental de um desmatamento sem fim, podem levar a estragos irreparáveis. Os efeitos do El Niño têm se mostrado mais impactantes com o passar do tempo. Agora, ele intensificará as consequências do aquecimento do Atlântico Norte, levando a estiagem do Sudoeste para o Centro e Norte amazônicos. Ambos devem provocar secas drásticas no semiárido nordestino, segundo Gilvan Sampaio, coordenador de Ciências da Terra do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (O Globo, 2 de outubro).

O governo agiu tempestivamente para amparar a população diante das privações da seca, que colocou restrições a 90% das 116 embarcações que navegam pelos rios para transporte de pessoas, mercadorias e assistência médica e social. Mesmo com a paralisação da hidrelétrica Santo Antônio, no rio Madeira, o abastecimento de energia foi mantido sem problemas na região. Efeitos mais demorados serão sentidos no escoamento das safras de grãos do Centro-Oeste pelos portos do Norte ou rotas de mercadorias saídas da Zona Franca de Manaus.

A situação climática tende a piorar, e não melhorar. A longo prazo, o que fará a diferença é eliminar as fragilidades da floresta e restaurar ao máximo seu vigor. O desmatamento por si só contribui muito para alterar o regime de chuvas. É preciso pôr um fim ao garimpo ilegal, cujos danos são múltiplos. Pesquisa da Escola Nacional de Saúde Pública, da Fiocruz, do Greenpeace e do WWF Brasil constatou nos peixes coletados no Acre, no Amapá, no Amazonas, no Pará, em Roraima e em Rondônia nível de mercúrio 21,3% superior ao permitido. Os peixes mais consumidos pela população apresentaram nível de contaminação até 14 vezes maiores que os de outras espécies.

Será básico estabelecer planos de adaptação para as populações ribeirinhas, com aporte dos países ricos e da venda de créditos de carbono, que precisa deslançar. As mudanças que o clima ameaça trazer são profundas e reduzirão a zero o espaço para improvisação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2023

LOCALFRIO INICIA NOVO CICLO COM PENDÊNCIAS EM ABERTO GRUPO, QUE PASSA A SE CHAMAR

Movecta, busca aquisições e verticalização, mas permanência em terminal de Santos é incerta

Por Taís Hirata — De São Paulo

A operadora logística Localfrio se prepara para entrar em um novo ciclo, no entanto, ainda carrega pendências do passado. A empresa, que passa a se chamar Movecta, pretende acelerar a diversificação dos negócios e planeja fazer aquisições para reforçar sua estrutura de transportes e armazenagem. Ao mesmo tempo, a companhia ainda busca uma solução definitiva para seu terminal

no Porto de Santos (SP), cujo contrato venceu em 2016 e que é operado desde então através de liminares judiciais - situação que o poder público tenta reverter para relimitar a área.

Fundada em 1953, a empresa da família Vasone se especializou na logística de cargas refrigeradas, com terminais alfandegados nos portos de Santos, Suape (PE) e Itajaí (SC). Desde 2017, a companhia se profissionalizou e decidiu ampliar as áreas de atuação, com a oferta de serviços de transporte, gestão de estoques, entre outros. Agora, com um novo plano estratégico até 2027, o grupo pretende reforçar a meta e acelerar a expansão em outras regiões, diz o presidente, Rodrigo Casado.



Rodrigo Casado: “Estamos verticalizando, e a cadeia fria não é mais o foco” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

“A marca Localfrio serviu por boa parte da história da empresa, porque o principal negócio era a cadeia fria, mas de 2017 para cá temos verticalizado a atuação, e a cadeia fria hoje não representa mais do que 20% do negócio”, disse ele. A expectativa é que essa fatia se dilua ao longo do tempo, com a expansão de outras áreas.

O grupo prevê investir R\$ 100 milhões nos próximos três anos, mas o valor pode subir caso se concretizem as aquisições em estudo. A empresa busca ativos em transporte terrestre e armazenagem, para garantir pontos de apoio mais distantes da costa.

Os recursos para a expansão deverão vir do próprio caixa, mas Casado destaca que há espaço para buscar financiamento no mercado - a relação entre dívida líquida e Ebitda é de 1,5 vez, segundo ele - e os próprios acionistas poderiam aportar. Neste ano, a previsão é faturar R\$ 700 milhões, crescimento significativo em relação à receita em 2020, de R\$ 319 milhões, segundo o presidente.

