

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 174/2023
Data: 18/10/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TOC AMERICAS 2023 DEBATE DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA O SETOR DE CONTÊINERES NO PANAMÁ	4
CONHEÇA O TRABALHO DE MONITORAMENTO DA POLUIÇÃO DO MAR REALIZADO NO PORTO DE SANTOS	5
DESBUROCRATIZAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE TUP.....	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	7
BRISANET ALCANÇA 1,25 MILHÃO DE CLIENTES NO NE, MAS REDUZIRÁ RITMO DE CRESCIMENTO	7
OS DESAFIOS PARA A PRODUÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE EM PERNAMBUCO	8
RELAÇÕES INTERNACIONAIS: SEBRAE SUSPENDE UMA MISSÃO A PORTUGAL E GERA CRISE.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	14
INICIADO O FUNCIONAMENTO DA SEÇÃO NACIONAL DA PIANC NO BRASIL	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	15
AVIAÇÃO - MPOR E GOVERNO DE RORAIMA DISCUTEM AVIAÇÃO REGIONAL E OFERTA DE VOOS PARA BOA VISTA.....	15
HIDROVIA - MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS DEFENDE PARCERIA COM SETOR PRIVADO PARA ALAVANCAR AGENDA PORTUÁRIA.....	16
PORTOS - MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA NOVA REDUÇÃO TARIFÁRIA NO PORTOS DE SANTOS	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	18
RODOVIAS - RENAN FILHO: NOVO PAC VAI PERMITIR CONCLUSÃO DO CONTORNO DE MESTRE ÁLVARO, NO ESPÍRITO SANTO.....	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	19
EDITORIAL – ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS: FOMENTANDO O CRESCIMENTO DA INFRAESTRUTURA.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Túnel 1</i>	20
<i>Túnel 2</i>	20
NACIONAL - MINISTRO QUER OUTORGAS AUTORIZADAS EM ATÉ 8 MESES	21
NACIONAL - CEO DO BRASIL EXPORT PEDE URGÊNCIA NAS MELHORIAS DE INFRAESTRUTURA NO PAÍS	21
NACIONAL - MINISTÉRIO DE PORTOS QUER AMPLIAR CARTEIRA DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS	22
NACIONAL - GOVERNO ESPERA CRIAR SECRETARIA DE HIDROVIAS E LANÇAR BR DOS RIOS ATÉ O FIM DO ANO	24
HIDROVIAS - EMPRESAS JÁ PODEM SE ASSOCIAR À PIANC NO BRASIL	25
NACIONAL - DIRETOR DA SUPER TERMINAIS PEDE CELERIDADE NAS AÇÕES CONTRA A ESTIAGEM NO NORTE.....	25
NACIONAL - PORTO DE SANTOS MIRA INÍCIO DE 2025 PARA RECEBER NAVIOS DE GRANDE PORTE	27
NACIONAL - PAINEL DISCUTE VANTAGENS DA ARBITRAGEM EM CONFLITOS JURÍDICOS	28
NACIONAL - JUCÁ PEDE A PARTICIPAÇÃO DOS SETORES NOS DEBATES SOBRE A REFORMA TRIBUTÁRIA	29
NACIONAL - SETORES PRIVADO E PÚBLICO NÃO PODEM SER COLOCADOS COMO INIMIGOS	30
NACIONAL - DEBATES SOBRE MODAIS MARCAM O ÚLTIMO DIA DO FÓRUM BRASIL EXPORT	31
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2023	31
OPINIÃO - ARTIGOS - UM PAÍS PENSADO PARA O FUTURO, CONSTANTEMENTE	32
OPINIÃO – SAÚDE - UNIMED SANTOS E FÓRUM BRASIL EXPORT, PARCERIA PELO IMPULSO À TRANSFORMAÇÃO	33
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	35
BRENT ATINGE US\$ 92,98 COM O AGRAVAMENTO DA CRISE NA FAIXA DE GAZA	35
EMIRATES ADQUIRE MAIS DE 11 MILHÕES DE LITROS DE SAF DA NESTE PARA VOOS EM 2024 E 2025	37
STELLANTIS VAI FABRICAR VEÍCULOS HÍBRIDOS E 100% ELÉTRICOS EM PERNAMBUCO.....	38
O MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO E AS DIRETRIZES PARA APERFEIÇOAMENTO ESTRUTURAL DAS PROPOSTAS DE PROJETO DE LEI.....	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	41
SENADORES PEDEM PRAZO E ADIAM ANÁLISE DA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO DE 17 SETORES.....	41
ACELEN INVESTIGA VAZAMENTO DE GÁS TÓXICO NA REFINARIA DE MATARIPE, NA BAHIA	42
DESENROLA: GOVERNO ALERTA PARA GOLPE ENVOLVENDO PROGRAMA DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS	43
REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR DIZ QUE 'IMPOSTO DO PECADO' NÃO SERÁ UTILIZADO PARA MANTER COMPETITIVIDADE DA ZONA FRANCA DE MANAUS	44
LIMITE NO PARCELAMENTO SEM JUROS COM CARTÃO DE CRÉDITO PODE LEVAR 118 MILHÕES DE CONSUMIDORES A REDUZIREM COMPRAS, DIZ PESQUISA	45



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	47
COMO O INVESTIMENTO EM TECNOLOGIA AGRÍCOLA ESTÁ MUDANDO A REALIDADE DO CENTRO-OESTE	47
POSSIBILIDADE DE BC TER DE CORTAR MENOS A SELIC PARECE BASTANTE BAIXA, DIZ ECONOMISTA DO BRADESCO.....	49
PRATES: PREÇO DO PETRÓLEO JÁ ESTÁ AFETADO; SE A GUERRA PIORAR, SERÁ A TEMPESTADE PERFEITA	51
FALTA DE DECRETO SOBRE META CONTÍNUA DE INFLAÇÃO GERA RECEIO NO MERCADO QUATRO MESES APÓS ANÚNCIO	52
‘QUANDO VOCÊ SENTA NA CADEIRA DO BC, VOCÊ FICA MAIS CONSERVADOR IMEDIATAMENTE’, DIZ CAMPOS NETO	54
TRANSIÇÃO ECOLÓGICA NO BRASIL TEM RECURSOS LIMITADOS E DEPENDERÁ DE PARCERIAS, DIZ SECRETÁRIA	54
HIDROGÊNIO VERDE: VERDADES E MENTIRAS	55
VALOR ECONÔMICO (SP)	57
APÓS PRESSÃO, GOVERNO LULA VAI ANTECIPAR R\$ 100 MILHÕES EM EMENDAS PARA AMAZONAS	57
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMETE APRESSAR PROCESSO DE LICENÇA AMBIENTAL.....	58
BNDES SUBSCREVE R\$ 750 MILHÕES EM DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA EM OFERTA PÚBLICA DE R\$ 1,5 BI DA RUMO ..	59
STELLANTIS VAI PRODUZIR CARROS HÍBRIDOS A ETANOL EM PERNAMBUCO A PARTIR DE 2024.....	60
SUZANO ANUNCIA NOVOS AUMENTOS DE PREÇO PARA A CELULOSE EM NOVEMBRO	61
IMPORTAÇÕES MINERAIS CAEM NO 3º TRI COM DEMANDA MENOR POR CARVÃO, DIZ IBRAM	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS	64
OCYAN VAI RETIRAR 100 TONELADAS DE RESÍDUOS DA BAÍA DE GUANABARA EM UM ANO	64
ARTIGO - ALGO ESTÁ SE MOVENDO NO MERCADO.....	64
PORTOS RS QUER LICITAR MANUTENÇÃO CONTINUADA DO CANAL EM 2025	65
PORTOSRIO INVESTE R\$ 163 MILHÕES EM DRAGAGEM NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.....	66
PESQUISA - JANELA ÚNICA MARÍTIMA SERÁ OBRIGATÓRIA EM JANEIRO, MAS 30% DOS PORTOS AINDA NÃO TÊM A TECNOLOGIA	66
RELATÓRIO ALERTA QUE INDÚSTRIA E GOVERNOS PRECISAM ACELERAR INICIATIVAS PARA AS METAS DE COMBUSTÍVEIS COM EMISSÃO ZERO NO TRANSPORTE MARÍTIMO	67
CANAL DE SUEZ AUMENTARÁ PEDÁGIO EM 15% A PARTIR DE JANEIRO.....	68
RAÍZEN E WARTSILA PESQUISARÃO USO DE ETANOL NO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	68
VPORTS PLANEJA REDUZIR DEPENDÊNCIA DO MODAL RODOVIÁRIO	69
POMINI ESPERA PRIMEIROS REFLEXOS DE DRAGAGEM A PARTIR DE 2025.....	70
COMPLEXO DO PECÉM ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO COM O PORTO CHINÊS DE XIAMEN	70
ARTIGO - CRISE AMBIENTAL OU FALTA DE PLANEJAMENTO?.....	71
CMA CGM E MAERSK SUSPENDEM TEMPORARIAMENTE NAVIOS PARA MANAUS	72
EXCELERATE FECHA FSRU PARA PETROBRAS EM ACORDO DE 10 ANOS	73
PETROBRAS BATE RECORDES TRIMESTRAL E MENSAL DE PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS	74
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	75
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	75



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TOC AMERICAS 2023 DEBATE DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA O SETOR DE CONTÊINERES NO PANAMÁ

Grupo Tribuna marca presença num dos maiores eventos internacionais de logística portuária

Por: *Bárbara Farias*



TOC Americas 2023 será realizado no Centro de Convenções do Panamá, entre terça (17) e quinta-feira (19) Foto: Maxwell Rodrigues

Um dos maiores eventos do mundo sobre logística portuária voltado à cadeia produtiva de contêineres começa nesta terça-feira (17) no Panamá: é a 23ª edição do TOC Americas 2023. Ela será realizada até quinta-feira (18), no Centro de Convenções do Panamá, na Cidade do Panamá, capital do país, reunindo empresários do setor e especialistas de países latino-americanos. O Brasil também marca presença no

evento. O Grupo Tribuna, que promove anualmente edições do Encontro Porto & Mar, está na conferência internacional.

A TOC Americas 2023 engloba duas conferências, a Cadeia de Suprimento de Contêineres (Container Supply Chain, a CSC), que debaterá assuntos relacionados à macroeconomia da navegação e novas perspectivas para o setor, e a Tech TOC, voltada exclusivamente à tecnologia.

Na CSC, a programação é dividida em três dias temáticos. Hoje, serão realizados painéis de discussão de assuntos relacionados ao tema Business Intelligence (negócios de inteligência, em tradução livre). Já amanhã, os painelistas debaterão sobre Sustentabilidade. Na quinta-feira, será a vez da Digitalização.

Ao longo dos três dias, especialistas convidados, entre eles empresários de terminais de contêineres, de armadoras e de empresas de tecnologia, participarão de painéis de discussão sobre assuntos como logística, infraestrutura, inteligência, descarbonização, digitalização, inovação e tecnologia.

Já a conferência Tech TOC debaterá soluções em tecnologia de ponta e inclui uma feira onde serão apresentadas as últimas inovações para o setor.

Representando o Grupo Tribuna, o empresário e apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna, Maxwell Rodrigues, disse que “a expectativa é acompanhar as tendências para os próximos anos, principalmente olhando para sustentabilidade, automação e a relação que esse setor, que é tão gigante, tem com as cidades nas quais está instalado”.

Já o vice-presidente adjunto para a América Latina e Caribe da HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Marcelo D’Antona, que irá moderar o painel Descarbonização do Porto e Operações Portuárias, na quarta-feira, destacou a relevância do evento.

“Estamos falando do principal evento da indústria portuária nas Américas. Ele tem o poder de reunir todos os stakeholders relevantes da indústria. Nessa reunião, com três dias de discussões sobre os desafios e as oportunidades para o setor dos portos em toda a região da América, sempre saem planos de ação e negócios muito relevantes para a indústria, a sociedade, para toda a cadeia que utiliza a logística onde os portos estão inseridos”.

Também convidado, o diretor da T2S Tecnologia, Rodrigo Salgado, declarou que sua expectativa “é reencontrar e fortalecer a relação com meus parceiros internacionais e atualizar-se quanto às novas tecnologias e players”. Ele comentou ainda que participou de quase todas as conferências TOC realizadas na última década “tanto a das Américas quanto a da Europa”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/10/2023

CONHEÇA O TRABALHO DE MONITORAMENTO DA POLUIÇÃO DO MAR REALIZADO NO PORTO DE SANTOS

Autoridade Portuária e Ibama detalham parceria com terminais do maior porto do Hemisfério Sul
Por: Ted Sartori



Segundo dados da APS, a presença de óleo no mar representa menos de um quarto das verificações desse produto no estuário, considerando os últimos três anos (2021-2023) Foto: Carlos Nogueira/Arquivo AT

A poluição do mar ligada às atividades desenvolvidas pelo Porto de Santos e aos navios que passam pelo maior porto do Hemisfério Sul está em constante monitoramento. Um exemplo disso é a presença de óleo nas águas. Segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS), ela representa menos de um quarto das verificações desse produto no estuário,

considerando os últimos três anos (2021-2023). A maior parte (65%) é advinda de material escoado pelas redes pluviais.

As fiscalizações ocorrem normalmente. Todos os órgãos têm trabalhado de maneira contínua, mas também há alterações com relação à legislação internacional, que trata especificamente desses assuntos. Estão sendo implementadas normativas mais rígidas, por intermédio de diversas convenções de navegação. E isso tem chegado rapidamente a essas empresas, que têm aprimorado suas metodologias e seus sistemas de controle”, afirma o chefe da Unidade de Santos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Lazlo Macedo de Carvalho.

O atendimento a ocorrências de vazamento de óleo é feito por todos os terminais do Porto de Santos por meio do Plano de Emergência Individual (PEI) – que a APS também tem, o qual regula o atendimento a emergências que envolvam o derramamento de óleo (mineral ou vegetal) nas águas do Porto de Santos, explica, em nota, a Autoridade Portuária.

A APS coordena combate e controle da emergência em tempo integral e com dedicação exclusiva, ressaltando que a atuação nas ocorrências ambientais é uma prioridade, acrescenta o texto. A Autoridade Portuária também está à frente do Plano de Contingência do Porto de Santos (PCPS), que reúne os PEIs de todas as empresas do complexo portuário.

“A APS possui uma estrutura própria por conta da licença ambiental que possui, para funcionamento do Porto de Santos, mas os terminais portuários também possuem estruturas e planos de emergência individuais. Embora individuais, são congregados e articulados para atuarem de forma conjunta em um plano de área, de modo a dar atendimento a algum tipo de caso ou evento que extrapole a capacidade de combate. É acionado de acordo com a intensidade e o nível do que ocorre”, detalha Carvalho.

O documento, segundo a APS, é minucioso em prever cenários estabelecidos por estudos técnicos e dimensiona os recursos disponíveis, dentre os quais uma base de atendimento 24 horas por dia, embarcações dedicadas, barreiras de contenção, materiais absorventes, recolhedores e pessoal técnico especializado.

“A gente (Ibama) mais coordena, mas são os terminais que fazem a gestão dessa estrutura. O órgão estadual, a Cetesb, atua diretamente por conta desses planos de emergência individuais dos terminais, dentro dos que forem licenciados por esse órgão e tem acompanhamento junto aos terminais. Nos que o Ibama é o licenciador, fazemos esse monitoramento dos planos individuais de cada um, bem como as estruturas que possuem e que estariam aptas imediatamente para serem acionadas em caso de necessidade”, explica o chefe da Unidade de Santos do Ibama.

Para isso, lembra Carvalho, são feitos vários simulados no Porto de Santos ao longo do ano, com cenários diferenciados. “Isso permite que a gente avalie essa resposta e a capacidade para isso dessas empresas quando ocorrerem eventos dessa natureza”.

O que fazer

A Autoridade Portuária informa que qualquer acidente que apresente agressão ao meio ambiente deve ser imediatamente comunicado às autoridades municipais, órgãos de controle ambiental estadual e federal e Capitania dos Portos. Ao se verificar manchas de óleo nas águas do estuário, deve-se avisar a APS pelo telefone (13) 3202-6513 ou pelo e-mail plantaog.eset@portodesantos.gov.br.

Origem de óleos derramados no estuário*

Galerias de águas pluviais: 65%

Navio durante abastecimento: 12%

Veículo ou equipamentos terrestres: 12%

Navio não relacionado a abastecimento: 6%

Outras embarcações: 6%

Fonte: APS

***Devido a dados arredondados pela APS, a soma tem resultado superior a 100%**

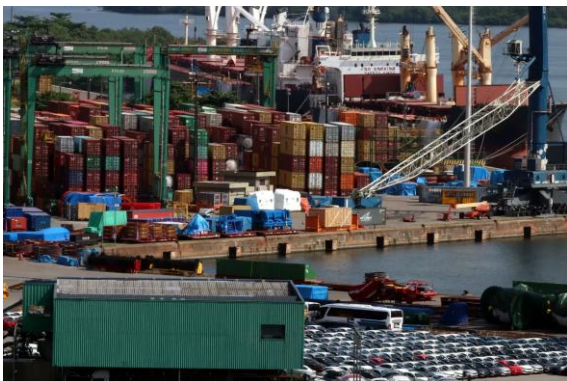
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/10/2023

DESBUROCRATIZAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO DE TUP

Os TUPs movimentaram aproximadamente 65% das cargas portuárias em 2022

Por: Gesner Oliveira



Os TUPs são instalações portuárias exploradas mediante regime de autorização em que a operação e gestão da infraestrutura é responsabilidade de um ente privado, sendo a União responsável apenas pela regulação e fiscalização Foto: Alex Ferraz/AT

O Brasil passa por um momento de diversas discussões interessantes e o setor portuário não está à parte nisso. Nas últimas colunas em A Tribuna, abordei temas relacionados à discussão sobre como melhorar a eficiência portuária brasileira pelo incentivo à atuação dos agentes privados no setor em detrimento da dependência dos recursos da União. No mesmo sentido dessas discussões, recentemente o Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Tribunal de Contas da União (TCU) formaram um grupo de trabalho para estudarem propostas que diminuam o tempo do processo de autorização dos Terminais de Uso Privado (TUP).

Os TUPs são instalações portuárias exploradas mediante regime de autorização em que a operação e gestão da infraestrutura é responsabilidade de um ente privado, sendo a União responsável apenas pela regulação e fiscalização. Ainda que o conceito já existisse, foi com o advento da Lei Federal 12.815, chamada de Nova Lei dos Portos, que tal modalidade ganhou representatividade e



ficou mais atrativa aos investidores. Afinal, em suma, permitiu a movimentação de carga de terceiros de forma indiscriminada, o que gerou ganhos de eficiência para essas instalações.

Como resultado, os TUPs movimentaram aproximadamente 65% das cargas portuárias em 2022, além de terem atraído mais de R\$ 38 bilhões em investimentos ao setor portuário entre 2013 e 2019, enquanto os arrendamentos em portos públicos atraíram R\$ 3,6 bilhões no mesmo período.

Ainda que essas instalações sejam importantes para o setor portuário brasileiro, o processo de autorização para um novo TUP ainda é moroso e dura cerca de dois anos. A simplificação dos processos de autorização tem sido uma pauta em discussão no Brasil há anos e ganhou novo impulso com a constituição do grupo de trabalho.

Dentre os principais temas a serem explorados, estão a simplificação dos procedimentos para mudança no perfil de carga do TUP durante o processo de autorização, que atualmente exige realização de um novo chamamento público; a espera por licenças não essenciais, que podem atrasar a emissão das autorizações; e a comunicação entre os diversos órgãos governamentais envolvidos no processo de autorização, evitando sobreposições e aumentando a agilidade das análises. Como resultado, o grupo de trabalho espera colocar as medidas em prática ao longo de 2024 e, com isso, reduzir o tempo médio do processo de autorização em até seis meses.

Os TUPs configuram importantes infraestruturas para o setor portuário brasileiro e a expansão e modernização dessas instalações é importante para a eficiência do setor que, conforme tratado em outras colunas, gera efeitos benéficos em todos os elos da cadeia logística. Nesse sentido, a iniciativa de reduzir o tempo para autorização de TUP é um passo positivo em direção à desburocratização e ao desenvolvimento do setor de infraestrutura marítima no Brasil.

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/10/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

BRISANET ALCANÇA 1,25 MILHÃO DE CLIENTES NO NE, MAS REDUZIRÁ RITMO DE CRESCIMENTO

Resultados de setembro enviado pela Brisanet aos investidores mostra crescimento orgânico da base de clientes em setembro.

Por Patricia Raposo



A Brisanet, sediada em Pereiro, no interior do Ceará, é líder em market share de banda larga fixa na região Nordeste/Foto: divulgação

A Brisanet chega aos 25 anos neste mês de outubro batendo os 1.256.676 clientes em todos os nove estados da região Nordeste – Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Piauí, Sergipe, Maranhão e Bahia. Sua infraestrutura de rede de fibra óptica já alcança 7 milhões de domicílios em 158 cidades.

A empresa, com sede na cidade de Pereiro, no interior do Ceará, tornou-se uma das principais provedoras de serviços de telecomunicações do país. O relatório com os resultados de setembro de 2023 enviado aos investidores mostra que o crescimento orgânico da base de clientes em setembro foi de 13,8 mil.

Com meta de atender 1,3 milhão de clientes até o final de 2023, a empresa informa que continua a expandir sua presença nas capitais e regiões metropolitanas, alcançando market share entre 50% e 70% em Natal, Maceió e João Pessoa, e acima de 20% em Fortaleza. Em Teresina e Aracaju, onde a Companhia entrou no segundo semestre de 2021, o share já está acima de 15% na capital do PI e acima de 20% na capital do SE (números de Ago-23).

Brisanet diminui o ritmo

No entanto, a Brisanet sinaliza no relatório que, até o final de 2023, o ritmo de crescimento mensal será reduzido, já que a telecom vai focar a expansão da infraestrutura no negócio móvel 4G/5G. A empresa arrematou três lotes regionais de espectro de 3,5 GHz (Nordeste e Centro-Oeste) e 2,3 GHz (Nordeste) no leilão do 5G da Anatel.

Atualmente, a empresa atua como provedora de internet via fibra óptica, TV por assinatura, streaming de música, telefonia fixa e móvel. Segundo a Anatel, a Brisanet é líder em market share de banda larga fixa na região Nordeste. Em julho de 2021 a empresa estreou na B3. Confira o relatório divulgado pela operadora.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 18/10/2023

OS DESAFIOS PARA A PRODUÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE EM PERNAMBUCO

Aumentar a produção de energia renovável é um dos desafios de Pernambuco, caso queira produzir hidrogênio verde, o combustível do futuro

Por Ângela Fernanda Belfort



Debatedores do primeiro painel do IX Seminário de Energia Elétrica promovido pela Fiepe. Foto: Divulgação/Fiepe

Aumentar o potencial de geração de energia renovável é um dos fatores determinantes para Pernambuco não ver o bonde do hidrogênio verde passar, segundo o CEO da H2 Verde, Luiz Piauhyllino Filho. E esta geração de energia pode ser solar flutuante e implantada em 10% da lâmina de água de reservatórios como os de Itaparica, da hidrelétrica de Luiz Gonzaga que pertence à Chesf, e da Barragem de Pirapama, no

Grande Recife, e futuramente na barragem do Engenho Maranhão, em Ipojuca.

As projeções acima mostrando inclusive o quanto pode ser produzido de hidrogênio verde foram feitas por Luiz Piauhyllino Filho em detalhes no 9º Seminário de Energia Elétrica, Recursos Hídricos e Infraestrutura promovido pela Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco na sede da instituição, na tarde desta terça-feira (17), no Bairro de Santo Amaro, Centro do Recife.

Somente 7% da geração de energia produzida em Pernambuco tem como fonte a radiação solar e a principal matéria-prima usada para gerar energia no Estado ainda é o diesel, um combustível que emite carbono, um dos gases que contribuem para o aquecimento global. “Uma das empresas que podem mudar este cenário em Pernambuco é a Chesf”, conta Piauhyllino Filho. A empresa dele, a H2 Verde, está à frente de vários projetos de hidrogênio, incluindo um de produção em larga escala em Portugal. “O hidrogênio verde não é o futuro. É o presente”, diz Luiz Piauhyllino Filho.



No levantamento feito pelo executivo, somente no reservatório de Itaparica, o da hidrelétrica de Luiz Gonzaga, poderia ser instalado 7 gigawatts (GW) de potência instalada em geração de energia solar flutuante e mais 5 gigawatts em eletrolisadores que poderiam produzir 341.250 toneladas de hidrogênio verde (H2V) por ano. As placas solares cobririam 10% do total da lâmina d'água. E o investimento previsto seria de R\$ 70 bilhões.

A partir do hidrogênio produzido poderia ser feito o aço verde, metanol verde e amônia verde. “Este projeto do reservatório de Luiz Gonzaga (o de Itaparica) poderia trazer para Pernambuco a produção de aço sustentável e outros subprodutos, como o fertilizante verde e a amônia”, conta. Atualmente, o Brasil importa o metanol e também a amônia, matéria-prima usada para fazer um produto que o Brasil também não produz o suficiente: fertilizantes.

Já nos reservatórios de Pirapama e na futura barragem do Engenho Maranhão – que está em construção – poderiam ser implantados, em cada um, 200 megawatts (MW) de potência instalada em usinas de geração solar flutuantes que resultariam numa produção de 10 mil toneladas de H2V por ano, totalizando 20 mil toneladas anuais nos dois empreendimentos. O investimento em cada um dos reservatórios seria de R\$ 2,1 bilhões. Os dois reservatórios pertencem à Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa), estatal do governo de Pernambuco.

E os recursos viriam de onde? “Dinheiro não falta. E o Brasil poderia usar o fundo social do pré-sal que vai arrecadar R\$ 900 bilhões até 2030. Por que não carrear estes recursos em investimentos para esta nova indústria?”, questiona Luiz Piauhyllino Filho. Durante a apresentação no evento, ele mostrou cifras bilionárias que estão sendo empregadas por países como Estados Unidos, Alemanha, França, Japão e Arábia Saudita para implantar usinas geradoras de energia renovável e hidrogênio verde. No mundo, há muitos investidores procurando um lugar competitivo para instalar suas plantas de hidrogênio verde.