A Localfrio, porém, ainda enfrenta incertezas sobre o futuro de seu terminal alfandegado arrendado em Santos. O contrato se encerrou em 2016, e desde então o grupo consegue permanecer na área por meio de liminar judicial.

A empresa tem pleitos de reequilíbrio com a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e também defende, junto ao Ministério de Portos e Aeroportos, a possibilidade de uma nova renovação do contrato - embora até agora não haja qualquer sinalização positiva nesse sentido. No governo passado, a proposta foi negada, porque o contrato da Localfrio já foi alvo de renovação em 2006, e a lei não permitiria a segunda renovação.

Já a companhia entende que tem direito a mais uma renovação e se prepara para defender sua permanência - em negociações com o ministério ou pela via judicial. “Temos outras linhas de interpretação das leis, que nos dão sim a oportunidade, o direito de estar na área por mais um bom período”, diz Casado.

Procurado pela reportagem, o ministério destaca que o contrato já foi renovado em 2006 e que está vencido há mais de sete anos. A pasta diz que “está analisando medidas judiciais e administrativas cabíveis, para que a área ocupada pela Localfrio tenha sua destinação dada em consonância com o planejamento setorial e com esteio nos instrumentos juridicamente adequados”.

A Antaq afirma que um acórdão já determinou que o contrato da Localfrio “está plenamente equilibrado” e diz que não acatou o pedido de desequilíbrio pleiteado pela empresa. Os autos foram encaminhados ao poder concedente para que “proceda aos certos finais de contas”.

Casado destaca que a Localfrio tem um segundo terminal alfandegado em Santos, que é privado. Caso a empresa tenha que deixar a área, ele diz que o plano é ampliar a estrutura para acomodar as operações. Porém, os investimentos ainda não estão no plano, segundo ele, porque o grupo está confiante em sua permanência.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2023

MARIA CRISTINA FERNANDES: A REFORMA QUE BARATEIA ARMAS

Estudo mostra como o texto da reforma tributária aprovada na Câmara pode fazer despencar o preço de armas e munições enquanto o governo tenta restringir o acesso



— Foto: Nelson Provasi

Uma das armas mais vendidas no Brasil é a Taurus G2C, calibre de 9 milímetros. Pesa apenas 600g. Sua ficha técnica a descreve como ideal para “porte velado e pronto emprego”, ou seja, pode ser ocultada na roupa para uso imediato.

Em lojas físicas e legalizadas no Rio, um dos estados onde mais se tributam armas, o preço médio é de R\$ 4.250. Com o texto da reforma tributária aprovado na Câmara e hoje sob análise do Senado, pode cair para até R\$ 2.671.

A estimativa é aproximada porque ainda não se tem clareza sobre as alíquotas efetivas. Foi feita com base em estudo produzido pelos institutos Sou da Paz e Oxfam a partir do texto aprovado na Câmara dos Deputados, hoje em tramitação no Senado, e mostra o risco de a reforma tributária baratear o acesso a armas.

A perspectiva vai na mão contrária das políticas públicas de restrição de posse e porte e apreensão de armamento ilegal adotadas pelo Executivo numa tentativa de reduzir os homicídios - 76% deles cometidos com armas de fogo - e lesões com armas que custam por ano, além de milhares de vidas, R\$ 50 milhões aos cofres públicos.

O levantamento leva em consideração o impacto das mudanças tributárias no Rio e em São Paulo, onde a tributação total sobre revólveres e pistolas é, respectivamente, de 75,5% e 63,5%. São três os impostos que incidem sobre armas e munições, dois federais, IPI e PIS/Cofins, e um estadual, o ICMS, cuja alíquota se diferencia na federação.

O governo Jair Bolsonaro reduziu o IPI sobre revólveres e pistolas de 45% para 29,5%. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva revogou muitos decretos liberalizantes do mercado de armas, mas não a redução de impostos, e agora se depara com a perspectiva de ver a tributação sobre o setor despencar.

O tema passou despercebido no acelerado grupo de trabalho da Câmara, onde muito se discutiram a questão federativa, o conselho gestor do imposto unificado e a tributação sobre educação, saúde e transporte, mas não o impacto sobre o preço das armas.

Foi na madrugada de 7 de julho, durante a negociação das concessões que garantiram o placar folgado de aprovação, que as armas encontraram uma brecha que pode tirá-las da sobretaxação e colocá-las à sombra de um regime especial de tributação reduzida.



A inclusão do inciso que garantiu a redução da alíquota foi feita por uma emenda apresentada em plenário, pouco antes da votação, dos deputados André Figueiredo (PDT-CE) e Antonio Brito (PSD-BA), como líderes de seus blocos partidários que, além de seus partidos, reúnem quase a totalidade da Câmara (União, PP, PSDB, Cidadania, PSB, Avante, Solidariedade, Patriota, MDB, Republicanos, Podemos, PSC).

Renata Mendes, que lidera o movimento Pra Ser Justo, acompanhou a votação madrugada afora. Diz que o texto com este inciso entrou no sistema às 21h43. Foi votado uma hora e meia depois sem que os parlamentares conhecessem o inteiro teor e o significado do que estavam a cancelar.

O relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), se limita a dizer que a alíquota sobre armas ficou para ser definida em legislação complementar que tratará dos setores sobre os quais incidirá o “imposto seletivo”, com alíquotas superiores à básica.

Na prática, porém, o texto aprovado não facilita a inclusão de armas e munições nesta sobretaxação, tanto que a equipe da Fazenda tem discutido com senadores uma mudança no texto.

Com a unificação do IVA, abriram-se exceções para sobretaxar uns produtos e isentar outros. As armas se abrigaram na segunda hipótese. É o que diz parecer de duas advogadas, Luiza Menezes e Daniela de Oliveira, que embasa o estudo do Sou da Paz e Öxfam e mostra a rota para o éden tributário das armas.

O texto aprovado na Câmara restringe a sobretaxação a produtos que afetem a saúde e o meio ambiente sem fazer qualquer menção àqueles que ameaçam a integridade física e a vida. A redação, na percepção das advogadas, não garante a inclusão de armas e munições neste capítulo.

Sem abrigo para permanecer sobretaxado, o setor cairia na vala comum da tarifa do imposto unificado que a Fazenda estima em torno de 25%, alíquota que pode crescer a depender do número de exceções a serem abertas até o fim da tramitação.

Foi uma delas que abriu uma brecha para as armas. Incluiu-se, no artigo 9, uma lista de bens e serviços que podem ter redução de alíquota de 60%. É neste rol que, em igualdade de condições com saúde e educação, entraram agrotóxicos e armas. A brecha para armas mais baratas entrou no último inciso do primeiro parágrafo do artigo: “Bens e serviços relacionados a segurança e soberania nacional, segurança da informação e segurança cibernética”.

E aí se explica a conta que abre este texto. Se armas e munições não poderão ser sobretaxadas, cairiam na vala comum do IVA, com uma alíquota de cerca de 25%. Já seria uma redução gigantesca em relação à atual taxa, mas o texto foi mais generoso ainda e, sobre esta alíquota, garantiu um desconto de 60%.

É assim que se chega aos 10% que podem resultar como o imposto efetivo do setor, capaz de derrubar o valor de uma pistola Taurus de R\$ 4,2 mil para R\$ 2,6 mil.

É improvável que o artigo tenha sido incluído em prol da defesa e da segurança públicas se as compras da administração pública direta e de suas autarquias já têm isenção garantida em outro artigo da reforma (156-A).

Não parece haver dúvidas de que o texto saiu da Câmara com os generosos benefícios para a aquisição privada de armas e munições por obra, graça e pressão de um conjunto de interesses que não se arrefeceram com a saída de Jair Bolsonaro do poder.

Mobilizaram-se a bancada ruralista, cuja base ganhou licença para se armar, não revogada por este governo, e quer baratear o custo de aquisição de armamento, os caçadores, atiradores e colecionadores, os CACs e expoentes da “Frente Parlamentar pela Defesa e Valorização dos Profissionais de Segurança Pública e da Segurança Privada” lançada concomitantemente à aprovação da reforma tributária na Câmara.



O movimento que se consolidou na madrugada do dia 7 de julho na Câmara passou ao largo do Ministério da Justiça, onde se concentram as iniciativas para redução do arsenal de armas em mãos de pessoas físicas.

Há uma afronta constitucional evidente na isenção tributária de armas apontada na nota técnica das entidades. A integridade física e a proteção a vida são princípios tutelados pela Constituição a serem resguardados pela tributação.

A nota já circula em gabinetes do Senado, e a mudança pode vir a ser acolhida por um parlamentar da base governista. Outra hipótese é que vá parar diretamente no substitutivo do relator da reforma no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), para não indispor os proponentes com os setores que defendem o texto herdado de Câmara.