O hidrogênio pode ser obtido usando os combustíveis fósseis como matéria-prima, mas ele só é verde, quando é produzido a partir das energias renováveis.

Ainda de acordo com o executivo, a produção de hidrogênio verde passa por Suape e por melhorias na infraestrutura. “Os interiores de Pernambuco, Bahia e Piauí possuem minério de ferro, hidrelétricas (Boa Esperança, Sobradinho e Luiz Gonzaga) e fatores de geração eólica e solar bastante relevantes. Temos todas as condições para desenvolver grandes projetos de produção de hidrogênio verde e aço verde, porém, sem um ramal da Transnordestina que conecte o Porto de Suape em Pernambuco não será possível escoar o hidrogênio verde e o aço verde produzido no Estado”, resume Luiz Piauhyllino Filho.

Além do ramal ferroviário, o executivo sinaliza outros itens importantíssimos para a implantação destes empreendimentos em Pernambuco: a construção de gasodutos – ligando o reservatório de Luiz Gonzaga a Salgueiro e Suape- para transportar exclusivamente o hidrogênio verde; tornar ágil o processo de licenciamento ambiental das usinas solares; a ampliação das linhas de transmissão e subestações em Salgueiro e Suape, e o direito de captação d'água para produção de hidrogênio verde, que poderia ser água de reuso tratada pela Compesa.

Desafios do hidrogênio verde no Brasil

“É fundamental ter regras claras e definidas na área do hidrogênio. Sem isso, o investimento não vem”, comenta Luiz, acrescentando que os projetos que tratam do assunto no Brasil passam por mais de 10 entidades que atuam no âmbito federal, estadual e municipal. Segundo ele, isso pode fazer com que o projeto leve até oito anos para ser aprovado em todas as instâncias. E aconselha: “deveria ter um canal que centralizasse as demandas dos investidores, uma entidade que fizesse o acompanhamento geral do projeto”. Há três anos, o Congresso Nacional discute o marco regulatório do hidrogênio verde, que não avançou.

Ele cita também como é o tratamento para o investidor abrir um empreendimento deste tipo em Portugal. “Lá, ao governo decide se o projeto vai ter o selo do Programa de Interesse Nacional (PIN). Ao receber este selo, o projeto terá prioridade no licenciamento ambiental, acesso à rede de

transmissão de energia, acesso aos financiamentos direcionados para este segmento”, comenta. É uma gestão central e desburocratizada.



Os projetos de hidrogênio verde são considerados prioritários em várias partes do mundo porque o combustível é apontado como o que vai fazer a transição energética para uma economia com menos emissões de carbono.

Oziel Alves do Senai

- Diretor de Inovação e Tecnologia do Senai-PE, Oziel Alves, fala que a descarbonização é importante para manter a competitividade da indústria

Descarbonização e a competitividade da indústria

Também palestrante do evento, o diretor de Inovação e Tecnologia do Senai-PE, Oziel Alves, afirmou que a descarbonização da economia é uma questão de competitividade para que o mundo continue comprando os produtos da indústria nacional, como o cimento ou o aço. Ambos são intensivos no uso de energia e podem substituir o carbono usado nos seus processos industriais pelo hidrogênio verde.

“O hidrogênio verde é um vetor energético para o desenvolvimento de vários subprodutos que podem aumentar a nossa densidade industrial. O hidrogênio pode ser vendido como commodity, mas também se transformar em mais produtos de valor agregado”, argumenta Oziel. Ele está à frente do Tec Hub de transição energética, uma estrutura que vai oferecer apoio na área de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD &I) e até pequenas estruturas onde as empresas podem desenvolver seus projetos antes de implantá-los em larga escala.

A intenção do Tec Hub é contribuir para que as empresas produzam subprodutos com maior valor agregado a partir do hidrogênio verde. “Agora, está sendo feita a terraplenagem, mas a expectativa é de que em 2024 fique pronto”, conclui Oziel.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 18/10/2023

RELAÇÕES INTERNACIONAIS: SEBRAE SUSPENDE UMA MISSÃO A PORTUGAL E GERA CRISE

Relações internacionais: projeto idealizado pela Câmara de Comércio, Indústria e Turismo Brasil-Portugal para estimular negócios no Polo de Confecções do Agreste teve o financiamento cancelado sem aviso prévio pelo Sebrae-PE e caso evolui para crise diplomática

Por Fernando Ítalo



Relações internacionais entre o Brasil e Portugal, na visão do presidente da CCBP, Antonio Mário, serão afetadas pela decisão unilateral do Sebrae-PE de abortar missão comercial às vésperas da realização/Foto: CCBP (Divulgação)

As relações internacionais entre Pernambuco e o mercado português sofrem duro golpe com um episódio protagonizado pela Câmara de Comércio, Indústria e Turismo Brasil-Portugal (CCBP), a superintendência do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas em Pernambuco e a Agência de Desenvolvimento Econômico de

Pernambuco (Adepe).

O incidente, que vem provocando mal-estar diplomático, é o cancelamento, pelo Sebrae-PE, do financiamento a uma missão idealizada pela câmara para estimular negócios bilaterais no Polo de Confeções do Agreste.

A briga deve evoluir para uma ação judicial da instituição luso-brasileira contra a entidade nacional de fomento às MPEs. O presidente da CCBP, Antonio Mário de Abreu Pinto, afirma que o distrato aconteceu de forma unilateral, sem aviso prévio, semanas após a assinatura do contrato e às vésperas da realização da iniciativa. A missão comercial inédita seria realizada entre os dias 9 e 14 deste mês, com recursos do Sebrae-PE e apoio institucional da Adepe.

O objetivo da parceria seria beneficiar empresas de pequeno e médio portes do polo, cujas principais cidades são Caruaru, Santa Cruz do Capibaribe e Toritama, no Agreste pernambucano. O polo é constituído por cerca de duas mil empresas formais, movimentada por ano R\$ 5 bilhões com a produção de 50 milhões de peças, exporta em torno de US\$ 1 bilhão e gera 100 mil empregos, entre diretos e indiretos.

Esse cluster nasceu nos anos 1980, a partir da antiga Feira da Sulanca, em Caruaru, e ao longo das décadas se transformou num ecossistema que se estende por 15 municípios e engloba até cidades de estados vizinhos, como Paraíba e Alagoas, o que o configura como um dos mais importantes centros da cadeia têxtil/confeções no Brasil.



Relações internacionais: Polo de Confeções do Agreste sofre duro golpe em internacionalização num momento em que a cadeia têxtil do Brasil precisa reagir ao início da produção das plataformas chinesas no país/Foto: Moda Center (Divulgação)

Relações internacionais: qual a programação do fórum em Portugal?

A missão do polo têxtil envolvia capacitação para exportações, rodadas de negócios, visitas a indústrias e palestras promovidas em cooperação com o governo português. O

roteiro incluía as cidades de Lisboa, Porto e Vila Nova de Famalicão, onde se concentra o distrito industrial de confeções em Portugal.

Todas as agendas contavam com a articulação da Associação Empresarial de Portugal (AEP), maior entidade empresarial do país, em funcionamento desde o século 19 e responsável por fomentar o mercado têxtil em terras lusas.

Relações internacionais: entenda o imbróglio Pernambuco-Portugal

Denominada de Fórum Bilateral do Setor Têxtil e de Confeções, a missão cancelada seria correalizada pelos parceiros brasileiros com a Enterprise Europe Network (EEN) e a Agência para a Competitividade e Inovação de Portugal (IAPMEI), instituições que integram a network da CCBP.

A EEN é a maior rede de internacionalização de pequenas e médias empresas do mundo, atua em mais de 60 países e é cofinanciada pela União Europeia. Já o IAPMEI é o Sebrae do governo de Portugal.

Firmados os acordos entre todos os stakeholders brasileiros e europeus, o programa abriu 20 vagas para empresários pernambucanos, que seriam preenchidas conforme seleção pública lançada pelo Sebrae em 30 de agosto. Mas, quando só faltavam vinte dias para a realização do evento, o



presidente da câmara afirma que foi surpreendido pelo cancelamento unilateral do projeto, “sem qualquer justificativa formal”.

Segundo Antônio Mário, o Sebrae decidiu por cancelar o financiamento, pouco antes da assinatura de um termo aditivo que detalharia o cronograma de desembolsos. O dirigente ressalta que a entidade se mostrou irredutível, apesar da câmara ter tentado estabelecer um canal de negociação por meio do Governo de Pernambuco, para cumprir eventuais exigências do processo que não tivessem sido atendidas e solucionar o conflito.

“Como qualquer programa internacional, nosso fórum foi precificado em moeda estrangeira e usamos como base o modelo de gestão de orçamento de projetos da Comissão Europeia, que é pré-aprovado por eles. Ações como estas envolvem um esforço de meses de articulação com órgãos internacionais e uma governança sólida, que o Sebrae parece desconsiderar”, acrescenta a superintendente da câmara, Daniela Freire.

Para a dirigente, o Sebrae também parece desconhecer a história da câmara em Pernambuco, fundada em 1912 e a segunda mais antiga do gênero em atividade no país, atrás apenas da que existe no Rio de Janeiro. “Em todo o Brasil, somos 18 câmaras portuguesas, que juntas integram uma federação com mais de 2,5 mil associados. Trabalhamos há mais de um século com o propósito de fomentar o ambiente de negócios entre os dois países”, frisa.

Fique por dentro do cronograma da crise diplomática

A apresentação do projeto do Fórum Bilateral do Setor Têxtil e de Confeções foi feita, no dia 10 de julho passado, pelo board da CCBP, diretamente ao superintendente estadual do Sebrae Pernambuco, Murilo Guerra. O presidente Antonio Mário relata que, “desde então, o Sebrae manifestou o interesse de ser o principal patrocinador da missão empresarial e, a partir daí, encabeçou a engenharia financeira”.

Ao todo, as instituições trabalharam conjuntamente com os parceiros europeus durante 72 dias, tempo, na visão da CCBP, “suficiente para conhecer a dinâmica das agendas, os parceiros comerciais e o conteúdo detalhado do programa de capacitação”.

“No entanto, o Sebrae, concluídas quase na integralidade as etapas do processo, comunicou o cancelamento, alegando que contrataria outra organizadora para assumir nosso projeto”, conta Antonio Mario.

Desde então – segundo ele – “pedidos de acesso a documentos de propriedade dos organizadores do fórum, planilhas de despesas operacionais e contato direto com fornecedores de serviços em Portugal foram feitos sem razão aparente pelo financiador, comportamento atípico em relações de cooperação internacional”.

Relações internacionais: câmara vê impactos negativos na rota de negócios Brasil-Portugal

A superintendente Daniela Freire afirma que a quebra de contrato gerou prejuízo para as relações internacionais de Pernambuco, especialmente no que se refere à aproximação do polo de confecções com o mercado português, e acabou respingando de forma mais ampla no relacionamento comercial entre o Brasil e Portugal.

“Foi uma tragédia para as relações interinstitucionais das entidades luso-brasileiras envolvidas, também tínhamos agenda com o embaixador do Brasil em Portugal e tivemos que cancelar. O Sebrae provocou um retrocesso sem precedentes nos esforços de internacionalização de uma das principais cadeias econômicas do Agreste, prejudicando um setor que estava prestes a iniciar sua capacitação para alcançar o mercado europeu”, sustenta.

Para a executiva, o cancelamento a poucos dias da ação colocou em xeque a capacidade das instituições de Pernambuco de participar de programas oficiais de cooperação internacional.



“Sofremos um desgaste de imagem que atinge todas as instituições do estado, sobretudo neste momento, em que o setor têxtil e de confecções no país se une para conquistar mercados e manter a competitividade ante as importações chinesas e a decisão de plataformas da China de produzirem no Brasil”, avalia.

Conselheiro de Negócios Internacionais da Enterprise Europe Network (EEN) e chefe de Departamento no IAPMEI, Jorge Manuel Duque, reforça as críticas ao Sebrae local. O executivo informou, em comunicado, que precisaria reportar à rede global “que o tempo de trabalho envolvido na missão teria resultado zero”.

Também classificou a situação como “insólita” e “completamente imprevisível”, “com impactos em intenções futuras de parceria com Pernambuco e com o Sebrae em nível nacional”. “Lamento este comportamento nada respeitador, nem aderente a entidades com a responsabilidades públicas e internacionais”, destacou.

Das relações internacionais para os tribunais

Devido ao prejuízo provocado pelo distrato, a câmara, segundo Daniela Freire, vai notificar o Sebrae judicialmente por “suspensão às vésperas do evento sem embasamento legal plausível” e “intenção de utilizar indevidamente o programa através de outra organizadora, conforme nota no site da própria entidade”.

O diretor Jurídico da Câmara de Comércio Brasil-Portugal, Raif Daher, sustenta que “a conduta do Sebrae Pernambuco é contrária ao princípio jurídico da boa-fé objetiva e ao princípio administrativo da proteção da confiança, pois além de celebrar acordo de cooperação com a entidade, realizou diversas reuniões e se portou de modo a fazer as instituições portuguesas e brasileiras criarem expectativas juridicamente tuteladas de que o evento seria realizado com o seu financiamento”.

Daher complementa que a desistência foi feita, sem direito a defesa, após inúmeras solicitações, por parte da entidade, para alinhamento do processo de contratação junto ao Jurídico do Sebrae, uma vez que as questões estavam sendo tratadas diretamente e apenas com assessores da superintendência.

Fórum de relações bilaterais no setor têxtil fica para 2024

Apesar do baque provocado por esta crise, a Câmara de Comércio Brasil-Portugal mantém o projeto do Fórum Bilateral do Setor Têxtil e de Confecções e se mobiliza para realizar o programa em fevereiro de 2024.

A ideia da instituição é que o evento aconteça durante o Modtissimo – o mais antigo salão de moda da Península Ibérica, realizado desde 1992 em Portugal. A exemplo da Rodada de Negócios da Moda Pernambucana, o evento é dirigido a empresas e ocorre duas vezes por ano, na cidade do Porto.

O que diz o Sebra-PE sobre essa crise nas relações internacionais?

A reportagem contactou o Sebrae-PE para saber o motivo da retirada do apoio do Sebrae à missão, por que a decisão só foi tomada em agosto e se confere a informação de que a instituição se apropriou do projeto da CCBP. Aguardamos o posicionamento da entidade para atualização deste conteúdo.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 18/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS INICIADO O FUNCIONAMENTO DA SEÇÃO NACIONAL DA PIANC NO BRASIL

Seção contribuirá para o crescimento do transporte aquaviário no país por meio do compartilhamento de conhecimento técnico especializado internacional e da interação entre autoridades e instituições públicas e privadas em escala global



Anúncio da oficialização contou com a presença do diretor-geral da ANTAQ, da secretária de Portos e Transportes Aquaviários do MPor e do presidente da ABEPH

Brasília 17/10/2023 - Foi oficialmente iniciado o trabalho da Seção Nacional (SN) do Brasil da Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário (PIANC). A oficialização aconteceu durante a participação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e

da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) na edição 2023 Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes – Nesta terça-feira (17).

No Brasil o primeiro delegado, que é responsável por representar a Seção Nacional Internacionalmente, é o diretor-geral da ANTAQ. O escritório nacional da PIANC será administrado pela ABEPH. As SNs da PIANC funcionam como um elo entre os membros da Associação em um determinado país e a sede da organização em Bruxelas.

Sendo assim, é de responsabilidade de uma SN atuar como intermediária entre órgãos gerenciais e técnicos da PIANC e os membros corporativos e individuais em seus países. As SNs são também responsáveis por organizar os eventos nacionais da PIANC, promover os trabalhos publicados pela organização e incentivar a propositura de temas a serem discutidos por especialistas de todos os continentes.

Missão cumprida

De acordo com o diretor-geral da ANTAQ e primeiro delegado da PIANC no Brasil, Eduardo Nery, a instituição da Seção Nacional traz uma realização para a ANTAQ. Isso porque, agora além do aumento de associados, será possível realizar comitês e grupos de trabalhos no intuito de fortalecer o crescimento do transporte marítimo.

“Sentimento de realização. A ANTAQ é a representante da PIANC desde 2007, mas ocorre que cada país precisa ter uma seção nacional estabelecida. Essa Seção é importante pelo fato de dar permeabilidade da instituição no Brasil. Agora conseguiremos angariar mais associados e, dentro de uma estrutura de governança bem desenvolvida, os membros poderão se associar e criar comitês e grupos de trabalho”, disse.

Vale lembrar que o compromisso de criação da seção Nacional da PIANC foi assumido em memorando de entendimento (MoU) assinado em novembro de 2022 entre a ANTAQ, a PIANC e a ABEPH. O intuito do MoU foi formalizar a criação de uma Seção Nacional no Brasil e garantir o seu pleno desenvolvimento, trazendo maior participação do setor aquaviário brasileiro na Organização Internacional.

Além do diretor-geral, o anúncio contou com a presença da Secretária Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Mariana Pescatori, e do presidente da ABEPH, Luiz Fernando Garcia da Silva.

Sobre a PIANC



Confira mais sobre os benefícios e vantagens e torne-se membro da a PIANC Brasil

A PIANC é uma organização global criada em 1885, sem fins políticos e lucrativos, composta por membros de governos nacionais, empresas privadas, indústria, especialistas acadêmicos e jovens profissionais.

A organização global agrega fóruns onde profissionais de todo o mundo se reúnem para fornecer consultoria especializada em infraestrutura econômica, confiável e sustentável para facilitar o crescimento do transporte marítimo. É o principal parceiro do governo e do setor privado na concepção, desenvolvimento e manutenção de portos, hidrovias e áreas costeiras.

A associação internacional possui membros em 66 países, incluindo 44 membros qualificados, cerca de 500 membros corporativos e 1.800 membros individuais. O objetivo do instituto é fornecer orientação e consultoria técnica para infraestrutura de transportes aquaviários sustentáveis. O público-alvo são portos marítimos e hidrovias em países desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Saiba mais sobre a PIANC no site.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 18/10/2023

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO - MPOR E GOVERNO DE RORAIMA DISCUTEM AVIAÇÃO REGIONAL E OFERTA DE VOOS PARA BOA VISTA



Ideia é construir dois novos aeródromos para fomentar a economia local com o turismo de lazer e de negócios; na capital, a busca de solução é para os voos sempre lotados.

Dentro do plano do novo Governo Federal de expandir a aviação regional, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, conversou com o governador do Estado de Roraima, Antonio Denarium, nesta terça-feira (17), sobre a possibilidade de construção de

aeródromos em duas cidades: Rorainópolis e Uiramutã.

Outro tema debatido foi a ampliação do número de voos para o aeroporto da capital roraimense. Segundo Denarium, com a baixa oferta, as poucas opções existentes estão constantemente lotadas, prejudicando o turismo de lazer, de negócios e, conseqüentemente, a economia local.

A articulação junto às companhias aéreas que atuam no Brasil é mais uma das diretrizes de atuação do MPor, de acordo com o ministro Costa Filho. “O impasse do baixo número de voos atinge o preço das passagens, principalmente para destinos mais distantes, como é o caso de Boa Vista”, afirmou.

Aviação Regional

Ainda segundo Costa Filho, o contato com as companhias aéreas tem sido permanente desde sua posse no MPor, no último mês de setembro. Um dos encontros foi com John Rodgerson, CEO da Azul Linhas Aéreas.

Na ocasião, o executivo da companhia informou que a empresa está estudando outras conexões, além das que já são feitas. Hoje, a companhia opera com quase mil voos por dia entre 160 cidades e a expectativa é chegar a 200 localidades atendidas no país ao longo dos próximos anos.

“Vamos fortalecer cada dia mais o debate pela ampliação da oferta para todas as regiões e o barateamento das passagens”, concluiu Costa Filho.

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

Data: 18/10/2023

HIDROVIA - MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS DEFENDE PARCERIA COM SETOR PRIVADO PARA ALAVANCAR AGENDA PORTUÁRIA



“O mundo tem quase três trilhões de dólares a procura de investimento e o Brasil passou a ser uma janela de oportunidade”, afirmou Silvio Costa Filho

Vamos colocar a agenda portuária como prioridade do governo federal, ressaltou ministro Silvio Costa Filho - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Debater ações para ampliar a logística de transporte portuário e hidroviário brasileiro e captar recursos privados para investir em melhorias no setor foram os principais pontos defendidos pelo ministro de Portos e

Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante a 21ª edição do fórum Brasil Export, realizado na noite desta terça-feira (17) em Brasília.

Durante sua apresentação para representantes e investidores do setor portuário, Silvio Costa Filho lembrou que o Brasil tem 18.000 km de hidrovias navegadas e com potencial de expandir a malha para 42.000 km. Para chegar a essa meta, ele acredita que, além de recurso privado, é necessário que o país crie uma agenda voltada ao segmento portuário.

“Na Constituição de 88, se discutiu saúde, educação, segurança pública e mobilidade de transporte através das nossas BRs, mas nunca esteve na ordem do dia a agenda permanente de investimentos públicos e privados com o foco para as ações portuárias. O Brasil tem uma dívida histórica no setor de portos. Somos um país com grande movimentação portuária graças ao setor produtivo. Nós vamos colocar a agenda portuária como prioridade do governo federal, vamos criar uma agenda nacional”, defendeu o ministro.

Para avançar nos projetos que estão em andamento e são capazes de alavancar o setor, o ministro destacou que é fundamental fortalecer a segurança jurídica para que os parceiros privados possam

investir de forma segura no país. O ministro também indicou que é necessário agilidade na concessão de outorga para o ente regulado.

“A gente precisa criar armados regulatórios que dê para visibilidade nesses próximos anos, mas a gente precisa, permanentemente, fazer uma articulação com as Agências Reguladoras e com o Tribunal de Contas da União no sentido tentar antecipar para seis ou oito meses uma outorga. O mundo tem quase três trilhões de dólares a procura de investimento e o Brasil passou a ser uma janela de oportunidade”, lembrou Silvio Costa Filho.

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

Data: 18/10/2023

PORTOS - MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA NOVA REDUÇÃO TARIFÁRIA NO PORTOS DE SANTOS

Iniciativa vai contemplar embarcações com práticas sustentáveis e navios de cruzeiros turísticos.



Ministro Silvio Costa Filho e Anderson Pomini assinam portaria que estabelece a redução de tarifas no Porto de Santos

Após a avaliação de estudos encomendados à Autoridade Portuária de Santos (APS), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, na tarde desta terça-feira (17), um novo corte no valor das tarifas portuárias, desta vez, contemplando embarcações classificadas verdes, as que atuam com cabotagem e os navios de passageiros (cruzeiros turísticos), cujo desconto poderá chegar a 60% do atual valor da taxa.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a iniciativa de redução tarifária é um novo olhar que o Governo Federal passou a dar ao setor, enquanto base da economia brasileira. “Estamos trabalhando de maneira coletiva para incentivar o mercado, aquecer a economia e fomentar boas práticas de sustentabilidade, como as “embarcações verdes”, as que têm pontuação positiva no Índice Ambiental de Navios, um compromisso, inclusive, do Brasil com o mundo”, afirmou.

A iniciativa também tem o intuito de estimular o crescimento do turismo, não só na região costeira paulista, mas de todo o litoral brasileiro. “Para se ter uma ideia, a cada quatro turistas que chegam, um posto de trabalho é criado, ou seja, o fomento da atividade atinge um dos principais focos do novo Governo Federal, que é a geração de emprego”, completou Costa.

Já segundo Anderson Pominim, diretor-presidente da APS, o cálculo da taxa será feito de acordo com o tipo de navegação e da frequência do uso do terminal pela embarcação, o que resulta na “fidelização” do usuário.

Outras reduções

Anteriormente, já foram publicadas quedas de outras taxas nos Portos de Santos (SP), da PortosRio (RJ), do Rio Grande (RS), e no Porto de Ilhéus, no sul da Bahia.

Nos portos públicos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, por exemplo, onde houve readequação na cobrança das taxas portuárias, o valor era calculado de acordo com o peso que o navio foi projetado para transportar (carga, mantimentos, combustível, etc.). Agora, a cobrança é feita de acordo com o tipo e peso da carga transportada e o tipo de navegação. Os descontos chegam a 95,5% para alguns tipos de carga.

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

Data: 18/10/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

TRÂNSITO - Alagoas é o primeiro estado do Nordeste a adotar indicação de real infrator na carteira digital de trânsito

“Essa é uma das muitas funcionalidades que incluímos na Carteira Digital de Trânsito, para facilitar cada vez mais a vida dos condutores”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão



Estado é o sexto do país a oferecer a funcionalidade aos seus condutores - Foto: Divulgação/DeTRAN-AL

Condutores de Alagoas já podem usar a Carteira Digital de Trânsito (CDT) para indicar o real infrator de uma multa quando não for o proprietário do veículo o responsável pela infração cometida. Elaborada pelo Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em parceria com o Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, a funcionalidade é a opção mais prática e funcional para o proprietário fazer essa comunicação, que antes

precisava ser feita em papel e de forma presencial.

O estado é o sexto no país – e primeiro no Nordeste – a oferecer a funcionalidade aos seus motoristas por meio da carteira digital de trânsito. A indicação também é usada pelos órgãos de trânsito do Distrito Federal, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Mato Grosso do Sul. A nova tecnologia possibilita a indicação de condutores de quaisquer dos estados que a adotaram, desde que a infração tenha ocorrido dentro de seus limites.

“Esta é uma das muitas funcionalidades que incluímos na CDT para facilitar a vida dos condutores, que agora também está disponível aos alagoanos”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão. Hoje, a CDT já oferece uma série de facilidades aos usuários, como o Sistema de Notificação Eletrônica, que permite o pagamento de multas com até 40% de desconto e já adotados por todos os órgãos autuadores federais e estaduais e vem sendo adotado em massa também pelos municípios. “A ideia é aumentar esse leque de serviços cada vez mais para facilitar a vida dos condutores”, acrescentou o secretário.

Menos filas

Para realizar a indicação do real infrator, basta informar por meio do aplicativo o verdadeiro responsável pela multa, com nome e CPF. Feito isso, o indicado receberá uma comunicação e precisará confirmar responsabilidade pela infração pelo aceite. Desse modo, o indicado assumirá o ônus pela infração especificada e os pontos em sua carteira nacional de habilitação (CNH).

A indicação do real infrator só pode ser feita entre pessoas físicas e tanto o proprietário do veículo quanto o indicado devem possuir CNH digital. O prazo para a realização da indicação é de 30 dias a contar da data da notificação da multa e o indicado deve assinar o aceite de forma eletrônica pelo portal de serviços do governo, o Gov.br. Para tanto, a pessoa deve possuir uma conta nível ouro ou prata.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 18/10/2023

RODOVIAS - RENAN FILHO: NOVO PAC VAI PERMITIR CONCLUSÃO DO CONTORNO DE MESTRE ÁLVARO, NO ESPÍRITO SANTO

“É uma obra fundamental para o desenvolvimento do estado, da cidade de Serra e do país”, disse o ministro dos Transportes, após vistoriar a obra na região metropolitana de Vitória



Novo corredor logístico vai reduzir tempo de viagem e tirar tráfego da área urbana de Serra (SE) - Foto: Marcio Ferreira/MT

Com cerca de R\$ 5,6 bilhões previstos para os próximos anos, o Novo PAC vai permitir a liberação do Contorno de Mestre Álvaro, no Espírito Santo, afirmou nesta terça-feira (17) o ministro dos Transportes, Renan Filho. A obra está em fase final de execução e prevê a duplicação e revitalização do trecho do km 249 ao km 268,7 da BR-101/ES, estratégico para o escoamento de cargas que chegam do interior com destino ao Porto de

Vitória.

“É uma obra fundamental para o desenvolvimento do Estado, da cidade de Serra e do País. O desenvolvimento do Brasil passa pelo Espírito Santo. (...) Vou voltar novamente este ano com o ministro Rui Costa e o presidente Lula para a entrega do Contorno do Mestre Álvaro à população do Espírito Santo”, disse o ministro, após vistoriar a obra acompanhado pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, o governador capixaba, Renato Casagrande, e parlamentares federais e locais.

A pavimentação das pistas já foi concluída e estão em andamento a conclusão de sete interseções em desnível e a pavimentação das alças de acesso. O novo corredor logístico de pista dupla vai ampliar as condições de segurança de tráfego e reduzir o tempo de viagem na BR-101/ES, além de retirar da área urbana de Serra (ES) pelo menos 35% do tráfego de veículos de carga.

Novos investimentos

Nas intervenções elencadas pelo Governo Federal como prioridade para o estado, são R\$ 3,6 bilhões para rodovias e R\$ 2 bilhões para ferrovias. Seguindo as diretrizes da gestão, todas elas devem considerar os impactos sociais e ambientais, além de garantir melhorias na malha viária e no nível dos serviços prestados.

“Estamos aqui para afirmar, divulgar e motivar o setor empresarial nesse grande desafio que é a retomada de um planejamento de nação e de país”, disse o ministro Rui Costa, responsável pela gestão estratégica do Novo PAC.

Entre os projetos previstos estão a construção da BR-259/ES (acesso Guandu) e da BR-447/ES (acesso Capuaba), projeto de construção do Contorno de Cachoeiro do Itapemirim, na BR-482/ES e de duplicação da BR-259/ES, entre João Neiva, Colatina e Aimorés. Há também o projeto de duplicação da BR-262/ES e o estudo de novas concessões da EF-118 – Rio-Vitória/ES.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 18/10/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS: FOMENTANDO O CRESCIMENTO DA INFRAESTRUTURA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos de planejar a realização de 57 arrendamentos portuários é um passo audacioso em direção a um objetivo crucial: impulsionar o crescimento da infraestrutura portuária no Brasil. Esse anúncio, somado ao desejo de ampliar ainda mais o número



de arrendamentos, sinaliza um compromisso claro com o desenvolvimento de nossos complexos portuários.

A medida foi divulgada pela própria secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, nessa terça-feira, dia 17, durante sua participação no Encontro Nacional de Entidades Portuárias e Hidroviárias, parte do Brasil Export 2023 – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado em Brasília.

Os arrendamentos portuários têm o poder de atrair investimentos substanciais para o País, proporcionando uma injeção de capital que é tão necessária para a expansão e modernização de nossos portos. Isso significa mais empregos, maior movimentação de cargas e maior eficiência em nossos terminais. Afinal, a infraestrutura portuária robusta é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia de uma nação.

Além disso, o convite às autoridades portuárias para mapear áreas ociosas é uma demonstração de como o Governo está comprometido com uma abordagem colaborativa. Todos os envolvidos no setor portuário têm um papel a desempenhar no impulsionamento da infraestrutura.

O esforço de criar um contrato de gestão para as autoridades portuárias – medida também anunciada pela secretária nacional – é igualmente louvável. Estabelecer metas claras e acompanhar o progresso é uma abordagem fundamental para otimizar a gestão portuária. Essas métricas não apenas permitem que o ministério avalie o desempenho, mas também incentivam a responsabilidade e a eficiência.

Para que essa visão se torne uma realidade, é essencial que o setor público e privado trabalhem juntos. O desenvolvimento de infraestrutura é um esforço coletivo que exige cooperação e uma visão de longo prazo. Essas iniciativas demonstram que o Governo está comprometido com a melhoria da infraestrutura e, conseqüentemente, com o crescimento econômico.

Que essas medidas sejam efetivamente adotadas, com o correto acompanhamento das autoridades. Com um setor portuário fortalecido, o Brasil pode avançar mais rapidamente em direção a um futuro mais próspero. Cada arrendamento é uma oportunidade de atrair investimentos, de melhorar a infraestrutura e de garantir que os portos desempenhem um papel fundamental no comércio internacional. O compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos é um passo na direção certa e deve ser destacado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TÚNEL 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), irá se reunir com o governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), nos próximos dias. Em pauta, os projetos do Governo Federal para o Porto de Santos (SP), em especial a construção de um túnel submerso ligando as duas margens do canal de navegação do complexo marítimo, que ficam nas cidades de Santos e Guarujá (SP).

TÚNEL 2

No encontro, Costa Filho vai buscar o apoio de Tarcísio para o empreendimento, que já era defendido pelo governador quando este era ministro da Infraestrutura, no governo passado. O ministro quer que a construção do túnel, um projeto federal, seja financiado também pelo Estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - MINISTRO QUER OUTORGAS AUTORIZADAS EM ATÉ 8 MESES

Silvio Costa Filho disse que é “inadmissível” que os processos de novas concessões demorem quatro anos para serem autorizados

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que já conversou sobre o Reporto com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para preservar o instrumento

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, quer que novas concessões portuárias não levem mais do que seis a oito meses para serem autorizadas e garantiu que está articulando maneiras de alcançar a meta junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Tribunal de Contas da União (TCU). “É inadmissível

que demore de três a quatro anos para sair uma nova concessão, isso é insano”, declarou.

O ministro citou a pauta na terça-feira (17), durante sua participação na solenidade de abertura do Brasil Export, maior fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes do país, que começou na segunda-feira (16) e segue até esta quarta-feira (18), em Brasília. O Brasil Export 2023 é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Para Silvio, a pasta que lidera é estratégica para o desenvolvimento econômico do país e precisa ser comandada de forma “transversal”, ampliando sua articulação com o Congresso Nacional, agências reguladoras e TCU, visando o avanço dos projetos do setor e o fortalecimento jurídico em relação à previsibilidade e segurança jurídica que os investidores tanto pedem, com marcos regulatórios para isso.

“Estamos focados 100% neste sentido. E queremos antecipar para seis a oito meses a autorização de outorgas e concessões para avançar na agenda do desenvolvimento portuário”, ressaltou.

Segundo o ministro, do total de R\$ 1,7 trilhão de investimentos vindouros pelo PAC (Programa de Aceleração de Crescimento), R\$ 70 bilhões estão no Ministério de Portos e Aeroportos, demonstrando a importância da pasta.

Sobre o Reporto, disse que já conversou com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para preservar o instrumento, já que nesta quarta-feira (18) a Comissão de Finanças e Tributação votará o tema.

Por fim, em nome do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro agradeceu ao Grupo Brasil Export pelo “importante papel institucional na agenda da economia brasileira e na busca pelo crescimento do País”.

Na oportunidade, o CEO do Grupo, Fabrício Julião, presenteou o ministro com um exemplar do jornal BE News, com a cobertura do primeiro dia do fórum nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - CEO DO BRASIL EXPORT PEDE URGÊNCIA NAS MELHORIAS DE INFRAESTRUTURA NO PAÍS

Em seu discurso na solenidade de abertura, Fabrício Julião enumerou as principais demandas de cada região

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Ao falar do Sudeste, Fabrício Julião destacou a importância de uma nova ligação terrestre entre o Planalto e o Porto de Santos e pediu uma resposta urgente do Governo de SP
Crédito: Divulgação/Brasil Export

Em seu discurso durante a solenidade de abertura do Brasil Export, Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o CEO do Grupo Brasil Export pediu urgência a respeito de investimentos e necessidades para melhoria na infraestrutura nas cinco regiões do Brasil, onde muito deles serão debatidos nos painéis técnicos do fórum que serão realizados hoje. Julião ainda exaltou todo o grupo de conselheiros e membros do Grupo Brasil Export ao longo de 2023.

“Estivemos ao longo do ano em todos os cantos do país, ouvindo clamores e conhecendo os progressos do setor. O agronegócio se destaca mais uma vez, com marcas excepcionais, especialmente nos grãos. Os terminais portuários demonstraram sua vitalidade, modernizando suas estruturas e perseguindo a sustentabilidade”, comentou Julião.

Ao ser mais específico sobre as necessidades de cada região brasileiro, o CEO do Grupo Brasil Export destacou a implantação das rodovias no Sul, as melhorias para escoamento da produção do Centro-Oeste e a cobrança por trilhos da malha ferroviária no Nordeste.

No Norte, a necessidade de água após o período de uma das maiores secas já registradas na Bacia Amazônica. E no Sudeste, a melhoria nos acessos, com destaque principal para uma nova ligação entre São Paulo e o Litoral. “Precisamos de uma resposta urgente do Governo de São Paulo”, afirmou.

Em seu discurso, Julião saudou o Grupo Brasil Export ao longo de todo o trabalho durante 2023, entre os fóruns e encontros.

“Tivemos inúmeros encontros virtuais, alguns presenciais, em todas regiões. Pudemos interagir com as mais altas autoridades federais, estaduais e municipais. Crescemos muito. Somos uma rede de 700 conselheiros, entre executivos, especialistas e gestores de praticamente todos os estados”.

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

HOMENAGENS

Durante a solenidade de abertura do fórum Brasil Export foram feitas quatro homenagens a empresas e pessoas que participam do movimento Brasil Export.

Foram laureados com uma placa a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) pelos dez anos de atividade, em nome presidente Murillo Barbosa; a DP World Santos, pelos dez anos de atuação no Porto de Santos (SP), na pessoa do diretor-presidente Fabio Siccherino; a Agemar Infraestrutura e Logística, por meio de seu diretor Manoel Ferreira; e a recém-empossada secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, primeira mulher a ocupar o cargo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - MINISTÉRIO DE PORTOS QUER AMPLIAR CARTEIRA DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

Com 57 instalações programadas até 2026, pasta quer que Autoridades Portuárias também façam levantamento de áreas ociosas

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo Mariana Pescatori, são prioridades do ministro de Portos, Silvio Costa Filho, criar o contrato de gestão das Autoridades Portuárias e ampliar parcerias de capacitação portuária Crédito: *Divulgação/Brasil Export*

O Ministério de Portos e Aeroportos fechou uma carteira de 57 arrendamentos portuários que devem ser feitos até 2026, mas quer ampliar este número e conta com a participação das Autoridades Portuárias para isso. As informações foram repassadas pela secretária nacional de

Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori.

Além disso, são prioridades do novo ministro de Portos, Silvio Costa Filho, criar o contrato de gestão das Autoridades Portuárias e ampliar parcerias nacionais e internacionais de capacitação portuária.

Mariana detalhou as metas do governo para os próximos anos durante sua participação na oficialização da Pianc (Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário) no Brasil, que ocorreu na terça-feira (17), dentro do Fórum Brasil Export, em Brasília.

A secretária explicou que o Governo fez um levantamento dos ativos portuários “que estavam em contrato de transição, com liminares, numa diretriz de tentar equacionar essa parte de passivos que temos”. O resultado foi uma carteira com 57 arrendamentos que devem ir a leilão até 2026. Mas a pasta quer ampliar este número e convidou as Autoridades Portuárias a também fazerem um mapeamento de áreas ociosas que possam ser fruto de chamamentos públicos.

“É um chamado importante às equipes das Autoridades Portuárias, aos presidentes, para que a gente possa efetivamente ter uma carteira mais robusta”, explicou.

Pescatori disse que o ministro também espera “parceria” das estatais que administram os complexos portuários em relação ao acompanhamento, monitoramento e execução das obras inseridas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). “Contamos com o apoio das Autoridades Portuárias para que a execução aconteça na ponta”, ressaltou.

A pasta pensa ainda em criar conjuntamente com a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) um contrato de gestão das Autoridades Portuárias para os próximos três anos. O documento vai especificar as metas e as ações a serem realizadas pela administração dos portos. “Não é fácil fazer isso. Temos que pensar em métricas para podermos monitorar o que está sendo feito pelas Autoridades Portuárias, mas é um desafio que podemos tocar conjuntamente (com a Abeph)”, pontuou.

Em relação à capacitação profissional do setor portuário, Mariana disse que o ministro Silvio quer “melhorar o uso do fundo de qualificação do setor”. De acordo com ela, a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) tem levado o assunto ao Governo “há algum tempo” e a diretriz da pasta é trabalhar para ampliar as parcerias nacionais e internacionais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/10/2023

NACIONAL - GOVERNO ESPERA CRIAR SECRETARIA DE HIDROVIAS E LANÇAR BR DOS RIOS ATÉ O FIM DO ANO

Secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários detalhou prioridades da gestão
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), dos 42 mil km de rios navegáveis no Brasil, 19 mil são utilizados para a movimentação de cargas e pessoas Crédito: Divulgação

O novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, trata como prioridade a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e quer lançar a BR dos Rios até o fim deste ano. As

informações foram repassadas por Mariana Pescatori, Secretária Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, durante sua participação na oficialização da Pianc (Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário) no Brasil, que ocorreu na terça-feira (17), dentro da programação do Fórum Brasil Export, em Brasília.

Mariana disse que a criação da nova secretaria mostra a intenção do ministro em priorizar a navegação e o transporte de cargas pelos rios brasileiros, aproveitando o potencial hidroviário do país. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mostram que o Brasil aproveita menos da metade desse potencial: dos 42 mil km de rios navegáveis, apenas 19 mil são utilizados para a movimentação de cargas e pessoas.

Segundo Pescatori, a estrutura dessa nova secretaria já foi apresentada à Casa Civil, mas não citou um prazo específico para o anúncio do novo braço do Governo.

A secretária disse também que o ministro quer lançar a BR dos Rios até o fim deste ano. O projeto tem como objetivo incentivar a navegação nos rios brasileiros e foi inspirado na BR do Mar, que incentiva a cabotagem. Inclusive, Mariana citou que o decreto que regulamentará a BR do Mar “está prestes a sair”, sem mais detalhes.

Seca no Norte

Pescatori garantiu que o ministro Silvio Costa Filho está engajado, junto ao ministro dos Transportes, Renan Filho, em resolver os problemas causados pela seca extrema dos rios da Região Norte.

“É uma questão muito emergencial e já estamos com pontos de dragagens específicos, já temos dragas mobilizadas, e não é só uma questão de viabilizar o transporte, mas também de subsistência local”, explicou.

De acordo com Mariana, o Governo está conversando com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para criar um planejamento a longo prazo e evitar que o cenário atual se repita. Para isso, um grupo de trabalho foi estruturado e está discutindo a criação de contratos de longo prazo, visando a realização da batimetria de forma contínua e ordens de dragagens assim que necessário, sem esperar chegar em situação de emergência.

“Vamos criar um normativo com as situações verde, amarelo e vermelho, um plano de contingência que nos ajude a agir de forma planejada”, explicou Pescatori.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/10/2023

HIDROVIAS - EMPRESAS JÁ PODEM SE ASSOCIAR À PIANC NO BRASIL

Quem se associar terá acesso a consultorias e discussões globais sobre infraestruturas de transportes aquaviários

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo Eduardo Nery, o Brasil já era membro da Piac, mas como não havia uma sede da associação no país, não podia angariar associados nem participar dos grupos de trabalho Crédito: Divulgação/Brasil Export

Empresas brasileiras já podem se associar à Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário – Piac (World Association for Waterborne Transport Infrastructure). A oficialização da seção nacional do órgão ocorreu na terça-feira (17), dentro da programação do Fórum Brasil Export, em Brasília.

Participaram do anúncio Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Mariana Pescatori, secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários; e Luiz Fernando Garcia, presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) e da Portos do Paraná.

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

Na prática, a Piac no Brasil vai contribuir para o crescimento do transporte aquaviário nacional por meio do compartilhamento de conhecimento técnico especializado internacional e da interação entre autoridades e instituições públicas e privadas em escala global. Empresas que quiserem participar dos debates e grupos de trabalhos precisam se associar através da Abeph, que administrará o escritório no Brasil. Já a Antaq será a responsável por representar, internacionalmente, a seção nacional.

Nery explicou que o Brasil, representado pela Antaq, já era membro da Piac desde 2007, mas como ainda não havia uma sede da associação no país, não podia angariar associados nem participar dos grupos de trabalho globais que discutem diretrizes para o setor, principalmente em relação à engenharia e navegação sustentável. “A Piac é referência e os seus guias são muito utilizados pelas empresas de engenharia”, ressaltou o diretor da agência.

Luiz Fernando Garcia explicou que o objetivo da Piac é fornecer orientação e consultoria técnica para infraestruturas de transportes aquaviários sustentáveis e o público alvo são portos marítimos e hidroviários. “Foram mais de cinco anos para estabelecer a Piac no Brasil, esse organismo internacional onde se discute as melhores práticas de engenharia marítima e portuária e que agora terá o Brasil no foco de suas discussões”, celebrou.

O Memorando de Entendimento para trazer a Piac foi assinado em novembro do ano passado entre a Antaq, Abeph e a Associação. A confirmação veio em maio deste ano, durante a Assembleia Geral da Piac, na Noruega. A Associação tem 138 anos e agrega membros em 66 países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/10/2023

NACIONAL - DIRETOR DA SUPER TERMINAIS PEDE CELERIDADE NAS AÇÕES CONTRA A ESTIAGEM NO NORTE

TUP em Manaus, segundo Marcello Di Gregório, está há quase um mês sem receber contêineres
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Segundo o diretor da Super Terminais, Marcello Di Gregório, os planos do Governo para mitigar os efeitos da estiagem no Norte deveriam ter sido executados de forma antecipada *Divulgação: Divulgação/Brasil Export*

A forte estiagem que atinge a região amazônica tem causado diversos prejuízos, principalmente no transporte de cargas que chegam e saem da região. O diretor da Super Terminais, Marcello Di Gregório, externou grande preocupação com a situação atual dos rios, que estão secos, e pediu celeridade do Governo Federal e de órgãos responsáveis para que os problemas com a estiagem não se repitam no ano que vem. O tema foi abordado durante o painel inaugural do IV Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), dentro do Brasil Export, na terça-feira, dia 17, em Brasília.

Na sua participação, Di Gregório disse que o TUP em Manaus está há 28 dias sem receber um contêiner devido à seca dos rios navegáveis da região amazônica.

“Provavelmente só vamos voltar a receber esses contêineres daqui a 11, 12 dias, por causa da ajuda da Santos Brasil, em Vila do Conde (PA), que está nos ajudando. Temos falado direto com a Santos Brasil, agradecemos a ajuda, mas somente isso não é suficiente. No puro achismo, acredito que entre a última quinzena de novembro e a primeira quinzena de dezembro devemos ter rio navegável de novo para receber navios de volta”, comentou.

Devido à seca na região Norte, o Governo Federal anunciou um plano emergencial de dragagem dos rios Solimões e Madeira, para retomar a navegação nos rios, visando a movimentação e transporte de cargas e passageiros. Para Di Gregório, os planos de ação deveriam ter sido executados de forma antecipada, imaginando o período de estiagem.

“Essa dragagem que está vindo esta semana, tinha que ter vindo em junho. Se tivesse começado há 60 dias, não posso dizer que nosso terminal estaria cheio, mas certamente não estaria parado”, comentou.

PL 4197

O IV Enaph começou com palavras de boas-vindas do presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), Luiz Fernando Garcia. Segundo ele, as Autoridades Portuárias que pertencem ao grupo vão discutir o Projeto de Lei 4197, do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), que propõe a destinação de 30% de todas as receitas das Autoridades Portuárias para os municípios que abrigam os portos.

“A associação busca a discussão sobre nossa indústria portuária, sob a ótica das Autoridades Portuárias. Vamos abranger o PL 4197. São discussões importantes sobre qual o papel das companhias perante a sociedade”, disse.

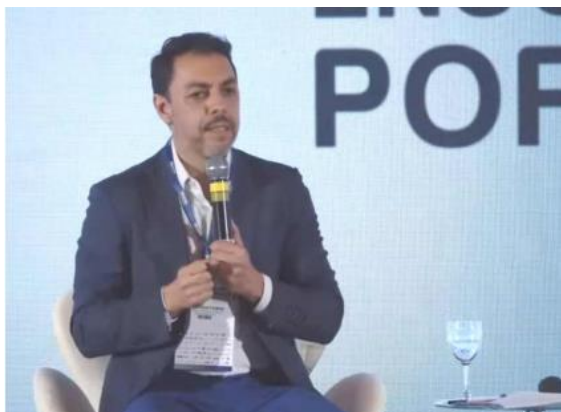
O fórum Brasil Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/10/2023

NACIONAL - PORTO DE SANTOS MIRA INÍCIO DE 2025 PARA RECEBER NAVIOS DE GRANDE PORTE

Segundo a Autoridade Portuária, canal de acesso será aprofundado para 17 metros
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Segundo o presidente da APS, Anderson Pomini, a companhia estuda a modelagem de uma PPP tanto para o aprofundamento do canal quanto para a dragagem de manutenção Crédito: Divulgação/Brasil Export

Atendendo a uma demanda do setor de navegação, além de exportadores e importadores, visando a chegada de navios de maiores capacidades o Porto de Santos (SP) se prepara para a execução de serviços de infraestrutura para garantir o acesso aquaviário dentro do complexo portuário. A expectativa da Autoridade Portuária de Santos (APS) é de que as obras do aprofundamento do canal de acesso já tenham reflexos

positivos a partir de 2025. O tema foi abordado em painel do IV Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), dentro do fórum Brasil Export, em Brasília.

O projeto consiste no aprofundamento do canal para 16 metros e, posteriormente, para 17 metros, assim atendendo a uma demanda dos operadores portuários que querem trazer os navios de grande porte, de 366 metros.

“Vários operadores, a BTP em especial, têm exigido esse serviço de aumento do canal. Então, no começo de 2025 já teremos reflexos positivos e aumento da nossa capacidade de movimentação de cargas, em especial para que esses navios, acima de 366 metros, possam ter o acesso assegurado pelo nosso canal”, comentou o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

Segundo o presidente da APS, a companhia estuda a modelagem de uma PPP (parceria público-privada) tanto para o aprofundamento do canal quanto para a dragagem de manutenção. As obras devem começar no final do ano que vem.

“Estudamos estudando a possibilidade de uma PPP para juntar manutenção e aprofundamento do canal em um único contrato. Estamos debruçados pelo tema, tendo em vista a necessidade de gerar maior atração para esse mercado, essa prestação de serviços”, disse Pomini, acrescentando que os contratos tenham prazo de, no mínimo, de 25 anos.

Túnel Santos-Guarujá

A principal obra de infraestrutura do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, o túnel submerso que vai ligar as duas margens do Porto de Santos está com sua modelagem econômica e jurídica em processo de análise. O presidente da APS atualizou a situação do empreendimento.

“Estamos fazendo as modelagens para ser encaminhado ao TCU (Tribunal de Contas da União). A publicação do edital está prevista para o primeiro semestre de 2024. Leilão e contratação para o segundo semestre. Início das obras, a partir do nosso cronograma, entre o final do ano que vem e início de 2025”, afirmou Pomini.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/10/2023

NACIONAL - PAINEL DISCUTE VANTAGENS DA ARBITRAGEM EM CONFLITOS JURÍDICOS

Tema fez parte do primeiro debate do InfraJUR, dentro do Brasil Export
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O painel que deu início às atividades do encontro nacional de Direito dentro do Brasil Export teve como tema “Adoção da arbitragem no setor de navegação e de infraestrutura” Crédito: Divulgação/Brasil Export

As vantagens de adotar a arbitragem em conflitos no setor de navegação e de infraestrutura foram debatidas durante o primeiro painel do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes, realizado na terça-feira (17), em Brasília, dentro da programação do Brasil Export.

O painel teve a moderação de Ingrid Zanella, presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e os debatedores foram: Godofredo Mendes Vianna, sócio do Kincaid | Mendes Vianna Advogados; Fernando Reverendo Vidal Akaoui, desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo; Lilian Elizabeth Menezes Bertolani, diretora de Arbitragem do Conselho Nacional das Instituições de Mediação e Arbitragem (Conima) e secretária-geral da Câmara Ciesp/Fiesp; e Nelson Cavalcante e Silva Filho, juiz do Tribunal Marítimo.