Num recurso extraordinário de 2009, o Supremo Tribunal Federal avalizou a constitucionalidade de uma lei estadual do Rio que elevou para 200% a alíquota do ICMS incidente sobre armas de fogo e munições.

“O tributo cumpre, na espécie, uma função extrafiscal: desestimular a compra de armas esperando-se, com isso, reduzir o nível de violência no estado. (...) Logo, produtos ou serviços que não sejam essenciais, como é o caso das armas para a população em geral, podem sofrer a incidência de carga tributária mais elevada”, disse o relator, Eros Grau, hoje ex-ministro da Corte.

Dado o grau de animosidade que hoje preside as relações entre Congresso e Supremo, seria preferível que a reoneração de armas e munições não abrisse outra frente de batalha. Mas isso só será possível se o Senado se dispuser a mudar o texto da Câmara.

Esta é aposta de interlocutores da Fazenda. A avaliação de um deles, envolvido na negociação, é que o arranjo derivou da correlação de forças da Câmara, desfavorável ao Executivo, e que a brecha para mudança é o Senado.

Esta avaliação é anterior à aprovação, nesta Casa, do marco temporal das terras indígenas, que sinalizou uma inflexão dos senadores em relação ao Executivo. O Senado de Rodrigo Pacheco (PSD-MG) sempre foi considerado uma Casa mais governista que a Câmara de Arthur Lira (PP-AL).

Dois deputados acabaram de entrar na Esplanada dos Ministérios, Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e André Fufuca (Esportes), mas nem tudo no comportamento dos senadores se explica pelo ciúme.

Fica cada vez mais claro, na Casa, que o ex-presidente Jair Bolsonaro se inviabilizou eleitoralmente mas seu eleitorado permanece fiel aos mesmos valores que o moveram. Por isso, as pautas das bancadas do boi, da bala e da bíblia permanecem em alta.

Isso inclui o senador Rodrigo Pacheco, que parece ter sido preterido pelo governo para ocupar uma vaga no Supremo Tribunal Federal, que chegou a almejar, e hoje está “condenado” a buscar seja uma reeleição ao Senado, seja o governo do Estado, em 2026.

A alegação se concentra nas dificuldades evidentes de se enfrentar a resiliência do bolsonarismo em Minas, confirmada, no ano passado, pela reeleição do governador Romeu Zema e pela ascensão de fenômenos eleitorais como o deputado Nikolas Ferreira (PL) e o senador Cleitinho (Republicanos).

Ao contrário de temas como aborto ou liberalização da maconha, porém, o acesso facilitado a armas é pauta que não agrega o bolsonarismo. Há brechas a serem exploradas, por exemplo, entre as mulheres pentecostais, para evitar que a insensatez aja em bloco.

A Fazenda, que foi procurada pelo Valor, enviou posicionamento público, posteriormente à publicação deste texto, reconhecendo tanto o risco de redução tarifária quanto o impedimento à

sobretaxação e recomendando ajustes no texto. “Esta avaliação técnica foi apresentada a parlamentares da base do governo e ao relator da Reforma Tributária no Senado Federal, de forma a subsidiar suas decisões”, diz a nota.

Maria Cristina Fernandes, jornalista do Valor, escreve neste espaço quinzenalmente

E-mail: mcristina.fernandes@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PROJETOS PRIORIZADOS EM SETEMBRO PREVEEM SERVIÇOS EM 12 ESTALEIROS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/10/2023 - 13:46



Dos R\$ 3 bilhões em prioridades aprovadas pelo CDFMM na 53ª reunião, metade está destinada à navegação interior. Outro destaque são recursos pleiteados para construção de 4 embarcações de apoio offshore

Os projetos que receberam prioridade na 53ª reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada em setembro, preveem serviços em 12 estaleiros das regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste. As propostas são voltadas à construção, modernização, conversão, docagem e reparo de embarcações, aquisição e instalação de equipamentos para navegação interior (hidrovias) e

marítima.

Dos quase R\$ 3 bilhões em valores priorizados, aproximadamente metade está destinada à navegação interior. Outro destaque abrange recursos para construção de 4 embarcações de apoio offshore. Todas as novas prioridades concedidas nesta reunião têm vigência de 450 dias, contados a partir desta sexta-feira (6). Confira abaixo o detalhamento conforme os segmentos de projetos e atividades estabelecidos pelo conselho diretor do fundo setorial.

Construção - Apoio Marítimo

A Bram Offshore recebeu prioridade de R\$ 571 milhões para a construção de 2 PSVs (transporte de suprimentos) — cascos NAV-151 e NAV-152 — no estaleiro Navship (SC). A Posidonia Shipping obteve prioridade de R\$ 256,9 milhões para construção de 2 PSVs 4.500, no estaleiro Keppel Singmarine (SC). O conselho também aprovou prioridade de R\$ 198,7 milhões para a Embrareb Soluções Marítimas, que apresentou projeto para a construção de 3 rebocadores marítimos de 90 toneladas de tração estática (bollard pull) no estaleiro Inace (CE).

Construção - Carga

A Mega Logística obteve prioridade para construção de 72 barcaças, sendo 36 barcaças tipo Box de 2.218 TPB (toneladas de porte bruto) e 36 barcaças tipo raked de 2.100 TPB, no Estaleiro Rio Maguari (ERM), no Pará, com valor total de R\$ 339,4 milhões. A Hermasa apresentou projeto para construção de 60 balsas graneleiras padrão Mississipi, sendo 46 de modelo Box com capacidade de 2000t e 14 de modelo Raked com capacidade de 1800t, no estaleiro Beconal (AM), com valor total de R\$ 304,7 milhões.

A Unitapajós recebeu prioridade para a construção de 60 barcaças graneleiras, sendo 50 unidades de modelo Box com capacidade de 2218t e 10 de modelo Raked com capacidade de 2100t, no ERM, com valor total de R\$ 282,7 milhões. Já a Companhia de Navegação da Amazônia (CNA) apresentou



o projeto para construção de 2 balsas tanques petroleiras com capacidade individual de 4.000 metros cúbicos (m³), também no ERM, com valor total de R\$ 31,9 milhões.

Construção - Apoio à navegação

A Mega Logística também conseguiu prioridade para construção de 7 empurradores de 3.200 BHP, no ERM, com valor total de R\$ 145,2 milhões. A Unitapajós tem em vista R\$ 120 milhões para a construção de 2 empurradores fluviais de 1800 BHP e 1 empurrador fluvial de 6400 BHP, no ERM, com valor total de R\$ 120 milhões. Para o projeto apresentado pela Hermasa visando à construção de 2 empurradores fluviais de propulsão azimutal, com 2.400kW de potência instalada, no Beconal, a prioridade aprovada é de R\$ 79,6 milhões.

A Belov conquistou prioridade de R\$ 18,9 milhões para construção de 1 balsa do tipo draga, no estaleiro da empresa, na Bahia. A CNA também obteve prioridade, no valor de R\$ 8 milhões, para construção de 1 empurrador fluvial com 1.200BHP de potência instalada, no estaleiro JR Serviços Navais (AM).

A Camorim recebeu duas prioridades, sendo uma para construção de 3 rebocadores azimutais de 70 TTE, com valor total de R\$ 107,6 milhões. A outra, no valor de R\$ 37,7 milhões diz respeito à construção de 1 rebocador azimutal FIFI, de 70 TTE. As duas prioridades estão associadas a obras previstas para serem realizadas no estaleiro Detroit Brasil (SC).

Reparo/docagem

A Wilson Sons Ultratug Offshore (WSUT) recebeu prioridade que soma R\$ 98 milhões destinada ao reparo/docagem de 17 PSVs: Alcatraz, Saveiros Atobá, Batuíra, Biguá, Cormoran, Saveiros Fragata, Fulmar, Saveiros Gaivota, Mandrião, Ostreiro, Pardela, Saveiros Pelicano, Prion, Sterna, Tagaz, Talha-mar e Zarapito, sendo 5 destas embarcações (Alcatraz, Biguá, Fulmar, Prion e Zarapito) com docagem, no Estaleiro Mauá (RJ).

A Bram Offshore apresentou projeto para o reparo do PSV Springbok e de 4 OSRVs (C-Admiral, C-Ambassador, C-Sailor e C-Acclaim), no estaleiro Navship (SC). O valor total priorizado para a Bram é de R\$ 33,1 milhões. A CNA conseguiu prioridade de R\$ 22,8 milhões para docagem com reparo para certificação de classe de 7 balsas petroleiras (E-156, E- 157, E-158, M-154, M-155, E-1004 e E-1005), no Estaleiro Rio Amazonas (Eram). A CNA obteve outra prioridade de R\$ 17,5 milhões para docagem com reparo para certificação de classe de 5 balsas petroleiras (T-238, T-239, M-501, M-502, e E- 1002), também no Eram.