Para Godofredo, a arbitragem no setor de infraestrutura é positiva por facilitar negociações e, conseqüentemente, aumentar a segurança jurídica dos contratos, mas acredita que o instrumento precisa ser mais divulgado e expandido no Brasil.

Lilian explicou que para adotar a arbitragem, as partes envolvidas precisam ser colaborativas. A diretora do Conima também trouxe um dado relevante: de acordo com o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), a média para resolução de conflitos em disputas no judiciário é de 62 meses (considerando todas as instâncias). Na arbitragem, essa média é de 18 a 24 meses. “E existem ainda ritos mais simplificados, como a arbitragem expedita, com sentença em seis meses”, pontuou.

Akaoui explanou sobre as “tamanhas especificidades” de alguns setores, entre eles o de transporte marítimo, afirmando que algumas particularidades fogem do conhecimento do poder judiciário na resolução de conflitos.

Nelson Cavalcante disse que a instituição vai fazer 90 anos e nunca foi procurada para resolver conflitos via arbitragem, ressaltando a importância de divulgar o instrumento. Contou também que o órgão da Marinha está realizando estudos internos para implantar uma câmara de arbitragem dentro do Tribunal Marítimo.

Apoio

A partir do ano que vem, os debates do InfraJUR contarão com o apoio do Tribunal Marítimo, órgão vinculado à Marinha do Brasil que julga acidentes e fatos da navegação.

O anúncio da nova parceria foi feito por Celso Peel, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e coordenador acadêmico do Conselho Jurídico do Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - JUCÁ PEDE A PARTICIPAÇÃO DOS SETORES NOS DEBATES SOBRE A REFORMA TRIBUTÁRIA

Ex-senador participou de painel do InfraJUR e falou sobre o tema que tramita no Congresso

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O ex-senador Romero Jucá citou durante o painel dois benefícios fiscais que deverão estar na pauta das discussões sobre a reforma tributária no Congresso: o Reporto e o Repetro. Crédito: Divulgação/Brasil Export

O segundo e último painel do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado dentro do fórum Brasil Export, abordou os impactos da reforma tributária no setor de infraestrutura. Um dos participantes do debate, o ex-senador por Roraima

Romero Jucá, prevê muitas discussões em torno do tema no próximo ano e ressalta a importância da participação de todos os setores.

Com mais de 20 anos de atuação no Congresso Nacional, Jucá, que hoje é consultor, explicou quais serão os próximos passos da Proposta de Emenda à Constituição (PEC), já aprovada na Câmara e que ainda será votada no Senado.

“Isso que estamos votando é o início da reforma tributária. Estamos votando uma Emenda Constitucional. Depois vamos ter várias Leis Complementares, depois Medidas Provisórias, decretos presidenciais e as famosas portarias da Receita Federal, que também vão definir uma série de procedimentos. Então, há um campo de trabalho, de discussão muito forte para ser empreendido por todos que querem atuar para melhorar o sistema”.

Romero Jucá, que tem acompanhado de perto os debates sobre o tema, enumerou alguns pontos importantes da reforma tributária que precisam ser discutidos. Um deles diz respeito à carga tributária sobre o consumo.

Nós temos discutido no Senado com o relator (Eduardo Braga, do MDB-PA) a condição de se ter um limitador da carga tributária do consumo perante o PIB (Produto Interno Bruto). Pelos cálculos do Senado, a carga tributária do consumo é algo em torno de 14% do PIB. (Com o limitador) Se a carga passar desse número, automaticamente se teria uma redução da alíquota geral do IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e do CBS (Contribuição Social de Bens e Serviços)”, disse o ex-senador.

Jucá também lembrou dos regimes especiais, que deverão estar na pauta dessas discussões em torno da reforma. “O Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária) acaba este ano. O Repetro, que é uma ação importante para manter a exploração crescente de petróleo e gás, acaba em 2040”.

Também participaram do painel Juliana Domingues, procuradora-chefe do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade); Luciana Mattar, presidente da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil) federal; e Daniel Tessari Cardoso, advogado do Kincaid | Mendes Vianna Advogados. A moderação foi de Beatriz Gallotti Lopes, sócia do Gallotti Advogados Associados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/10/2023

NACIONAL - SETORES PRIVADO E PÚBLICO NÃO PODEM SER COLOCADOS COMO INIMIGOS

Palestra do ministro do Supremo Tribunal Federal integrou a programação do Brasil Export 2023

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



Ao citar a segurança pública, Mendonça destacou um maior papel do Estado no fortalecimento de ações, o que reflete também nas ações do setor produtivo Crédito: Divulgação/Brasil Export

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça realizou uma palestra na terça-feira (17), como parte da solenidade de abertura do Brasil Export, fórum nacional de logística, infraestrutura e transportes, realizado em Brasília. Na ocasião, Mendonça defendeu uma maior união entre o setor público e o setor privado, e disse que o maior vencedor dessa união será a população brasileira.

Logo no início de sua fala, o ministro do STF reiterou que o setor público não pode ver o setor privado como inimigo, e vice-versa.

Em recado direto aos empresários presentes na plateia, Mendonça reforçou o trabalho do setor em cuidar dos seus respectivos negócios, mas principalmente com o grupo de pessoas ao redor.

“Quem investe quer melhorar a vida das pessoas ao redor, sejam funcionários, empregados e colaboradores. Isso gera riqueza. É importante fazer isso tendo o Estado não como um peso, e tendo a iniciativa privada não como adversária do Estado”.

Com a carreira praticamente montada pelo Estado, o ministro disse que, em ocasiões, existe uma falta de sensibilidade com o setor privado.

“Não há compreensão de que a vida de uma empresa se confunde com a vida da própria pessoa, e que a existência daquele setor e empresa são condições necessárias para a vida e existência dignas. Dentro desse contexto temos valores substanciais, dentre outros, liberdade, igualdade, bem-estar, desenvolvimento e segurança”, comentou.

Ao citar a segurança pública, o ministro destacou um maior papel do Estado no fortalecimento de ações. E que isso reflete também nas ações do setor produtivo.

“O setor de logística é muito afetado pela insegurança pública. Tenho certeza de que é um dos critérios de investimentos, seja em um Estado, cidade ou bairro, o nível de segurança daquela localidade. É um critério de tomada de decisão porque é importante a sua regulação pelo direito e garantia”, disse.

Esta é a segunda participação de André Mendonça em eventos promovidos pelo Grupo Brasil Export no ano. Em maio, o ministro palestrou na edição do Santos Export (SP).



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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - DEBATES SOBRE MODAIS MARCAM O ÚLTIMO DIA DO FÓRUM BRASIL EXPORT

Programação em Brasília tem início logo pela manhã, com dois painéis, e prossegue com outros dois à tarde

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O último dia de atividades do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes será dedicado aos debates técnicos. Os temas dos painéis do evento, realizado em Brasília, estarão voltados, principalmente, para os modais aquaviário, rodoviário e ferroviário.

A partir das 9h15, haverá uma roda de debates com representantes de associações que apoiam o Brasil Export. São elas: Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados); ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários); ACS (Associação Comercial de Santos); ATP (Associação de Terminais Portuários Privados); Sopesp (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo); e Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias).

O início do primeiro painel está previsto para começar às 10h15, com o tema “Investimentos em serviços e infraestrutura no sistema portuário brasileiro”. Esse debate terá a participação de Mariana Pescatori, secretária Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, e outros executivos.

Também pela manhã será realizado o painel 2, “Futuro das operações portuárias e do setor de navegação”.

Os dois painéis que irão fechar a edição 2023 do Brasil Export estão previstos para a parte da tarde. O terceiro tem como tema “Integração das operações logísticas e os avanços necessários para o aperfeiçoamento da malha terrestre”.

Já o tema do último painel é “O transporte ferroviário como locomotiva para o desenvolvimento logístico do Brasil”.

O encerramento está previsto para as 17h30. O fórum Brasil Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2023

(sujeita a alterações)

18 de outubro – Quarta-feira

8h30 – Credenciamento

9h00 – Palavras de boas vindas pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos

9h15 – Roda de debates com as associações apoiadoras do Brasil Export

10h15 – Painel 1 do Brasil Export: Investimentos em serviços e infraestrutura no sistema portuário brasileiro

11h15 – Coffee-break

11h30 – Painel 2 do Brasil Export: Futuro das operações portuárias e do setor de navegação

12h45 – Almoço

14h30 – Apresentação especial do Ministério dos Transportes

15h00 – Painel 3 do Brasil Export: Modal Rodoviário

16h00 – Coffee-break

16h30 – Painel 4 do Brasil Export: Modal Ferroviário

17h30 – Painel 5 do Brasil Export: Modal Aéreo

18h30 – Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

OPINIÃO - ARTIGOS - UM PAÍS PENSADO PARA O FUTURO, CONSTANTEMENTE



JOEL JULIUS

Sócio fundador do Escritório Gallotti e Advogados Associados, conselheiro regional e nacional do Brasil Export e presidente do conselho do Portugal Export
opinio@portalbenews.com.br



É de notório conhecimento a evolução de Singapura como hub logístico e financeiro da Ásia. O que pouco se discute é como essa jornada de sucesso precisa de uma constante repaginação para se manter à frente em um mundo de incertezas.

O início do caminho exigiu grandes esforços da população e governo: um pacto de honestidade e atenção ao serviço público alinhado ao interesse de fomentar investimentos internacionais na pequena nação do Sudeste Asiático. De lá em diante, uma série de políticas de Estado e visões de planejamento quanto o aprimoramento da mão-de-obra e qualidade de vida para seus atuais 5.5 milhões de habitantes.

Cito aqui duas visões atuais que demonstram a necessidade das adaptações ao cenário atual.

Visão 30 por 30: Em um país onde 98% dos alimentos são importados, a COVID-19 acendeu um alerta no que diz respeito à resiliência da logística mundial e capacidade de negociação de commodities. A resposta foi rápida: garantir que em 2030, 30% dos alimentos de Singapura sejam produzidos em Singapura. Naturalmente sem espaço para agricultura, as soluções pensadas se enquadram em fazendas verticais, aquacultura e proteína alternativa.

Visão 2027 da Associação Logística de Singapura (Singapore Logistics Association). Indicação e treinamento de um oficial de sustentabilidade para mais de 500 empresas de logística operando em Singapura, pensando assim, de uma maneira integrada, os diversos aspectos da descarbonização, com especial atenção à inteligência artificial generativa.

Os exemplos acima demonstram a vontade de um país em gerar desenvolvimento sem esquecer o cerne sustentável do equilíbrio entre as forças da natureza e de mercado.

Com este propósito vamos à Singapura em novembro. Com uma delegação de alto escalão, o Brasil Export examinará os aspectos do desenvolvimento de Singapura, buscando parcerias técnico-comerciais. Serão visitas aos terminais portuários da região, soluções tecnológicas pertinentes à realidade brasileira e investidores ávidos de entender quais os planos do país que mais garante alimentos às mesas da Ásia (como referência, mais da metade da proteína animal consumida em Singapura vem do Brasil).

Estamos certos que os empresários brasileiros encontrarão um país não somente planejado para o que já ocorreu, mas sim, dinâmico e atento aos próximos passos tecnológicos que o mundo proporciona.

COM UMA DELEGAÇÃO DE ALTO ESCALÃO, O BRASIL EXPORT EXAMINARÁ OS ASPECTOS DO DESENVOLVIMENTO DE SINGAPURA, BUSCANDO PARCERIAS TÉCNICO-COMERCIAIS. SERÃO VISITAS AOS TERMINAIS PORTUÁRIOS DA REGIÃO, SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS PERTINENTES À REALIDADE BRASILEIRA E INVESTIDORES ÁVIDOS DE ENTENDER QUAIS OS PLANOS DO PAÍS QUE MAIS GARANTE ALIMENTOS ÀS MESAS DA ÁSIA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/10/2023

OPINIÃO – SAÚDE - UNIMED SANTOS E FÓRUM BRASIL EXPORT, PARCERIA PELO IMPULSO À TRANSFORMAÇÃO



IVAN AKAOUI VIANNA

médico e empresário, diretor de Mercado da Unimed Santos e representante da Cooperativa Médica junto ao Fórum Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br

O comércio internacional depende de cooperação Médicos comprometidos com a vida e com o direito à saúde transformaram sonhos em realidade ao criarem a Unimed Santos, há 55 anos. A par do núcleo santista, a Cooperava Médica conquistou expressão nacional, tornou-se o Sistema Unimed.

Para além da responsabilidade com o setor de saúde, a organização pensa grande e está comprometida com o desenvolvimento econômico e social, em âmbitos regional e nacional.

Tanto é verdadeiro que a Unimed Santos se tornou apoiadora e parceira do Brasil Export, desde o nascedouro até o momento atual de evolução. É visível a consolidação da organização como Fórum permanente, multisetorial, com mais de 250 conselheiros integrados aos seus diversos organismos.

Com óbvia motivação, o coração da Cooperava Pioneira permanece fortemente enraizado na cidade de origem, e são imensas as expectativas em relação ao Porto de Santos, na qualidade de mais importante complexo portuário do Hemisfério Sul.

Cabem parênteses para declarar o orgulho da Unimed Santos em ser a operadora de saúde escolhida por dezenas de empresas portuárias, com o propósito de prestar assistência médica aos colaboradores. São mais de 40 mil trabalhadores portuários sob cuidados da Operadora, levando a concluir o quanto o setor reconhece a saúde como pilar fundamental para o bem-estar do colaborador e a produtividade do ambiente corporativo.



É foco essencial aplicar o Jeito de Cuidar Unimed para quem faz, no cotidiano, o desenvolvimento do Porto Santos. Mas, a visão da Unimed Santos extrapola sua missão original e alcança a perspectiva de que qualidade de vida deve ser extensiva a todos os cidadãos.

O bem-estar para o conjunto da população está intrinsecamente ligado à construção de um Brasil mais pujante e competitivo. Uma Nação que o Brasil Export trabalha para ajudar a edificar, na medida em que se dedica à evolução dos segmentos de logística, infraestrutura e transportes.

A Unimed Santos navega na onda de tudo o que significa progresso e bem-estar. Se ainda estamos buscando o cenário ideal, o Brasil Export contribui, fortemente, para mostrar caminhos e apontar soluções.

A dimensão do Fórum Nacional é como deve ser, ampla, alcançando a grandeza de promover a sintonia que precisa prevalecer na atuação dos agentes públicos e privados.

É gratificante observar o quanto, nas análises e encaminhamentos, a infraestrutura de transporte nacional é analisada com vigor e carinho, e, o melhor, agregando a perspectiva do desenvolvimento sustentável e da distribuição de riqueza.

Neste momento, as atenções se voltam para o relevante encontro que acontece em Brasília, com a participação de mais de 500 atores, lideranças renomadas quando o assunto é logística, infraestrutura e transportes.

A Unimed Santos, integrada a esta grande realização, observa a seriedade de propósitos e o entusiasmo que prevalecem, desde a fase de organização do evento.

Desta vez, o Fórum tem o diferencial de abraçar o XIV Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), trazendo ao debate temas relacionados a corredores logísticos, sustentabilidade e inovação. A riqueza dos primeiros painéis já dignifica a realização. Constata-se a consolidação do Brasil Export como agregador e robusto, cada vez mais comprometido com o objeivo de reunir as principais autoridades e lideranças empresariais para fomentar o diálogo e incentivar a transformação.

A dinâmica de trabalho do Fórum é louvável, durante eventos e missões que promove, e nos intervalos entre eles. Tão logo Silvio Costa Filho assumiu como ministro de Portos e Aeroportos, a direção do Conselho Nacional do Brasil Export reivindicou e conseguiu reunir-se com a autoridade. No encontro, firmou-se o compromisso governamental de um plano efetivo para o desenvolvimento do setor, mantendo permanente diálogo com a iniciativa privada e demais Poderes.

Na oportunidade, destaque-se a tese defendida por Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export, referente à importância de desburocratizar o processo para obras e novas operações portuárias. Mais ainda: a relevância de firmar diretrizes para a aviação regional, internacional e de transporte de cargas.

Em outra dimensão de notável significado, a Unimed Santos aplaude a recente fundação do Instituto Social Brasil Export (Isbe). Humanismo e altruísmo preenchem o objetivo de promover e apoiar iniciativas voltadas a pessoas com deficiência (PCDs), especialmente crianças e jovens.

A preocupação faz todo sendo, basta verificar, por exemplo, que apenas 53% das vagas destinadas aos profissionais com deficiência estão ocupadas no País. A inclusão passa pelo desafio da conscientização, e o novo Instituto certamente efetivará avanços para transmutar a realidade atual.

O Cooperativismo Médico compactua com a perspectiva de que é indispensável proporcionar um ambiente em que os negócios ganhem a altivez de agentes de transformação social, muito além de cumprir legislações à risca e trazer resultado econômico-financeiro.

A Unimed Santos adota, como crenças e valores, o respeito às pessoas, a responsabilidade socioambiental, o compromisso com resultados econômicos sustentáveis e o comprometimento com a ética e a transparência.

A Cooperava vislumbra todas essas orientações nas empresas e lideranças que se mobilizam em torno do Brasil Export, nas diversificadas realizações, o que os dá a certeza de estar consolidada a vanguarda de um movimento impulsionador de um novo tempo.

É GRATIFICANTE OBSERVAR O QUANTO, NAS ANÁLISES E ENCAMINHAMENTOS, A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NACIONAL É ANALISADA COM VIGOR E CARINHO, E, O MELHOR, AGREGANDO A PERSPECTIVA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E DA DISTRIBUIÇÃO DE RIQUEZA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/10/2023

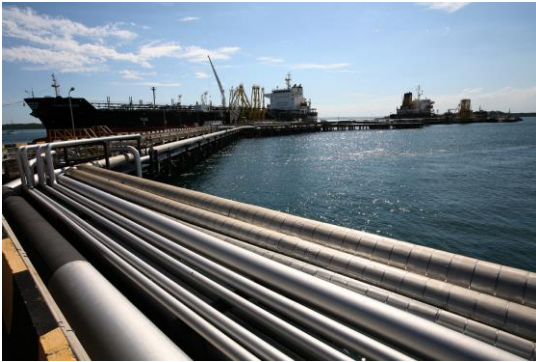


AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BRENT ATINGE US\$ 92,98 COM O AGRAVAMENTO DA CRISE NA FAIXA DE GAZA

Bombardeio de um hospital, deixando centenas de mortos, motiva manifestações contra Israel

Por epbr 18 de outubro de 2023 Em Comece seu Dia, Internacional, Petróleo e gás



Terminal Madre de Deus, da Transpetro (Foto: Divulgação)

Os preços do petróleo Brent atingiram US\$ 92,98 na manhã de hoje, com o agravamento da crise na Faixa de Gaza. O bombardeio de um hospital, deixando centenas de mortos, motiva manifestações contra Israel, que disputa a autoria dos ataques.

Saudi Aramco sinaliza desinteresse em elevar oferta de óleo; demanda de parcela das refinarias chinesas recua em setembro.

Em outras notícias, CPI vê ligação entre atos golpistas e ataques a torres de transmissão. E consumidores prestam queixa na Aneel: cobram conclusão de julgamento de térmicas emergenciais da crise de 2021.

Aramco diz ter espaço para subir produção, mas vê mercado equilibrado. Petroleira saudita tem capacidade ociosa de produção de petróleo bruto de 3 milhões de barris/dia para atender a qualquer aumento na demanda, mas vê o mercado atualmente como “razoável”, disse o CEO Amin Nasser nesta terça (17/10):

– “O que estamos a ver agora é equilibrado em termos do que fornecemos e é razoável em termos das condições econômicas que vemos hoje”. (S&P Global Commodity Insights)

Refinarias chinesas reduzem importações. Quotas de importação de petróleo bruto pelos refinadores independentes da China – importante mercado do óleo brasileiro – caíram em setembro e a expectativa é que os volumes não se recuperem nos próximos meses. No mês passado, as importações combinadas de matéria-prima caíram 4,5%, para 4,12 milhões de barris/dia. (S&P Global Commodity Insights)



União sai na frente em disputa com Petrobras no Carf. 3ª Turma da Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais suspendeu a análise sobre a validade de duas cobranças de Cide, que somam R\$ 9,18 bilhões. Quatro dos oito conselheiros já votaram por manter a cobrança, antes de o julgamento ser suspenso por pedido de vista. (Valor)

– Mesmo que os outros quatro conselheiros divirjam na retomada do julgamento, provavelmente em novembro, o desempate será da presidente da Turma, Liziane Angelotti Meira, representante da Fazenda. Ela é a relatora do caso e já votou contra a Petrobras.

De olho em aquisições, Unipar emite R\$ 750 milhões em debêntures. Companhia de Frank Geyer Abubakir tem plano de investimentos para dobrar o tamanho até 2030 e, embora não tenha renovado proposta que levou à Novonor pela Braskem, segue interessada no ativo petroquímico. (Valor)

Excelerate fecha novo contrato com Petrobras para afretamento de FSRU. Navio regaseificador Sequoia, que opera, hoje, no terminal de GNL da Baía de Todos os Santos (BA), será afretado à estatal brasileira por dez anos, a partir de janeiro de 2024.

Raizen e Wärtsilä vão testar etanol no transporte marítimo. Acordo entre as duas empresas prevê testes usando o biocombustível como combustível principal nos laboratórios de motores Wärtsilä Sustainable Fuels. Um dos objetivos é apoiar a Raizen em discussões com projetistas e armadores de navios, e também sobre regulamentações e requisitos de conformidade para o uso de etanol celulósico.

Mandatos para SAF devem vir acompanhados de incentivos, para lata. Apoio político para alavancar os projetos de combustíveis sustentáveis de aviação precisa acelerar em todo o mundo. Ao mesmo tempo, as regulamentações devem estar harmonizadas no cenário internacional, sob o risco desse novo mercado se desenvolver já cheio de distorções, avalia o gerente sênior de Assuntos Externos e Sustentabilidade da Associação Internacional do Transporte Aéreo (Iata) para as Américas, Pedro de la Fuente.

CPI vê ligação entre atos golpistas e ataques a torres de transmissão. Relatório final da CPMI do 8 de janeiro, apresentado nesta terça (17/10) pela senadora Eliziane Gama (PSD/MA), cita que lista de casos seguidos de ataques à infraestrutura de energia, ocorridos nos dias seguintes à invasão de grupos de apoio ao ex-presidente Jair Bolsonaro à sede dos Três Poderes (DF), reforça a tese de que tudo se tratou de um “movimento articulado e coordenado em nível nacional”, na tentativa de “produzir o caos social”.

Consumidores prestam queixa na Aneel. Frente Nacional dos Consumidores de Energia registra queixa na agência, pela demora para julgar os processos relacionados à contratação emergencial de termelétricas. Entidade pede o cumprimento dos contratos (com as punições previstas, como multa e rescisão) e destaca que todos os 9 processos sobre o tema estão parados com apenas um diretor, Ricardo Tilli. Para a Frente, a autoridade da Aneel está sendo terceirizada para o TCU, que busca conciliação com geradores.

Opinião: Os oportunistas nossos de cada dia. O embate às claras, envolvendo a sociedade, pode nos livrar de quem só pensa no próprio umbigo e quer vencer sem dialogar escreve Fernando Teixeirense

Eletrobras compra 100% da hidrelétrica Baguari. A transação, no valor de R\$ 875 milhões, foi feita em duas etapas: na primeira, a subsidiária Furnas comprou por R\$ 421 milhões a participação da Cemig na empresa Baguari Energia, que tem 49% da usina. Na etapa seguinte, pagou R\$ 454 milhões à Neoenergia pela empresa Baguari I, que tem os outros 51% da hidrelétrica de 140 MW, localizada no Rio Doce, em Governador Valadares (MG) e cuja concessão se estende até março de 2046.

Mudança no comando da Light. Conselho de Administração da companhia, que está em recuperação judicial, aprovou a substituição do atual CEO, Octavio Lopes, por Alexandre Nogueira, diretor de Regulação e Relações Institucionais. Transição durará até a conclusão do processo de reestruturação da empresa ou o fim do ano – o que ocorrer primeiro.

Delta Energia planeja 110 MWp em fazendas solares. Plano de investimentos prevê a construção de 30 a 35 usinas fotovoltaicas instaladas em nove estados do Sudeste, Sul, Nordeste e Centro-Oeste, além do Distrito Federal. Expectativa é que os ativos entrem em operação até junho de 2024.

Vivo se torna autoprodutora de energia solar. A operadora de telefonia fez parceria com a Elera Renováveis para assumir quatro parques solares, com 237 MWp, do Complexo Janaúba (MG). A empresa é a primeira do setor a se tornar autoprodutora.

F2B instala usina solar flutuante em mina desativada em SP. Começou a operar em outubro a 1ª usina solar flutuante no lago de uma mina desativada da América Latina. O empreendimento foi instalado em uma cava exaurida de extração de areia em Roseira, da AB Areias. A usina recebeu investimento de R\$ 5 milhões e tem capacidade de 1 MW.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 18/10/2023

EMIRATES ADQUIRE MAIS DE 11 MILHÕES DE LITROS DE SAF DA NESTE PARA VOOS EM 2024 E 2025

Volume equivale a uma mistura de mais de 30% de SAF puro combinado com combustível Jet A-1 convencional

Por epbr 18 de outubro de 2023 Em Biocombustíveis, Empresas, Internacional, Transição energética



Emirates usará SAF da Neste em voos dos aeroportos Schiphol em Amsterdã e Changi em Singapura (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — A Emirates anunciou nesta quarta (18/10) a ampliação do seu acordo com a Neste para o fornecimento de mais de 3 milhões de galões (11 milhões de litros) de combustível sustentável da aviação (SAF, em inglês) em 2024 e 2025.

O produto renovável será adicionado ao querosene convencional que abastecerá os voos da Emirates partindo dos aeroportos de Schiphol em Amsterdã (Holanda) e Changi em Singapura.

Com a expansão do contrato, este será o maior volume de SAF adquirido por uma companhia aérea baseada no Oriente Médio e na África até o momento. O volume adquirido equivale a uma proporção de mistura de mais de 30% de SAF puro combinado com combustível Jet A-1 convencional.