Modernização

A Bram Offshore pretende modernizar 9 embarcações, sendo 4 PSV (Bram Brasília, Bram Belém, Cabo Frio e Springbok); 4 OSRV (C-Admiral, C-Ambassador, C-Sailor e C-Acclaim); e o AHTS Olin Conqueror, no Navship, com valor total de R\$ 61,9 milhões. A WSUT recebeu prioridade de R\$ 60,2 milhões para modernização de 12 PSVs (Alcatraz, Saveiros Atobá, Batuíra, Cormoran, Larus, Saveiros Pelicano, Petrel, Pinguin, Prion, Skua, Tagaz e Talha-mar), no Estaleiro Mauá (RJ). Já a Asso Marítima tem prioridade de R\$ 11,8 milhões para modernização do PSV Asso Ventisette, no estaleiro Renave (RJ).

Aquisição de equipamentos

O CDFMM também aprovou prioridade de R\$ 3 milhões da CNA para a aquisição e instalação de 2 novos conjuntos de propulsão motor/reversor, com potência de 1.260 HP cada, para o empurrador fluvial 'B-222', no estaleiro Oliveiras (AM).

Estaleiro

A Navship conquistou prioridade de R\$ 35,8 milhões referente à ampliação e modernização de seu estaleiro localizado em Navegantes (SC).

A 54ª reunião ordinária do CDFMM está prevista para o próximo dia 7 de dezembro. O prazo limite para recebimento de novos projetos termina na próxima segunda-feira (9).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2023

EM REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA, CDFMM PRIORIZA R\$ 2,9 BILHÕES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/10/2023 - 11:39



Arquivo/Divulgação

Montante está destinado a quatro projetos hidroviários para ampliar capacidade do transporte de minério de ferro e manganês

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em reunião extraordinária, aproximadamente R\$ 2,9 bilhões em prioridades para apoio financeiro à navegação interior. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou à Portos e Navios que o montante está destinado a quatro projetos

hidroviários. A decisão ocorreu na última quarta-feira (5) e tem como objetivo ampliar a capacidade do transporte de minério de ferro e manganês por meio das hidrovias brasileiras.

De acordo com o MPor, os projetos abrangem a construção de 400 balsas mineraleiras que serão fabricadas em estaleiros das regiões Norte e Nordeste. A perspectiva, segundo o ministério, é que as obras gerem cerca de 8.500 empregos diretos e indiretos, distribuídos na construção, operação e manutenção das balsas.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, declarou que o valor investido trará mais competitividade ao mercado nacional e contribuirá na expansão da atividade. “A aprovação desse aporte trará benefícios para toda a sociedade, seja na produção de empregos e geração de renda, na modernização das estruturas de transportes ou para agilizar o transporte de cargas pelos nossos rios”, afirmou em nota.

Na 53ª reunião ordinária do CDFMM, realizada em setembro, o conselho diretor havia priorizado um total de R\$ 1,5 bilhão em projetos voltados para navegação interior, cerca de metade dos R\$ 2,9 bilhões em prioridades que foram aprovados na ocasião. A 54ª reunião ordinária do conselho está prevista para o próximo dia 7 de dezembro. O prazo limite para recebimento de novos projetos termina na próxima segunda-feira (9).

Os projetos deliberados pelo CDFMM podem ter financiamento de até 90% pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). O custo da contribuição financeira do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, sendo essas condições definidas na resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2023

ANTAQ SE DIZ PRONTA PARA REGULAÇÃO DA PRATICAGEM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/10/2023 - 21:52

Superintendente afirmou na Câmara que autarquia está preparada para regulação econômica da atividade. Representantes de usuários apontaram falta de critérios da agência para coibir abusividade no setor e defenderam concentração da regulação do serviço na autoridade marítima

O superintendente de regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), José Renato Fialho, disse, na última quarta-feira (4), que a autarquia já tem experiência em trabalhar com regulação econômica, garantindo transparência e publicidade nos preços. Durante audiência pública



na Câmara dos Deputados, Fialho foi questionado por parlamentares sobre a possibilidade de a Antaq assumir a regulação econômica da praticagem, conforme defendido por armadores, terminais e pela Marinha, que sugerem que a agência assumira esta atribuição, com a autoridade marítima permanecendo com a regulação técnica da praticagem.