Antes do final deste ano, a companhia aérea também vai usar o SAF pela primeira vez em voos a partir de seu hub em Dubai.

O que é SAF? Conheça as diferentes rotas de combustível sustentável de aviação

O SAF reduz as emissões de carbono das viagens aéreas em até 80% durante o ciclo de vida do combustível quando comparado ao uso de combustível convencional da aviação.

Para Tim Clark, presidente da Emirates Airline, a demanda robusta e contínua das companhias aéreas pelo SAF deve incentivar a expansão do combustível sustentável e outras tecnologias de propulsão limpa.

No início deste ano, a Emirates, em parceria com a Neste e stakeholders, concluiu o primeiro voo de demonstração 100% abastecido com SAF na região, utilizando uma aeronave Boeing 777-300ER.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/10/2023

STELLANTIS VAI FABRICAR VEÍCULOS HÍBRIDOS E 100% ELÉTRICOS EM PERNAMBUCO

Grupo que reúne 20 montadoras, como Fiat e Peugeot, vai começar a produzir automóveis com motores flex e elétricos em 2024; tecnologia será adotada também em Betim (MG), Porto Real (RJ)

Por epbr 18 de outubro de 2023 Em Transição energética



A Stellantis anunciou na quinta-feira (14/10) o início da produção de veículos equipados com tecnologias bio-híbrid e 100% elétricas no Polo Automotivo de Goiana, no Nordeste. Estas inovações fazem parte do plano estratégico Dare Forward 2030 da empresa, que visa a total descarbonização de suas operações e produtos até 2038.

Os motores híbridos estarão disponíveis a partir de 2024. São três sistemas diferentes combinando motores a combustão, flex e a etanol com elétricos.

“Nossas tecnologias de descarbonização privilegiam as características e recursos do Brasil, como o etanol e a energia elétrica limpa”, disse Antonio Filosa, presidente da Stellantis para a América do Sul, em comunicado divulgado pela empresa.

“Representam um esforço de nacionalização da produção. Nossa prioridade é descarbonizar a mobilidade, e queremos fazer isto de modo acessível para o maior número de consumidores, desenvolvendo tecnologias e componentes no Brasil.”

Tecnologia híbrida nacional

O desenvolvimento das tecnologias híbridas será feito no Brasil, com uma rede de fornecedores, universidades, centros de pesquisa. O grupo espera ampliar a cadeia de fornecedores de 38 para 50 no curto prazo, chegando a 100 empresas instaladas em Pernambuco, desenvolvendo e produzindo componentes e soluções para a propulsão híbrida e elétrica, e descarbonização.

A Stellantis informou que a tecnologia de propulsão híbrida, que combina motores térmicos com eletrificação, será adotada em seus três polos automotivos brasileiros – Betim (MG), Porto Real (RJ) e Goiana (PE). De acordo com o grupo, o movimento simultâneo é possível porque a tecnologia Bio-Hybrid é de aplicação flexível e pode equipar vários modelos de veículos.

“As três plataformas da família Bio-Hybrid são baseadas em tecnologias diferentes, que apresentam distintos graus de combinação térmica e da eletricidade na propulsão do veículo. Cada uma destas tecnologias tem sua aplicação e, juntas, atendem a todas as faixas de consumidores, tornando acessíveis os sistemas híbridos baseados na combinação da propulsão térmica flex com a eletricidade”, informou o grupo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/10/2023

O MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO E AS DIRETRIZES PARA APERFEIÇOAMENTO ESTRUTURAL DAS PROPOSTAS DE PROJETO DE LEI

Taxonomia e certificação devem destravar investimentos em hidrogênio de baixo carbono, seja como vetor energético ou como insumo industrial, avalia Marcos Ludwig
Por Opinião 18 de outubro de 2023 Em Colunas e opinião, Hidrogênio



Audiência pública na Câmara discute aspectos técnicos e regulatórios do hidrogênio sustentável
(Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados)

Ao longo dos últimos meses, ganharam tração os esforços para instituir o marco legal para desenvolvimento da economia do hidrogênio no Brasil, com foco em mecanismos que possam incentivar a produção e uso do hidrogênio de baixo carbono (e dos seus derivados), tanto como vetor energético quanto como insumo industrial.

Isso ficou nítido não apenas no âmbito do Governo Federal, com destaque para o papel do Ministério de Minas e Energia (MME) e demais entes da administração pública que compõem o Comitê Gestor do Programa Nacional do Hidrogênio (Coges-PNH2), mas também no Congresso Nacional.

Nesse contexto, merece reconhecimento a atuação da Comissão Especial de Debate de Políticas Públicas sobre Hidrogênio Verde (CEHV), do Senado Federal, presidida pelo Senador Cid Gomes, e da Comissão Especial de Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde, da Câmara dos Deputados, presidida pelo Deputado Arnaldo Jardim.

Em 29 de setembro, a Comissão Especial do Senado Federal divulgou uma minuta de projeto de lei em que ficou nítido o amadurecimento do debate acerca da economia do hidrogênio no país, com visão mais abrangente do tema em comparação com as iniciativas anteriores de legislação, ainda incipientes.

Em 10 de outubro, foi a vez de a Comissão Especial da Câmara dos Deputados apresentar uma proposta de texto que, atenta ao que a precedeu, introduziu aperfeiçoamentos relevantes de técnica e conteúdo.

Ainda assim, há espaço para aperfeiçoamento da proposta de marco legal para regular a economia do hidrogênio no Brasil, sob risco de efeitos colaterais indesejados.

As discussões acerca dos pontos de conteúdo, como quais serão os mecanismos da política nacional de incentivo ao hidrogênio de baixo carbono, são fundamentais. E devem ser concluídas de maneira a acomodar de forma justa e sustentável os diversos interesses envolvidos. Antes disso, contudo, é oportuno um “freio de arrumação” para que se considere a estrutura da lei que se pretende aprovar. E isso passa por três diretrizes.

PNH2 é o começo

A primeira, como boa técnica legislativa, é de que o texto deve partir do geral ao especial. Isso significa iniciar com a instituição do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2), para ratificar e estabilizar a iniciativa do MME, originada por resolução do Conselho Nacional de Pesquisa Energética (CNPE).

Uma vez que o PNH2 contempla o hidrogênio de modo geral, isto é, independentemente do uso ou aplicação – se aplicado como vetor energético ou como insumo industrial –, bem como do nível de emissão de gases de efeito estufa – se hidrogênio qualificado como de baixo carbono ou não.

E para que o PNH2 possa promover a articulação entre esses diferentes aspectos – todos relevantes – do tema do hidrogênio, a arquitetura de governança institucional deve considerar não apenas o CNPE, para orientar a aplicação do hidrogênio no contexto da política energética nacional, mas



também o Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), para fazer o mesmo no contexto da política industrial nacional, ajudando a promover a chamada “neoindustrialização”.

E, ainda, a Comissão Interministerial sobre Mudança do Clima (CIM) – com relação à compatibilização dos planos de ação e da regulamentação dos mecanismos de incentivo e de outras matérias relevantes no âmbito do PNH2 com os objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), definidos no artigo 4º da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009 –, especialmente, (i) a compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a proteção do sistema climático, (ii) a redução das emissões antrópicas de gases de efeito estufa em relação às suas diferentes fontes e (iii) o estímulo ao desenvolvimento do Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE).

Regime dual para a economia do hidrogênio

A segunda diretriz, ainda sem entrar na questão do nível de emissão de gases de efeito estufa – se hidrogênio qualificado como de baixo carbono ou não –, é que a estrutura ideal deveria prever um regime dual para a regulação da economia do hidrogênio.

Quanto à aplicação do hidrogênio como vetor energético, parece fazer sentido adotar um regime regulado, condicionando a exploração das atividades relacionadas à obtenção de autorização prévia junto à Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), como agência reguladora competente.

A regulamentação deverá considerar temas como compartilhamento de infraestruturas de transporte e armazenamento de gás natural, por exemplo, e compatibilização com as normas existentes sobre combustíveis em geral.

A situação é diversa, contudo, quando se considera a aplicação do hidrogênio como insumo industrial. Afinal, o hidrogênio já é amplamente usado pela indústria no Brasil – não o hidrogênio de baixo carbono, mas ainda assim se trata de economia do hidrogênio. Em princípio, não se identifica falha de mercado ou outra justificativa para a adoção de regime regulado quanto a essa aplicação do hidrogênio, razão pela qual parece fazer sentido preservar aqui o regime de livre iniciativa.

De resto, ainda que houvesse necessidade de regulação, seria questionável pretender atribuir à ANP competências relativas a usos do hidrogênio (ou derivados) diversos da sua aplicação como vetor energético.

Incentivo ao hidrogênio de baixo carbono

E, por último, é apenas após instituir o PNH2, com uma arquitetura adequada de governança institucional, e estabelecer as linhas gerais da regulação do hidrogênio conforme a sua aplicação, que o marco legal deve endereçar o tema crucial de introduzir uma política nacional de incentivo ao hidrogênio de baixo carbono.

É, então, que o texto da lei deverá definir a taxonomia do hidrogênio, isto é, os tipos de hidrogênio com base no nível de emissões de gases de efeito estufa, na fonte renovável da energia utilizada no processo, etc.

Já parece haver consenso razoável de que o chamado “hidrogênio verde”, produzido pela eletrólise da água a partir de fontes renováveis de geração de energia elétrica, deve ser considerado como uma das espécies do gênero “hidrogênio de baixo carbono”, ao lado de outras espécies, outras rotas tecnológicas, cujos processos de produção também se mantenham abaixo de nível aceitável de emissão de gases de efeito estufa.

É nesse contexto que parece fazer sentido regular o processo de certificação do hidrogênio (e dos seus derivados, no que couber), mantendo flexibilidade em sede de lei para permitir eventuais ajustes no âmbito do PNH2.

Afinal, a taxonomia e a certificação serão importantes não para fins regulatórios, mas para fins de fruição dos mecanismos de incentivo previstos na política nacional para destravar investimentos em

projetos de produção e uso de hidrogênio de baixo carbono, seja como vetor energético ou como insumo industrial.

Observadas essas diretrizes para aperfeiçoamento estrutural, a proposta de marco legal para regular a economia do hidrogênio no Brasil terá fundações mais sólidas. Isso permitirá um tratamento mais adequado dos pontos de conteúdo e, assim, melhores condições de segurança jurídica para o desenvolvimento sustentável da economia do hidrogênio no país, com destaque para o hidrogênio de baixo carbono em suas diversas aplicações.

Este artigo expressa exclusivamente a posição do autor e não necessariamente da instituição para a qual trabalha ou está vinculado.

Marcos de Campos Ludwig é sócio da área de energia, infraestrutura e projetos do escritório Veirano Advogados, Rio de Janeiro; membro do Conselho Empresarial de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro – Firjan; membro da Diretoria e do Grupo de Trabalho sobre Hidrogênio Verde da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha (AHK); membro do Conselho de Administração da Câmara de Comércio e Indústria França-Brasil (CCIFB) – E-mail: marcos.ludwig@veirano.com.br

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

SENADORES PEDEM PRAZO E ADIAM ANÁLISE DA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO DE 17 SETORES

Proposta prorroga desoneração até 2027 para os setores que mais empregam no país

Por Victoria Abel — Brasília



Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado — Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado adiou, nesta terça-feira, a votação do projeto que prorroga até 2027 a desoneração da folha de pagamento dos 17 setores que mais empregam no país após pedido de vista coletivo. A votação na comissão estava prevista para hoje, o que possibilitaria levar o texto ao plenário, mas houve pedido de vista coletivo puxado por senadores do PT, o partido do governo.

O adiamento da discussão foi criticado por parlamentares, uma vez que a medida ajuda a gerar e manter empregos, além de ser fundamental para o planejamento das empresas para o próximo ano.

O pedido de vista surpreendeu já que a bancada governista ajudou a aprovar a proposta na Câmara dos Deputados. A votação do projeto ficou para a próxima terça-feira.

— Queria lamentar (o adiamento) e deixar claro o quanto é necessário que a gente avance com esse tema. Nós já entramos num período extremamente crítico, faltam menos de três meses, daqui a pouco são 60 dias para o fim do ano — disse o senador Efraim Filho (União-PB), autor do projeto.



A política pública da desoneração da folha de pagamento para gerar emprego precisa de tempo e prazo, segundo o senador. O setor produtivo precisa ter segurança jurídica para planejar a ampliação dos negócios, a abertura de novas filiais e, portanto, a contratação de mais pessoas, frisou.

Parlamentares alertam para risco de desemprego

Ele chamou atenção ainda para o risco de demissões:

— Tem um elemento que não entra na conta do governo, que são as mais de 600 mil demissões que podem ocorrer.

O senador Otto Alencar (PSD-BA) ressaltou que o adiamento é um direito regimental, mas disse que é justo que se faça a desoneração.

— Neste momento, as empresas estão projetando seus cenários para o próximo ano — afirmou. — O que está se fazendo é desonerar a folha de quem emprega, de quem tem atividade econômica que emprega muito. É natural que se possa prorrogar.

A proposta de desoneração da folha substitui a contribuição previdenciária patronal de empresas de setores que são grandes empregadores, de 20%, por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta.

‘Falta de previsibilidade’

Essa troca diminui custos com contratações para 17 setores, como têxtil, calçados, construção civil, call-center, comunicação, empresas de construção civil, fabricação de veículos, tecnologia e transportes. Os segmentos são responsáveis por gerar cerca de 9 milhões de empregos formais. Sem a prorrogação, a desoneração da folha de pagamentos terminaria no fim deste ano.

O atraso provoca apreensão entre empresas e lideranças sindicais.

— Todas as empresas já fizeram os seus planejamentos e há uma insegurança de que tipo de modalidade eu vou aplicar para o próximo ano, se é a modalidade pelo faturamento ou pela tributação sobre a folha de pagamento. Falta previsibilidade nessa questão — disse Sérgio Sgobbi, diretor de Relações Institucionais da Associação das Empresas de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) e de Tecnologias Digitais (Brasscom).

O texto começou a tramitar no Senado e foi aprovado pela Câmara. Mas voltou para análise dos senadores em razão de mudanças feitas pelos deputados. Depois de aprovado na Casa, vai para a sanção do presidente Lula.

O relator, senador Angelo Coronel (PSD-BA), apresentou parecer rejeitando as alterações da Câmara e retomando o texto anteriormente aprovado pelos senadores.

Na primeira passagem pelo Senado, foi acrescentada à proposta a redução da alíquota de 20% para 8% da contribuição previdenciária para municípios com até 156 mil habitantes. Na Câmara, o trecho foi modificado para conceder isenção variável no imposto previdenciário a todos os municípios.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2023

ACELEN INVESTIGA VAZAMENTO DE GÁS TÓXICO NA REFINARIA DE MATARIPE, NA BAHIA

Segundo a empresa, 14 funcionários foram atendidos e 7 encaminhados a hospital para observação
Por Bruno Rosa



Refinaria Acelen — Foto: Reprodução

A Acelen, dona da refinaria de Mataripe, na Bahia, identificou um vazamento de hipoclorito de sódio (uma espécie de gás tóxico) durante descarregamento de caminhão na madrugada do último dia 10.

De acordo com a empresa, a situação foi rapidamente contida. As

pessoas que sentiram desconforto respiratório após o incidente foram imediatamente assistidas e passam bem.

O acidente foi revelado pela Federação Única dos Petroleiros (FUP), que afirmou que 30 funcionários teriam inalado o gás químico e tóxico. Segundo a Acelen, 14 foram atendidos e 7 encaminhados a hospital para observação.

Em nota, a companhia segue reforçando medidas preventivas e de proteção para garantir os padrões de segurança no manuseio de produtos químicos.

Além disso, a Acelen informou que o acidente foi comunicado para o Sindipetro-BA e para a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA), que investiga as possíveis causas do incidente buscando estabelecer as medidas corretivas e evitar novas ocorrências.

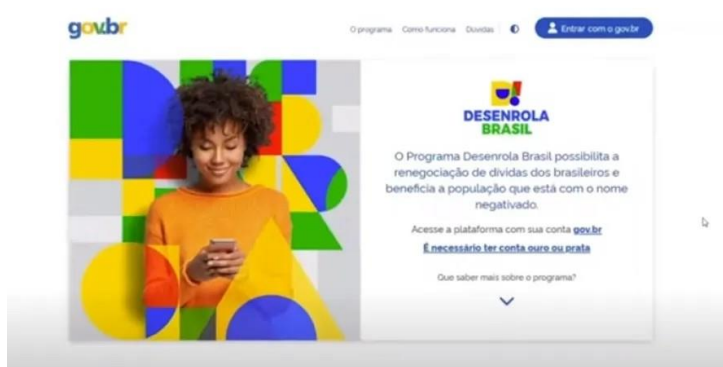
Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2023

DESENROLA: GOVERNO ALERTA PARA GOLPE ENVOLVENDO PROGRAMA DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS

Segunda fase de acordos acontece direto na plataforma do governo, e comunicações acontecem apenas por SMS

Por Letícia Lopes — Rio



A página de acesso à plataforma de renegociação do Desenrola Brasil — Foto: Reprodução

O Ministério da Fazenda fez um alerta nesta quarta-feira, dia 18, para evitar que brasileiros endividados caiam em golpes ao tentar quitar seus débitos na plataforma do Desenrola Brasil. A pasta não especificou de que formas golpistas têm atuado em relação ao programa de renegociação de dívidas, mas observou que as

comunicações oficiais do governo são feitas apenas por SMS, e sem qualquer link, para prevenir possíveis fraudes.

"Qualquer outro canal de comunicação, como link, e-mail, mensagens de WhatsApp etc, pode configurar tentativa de golpe, e deve ser ignorado pelo cidadão", destacou o governo, em comunicado.

A Fazenda também afirmou que, na primeira etapa do programa — quando foi possível renegociar débitos bancários direto com as instituições financeiras —, criminosos utilizaram o nome do

Desenrola Brasil para aplicar golpes. As estratégias envolveram e-mails, mensagens e até mesmo a criação de sites com o nome do “Desenrola” — todos falsos.

Segunda fase

Na atual fase do programa, as dívidas são negociadas somente pela Plataforma de Renegociação no endereço desenrola.gov.br. Podem participar desta etapa os consumidores com renda mensal de até dois salários mínimos (R\$ 2.640) ou inscritos no Cadastro Único, com dívidas que, somadas, não ultrapassem R\$ 5 mil.

Serão beneficiados com descontos médios de 83% os consumidores com dívidas bancárias e não bancárias feitas entre janeiro de 2019 e dezembro de 2022. São contemplados débitos como contas de luz, água e internet, compras no varejo e débitos de educação, entre outras. O consumidor pode escolher entre quitação à vista ou parcelamento em até 60 meses, com juros de até 1,99% ao mês. Os descontos variam caso a caso.

Para dívidas de até R\$ 5 mil, é possível parcelar o pagamento, desde que as parcelas sejam de, no mínimo, R\$ 50.

Cadastro no portal Gov.br

Antes de mais nada, é preciso ter conta no portal www.gov.br. Ao se cadastrar, a conta criada terá nível bronze. Para entrar na plataforma do Desenrola Brasil, porém, deve-se ter conta de nível prata ou ouro.

Para subir para o nível prata, é preciso fazer biometria facial com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ser servidor federal ou fazer o login pelo banco. Ainda é preciso ter o número de telefone cadastrado na instituição financeira para o recebimento de um SMS de confirmação do acesso.

Os bancos e financeiras credenciados são: Banco do Brasil, Banrisul, Bradesco, Banco de Brasília, Caixa, Sicoob, Santander, Itaú Unibanco, Agibank, Sicredi, Mercantil do Brasil.

Já a conta Ouro exige o reconhecimento facial pelo aplicativo para conferência da foto nas bases da Justiça Eleitoral (TSE) ou validação a partir do QR Code da sua Carteira de Identidade Nacional ou com Certificado Digital compatível com ICP-Brasil. Também é possível aumentar o nível da conta via app.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR DIZ QUE 'IMPOSTO DO PECADO' NÃO SERÁ UTILIZADO PARA MANTER COMPETITIVIDADE DA ZONA FRANCA DE MANAUS

Eduardo Braga (MDB-AM) avalia que uma alternativa poderá ser a criação de uma 'Cide' específica com esse objetivo, mas a solução ainda não foi definida

Por Renan Monteiro — Brasília



Senador Eduardo Braga — Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado

O relator da Reforma Tributária no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), afirmou nesta quarta-feira que o texto aprovado pela Câmara dos Deputados será alterado para que o imposto seletivo, também conhecido como "imposto do pecado", não seja utilizado para manter a competitividade da Zona Franca de Manaus.

Para preservar a competitividade das empresas da Zona Franca, o imposto seletivo poderia incidir em produtos fabricados em outras partes do país e a ZFM ficaria isenta. Nesse caso, o diferencial

competitivo entre as fábricas da Zona Franca e do restante do país seria definido justamente pelo imposto seletivo. Isso poderia incluir produtos como bicicleta e televisores.

Após reunião com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o relator descartou a hipótese e ressaltou que esse tributo vai incidir apenas sobre itens nocivos à saúde e ao meio ambiente. Os exemplos mais citados incluem tabaco e bebidas alcoólicas.

— Estamos construindo a desvinculação da competitividade da Zona Franca da questão do imposto seletivo. Para que o imposto seletivo seja tratado exclusivamente sobre os projetos com efeito no meio ambiente e saúde — disse, em conversa com jornalistas.

Braga disse que uma alternativa poderia ser aplicar uma espécie de Cide para esses produtos.

— Estamos estudando algumas alternativas, uma delas é a utilização de mecanismos que já existem e que não estão alcançados pela Reforma neste momento — disse. — A Cide (Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico) é uma das coisas que não está na Reforma, pode ser uma Cide específica para tratar dessa matéria. Mas isso não está decidido — disse.

Com a Reforma Tributária, haverá o fim do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). É por meio deste tributo que são concedidos atualmente os benefícios fiscais às empresas instaladas na Zona Franca.

Votação

Está prevista para o próximo dia 24 a apresentação do relatório da proposta na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ). Após adiamentos, o novo cronograma prevê a votação do texto na semana do dia 6 de novembro.

Eduardo Braga (MDB-AM) pretende finalizar a primeira versão do seu parecer nesta próxima quinta-feira. Na conversa com jornalistas, ele mencionou que a etapa de “ouvir e receber” sugestões está concluída, agora faltam “ajustes finos”.

Fundo para compensar os estados

Outro tema que está sendo tratado é o aumento das verbas para o Fundo de Desenvolvimento Regional (FDR), que vai compensar possíveis perdas dos entes federativos com as mudanças promovidas pela Reforma Tributária.

O texto aprovado pela Câmara prevê R\$ 40 bilhões anuais ao fundo. Por outro lado, o Comitê Nacional de Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz) defende que o FDR seja de R\$ 75 bilhões, enquanto os governadores estão pressionando por R\$ 80 bilhões.

O Ministério da Fazenda não vê com “bons olhos” a possibilidade de aumento de recursos destinados pela União ao Fundo do Desenvolvimento Regional (FDR).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2023

LIMITE NO PARCELAMENTO SEM JUROS COM CARTÃO DE CRÉDITO PODE LEVAR 118 MILHÕES DE CONSUMIDORES A REDUZIREM COMPRAS, DIZ PESQUISA

Banco Central sugeriu que sejam no máximo 12 prestações; grupo de trabalho discute opções para reduzir juros do rotativo

Por O GLOBO — São Paulo

Se houver limitação do número de parcelas no financiamento com cartão de crédito, como chegou a sugerir o Banco Central, os comerciantes estimam em queda de vendas e estimam que 77% dos

consumidores reduziram suas compras, o que equivale a 118 milhões de consumidores. Este é o resultado de uma pesquisa feita pelo Instituto Locomotiva, que realiza pesquisas de mercado.

Segundo levantamento, 72% dos comerciantes brasileiros acreditam que teriam queda em suas vendas se o número de parcelas sem juros no cartão de crédito fosse limitado. A pesquisa foi feita no contexto das discussões entre o Banco Central e um grupo de trabalho formado por bandeiras de cartão, bancos, empresas de adquirência (as maquininhas de crédito e débito) para encontrar soluções de como reduzir os juros do rotativo do cartão de crédito. Os bancos defendem também revisão do modelo de parcelamento sem juros.



Shopping: pesquisa mostra que limite no parcelamento pode reduzir compras — Foto: Roberto Moreyra/Agência O Globo

A pesquisa foi feita com comerciantes das cinco regiões do Brasil, formais e informais, com faturamento de até R\$ 5 milhões ano. O Presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), José Roberto Tadros, alertou para os impactos que o fim do parcelamento sem juros terá no consumo e nas vendas.

— O parcelamento sem juros incentiva compras e o aumento do tíquete médio de vendas, atraindo consumidores que preferem distribuir o pagamento ao longo de parcelas sem encargos adicionais. Quaisquer restrições a essa forma de pagamento terão enormes implicações no consumo de bens duráveis, por exemplo — avalia.

Na segunda-feira, em reunião realizada pelo Banco Central e os demais envolvidos nessa cadeia foi sugerida a possibilidade de fixar em 12 o número máximo de parcelas em uma compra sem juros com cartão. Tadros acredita que muitos consumidores devem reconsiderar suas decisões de compra, podendo optar por adiar ou reduzir gastos caso isso ocorra, resultando em uma diminuição da frequência de compras e uma redução nos volumes de transações para os comerciantes.

118 milhões de consumidores

O Instituto locomotiva também pesquisou junto aos consumidores quais seriam os impactos da limitação do número de parcelas e descobriu que 77% dos consultados acreditam que consumiriam menos. Na prática, diz o instituto, seriam 117,8 milhões de pessoas reduzindo suas compras de produtos e serviços.

Diversos setores da economia costumam parcelar em mais de 12 vezes. Este, por exemplo, é o caso das lojas de material de construção, que costumam dividir as compras em 18 prestações, afirmou o presidente da Associação Nacional dos Comerciantes de Material de Construção (Anamaco), Geraldo Defalco.

A apuração do Instituto Locomotiva foi feita entre os dias 30 de agosto e 22 de setembro de 2023 com 800 comerciantes. Foi encomendada pela Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores (Abad), Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), Associação Brasileira de Tecnologia para o Comércio e Serviços (Afrac), Associação Nacional dos Comerciantes de Material de Construção (Anamaco) e Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL). A margem de erro é de três pontos percentuais para mais ou para menos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO O INVESTIMENTO EM TECNOLOGIA AGRÍCOLA ESTÁ MUDANDO A REALIDADE DO CENTRO-OESTE

Centro Tecnológico Samambaia já ajudou no desenvolvimento de 33 companhias que hoje atuam no mercado; outras 11 estão incubadas e 8 em fase de pré-incubação

Por Cristiane Barbieri

GOIÂNIA. A australiana AgBiTech desembarcou há alguns anos no Brasil para oferecer aos agricultores locais controle biológico de pragas. Para poder vender os produtos no País, porém, a empresa precisava fazer testes de qualidade e contratou três pesquisadores no Parque Científico e Tecnológico Samambaia, da Universidade Federal de Goiás (PTS/UFG). Hoje, tem cerca de 30 profissionais contratados, que ocupam várias salas no parque, nas quais fazem testes com milhares de larvas e mariposas.

“A ideia inicial nem era fazer pesquisa e desenvolvimento”, diz Daniel Caixeta, pesquisador sênior da AgBiTech. Mas, com mão de obra qualificada e abundante, uma estrutura sofisticada e custos em conta, os planos mudaram: hoje, mais da metade da pesquisa global da companhia é desenvolvida no País.

A inovação científica é um lado menos medido no movimento de melhoria do desenvolvimento humano e da redução da desigualdade social no Centro-Oeste. “A formação de pessoas qualificadas pelas universidades por si só gera impacto importante, com a transformação social da realidade dos estudantes e de suas famílias”, afirma Luizmar Adriano Junior, diretor executivo do PTS/UFG. “Isso representa retorno do investimento público que financia a universidade, a inovação e a pesquisa, bem como a sociedade como um todo, e que nem sempre conseguimos mensurar.”

O parque Samambaia abriga hoje 11 empresas incubadas e oito em fase de pré-incubação, que esperam ganhar certo tamanho para se tornarem operacionais. De lá, já saíram outras 33 companhias que passaram a operar com as próprias pernas e ganharam o mercado. Teriam saído mais, caso a estrutura tivesse aumentado na proporção inicialmente projetada. Hoje, há uma fila de interessadas em fazer parte da estrutura, mas o PTS não consegue abrigar a todas.



Diretor do Parque Tecnológico Samambaia, Luizmar Adriano Júnior, em obras para ampliar estrutura física, laboratórios e espaços para abrigar empresas Foto: Tiago Queiroz

“O crescimento dos parques tecnológicos se dá por rajadas: temos fases em que entram verbas e, logo em seguida, elas secam”, afirma Adriano. “Não é um modelo apropriado de desenvolvimento porque prejudica o planejamento e a manutenção da operação.”

Com a recente crise fiscal do governo de Goiás e o enxugamento de verbas para a educação do governo Bolsonaro, o PTS ficou por anos sem ver a cor de recursos públicos. O aluguel de espaços a empresas como a AgBiTech e a prestação de serviços a outras companhias serviu para cobrir parcialmente despesas e o custeio das operações.



Agbitech trabalha com a lagarta da mariposa *helicoverpa armigera*, praga de culturas como a soja, no Parque Tecnológico Samambaia Foto: Tiago Queiroz

Em agosto, porém, o Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT) e a agência de inovação Finep anunciaram linhas de R\$ 240 milhões que serão destinados a 19 parques tecnológicos. Também tem havido captações de recursos junto a programas estaduais e a empresas que têm interesse na estrutura e em projetos oferecidos pelo centro.

Essa entrada de recursos resultará em estruturas físicas, laboratoriais e espaços para abrigar empresas. Entre os novos projetos contemplados, estão centros de excelência em inteligência artificial, em estudos moleculares em energias renováveis e petróleo e um laboratório multiusuário de computação de alto desempenho, que pretende se tornar um dos maiores do País para computação científica. Segundo Adriano, o projeto de energia, desenvolvido em parceria com a Petrobras, abrigará um conjunto de equipamentos que também serão únicos na América Latina.

Reforço

As novas estruturas ficarão junto às já existentes e que priorizam as áreas de atuação do parque: alimentos, biotecnologia, energias renováveis e tecnologia da informação, com agronegócio e mineração como linhas paralelas. Entre muitas iniciativas, há um hub de inovação, desenvolvido em parceria com a Merck, para fortalecer a capacidade produtiva da indústria e sua autonomia tecnológica, com a formação de profissionais para a indústria farmacêutica, bastante forte no Estado.

“O parque é um grande articulador das demandas da sociedade por pesquisa e desenvolvimento, encontrando as competências científicas, o capital intelectual da universidade”, afirma Adriano.

Ao contrário de outros Estados da região, Goiás é menos dependente do agronegócio. Quase 62% do PIB goiano é proveniente de serviços, outros 23,6% vêm das indústrias - e menos de 15% vêm dos campos. Assim, o Estado com o maior IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) da região gera oportunidades de pesquisa e desenvolvimento, bem como qualificação e demanda por mão de obra em diferentes áreas.



Investimentos em tecnologia e riqueza do agro deve colocar o Centro-Oeste entre os maiores IDHs e menor índice de GINI (que mede desigualdade social) do País Foto: Tiago Queiroz

Uma das maiores usuárias de um dos sofisticados laboratórios do PTS, o CRTI, por exemplo, é a indústria de mineração, bastante forte no Estado, bem como a de medicamentos. Diferentes tipos de moléculas, elementos químicos e cristais são analisados em microscópios óticos e eletrônicos, de raio-X e outros equipamentos, sendo que há alguns únicos na América

do Sul.

O PTS também esteve por trás de uma rede de laboratórios makers, desenvolvidos em parceria com o Sebrae e a Fapeg (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Goiás), nos quais os interessados podem desenvolver protótipos que queiram oferecer ao mercado. Há hoje quase 350 usuários cadastrados.

“Vemos os recentes aportes como um aceno de mudança na cultura e política de investimento que coloca os parques tecnológicos como uma peça importante no processo de reindustrialização do Brasil”, diz Adriano. “Esperamos ter uma política de Estado para o setor, com previsão de recursos

anuais para poder planejar, executar e manter um ambiente profícuo para a inovação contínua no País.”

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 18/10/2023

POSSIBILIDADE DE BC TER DE CORTAR MENOS A SELIC PARECE BASTANTE BAIXA, DIZ ECONOMISTA DO BRADESCO

Para Fernando Honorato Barbosa, diferencial de juros ainda grande, inflação comportada e economia resiliente são pontos positivos nesse momento de maior turbulência
Por Cicero Cotrim

ENTREVISTA COM

Fernando Honorato Barbosa - Economista-chefe do Bradesco

A possibilidade de o Banco Central ser forçado a encerrar o ciclo de cortes com uma Selic acima do esperado pelo mercado existe, mas é hoje “bastante baixa”, por conta da dinâmica benigna da inflação corrente e da perspectiva de que o real deve se valorizar até o fim do ano que vem. A avaliação é do economista-chefe do Bradesco, Fernando Honorato Barbosa, que espera queda dos juros para 9,25% no fim de 2024.

“Se o real depreciar muito mais e for para R\$ 5,20 ou R\$ 5,30, os modelos do BC vão indicar um IPCA mais próximo de 3,3% a 3,4% no ano que vem, e o espaço para cortar a Selic pode ser diminuído em 50 a 75 pontos-base. Mas, com o nosso diferencial de juros ainda grande, a inflação comportada, a economia resiliente e alguma - eu espero - continuidade da agenda fiscal do governo, eu acho a chance bastante baixa”, disse Honorato em entrevista ao Estadão/Broadcast.

Após a surpresa com o IPCA de setembro, com alta de 0,26% (o mercado esperava 0,32%), o cenário do Bradesco já indica que a inflação deste ano deve ficar mais próxima de 4,65% do que da projeção oficial do banco, de 4,8% - e, portanto, abaixo do teto da meta (4,75%). Já no ano que vem, o economista espera inflação de 3,6%. A seguir, os principais trechos da entrevista:



Fernando Honorato Barbosa, economista-chefe do Bradesco
Foto: *Egberto Nogueira/Divulgação*

O que o cenário de uma curva de juros mais alta nos Estados Unidos significa para o Brasil?

O Brasil está numa posição muito sólida nas contas externas, então o canal de transmissão do balanço de pagamentos (a conta das relações comerciais de um país com outras nações) parece ter pouco risco. Obviamente, quanto mais altas as taxas de juros (nos EUA), menor o crescimento global e menores os preços de commodities, e isso tende a afetar um pouco as exportações brasileiras, mas não a ponto de levar a uma crise da nossa moeda. O grande ponto de atenção do Brasil são as contas públicas locais, mas o governo tem colocado no arcabouço fiscal a promessa de um compromisso de médio prazo com o ajuste fiscal, então

parece que o mercado dá algum tempo para essa análise.

Não temos, então, um risco forte para o real?

O dólar está num ponto bastante forte na economia global. Não é que com o Treasury (título do Tesouro americano) entre 4,5% e 5% o dólar vá ter uma nova rodada de apreciação para acontecer, ele já está bastante forte. E eu diria que, à medida que o tempo passa e a economia americana vai se enfraquecendo, em 2024, é mais provável que o dólar se enfraqueça do que se fortaleça. E o real está em um dos momentos mais desvalorizados da história. Não me surpreenderia que, com os Treasuries entre 4,5% e 5%, o real fique mais ou menos onde está. À medida que a economia



americana vai enfraquecendo e o Fed (Federal Reserve, o banco central americano) comece a cortar os juros, vemos espaço para o real se fortalecer e ir para o nível de R\$ 4,80 por dólar que temos no cenário.

No último relatório mensal, vocês reforçaram a expectativa de redução da Selic a 9,25% no fim do ciclo, mas reconheceram que um enfraquecimento adicional do real - em decorrência dos juros mais altos nos EUA - poderia obrigar o Banco Central a cortar menos a taxa básica. Qual é a chance desse cenário se materializar?

Duas coisas curiosas estão acontecendo na economia brasileira neste momento, apesar da volatilidade global. Uma é a dinâmica da inflação corrente, com núcleos bem comportados, que mostram um processo corrente de inflação bastante benigno e até melhor do que eu esperava. O segundo componente é que, apesar dessa enorme volatilidade global e depreciação do real, a defasagem dos preços de combustíveis sugere que há espaço para uma queda dos preços locais, especialmente da gasolina. Quando transportamos isso para a nossa réplica dos modelos de inflação do BC, as projeções estão idênticas às do último Copom, apesar da desvalorização do real. Isso motivou a manutenção para a nossa projeção de Selic. O risco é muito mais de nós estarmos errados na moeda: se o real deprecia muito mais e, em vez de R\$ 4,80, for para R\$ 5,20 ou R\$ 5,30, os modelos do BC vão indicar um IPCA mais próximo de 3,3% a 3,4% no ano que vem, e o espaço para cortar a Selic pode ser diminuído em 50 a 75 pontos-base. Mas, com o nosso diferencial de juros ainda grande, com a inflação bem comportada, com a economia resiliente e com alguma - eu espero - continuidade da agenda fiscal do governo buscando as receitas, eu acho que a chance é bastante baixa.

O relatório Focus mostrou queda das expectativas do mercado para o IPCA de 2023 a 4,75%. Cresceu a probabilidade de o BC cumprir a meta este ano?

Cresceu bastante. Nós publicamos o nosso cenário na terça-feira, 10, e o IPCA foi divulgado na quarta. Se fôssemos publicar o cenário hoje, a nossa projeção estaria mais próxima de 4,65% do que do 4,8% que a gente tem. As coletas de preços estão muito comportadas e não está com cara de que a Petrobras vá precisar fazer um aumento dos preços de combustíveis.

Mesmo assim, o mercado ainda espera que o IPCA fique acima do centro da meta em 2024 e ao longo de todo o horizonte do relatório Focus. O que falta para que as expectativas caiam em direção ao centro da meta, de 3%?

Temos nos perguntado muito isso. No final das contas, é como se olhássemos para a política econômica do Brasil e do mundo nos próximos anos e disséssemos o seguinte: a inflação compatível com o arcabouço, com o grau de abertura e com o nível de indexação da economia brasileira talvez seja mais próxima de 3,5%. Mas por que essa reavaliação acontece no IPCA e não na Selic, com um juro real mais alto? O juro real que temos para a frente, entre 4,5% a 5%, já é tão elevado que o mercado entende que a inflação tende a flutuar entre 3% e 3,5% com esse nível de juro real, e que dificilmente o Banco Central elevaria esse juro real a 6,5% ou 7% para ganhar 50 pontos-base a menos de IPCA, dado que o gasto público vai continuar com crescimento real e que não há uma mudança na agenda de indexação.

Não se trata, então, de uma preocupação maior com a mudança na composição do Copom a partir do fim deste ano e, ainda mais, com a troca na presidência do Banco Central a partir do fim de 2024?

O nosso cenário-base é de que o governo vai ter a responsabilidade de indicar membros que vão jogar a cartilha do BC, que tem suas regras, seus modelos. É claro que se a indicação for muito diferente do que se imagina você pode ter mais riscos para o nível terminal da inflação e dos juros. Mas, pensando nos incentivos políticos, eu acho muito improvável que o governo queira indicar alguém para a presidência do BC que vá tomar muito risco na política monetária ao longo de 2025, o que levaria a uma chance de alta da inflação no ano eleitoral, em 2026.

Vocês esperam um déficit primário de 0,8% do PIB para o setor público consolidado em 2024. É possível que o governo consiga cumprir a meta fiscal de zerar o déficit primário no ano que vem?



Me parece muito difícil, mas o número pode ser melhor do que estamos esperando. Nós temos no cenário cerca de R\$ 80 bilhões dos quase R\$ 170 bilhões que o governo precisaria de arrecadação (para zerar o déficit). Se houver surpresas nessa arrecadação, nós vamos mudar para baixo a projeção. Queremos olhar a tramitação da agenda legislativa para poder ter mais segurança de se é possível chegar mais perto da meta. Por outro lado, tem a dúvida a respeito de qual é a disposição genuína do governo para contingenciar em 2024 o que é necessário para cumprir a meta. Essa é uma informação de um governo novo, que vamos aprender ao longo do ano que vem. O déficit pode ser menor do que nós estimamos justamente porque esses dois elementos estão sob controle do governo: se a equipe econômica conseguir convencer o Congresso a arrecadar mais, e se tiverem a disposição de contingenciar, o déficit vai ser menor. Eu acho que eles tendem a surpreender o mercado positivamente, que o déficit tende a ser menor do que o 0,8%.

E o que faltaria para chegar ao déficit zero?

Para chegar ao déficit zero, acho que precisaria da combinação de uma economia que cresce muito mais do que estamos esperando - mais perto de 3% a 3,5% do que de 2% - com alguma ajuda do petróleo, que melhorasse a arrecadação de royalties e gerasse um ganho excepcional de receitas. Mas é difícil enxergar um cenário como esse com uma inflação entre 3% e 3,5%. Se a economia crescer muito mais e os preços de petróleo estiverem muito mais altos, provavelmente a inflação vai ser maior e a Selic tende a ser um pouco mais alta. Por isso, achamos que a projeção de um déficit de 0,8% do PIB hoje equilibra os riscos do cenário enquanto não conhecermos a disposição do governo ao contingenciamento e a totalidade do que serão as medidas de arrecadação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2023

PRATES: PREÇO DO PETRÓLEO JÁ ESTÁ AFETADO; SE A GUERRA PIORAR, SERÁ A TEMPESTADE PERFEITA

Segundo presidente da Petrobras, pelo menos por enquanto não há indícios do alastramento do conflito no Oriente Médio para países produtores na região

Por Sofia Aguiar

Brasília - O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, avalia que, no momento, não há indícios de que a guerra entre Israel e o grupo Hamas interfira no preço dos combustíveis no Brasil. Contudo, se o conflito se alastrar, será a “tempestade perfeita” no mercado de petróleo e gás, segundo ele.

Prates reconheceu que o conflito já apresentou um impacto inicial no preço do petróleo, mas que houve uma estabilização após alguns dias. Segundo ele, a cotação do petróleo atualmente, em cerca de US\$ 91 por barril (no caso do Brent), é alta, mas não tem, necessariamente, a ver com esse conflito em si. “Já tinha uma inflação estrutural acontecendo”, disse.

Nesta quarta-feira, 18, o petróleo opera em alta no mercado internacional. Às 10h50, o óleo tipo Brent subia 1,23%, cotado a US\$ 91,01 o barril (equivalente a 159 litros). Já o óleo tipo WTI tinha alta de 1,29%, sendo negociado a US\$ 87,78 o barril.

“Até que (o conflito) se alastre para um país produtor - falando de forma até um pouco insensível, claro que tem uma preocupação humanitária, com o problema da guerra -, mas do ponto de vista do mercado de petróleo e gás, por enquanto, não há indício de que haverá alastramento disso para países como Irã, Egito, países produtores”, declarou, em uma análise mais para o curto prazo.

Prates afirmou que, das conversas que tem tido até o momento com representantes da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), a intenção é procurar uma solução pacífica para a guerra e evitar um alastramento para o restante do Oriente Médio. “Já está afetado (o preço do petróleo), piorar mais (a guerra) é a tempestade perfeita”, comentou.

O presidente da estatal disse ainda que há intenção de se reunir com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva para tratar sobre o assunto. A questão do aumento dos preços dos combustíveis, que seria inevitável com uma eventual disparada do petróleo, é um tema muito sensível dentro do governo, já

que afeta diretamente a popularidade do presidente. Contudo, em meio à recuperação do chefe do Executivo no Palácio da Alvorada, após ter realizado duas cirurgias no último dia 29, a agenda de Lula está mais restrita.



O secretário-geral da Opec, Haitham al-Ghais, está visitando o Brasil esta semana Foto: Kamran Jebreili/AP

As declarações de Prates foram dadas na manhã desta quarta-feira, após Prates se reunir com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e com o secretário-geral da Opec, Haitham al-Ghais, que visita o Brasil nesta semana. De acordo com o presidente da Petrobras, o encontro foi de cortesia.

Prates acrescentou que a organização está numa “missão” de renovação, trazendo uma visão mais comprometida com a transição energética. “O Brasil é importante, tem recursos naturais abundantes, está fazendo transição energética, é capaz de dar um exemplo como sempre e a gente tem estreitado as relações”, declarou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/10/2023

FALTA DE DECRETO SOBRE META CONTÍNUA DE INFLAÇÃO GERA RECEIO NO MERCADO QUATRO MESES APÓS ANÚNCIO

Há preocupações em relação às expectativas de inflação para 2025 e 2026 e sobre horizonte relevante para perseguir a meta; pauta não é vista como prioritária diante de agenda no Congresso
Por Fernanda Trisotto, Amanda Pupo e Renata Pedini

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Quase quatro meses após anunciar a adoção da meta contínua de inflação a partir de 2025, o governo Lula continua sem previsão para publicar o decreto que pactua a mudança do regime adotado hoje, de ano-calendário, para o novo formato.

Mais do que a falta de oficialização, a ausência do decreto gera receio entre agentes do mercado porque, até o momento, a equipe econômica deu poucas pistas de como será a nova sistemática.

Sem informações, há preocupações no mercado tanto em relação às expectativas de inflação para 2025 e 2026 — em 3,5% no boletim Focus, acima do alvo de 3% — quanto sobre o horizonte relevante para perseguir a meta.



Interlocutores da Fazenda ouvidos pelo Estadão/Broadcast reforçam que os estudos sobre sistemas de meta contínua em outros países já foram apresentados ao ministro Fernando Haddad. Quando ele definir uma proposta para o Brasil, o modelo será apresentado ao restante da equipe econômica e ao presidente Lula.

Haddad deve definir detalhes antes de apresentar o decreto a Lula e ao mercado Foto: Ueslei Marcelino / Reuters

A avaliação interna é que essa não é a pauta prioritária, tendo em vista a extensa agenda econômica no Congresso. Por ora, a equipe guarda a sete chaves os levantamentos feitos sobre o assunto e, mesmo nos bastidores, prefere não dar pistas sobre qual modelo teria mais simpatia da Fazenda.



Em entrevista ao Estadão/Broadcast em setembro, o secretário de Política Econômica da pasta, Guilherme Mello, afirmou apenas que a Fazenda não costuma adotar a prática de simplesmente “copiar” uma experiência internacional — prefere, sim, fazer arranjos entre modelos bem-sucedidos e a realidade brasileira.

“Nós olhamos o padrão internacional, as melhores práticas, sopesamos isso com a realidade institucional brasileira, e decidimos por um modelo que depois vamos discutir com o restante dos interessados e levamos ao presidente”, disse.

No mercado, há quem diga que a incerteza sobre a condução do sistema de meta contínua ajuda a explicar as expectativas de inflação de 2025 e 2026 em 3,5% no boletim Focus, acima do alvo de 3%. Quando anunciou a mudança, o governo explicou que o atual regime ainda vai funcionar durante o ano de 2024. Há também quem se preocupe com a possibilidade de o governo usar o decreto que formalizará a meta contínua para fixar o horizonte que o Banco Central terá que perseguir.

Hoje, na prática, o BC tem flexibilidade, ao mirar no horizonte relevante da política monetária, e costuma trabalhar com um prazo de 18 meses para atingir a meta de inflação. Atualmente, como o sistema é por ano-calendário, se o objetivo não for cumprido em 12 meses, o presidente da autarquia precisa escrever uma carta para justificar o resultado.

“O medo é que o governo use o decreto para dizer que horizonte o BC tem que perseguir”, diz um ex-diretor do BC reservadamente. O formato da prestação de contas do Banco Central sobre o cumprimento da meta, via Relatório Trimestral de Inflação (RTI) ou carta aberta, e a periodicidade dessas publicações, entre outros pontos, têm importância menor para o mercado, acrescenta. “O relevante é se quiser escrever no decreto o horizonte. Seria muito ruim. O BC tem horizonte flexível, sinaliza, mas é flexível, e permite alongar (o cumprimento da meta)”, completa.

A Fazenda não deu sinais exatamente claros sobre o assunto quando anunciou o novo regime. Em junho, Haddad afirmou durante a coletiva de imprensa após a reunião do Conselho Monetário Nacional (CMN) que, “na prática”, o horizonte para atingir o alvo inflacionário seria de 24 meses com a adoção da meta contínua, mas não explicou o porquê dessa afirmação.

Em outro momento, no mesmo dia, o ministro disse que a decisão do horizonte será do BC — alternativa que, em tese, vai ao encontro do que preferem agentes do mercado.

Apesar dos receios, profissionais de mercado ponderam que a elaboração do decreto da mudança de regime naturalmente exigiria tempo, sem descartar que o texto possa estar parado por questões operacionais. “Mas quanto mais demora, mais pulga atrás da orelha”, resume uma fonte.

Quando anunciou a adoção do novo sistema de meta de inflação a partir de 2025, junto da fixação do patamar em 3% para 2026, o governo conseguiu gerar um alívio no mercado. Passou a atribuir, inclusive, uma melhora nas expectativas de inflação e a possibilidade de início do corte de juros, em parte, ao anúncio.

À época, a decisão também serviu para acalmar as preocupações de que o governo petista poderia elevar a meta inflacionária justamente para acomodar uma política fiscal expansionista. O mercado, por sua vez, ainda guarda desconfianças com a agenda econômica, debate alimentado recentemente pela meta de déficit zero no orçamento do próximo ano.

A ala do PT que, no meio do ano, nutriu especulações sobre uma meta de inflação mais alta, também é frequentemente responsável por um fogo amigo em torno do alvo de Haddad de produzir um resultado primário neutro em 2024. O Ministério da Fazenda foi procurado para comentar o decreto da meta contínua de inflação, mas não houve retorno até a publicação deste texto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2023

‘QUANDO VOCÊ SENTA NA CADEIRA DO BC, VOCÊ FICA MAIS CONSERVADOR IMEDIATAMENTE’, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central diz que custos de errar para baixo na calibragem dos juros são maiores em países emergentes do que no mundo desenvolvido

Por Eduardo Rodrigues e Cicero Cotrim

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, repetiu nesta quarta-feira, 18, que a autoridade monetária costuma ter uma postura mais conservadora porque os custos de errar para baixo na calibragem dos juros são maiores em países emergentes do que no mundo desenvolvido.

“Quando você senta na cadeira do BC, você fica mais conservador quase que imediatamente. Em qualquer processo de ajuste monetário, há dois tipos de erro: fazer demais ou fazer de menos. O BC sempre navega entre esses dois erros, não querendo cometer nenhum deles. Mas, no caso dos emergentes, o segundo tipo de erro tem um custo de credibilidade e um custo de reancoragem muito grande”, afirmou, em palestra no Investment Managers Forum, promovido pelo banco Credit Suisse.

Segundo Campos Neto, no caso brasileiro, o BC até corre o risco de ser um pouco mais conservador porque sabe que o custo de um erro seria muito maior em termos sociais e de colapso de crédito.