O superintendente da Antaq citou discussões sobre a metodologia para determinar abusividade de serviços, a norma recém-aprovada que trata do THC (Terminal Handling Charge), além de outros normativos que tramitam na diretoria da agência aguardando deliberação, como a que trata da inspeção não invasiva de contêineres (scanner). “Já temos experiência em trabalhar com isso (...) Temos uma série de remédios regulatórios para que essa regulação econômica seja específica para cada setor”, afirmou Fialho, durante audiência na Comissão de Viação e Transportes (CVT) sobre a regulação da praticagem.

Na mesma sessão, dois representantes de usuários reconheceram avanços na regulação exercida pela autarquia, mas apontaram pontos de melhoria e defenderam a concentração da regulação da praticagem na autoridade marítima. O advogado Osvaldo Agripino, que representa usuários, avalia que a agência reguladora vem se esforçando, mas ainda precisa resolver muitas lacunas, sobretudo estabelecendo critérios para coibir abusividade nos preços do setor marítimo e portuário.

Agripino considera que a Antaq ainda está em processo de amadurecimento para fazer a regulação econômica de serviços do setor aquaviário. Ele entende que a Antaq vem melhorando na regulação econômica de preços no setor marítimo e portuário, mas ainda faltam critérios para identificar abusividade, por exemplo, na demurrage e detenção de contêineres, assim como na armazenagem portuária e na taxa de escaneamento.

O presidente da Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil), André de Seixas, também reconheceu que a agência evoluiu nos últimos quatro anos, que possui um bom corpo técnico, mas ponderou que isso vem sendo perdido por decisões mais recentes que estariam contrariando análises de impacto regulatório (AIR) realizadas em anos anteriores. Ele citou a recente decisão do colegiado da Antaq de arquivar o processo que discutia a abusividade na sobre-estadia de contêineres.

A associação entende que a Marinha é uma instituição com total capacidade de garantir a excelência do serviço e a regulação econômica. “Ninguém é contra regulação econômica. A praticagem não é um serviço de transporte prestado ao usuário (dono da carga), não é serviço de travessia interestadual ou portuário, que a Antaq regula. Trata-se de segurança da navegação. Vemos risco de particionar a área técnica na Marinha e regulação econômica na Antaq”, argumentou Seixas.

Agripino comparou que a Federal Maritime Commission (FMC), equivalente à Antaq nos Estados Unidos, não entra em regulação econômica dos preços de praticagem, deixando a cargo dos estados norte-americanos e da autoridade marítima. “A agência pode até querer regular (a praticagem economicamente) e a Marinha não querer. Mas o Congresso Nacional tem que analisar a questão com muita cautela. A agência ainda não tem expertise e não mostrou a que veio para regular os serviços marítimo e portuário”, apontou o advogado.

O superintendente da Antaq afirmou que a Antaq vem fazendo regulação econômica, se capacitando, buscando o que de melhor existe em qualidade regulatória no Brasil e no mundo. Ele mencionou que, na última semana, representantes da Antaq estiveram reunidos com membros da FMC em Washington (EUA) a fim de estreitar o relacionamento entre as duas instituições. Segundo Fialho, eles demonstraram interesse sobre os direitos e deveres dos usuários e prestadores de serviços marítimos. “A agência tem regulação em alguns casos que está entre as mais modernas do mundo”, garantiu.

A Antaq realizou 21 análises de impacto regulatório (AIR) e mais de 165 consultas e audiências públicas desde 2016. “A agência já trabalha com regulação econômica, desde a padronização da contabilidade regulatória para autoridades portuárias, que resultou na padronização das tarifas portuárias dos portos e autorizações de percentuais de reajustes”, salientou. Segundo Fialho, isso



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 169/2023
Página 58 de 58
Data: 06/10/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

também vale para os preços praticados pelas empresas prestadoras de serviços de transporte de passageiros e travessia.

A Antaq entende que o serviço de praticagem tem características de monopólio, devendo ser regulado economicamente e que, apesar de não estar entre suas atuais competências, a agência está preparada para regular a atividade economicamente caso seja determinado. Fialho ressaltou que a agência tem um processo regulatório robusto e uma agenda regulatória que dá previsibilidade ao setor aquaviário e portuário. “Avaliamos todas as possibilidades na regulação do serviço — desde a não regulação, até uma regulação mais incisiva”, destacou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 06/10/2023