Presidente do Banco Central diz que custos de errar para baixo na calibragem dos juros são maiores em países emergentes do que no mundo desenvolvido Foto: Wilton Junior/Estadão

“Historicamente, é muito mais fácil para um BC de país desenvolvido ajustar um pouco de menos os juros, porque ele pode voltar depois e subir. A gente viu os exemplos recentes do Canadá e da Austrália, que pararam de subir os juros e depois tiveram que voltar. Se um emergente tivesse passado por isso, o custo seria muito maior”, comparou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2023

TRANSIÇÃO ECOLÓGICA NO BRASIL TEM RECURSOS LIMITADOS E DEPENDERÁ DE PARCERIAS, DIZ SECRETÁRIA

Ana Toni, secretária de mudança do clima do Ministério do Meio Ambiente, afirma que redução do desmatamento evitou desde o início do ano a emissão de 200 milhões de toneladas de carbono

Por Eduardo Laguna e Beatriz Capirazi

A aspiração do Brasil de ser uma potência sustentável só será possível se houver parcerias entre o setor público, a sociedade civil e a iniciativa privada. A observação foi feita hoje pela secretária de mudança do clima do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Ana Toni, que chamou a atenção para a limitação de recursos públicos para implementar o plano de transformação ecológica, como é chamada oficialmente a agenda verde do governo.

Durante congresso promovido em São Paulo pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), a secretária disse que o plano teve como inspiração o Green New Deal da Europa e a agenda de descarbonização dos Estados Unidos, porém, “infelizmente” com muito menos recursos dos países desenvolvidos.

“Não temos os mesmos recursos dos países desenvolvidos, então o plano de transição ecológica é quase uma inspiração do Green New Deal mas com muito menos recursos. Por isso aqui no Brasil vamos precisar da parceria do setor privado para esses planos darem certo. Esse sonho só vai se

concretizar se for nessa parceria de governo federal e setor privado”, afirmou durante o evento realizado nesta quarta-feira, 18.

Toni substituiu a ministra Marina Silva no evento — cuja participação estava prevista, mas não foi possível em razão de uma reunião de urgência, segundo divulgado no congresso.

“Sabemos as escolhas que precisamos fazer, e já vemos consequências da não ação”, declarou a secretária ao citar as enchentes no sul do País e a seca na Amazônia. “O planeta não pode se dar o luxo de esperar mais, mas o Brasil também não se pode dar ao luxo de não fazer as coisas certas a partir de agora. Já perdemos diversas oportunidades de fazer a coisa certa”, acrescentou.



Ana Toni durante congresso promovido em São Paulo pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS) Foto: Beatriz Capirazi/ Estadão

Após classificar a sustentabilidade, nos pilares econômico, social e ambiental, como “a grande marca” do terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Toni fez uma prestação de contas para mostrar que o governo está agindo na prática. Entre os resultados, ela afirmou que a redução do desmatamento evitou desde o início do ano a emissão de 200 milhões de toneladas de carbono à atmosfera — uma queda de 49% do desmatamento no

Brasil nos últimos anos, segundo a porta-voz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2023

HIDROGÊNIO VERDE: VERDADES E MENTIRAS

Neoindustrialização verde depende de o País conseguir desenvolver a nova cadeia produtiva do hidrogênio e não se limitar a exportar energia em forma de molécula

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Paulo Alvarenga - ESPAÇO ABERTO

Primeira verdade incontestável: já não se discute mais se o aquecimento global é uma realidade a ser combatida. É, sim, uma realidade avassaladora, que nos torna testemunhas e protagonistas de um momento icônico na história da humanidade. A transição energética se impõe de maneira emergencial. Não à toa, as mudanças climáticas estão no topo da agenda de governos e empresas em todo o mundo.

Estratégias isoladas para redução de emissões não nos farão alcançar a neutralidade almejada no Acordo de Paris sem a devida mudança na matriz energética global, na qual quase 80% corresponde à energia molecular oriunda de fontes fósseis, como carvão, petróleo e gás natural. Para substituí-las, a tecnologia mais madura para uso em larga escala é o hidrogênio verde. E o mundo vai precisar de mais de 11 mil GW de energia renovável adicionais para produzir o hidrogênio verde necessário, o que equivale a construir 600 Itaipus nos próximos 30 anos! Daí dá para entender o desafio e a emergência para a humanidade.

A adoção do hidrogênio verde tem impactos profundos para o Brasil. Ele é a base para produção de amônia, principal molécula para transporte intercontinental do hidrogênio e matéria-prima para produção de fertilizantes verdes. Vale notar que mais de 1/4 do nosso PIB está relacionado à cadeia



do agronegócio, enquanto o Brasil hoje é quase totalmente dependente de importações de fertilizantes. O conflito entre Rússia e Ucrânia nos mostrou o risco dessa dependência.

Assim, quando se discutem rotas tecnológicas para a produção de hidrogênio renovável, existem duas verdades a serem observadas: a primeira é que todas as rotas devem ser consideradas, diante da magnitude da demanda. A segunda, contudo, é que precisa ter escalabilidade e competitividade. Cerca de 2/3 do custo do hidrogênio verde depende do custo da energia renovável, principalmente solar e eólica. O Brasil tem potencial na escala necessária e custos marginais entre os mais baixos do mundo. Por isso, naturalmente, pode produzir hidrogênio verde entre os mais competitivos globalmente.

Entretanto, tem-se discutido a exploração de outras rotas no Brasil, como o hidrogênio azul, de origem fóssil, combinado à captura de carbono. O irracional nessa abordagem é que, além de a disponibilidade do gás natural ser limitada no Brasil, o custo dele chega a ser até dez vezes maior do que em países como Estados Unidos ou Arábia Saudita. Não há sentido em criar política de Estado para rotas que nos colocariam em posição de desvantagem no contexto global.

Outra vertente é a produção de hidrogênio renovável a partir de etanol ou biomassa. O desafio, aqui, é desenvolver tais tecnologias para terem escalabilidade, o que ainda pode demorar décadas para ser comprovado ou mesmo nunca ser comprovado. Sem mencionar o impacto na dimensão do uso da terra, competindo com a produção de alimentos, de forma que tais rotas podem até se tornar um afluyente complementar, mas não o eixo principal de produção.

Assim, a tão esperada neointustrialização verde depende de o Brasil conseguir desenvolver esta nova cadeia produtiva do hidrogênio, que hoje só é viável com o hidrogênio verde, e não se limitar a exportar energia em forma de molécula, que é benéfico, mas não é transformador; e pode ser.

Essa conclusão é tão evidente que nações desenvolvidas como Estados Unidos e países da União Europeia lançaram iniciativas específicas objetivando a criar suas próprias cadeias de fornecimento e, conseqüentemente, assegurar soberania energética e a perpetuação de sua larga vantagem industrial perante o resto do mundo. Está dando resultado para eles, pois já estamos testemunhando a fuga de grandes projetos do Brasil para os Estados Unidos em razão disso.

Para contrapor essas iniciativas com as limitações inerentes à nossa situação fiscal, temos experiências de sucesso de regulação, como a adoção da mistura do etanol à gasolina e, mais recentemente, com o biodiesel. O Brasil precisa adotar misturas de derivados do hidrogênio verde no consumo doméstico, seja na forma de amônia verde, diesel verde e até mesmo mistura ao gás natural, criando mecanismos para garantir contratos de demanda, que dão segurança jurídico-financeira aos investimentos e viabilizam de fato um novo setor industrial.

Também são um fator condicionante a forte expansão da geração de energia elétrica renovável e a ampliação da rede interconectada de transmissão. Ao mesmo tempo, é imprescindível rever os tributos aplicados à energia usada como insumo para a produção de hidrogênio. O chamado custo do fio praticamente dobra o custo da energia, e não podemos exportar tributos.

Apesar das nossas vantagens competitivas, corremos o risco de perder essa oportunidade histórica. É hora de viabilizar esses mecanismos necessários para que os grandes investimentos saiam das promessas para a realidade concreta, que, enfim, vai alavancar toda uma nova cadeia produtiva de valor no Brasil. Isso requer urgentemente uma política de Estado, que garanta a demanda necessária para que a inércia atual seja quebrada.

*

CEO DA THYSSENKRUPP AMÉRICA DO SUL, PRESIDENTE DA CÂMARA BRASIL-ALEMANHA (AHK), É MEMBRO DO CONSELHO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DO HIDROGÊNIO VERDE (ABIHV)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

APÓS PRESSÃO, GOVERNO LULA VAI ANTECIPAR R\$ 100 MILHÕES EM EMENDAS PARA AMAZONAS

Emendas permitem que parlamentares coloquem suas "digitais políticas" em ações e obras; reclamação da bancada do AM é que a articulação política do governo Lula (PT) não tem dando vazão às emendas

Por Renan Truffi e Fabio Murakawa, Valor — Brasília



Estado sofre com estiagem que tem provocado seca de rios, impactando vidas e economia local — Foto: Valor

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), anunciou nessa quarta-feira (18) que o governo federal vai antecipar o pagamento de R\$ 100 milhões em emendas parlamentares para o Amazonas. Isso porque o Estado sofre há algumas semanas com uma estiagem que tem provocado a seca de rios.

O anúncio foi feito depois que o Palácio do Planalto passou a ser pressionado, nos

bastidores, pelos congressistas que queriam ajudar a mitigar a crise na região por meio de recursos diretos.

Na prática, as emendas permitem que os parlamentares coloquem suas "digitais políticas" em ações e obras emergenciais no Estado. A reclamação da bancada do Amazonas é que a articulação política do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não tem dando vazão às emendas destinadas pelo Congresso.

Os R\$ 100 milhões em emendas farão parte de um pacote de ações maior, que irá totalizar mais de R\$ 600 milhões em recursos para a região. O anúncio foi feito pelo vice-presidente depois que ele comandou uma reunião justamente com os deputados, senadores e o governador do Amazonas, Wilson Lima (União Brasil). Também participam do encontro os ministros da Casa Civil, Rui Costa; da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha; de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; e do Meio Ambiente, Marina Silva.

Durante a reunião, o governo assinou justamente a liberação dos R\$ 100 milhões para dragagem no Rio Amazonas, em região conhecida como Tabocal, próximo ao Rio Madeira.

Mas, antes mesmo de o encontro começar, os deputados do Estado admitiram mal-estar pela dificuldade na liberação dos valores federais. "Uma das razões também da reunião, sem dúvida, é a cobrança de que seja executada de forma mais séria a questão da liberação desses recursos [emergenciais], bem como também das nossas emendas parlamentares que também vêm no sentido de ajudar a mitigar essas ações", cobrou abertamente o deputado Fausto Júnior (União-AM).

"[Na reunião] foi feito um balanço do que foi enviado até agora para enfrentar a seca no Amazonas. Mas o Estado não precisa de ações temporárias, nós precisamos de soluções permanentes. Chamo a atenção do governo federal de que se essa lógica não mudar, se não tivermos um plano de



enfrentamento, todos os anos será a mesma tragédia, ainda mais com os efeitos das mudanças climáticas", complementou o deputado Amon Mandel (Cidadania-AM).

A pedido do presidente Lula, o governo começou a realizar hoje novas reuniões sobre a estiagem no Amazonas e as chuvas que atingiram a região Sul do país. Os eventos são vistos pela gestão petista como um sinal do recrudescimento da crise climática e, por isso, passaram a ser tratados como prioridade pelo Palácio do Planalto.

Ainda nesta quarta-feira, por exemplo, Alckmin e Padilha também devem se reunir também com as bancadas de Santa Catarina e o governador do Estado, Jorginho Mello (PL). Isso porque Segundo a Defesa Civil de Santa Catarina, 112 municípios decretaram situação de emergência pelas chuvas na região. Em razão disso, inclusive, Padilha irá pessoalmente ao Estado no sábado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMETE APRESSAR PROCESSO DE LICENÇA AMBIENTAL

Pasta prepara duas novas portarias sobre o tema, após críticas no lançamento do Novo PAC
Por Rafael Bitencourt — De Brasília

18/10/2023 05h02 Atualizado há 14 horas

O Ministério dos Transportes finalizou o texto de duas novas portarias para agilizar os processos de licenciamento ambiental no setor. A primeira cria uma plataforma de gestão dos dados de licenciamento e a segunda busca inaugurar uma nova interação com segmentos da sociedade que são diretamente afetados e fazem oposição aos projetos.

No caso da interlocução com quem impõe resistência aos projetos, o ministro dos Transportes, Renan Filho, decidiu que o primeiro teste será feito com a retomada da negociação em torno da Ferrogrão, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA). Trata-se do megaprojeto ferroviário que promete derrubar o custo de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso pelos portos do chamado Arco Norte.

Agora, entidades que alegam não ter participado da aprovação do projeto vão integrar os grupos de trabalho, os "GTs", criados pelo governo para tratar de empreendimentos de transportes com "complexidade maior".

O próximo projeto do setor, com entrave no licenciamento, a ter um grupo de trabalho para chamar de seu é a rodovia BR-119. A estrada corta o Amazonas e é criticada por facilitar o desmatamento da floresta. A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, tem sofrido pressão para acelerar a liberação das obras de pavimentação da rodovia. Ela, porém, defende a análise técnica dos órgãos ambientais.

No caso da Ferrogrão, o GT - estrutura geralmente formado apenas por representantes dos órgãos federais e do setor privado - contará com integrantes da Rede Xingu+, Instituto Kabu e também dos autores da ação direta de inconstitucionalidade (ADI) apresentada no Supremo Tribunal Federal (STF) que levou à suspensão do projetos.

Também poderão ser chamados para dar apoio técnico ao grupo de trabalho integrantes dos ministérios do Meio Ambiente e dos Povos Indígenas, do Instituto Chico Mendes e da Infra S.A., além de outras instituições.

A portaria do GT da Ferrogrão define o prazo de 180 dias para concluir a discussão, que pode envolver a definição de novas compensações socioambientais para viabilizar o empreendimento ou, no limite, concluir que o governo deve desistir do projeto e buscar outras alternativas para o transporte na região.



As duas normas devem sair nos próximos dias no “Diário Oficial da União”, segundo previsão do secretário-executivo do ministério, George Santoro. Ao lado do subsecretário de sustentabilidade da Pasta, Cloves Benevides, Santoro explicou, ao Valor, a expectativa do governo com a iniciativa.

A primeira portaria criará uma base de dados com o status de análise de cada empreendimento do setor de transportes e as pendências envolvidas. A plataforma deverá ser abastecida com dados das instituições vinculadas à pasta, que são responsáveis pelas obras ou concessões de rodovia ou ferrovias, e estará à disposição dos órgãos de licenciamento.

Santoro afirmou que, ao buscar um panorama do status de licenciamento dos projetos prioritários, se deparou com uma “situação bem caótica”. Isso, segundo ele, levou à necessidade de organização das informações sobre os empreendimentos para definir a melhor estratégia de trabalho.

“Existe, primeiro, a necessidade de saber o tamanho do que eu tenho por aí rodando. O ministério tem projeto de licenciamento do Dnit, da Infra S.A. e, via ANTT, das concessionárias todas. Então, qual é a prioridade para aprovar na fila que eu tenho lá no Ibama?”, questiona o secretário-executivo do Ministério dos Transportes.

Benevides contou que o novo sistema foi batizado de “Midas”, o Monitoramento Integrados de Dados Socioambientais. “Toda essa base de dados foi organizada, capacitamos os servidores das várias áreas, criamos uma interface tecnológica para cruzar informações e critérios”, disse.

A melhora na gestão dos projetos de infraestrutura relacionada ao trâmite dos processos de licenciamento ambiental foi uma das críticas dos especialistas à nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC.

Em resposta logo após o lançamento, em agosto, integrantes do governo informaram que seria feita uma melhor estruturação de dados, incluindo detalhes sobre o licenciamento.

O subsecretário de sustentabilidade do Ministério dos Transportes ressalta que a maneira de troca de informação com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) não era produtiva.

“A gente tinha um processo meio cego em alguns aspectos. Eram idas e vindas que faziam um projeto ter até 19 encaminhamentos entre um órgão ambiental e outros órgãos do ministério, o que poderia se resolver numa integração como essa que estamos fazendo agora”, disse Benevides.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2023

BNDES SUBSCREVE R\$ 750 MILHÕES EM DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA EM OFERTA PÚBLICA DE R\$ 1,5 BI DA RUMO

Os recursos serão investidos na melhoria da segurança da ferrovia e no aumento da produtividade do transporte de cargas, por meio da construção, reforma ou ampliação de pátios, linhas férreas, passarelas e passagens de nível

Por Valor — Rio

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) subscreveu R\$ 750 milhões em debêntures de infraestrutura em oferta pública de R\$ 1,5 bilhão realizada pela Rumo. Os recursos destinam-se a investimentos previstos na Malha Paulista, parte do maior corredor de exportação do agronegócio brasileiro, que liga os principais produtores de soja, milho e açúcar do Centro-Oeste ao Porto de Santos.

A emissão recebeu o selo de debênture sustentável, atribuído a projetos que geram impactos sociais e ambientais positivos. Ela prevê um aumento de taxa caso a emissora não cumpra o compromisso de reduzir em 17,6% as toneladas de emissões diretas de gases do efeito estufa (GEE) por

quilômetro útil até 2026, e em 21,6% até 2030, tomando como referência as emissões de GEE em 2020.



Rumo, empresa de logística da Cosan — Foto: Reprodução

Os recursos serão investidos na melhoria da segurança da ferrovia e no aumento da produtividade do transporte de cargas, por meio da construção, reforma ou ampliação de pátios, linhas férreas, passarelas e passagens de nível.

“Os investimentos na Malha Paulista beneficiam não só os trechos existentes no Estado de São Paulo, mas também os trechos que alimentam o corredor de exportação e vêm de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, reforçando a competitividade do agronegócio brasileiro. Além da ampliação de capacidade e do ganho de eficiência operacional, haverá melhoria na segurança para a população do entorno e avanço

na descarbonização do transporte de cargas”, ressaltou o superintendente da área de infraestrutura do BNDES, Felipe Borim.

A operação reflete ainda o esforço do banco em diversificar as soluções de financiamento para empresas brasileiras, atuando em conjunto com outros financiadores e em parceria com o mercado de capitais por meio da emissão de títulos de longo prazo.

“Na atuação como estruturador de emissões de debêntures, o BNDES adiciona sua experiência em análise de projetos de infraestrutura, contribuindo para a atração de capital privado para investimentos de longo prazo no setor a taxas competitivas” avaliou o diretor de planejamento e estruturação de projetos do banco, Nelson Barbosa. “O BNDES vê o mercado de capitais como parceiro e pretende estruturar mais operações de debêntures no futuro, em especial no setor de infraestrutura”, completou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2023

STELLANTIS VAI PRODUZIR CARROS HÍBRIDOS A ETANOL EM PERNAMBUCO A PARTIR DE 2024

Da mesma fábrica de Goiana sairão também os futuros modelos 100% elétricos, segundo a companhia

Por Marli Olmos, Valor — São Paulo



Hoje a Stellantis tem, no entorno da fábrica de Goiana, 38 fornecedores de componentes e sistemas. Mas o objetivo é chegar a 50 no curto prazo — Foto: Divulgação

A Stellantis anunciou hoje que seus primeiros veículos híbridos a etanol produzidos no Brasil serão fabricados a partir do próximo ano na unidade industrial de Goiana, em Pernambuco. Da mesma fábrica sairão também os futuros modelos 100% elétricos, segundo a companhia.

Globalmente, a Stellantis planeja alcançar a descarbonização total das operações e produtos até 2038, com redução de 50% das emissões de CO2 já em 2030. “Nossa prioridade é descarbonizar a mobilidade, e queremos fazer isto de modo acessível para o maior número de consumidores, desenvolvendo tecnologias e componentes no Brasil”, destacou, por meio de nota, o presidente da empresa na América Latina, Antonio Filosa.

Segundo a Stellantis, o desenvolvimento das novas plataformas, híbridas e elétricas, vai mobilizar centros de pesquisa da própria companhia em parceria com fornecedores, universidades e outros centros, como o Software Center, sediado no Porto Digital, em Recife.

Filosa, que está prestes a deixar o cargo em novembro para assumir o comando global da marca Jeep, reitera o objetivo de deixar para o sucessor (Emanuele Cappellano) o planejamento da expansão do parque de fornecedores no Nordeste.

Hoje a Stellantis tem, no entorno da fábrica de Goiana, 38 fornecedores de componentes e sistemas. Mas o objetivo é chegar a 50 no curto prazo. A meta posterior é chegar a 100 e, por isso, a empresa defende a prorrogação dos incentivos fiscais do programa automotivo no Nordeste e Centro-Oeste, previsto para terminar no fim de 2025.

Segundo a empresa, motores térmicos e eletrificados combinados serão, futuramente, produzidos nas outras fábricas do Brasil – Betim (MG) e Porto Real (RJ). A montadora prevê ter distintos graus de combinação térmica e da eletricidade na propulsão dos veículos.

“É uma oportunidade de reindustrialização e de reconfiguração da indústria nacional de autopeças, que é diversificada, complexa e muito importante para a economia brasileira”, destacou Filosa. Segundo o executivo, o desenvolvimento de novos produtos abre perspectivas de exportações para toda a América Latina.

“A decisão de investir na localização das novas tecnologias considera o horizonte de estabilidade e previsibilidade, decorrentes de marcos legais como a aprovação da reforma tributária”, completa a nota da empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2023

SUZANO ANUNCIA NOVOS AUMENTOS DE PREÇO PARA A CELULOSE EM NOVEMBRO

Os aumentos variam de US\$ 50 a US\$ 80 por tonelada e indicam que o reajuste anunciado para outubro, também em todos os mercados, foi integralmente implementado

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Fábrica da Suzano — Foto: Julio Bittencourt/Valor

Maior produtora de celulose de mercado do mundo, a Suzano anunciou uma nova rodada de aumento de preços, válida para a fibra de eucalipto em todas as regiões, em novembro.

Os aumentos variam de US\$ 50 a US\$ 80 por tonelada e indicam que o reajuste anunciado para outubro, também em todos os mercados, foi integralmente implementado.

Para clientes na China, o aumento será de US\$ 50 por tonelada, informou a companhia. Os preços praticados na Ásia começaram a se recuperar no segundo trimestre, com o primeiro aumento em cerca de um ano aplicado pelos produtores em junho.

Considerando-se que o preço líquido da fibra curta (BHK) no mercado chinês, medido pelo índice PIX da Fastmarkets, estava em cerca de US\$ 578 por tonelada na semana passada, o valor da matéria-prima chegaria a aproximadamente US\$ 630 por tonelada em novembro.

Na Europa, segundo a Suzano, o reajuste será de US\$ 80 por tonelada, levando a US\$ 980 por tonelada o preço lista. Da mesma forma, o aumento na América do Norte é de US\$ 80, elevando a US\$ 1.170 por tonelada o preço de referência.

Conforme a companhia brasileira, estoques em queda em portos de diferentes países, demanda de celulose e papel aquecida e o spread entre fibra curta e fibra longa acima dos níveis históricos dão suporte ao novo aumento.

Especificamente na China, indica a Suzano, a demanda de celulose e papel está aquecida, levando a aumento de dois dígitos na produção em relação ao mesmo período do ano passado. Maiores exportações de papel e retomada do consumo após a pandemia explicam esse comportamento.

Já na Europa, que vinha como região mais crítica para os preços da celulose, houve retomada dos pedidos por parte das papeleiras, indicando o final da desestocagem da cadeia de papel.

Além disso, paradas inesperadas em fábricas, sobretudo entre os produtores de alto custo, afetaram a oferta de celulose de fibra curta e de fibra longa, com diferencial de preços que incentiva a migração para o primeiro tipo de celulose.

Na Norexco, única bolsa de futuros dedicada à indústria de papel e celulose no mundo, enquanto a curva futura dos derivativos de fibra curta permaneceu estável nesta semana, houve alta de US\$ 15 por tonelada na fibra longa.

Neste momento, informa a corretora de derivativos StoneX, que opera na bolsa norueguesa, o preço referencial (considerando-se o mercado europeu) para o primeiro trimestre de 2024 é de US\$ 937 por tonelada de fibra curta.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2023

IMPORTAÇÕES MINERAIS CAEM NO 3º TRI COM DEMANDA MENOR POR CARVÃO, DIZ IBRAM

Em volume, houve aumento de 10,9% no período

Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte



Menor demanda por carvão por parte das indústrias siderúrgicas motivou queda — Foto: Michel Filho/Agência O Globo

As importações minerais recuaram 48,4% em valor no terceiro trimestre, em relação ao mesmo intervalo de 2022, totalizando US\$ 2,5 bilhões. Em volume, houve aumento de 10,9%, para 10,71 milhões de toneladas. De acordo com o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), a principal causa para a

retração foi a menor demanda por carvão por parte das indústrias siderúrgicas.

No terceiro trimestre, as importações de carvão recuaram 35% em valor, em comparação com o mesmo período de 2022, para US\$ 740,6 milhões. em comparação com o segundo trimestre deste ano, houve queda de 43%. Em volume, houve aumento de 7,8% em relação ao terceiro trimestre do ano passado, e queda de 24,1% em relação ao segundo trimestre de 2023.

“A indústria siderúrgica tem reclamado muito da entrada de aço chinês, muitas até pediram a volta do imposto de importação. Acreditamos que boa parte desse tombo nas importações veio da importação



menor de carvão por parte das siderúrgicas, que estão produzindo menos no Brasil”, afirmou o diretor de sustentabilidade e assuntos regulatórios do Ibram, Julio Nery.

Ainda em relação ao cenário internacional, o diretor presidente do Ibram, Raul Jungmann, disse que a atual tensão causada pelos conflitos entre Israel e o Hamas traz insegurança para o setor. “Se o conflito se alarga para a Cisjordânia, Síria, é um barril de pólvora. Vai perturbar, criar instabilidade e oscilações de preços”, afirmou Jungmann.

Investimentos

O Ibram informou que os investimentos do setor de mineração estão estimados em R\$ 50 bilhões para o intervalo entre 2023 e 2027, ante investimentos de R\$ 40,4 bilhões para o período entre 2022 e 2026.

Nery observou que houve um aumento recentemente nos anúncios de investimentos em projetos de mineração de minérios usados na transição energética, como lítio, cobre e níquel, mas a maioria são projetos de médio prazo e ainda estão na fase de pesquisa.

Jungmann disse que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) está desenvolvendo fundos para que o setor possa estruturar a cadeia de minerais críticos, mercado que movimenta US\$ 300 bilhões por ano no mundo e deve chegar a US\$ 1 trilhão nos próximos anos.

Cfem e TFRM

O recolhimento de tributos e encargos foi de R\$ 18,3 bilhões, em queda de 30%. A arrecadação de Compensação Financeira pela Exploração Mineral (Cfem) foi de R\$ 1,5 bilhão, em queda de 23% em relação ao mesmo período de 2022, queda explicada pela redução da produção de minério.

A taxa de fiscalização dos recursos minerais (TFRM) fechou 2022 com recolhimento de R\$ 2,5 bilhões em TFRM estaduais, 2,1 vezes acima do recolhido no ano anterior. Segundo levantamento do Ibram, com a instituição de TFRM municipais, o recolhimento dessas taxas podem chegar a R\$ 6,3 bilhões por ano, aproximando-se do valor da Cfem.

De janeiro a agosto, as TFRM totalizaram R\$ 1,471 bilhão no Pará e R\$ 333,2 milhões em Minas Gerais.

Reforma Tributária

Jungmann também relatou preocupação com a possibilidade de manutenção do artigo 19 da proposta de emenda constitucional (PEC) 45/2019, que trata da Reforma Tributária. O artigo estabelece tributação sobre produtos primários e semi-elaborados, incluindo minerais e produtos do agronegócio.

“Não conheço nenhuma associação, nenhuma representação das atividades empresariais no Brasil que concorde com esse artigo. É uma unanimidade que ele cria problemas e deveria ser suprimido”, disse Jungmann.

Jungmann disse que conversou com o relator da PEC da Reforma no Senado, senador Eduardo Braga. Ele considera que o artigo cria uma distorção para todas as atividades econômicas do país. “Na nossa avaliação, esse artigo cria insegurança jurídica”, afirmou o executivo em coletiva de imprensa.

Jungmann disse ainda estar preocupado com o tempo de tramitação da Reforma Tributária. “Hoje tem uma espécie de pingue-pongue nas casas. Esse texto vai voltar para a Câmara e ela vai aceitar? Se não aceitar volta tudo para o Senado. Não há possibilidade de aprovação por partes. Temos oito semanas até o fim do ano e em vários casos as divergências são grandes”, afirmou Jungmann.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

OCYAN VAI RETIRAR 100 TONELADAS DE RESÍDUOS DA BAÍA DE GUANABARA EM UM ANO

Da Redação OFFSHORE 18/10/2023 - 19:59



Empresa do setor de óleo e gás firmou parceria com a BVRio para lançar o projeto “Baía Limpa”

A Ocyan, empresa de óleo e gás, firmou parceria com a BVRio para expandir à região portuária do Rio de Janeiro uma iniciativa de coleta de resíduos despejados na Baía de Guanabara. Nesta semana, a empresa inicia o projeto “Baía Limpa”, que financiará cerca de 20 pescadores de duas colônias tradicionais no Caju e Ilha do Governador. Eles dedicarão dois dias por semana para a ‘pesca’ de resíduos, com a meta de retirar 100 toneladas da Baía de Guanabara em 12 meses.

“O apoio ao projeto reforça a preocupação da Ocyan com ações voltadas a proatividade ambiental e climática e abre a retomada de ações do novo momento da plataforma de responsabilidade socioambiental pós spin off. A Baía de Guanabara é a segunda maior baía do litoral brasileiro e por décadas foi o principal acesso para terras brasileiras, além disso, hoje é operado em parte de seu perímetro um dos 10 maiores portos do Brasil. Sabemos que para despoluí-la é necessário um esforço coletivo que une governo e iniciativa privada, mas é importante que cada um faça a sua parte”, comenta André Luiz Barros, gerente de Comunicação, Responsabilidade Social e Diversidade da Ocyan, destacando ainda que a iniciativa também representa uma ação social, uma vez que apoia e incentiva financeiramente os pescadores locais.

A BVRio fará registros dos itens coletados por meio do seu aplicativo de gestão de resíduos Kolekt, e será responsável por tratar da destinação do lixo e disponibilizar dados sobre quantidade e identificação dos resíduos. Dessa forma, será possível monitorar tudo que está sendo coletado e certificar, de forma eficiente, a recuperação dos resíduos com potencial para reciclagem. A entrega do material coletado para separação do conteúdo será na Ilha do Fundão, no Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

ARTIGO - ALGO ESTÁ SE MOVENDO NO MERCADO

Por Mauricio Bove OPINIÃO 18/10/2023 - 19:53



Há um movimento no mercado onde, não tanto as leis, mas a governança empresarial gera uma ordem mais justa na sociedade e impulsiona a reescrita da realidade vigente. O que há de novo é que o tema do respeito aos direitos humanos, o qual, a partir da agenda ESG, passou a ser mais bem notado pelo mercado e deverá subir alguns degraus na escala de atenção das organizações.

É para ser celebrada a decisão da Petrobras que, a partir deste mês, iniciou uma verificação acerca do respeito aos direitos humanos nos critérios de avaliação

de riscos à integridade da companhia em seus relacionamentos com terceiros, realizada por meio do seu procedimento de due diligence de integridade (DDI).

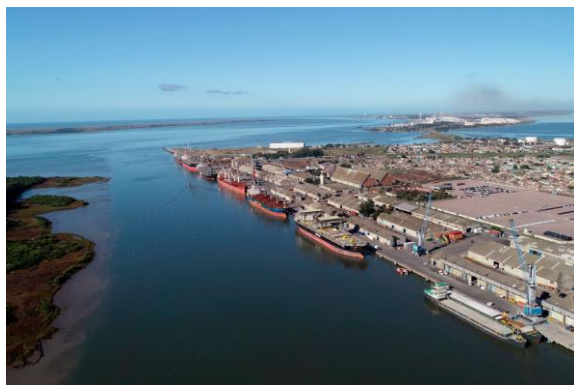
Para vender ou prestar serviços para a petroleira, as empresas terão que comprovar seu compromisso público na promoção aos direitos humanos, na adoção de políticas, diretrizes ou procedimentos internos e treinamentos ligados ao tema, assim como na realização de análise periódica de riscos dessa natureza. Os fornecedores terão, ainda, que informar se têm canais públicos de comunicação para o recebimento de reclamações ou queixas sobre casos de violação aos direitos humanos e se adotam cláusulas contratuais contendo aspectos relacionados ao assunto. A inclusão, ou expansão da DDI, inclui também questões acerca da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

PORTOS RS QUER LICITAR MANUTENÇÃO CONTINUADA DO CANAL EM 2025

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18/10/2023 - 19:36



Arquivo/Divulgação

Autoridade portuária e Infra S.A estudam modelo para dragagem de aprofundamento, que poderá ser por concessão ou PPP

A Portos RS e a Infra S.A estudam um modelo de dragagem de aprofundamento para o canal de acesso e hidrovia, que poderá ser por concessão ou parceria público-privada. A autoridade portuária dos Portos do Rio Grande do Sul espera que os estudos estejam concluídos até o final de 2024, permitindo a licitação

em 2025 para conseguir firmar um contrato continuado de manutenção do canal, hoje homologado em 15 metros. Atualmente está em andamento a primeira etapa da dragagem de manutenção.

“Estamos fazendo a discussão da área de giro (manobra) para a capacidade de grandes navios. Todo estudo agora que estamos fazendo com a Infra S.A. vai apontar nesse sentido”, disse o diretor-presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, na última terça-feira (17), durante painel do IV Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), em Brasília (DF).

Klinger ressaltou que a autoridade portuária adotou um escalonamento, já que nem todos os terminais do complexo têm a necessidade dos 15m, como o terminal de contêineres. O perfil do cais público, por exemplo, demanda um calado menor que o Tecon. “Já fazendo escalonamento, otimizamos o recurso todo porque não tem a necessidade de dragar tudo a 15m”, destacou.

Ele explicou que, no momento, a autoridade portuária trabalha pela manutenção dos 15m nos principais pontos e discute as demandas e questões de segurança operacional com representantes dos terminais, de armadores e da praticagem. A primeira etapa da dragagem de manutenção foi iniciada no final de 2022 e, na semana passada, a Portos RS homologou a licitação da segunda etapa dessa obra para manutenção do calado.

Klinger defendeu que o esforço precisa estar alinhado com o planejamento dos projetos. Ele citou um projeto assinado em setembro com a startup israelense Dock Tech, que abrange o monitoramento continuado do canal de acesso de Rio Grande e da hidrovia local com utilização de inteligência artificial. “O Tecon Rio Grande, o terminal Santa Clara e as embarcações que fazem esse trajeto estão com essa tecnologia. Isso vai nos dar informações contínuas da situação do canal e onde precisamos estar atuando”, explicou.

O diretor-presidente da Portos RS também chamou a atenção para o impacto dos efeitos climáticos severos nos canais. Ele lembrou que o estado sofreu um período de seca que se estendeu por três

anos e que, em 2023, vem sofrendo com a maior chuva de todos os tempos. Segundo Klinger, os grandes volumes de água e a sedimentação interferem no planejamento e em processos em andamento, como a dragagem da hidrovia. "Temos o desafio de manter tudo isso. Precisamos trazer tecnologia a nosso favor, mas direcionar a pauta toda para manter os investimentos em infraestrutura", avaliou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

PORTOSRIO INVESTE R\$ 163 MILHÕES EM DRAGAGEM NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/10/2023 - 19:25



Aprofundamento permitirá atracação de navios de 366 metros nos terminais de contêineres

Com o início previsto para dezembro deste ano, a dragagem de aprofundamento no Porto do Rio de Janeiro foi oficializada em contrato assinado pela PortosRio e pelo consórcio vencedor da licitação, JDN-CHECD, no último dia 11. O investimento total de R\$ 163 milhões será financiado pela autoridade portuária.

A iniciativa visa aprimorar as condições de navegabilidade no porto e viabilizar a atracação de navios de grande porte, incluindo a Classe New Panamax, com 366 metros de comprimento. Isso resultará em um aumento significativo na capacidade de recebimento de cargas.

Além da dragagem propriamente dita, o contrato engloba a elaboração dos projetos básico e executivo, e ainda o desenvolvimento do projeto de sinalização e balizamento. Estima-se que aproximadamente 2,3 milhões de metros cúbicos serão dragados durante a operação. A previsão é que as obras sejam concluídas até o segundo semestre de 2024.

O diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, ressaltou que "o início das obras de dragagem, que permitirá a ampliação da movimentação de contêineres no Porto do Rio, se alinha com a estratégia de maximização de investimento do Ministério de Portos e Aeroportos e com a diretriz de cumprimento do planejamento orçamentário da empresa". Martins destacou também que "outras obras no âmbito dos demais portos da companhia serão anunciadas em breve, inclusive aquelas que contarão com recursos do PAC, cuja execução tem prioridade absoluta no planejamento estratégico da PortosRio."

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

PESQUISA - JANELA ÚNICA MARÍTIMA SERÁ OBRIGATÓRIA EM JANEIRO, MAS 30% DOS PORTOS AINDA NÃO TÊM A TECNOLOGIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/10/2023 - 17:12



Pesquisa publicada nesta quarta-feira (18) pela consultoria norte-americana Kale Logistics Solutions com base em 200 portos afirma que 30% deles não estão preparados para adotar a Janela Única Marítima, que se torna obrigatória em todo o mundo a partir de 1º de janeiro de 2024.

A consultoria destaca a urgência de a indústria acelerar a transformação digital, que requer elevados investimentos, longos prazos e diferentes níveis de prontidão digital. O estudo envolveu portos localizados

na Ásia-Pacífico, Médio Oriente, Europa, África, América do Norte e América do Sul.

Em 2022, a Organização Marítima Internacional (IMO) tornou obrigatória a janela única para troca de dados nos portos de todo o mundo a partir do ano que vem, marcando um passo significativo na aceleração da digitalização no transporte marítimo.

A resolução FAL.14(46) atualiza disposições sobre o intercâmbio eletrônico obrigatório de dados nos portos para desalfandegamento de navios. A partir de janeiro, as autoridades públicas devem estabelecer, manter e utilizar sistemas de janela única para o intercâmbio eletrônico de informações necessárias à chegada, permanência e saída de navios nos portos. Além disso, terão de combinar ou coordenar a transmissão eletrônica dos dados para garantir que as informações sejam apresentadas ou fornecidas apenas uma vez e reutilizadas na medida do possível.

As orientações para a criação de uma janela única marítima (FAL.5/Circ.42/Rev.3) estão disponíveis neste link da IMO.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

RELATÓRIO ALERTA QUE INDÚSTRIA E GOVERNOS PRECISAM ACELERAR INICIATIVAS PARA AS METAS DE COMBUSTÍVEIS COM EMISSÃO ZERO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 18/10/2023 - 16:14



Um relatório da University Maritime Advisory Services (UMAS), do Reino Unido, revela que há uma janela de oportunidade que se fechará em breve, para garantir que em 2030 5% dos combustíveis marítimos em uso sejam neutros em emissões.

Esse é o número a ser alcançado de acordo com as metas da Organização Marítima Internacional (IMO) para descarbonizar a indústria marítima, numa estratégia que visa a descarbonização total por volta de 2050.

O relatório denominado “Climate Action in Shipping, Progress towards Shipping’s 2030 Breakthrough” [Ação climática no transporte marítimo, progresso rumo ao avanço do transporte marítimo em 2030] observa que é necessária uma ação rápida por parte da indústria para que não se perca a oportunidade.

Em 2025, serão adotadas medidas globais concretas para alavancar a estratégia. Estas medidas deverão ser implementadas após 2027, o que significa que a indústria e os governos nacionais terão de fazer esforços concentrados e imediatos para estimular a oferta e a procura no período intermédio. E garantir que a indústria esteja preparada para cumprir a estratégia da IMO antes de 2030.

De acordo com o relatório, com base nos projetos em implantação pela indústria, a produção de combustível com emissões zero em 2030 tanto poderá cobrir um quarto do necessário para concretizar o avanço como poderá ser até o dobro do necessário — se mais projetos forem implantados.

Na construção naval, o quadro não é inspirador. Apesar das encomendas de navios movidos a metanol que ganharam as manchetes recentemente, a atual tendência de pedidos poderá significar um quinto dos navios necessários para atingir a meta dimensionada pela IMO.

“Nos últimos 12 meses assistimos a uma mudança positiva nos esforços de descarbonização marítima. Agora é a hora de ver um forte progresso em termos de compromisso com combustíveis zero carbono da indústria para que a rápida expansão necessária desses combustíveis na matriz energética seja alcançada”, diz o Domagoj Baresic, pesquisador Associado da University College London (UCL), consultor da UMAS e autor principal do relatório.

“Com a revisão da estratégia de gases com efeito de estufa da IMO, a direção da indústria é clara. Especialmente nestes primeiros anos, precisamos de ser capazes de avaliar a rapidez com que avançamos nessa direção. Este relatório mostra que a indústria está progredindo, mas que a ação ainda precisa ser acelerada”, afirma Jesse Fahnestock, diretor de Projetos do Fórum Marítimo Global.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

CANAL DE SUEZ AUMENTARÁ PEDÁGIO EM 15% A PARTIR DE JANEIRO

Da Redação NOTÍCIAS



Canal de Suez - foto: Oliver Clarke/PxHere

A Autoridade do Canal de Suez, no Egito, informou que aumentará em 15% o pedágio para petroleiros e outras embarcações de grande porte que passam pela hidrovía, a partir de 15 de janeiro.

O aumento do pedágio se aplica a navios-tanque que transportam produtos petrolíferos, petróleo liquefeito, gás liquefeito ou produtos químicos, bem como navios porta-contêineres, balsas e navios de passageiros, disse a autoridade em uma circular publicada em seu site.

O pedágio para carga sólida, carga geral e navios roll-on-roll-off aumentará 5%, acrescentou.

O Canal de Suez, uma das vias navegáveis mais movimentadas do mundo e a rota marítima mais curta entre a Europa e a Ásia, é uma das principais fontes de moeda estrangeira do Egito. No segundo trimestre, gerou receita de US\$ 2,54 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

RAÍZEN E WARTSILA PESQUISARÃO USO DE ETANOL NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 18/10/2023 - 15:15



Terminal Raizen no Porto do Itaqui

A Raízen, maior produtora mundial de etanol de cana-de-açúcar, e a Wartsila, líder em propulsão para transporte marítimo, cooperarão em um programa de pesquisa para testar o etanol como opção de combustível para navios, disseram as empresas na terça-feira (17).

A finlandesa Wartsila já produz motores bicompostíveis para navios que podem operar tanto com gasóleo como com metanol. O objetivo da colaboração com a brasileira Raízen é testar o

etanol como combustível alternativo nesses motores.

Stefan Nysjo, vice-presidente de fornecimento de energia da Wartsila, disse que o metanol e o etanol são semelhantes e que o acordo com a Raízen é uma oportunidade para expandir o conhecimento sobre possíveis combustíveis de baixo carbono para a indústria naval.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

VPORTS PLANEJA REDUZIR DEPENDÊNCIA DO MODAL RODOVIÁRIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 17/10/2023 - 21:27



Arquivo/Divulgação

Autoridade portuária privada estima que quase 100% do volume movimentado seja escoado por caminhões. Estratégia prevê movimentar por meio de trilhos farelo de soja, para exportação, e importar fertilizantes, como carga de retorno

A VPorts planeja reduzir a dependência do modal rodoviário no Porto e Vitória (ES). Atualmente, 98% das cargas movimentadas no porto administrado pela autoridade portuária privada são escoados por

caminhões. A empresa tem uma parceria com a VLI para recapacitar a malha ferroviária. O diretor jurídico e regulatório da VPorts, Rodrigo Braga, destacou que os portos de Vitória e Barra do Riacho têm conexões ferroviárias, como a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) concedida à Vale e operada pela VLI com transporte de carga geral.

"A ideia é que consigamos recuperar a malha ferroviária dentro do porto. A VLI faria investimento fora e conseguiríamos atrair novas cargas para o porto", projetou Braga, nesta terça-feira (17), durante painel do IV Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), em Brasília (DF). Na ocasião, ele explicou que a estratégia é movimentar por meio de trilhos farelo de soja, para exportação, e importar fertilizantes, como carga de retorno.

O diretor jurídico e regulatório da VPorts disse que a autoridade portuária privada assumiu o porto, há cerca de um ano, com muita ociosidade. Ele destacou que a VPorts assumiu a administração do porto com cerca de 50% de ociosidade e que o modelo de gestão, considerado mais flexível do que o público, permitiu à empresa fechar 4 novos contratos nesse período. "A desestatização nos deu flexibilidade e agilidade na contratualização dessas áreas dentro do porto", afirmou.

Ele detalhou que os investimentos previstos em contrato visam principalmente melhorar e recapacitar o porto do ponto de vista de armazenagem. O pacote prevê melhorias na infraestrutura e na superestrutura, que abrangem desde obras de reforços dos berços, substituição de defensas e novos sistemas de combate a incêndio, até outras obras relacionadas aos acessos terrestre e aquaviário.

Braga acrescentou que a principal questão envolvendo o acesso marítimo ao porto hoje não é de profundidade, como em outros grandes portos brasileiros, e sim relacionados à largura do canal. Ele contou que a VPorts estuda uma maneira de aumentar a largura do canal, a fim de possibilitar a recepção de navios com boca maior, já que o padrão de porta-contêineres exige uma configuração com dimensões cada vez maiores para manobras dessas embarcações na aproximação do atracadouro.

"A questão do acesso se torna vital para atrair navios maiores, mas teremos que fazer estudos envolvendo técnicos para ver o que conseguimos fazer em termos de obras e derrocagem visando a atração desses contêineres maiores", afirmou Braga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

POMINI ESPERA PRIMEIROS REFLEXOS DE DRAGAGEM A PARTIR DE 2025

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 17/10/2023 - 20:06



Arquivo/Divulgação

Autoridade Portuária de Santos pretende lançar edital para aprofundamento do canal de acesso em 2024. APS também estuda PPP para conclusão de obras das perimetrais

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse, nesta terça-feira (17), que os primeiros reflexos das obras de dragagem do canal de acesso do complexo santista devem começar a ser percebidos no início de 2025. A APS planeja publicar em 2024 o edital para o

aprofundamento do canal, dos atuais 15 metros, para 16m, numa etapa inicial, e, na sequência, para 17m. O objetivo é que o serviço seja iniciado no final do ano que vem. Ele acrescentou que existem demandas dos principais operadores portuários cobrando a regularidade do serviço de forma a dar mais competitividade aos terminais de contêineres.

"No começo de 2025 já teremos um reflexo e aumento da nossa capacidade de movimentação de cargas em especial para que esses navios [de maior porte] possam ter acesso assegurado pelo nosso canal", afirmou Pomini, durante painel do IV Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), em Brasília (DF). Ele ressaltou que a autoridade portuária está respeitando os estudos em fase de elaboração pelos técnicos da Unicamp contratados no primeiro semestre deste ano.

Pomini contou que está sendo estudada a possibilidade de uma parceria público-privada (PPP) reunindo a manutenção e o aprofundamento do canal em um único contrato. "Estamos debruçados tendo em vista que há necessidade de gerar maior atração para esse mercado. Estudamos uma PPP para manutenção e aprofundamento de 15m para 17m", destacou. Ele ressaltou que o aprofundamento do canal é uma demanda importante para o mercado e que a APS vem discutindo com órgãos como a Sopesp [Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo] formas de alcançar mais eficiência e agilidade para esse processo.

A APS também discute um modelo de outra PPP para a conclusão das obras rodoviárias das perimetrais. Pomini explicou que os contratos envolvendo as melhorias dos acessos terrestres e aquaviários devem ter duração de, pelo menos, 25 anos, tendo em vista que são obras prioritárias e por se tratarem dos principais serviços a serem prestados pela autoridade portuária. O diretor-presidente da APS frisou que não há previsão de cobrança de pedágio rodoviário ou aumento de tarifas em razão dessas obras.

A conclusão das melhorias dos acessos terrestres abrangem a extensão da perimetral da margem esquerda (Guarujá) em 3 quilômetros e o término da perimetral da margem direita (bairro do Almoa, do lado santista). Pomini lembrou que essas obras, assim como o aprofundamento do canal aquaviário, foram inseridas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal e totalizam um orçamento de aproximadamente R\$ 1 bilhão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

COMPLEXO DO PECÉM ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO COM O PORTO CHINÊS DE XIAMEN

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/10/2023 - 17:31



Porto do Pecém

O Complexo do Pecém firmou, nesta segunda-feira (16), um protocolo de intenções com o Porto de Xiamen, localizado na província de Fujian, na China.

O acordo prevê a troca de ideias e melhores práticas sobre melhorias e produtividade portuária; o desenvolvimento de tecnologia da informação portuária; a participação na troca e cooperação da aliança “Rota da Seda Marítima”; e trocas comerciais e cooperação em investimentos.

O documento foi assinado pelo presidente do Complexo, Hugo Figueirêdo; pela vice-presidente Financeira, Rebeca Oliveira; e pelo diretor do Fujian Provincial Port Group, Huang Xunyou, em evento no Pecém. Na comitiva também esteve o vice-governador da província de Fujian, Lin Wenbin.

Os dois portos já são conectados por uma linha de longo curso. “Hoje, já há movimentação de carga entre os portos do Pecém e de Xiamen. São cargas principalmente relacionadas a rochas ornamentais. Mas há, também, potencial para termos cargas de contêineres sendo movimentadas entre os dois portos, que atualmente chegam e saem do Brasil pelo Porto de Santos. Acredito que, com o trabalho de cooperação, haverá oportunidade de explorar novas cargas e novas linhas”, pontuou Hugo Figueirêdo.

O presidente do Complexo do Pecém apontou, ainda, o potencial para exportação aos portos de Fujian das cargas de grãos transportados pela Transnordestina a partir de 2027.

Além do Complexo do Pecém, o governo cearense, por meio do governador Elmano de Freitas, também assinou, neste domingo (15), um protocolo de intenções entre Ceará e Fujian. O acordo visa o desenvolvimento de capital humano, sobretudo jovens, na área de energias renováveis, através de um programa de capacitação. A iniciativa deverá ser concretizada por meio de parcerias entre o estado e empresas chinesas que operam no Ceará.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

ARTIGO - CRISE AMBIENTAL OU FALTA DE PLANEJAMENTO?

Por Luis Fernando Resano OPINIÃO 17/10/2023 - 17:11



Todos os anos, no último trimestre do ano, aguardamos um fenômeno natural: a estiagem na região do Rio Amazonas. Nesta época do ano, há uma redução pluviométrica, com conseqüente seca e diminuição do volume de água nos rios da região, que impacta fortemente a vida dos moradores e das empresas. Mas em 2023, o fenômeno do El Niño associado ao aquecimento do Atlântico Norte trouxe uma vazante bastante superior a anos anteriores. Segundo o Cemaden (Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais), a crise hídrica na Amazônia já é considerada a pior dos últimos 43 anos na região.

Os dados são de que a estiagem deverá se alongar até maio de 2024, com ápice neste mês de outubro. O problema maior que afeta a logística da região, por enquanto, acontece na Enseada da Madeira e no Tabocal, ambos no rio Amazonas. Nestes locais já é inviável passar com navios porta-contêineres que abastecem a população e a indústria local, bem como possibilitam o escoamento da produção da Zona Franca.

Pode-se dizer que esta crise é mais uma consequência do problema ambiental, que tantos desastres têm causado pelo mundo afora. Então não há o que fazer, em curto prazo, certo? Errado! Como o problema não é uma novidade, é necessário que os órgãos responsáveis do Governo Federal, inclusive a Autoridade Marítima, se preparem com antecedência para esse grave problema que causa prejuízos incalculáveis à população, às empresas e às indústrias, com impactos até no Sul e Sudeste do País. Neste momento, na região Amazônica, pessoas estão sem água potável, com redução drástica de alimentos como arroz, feijão e congelados, usualmente transportados por navios pela cabotagem, que hoje não conseguem navegar no rio Amazonas até Manaus. O que chega, através de outros meios de transporte, alcança preços exorbitantes, pela dificuldade de logística. Da mesma forma, insumos e produtos deixam de ser escoados para outras regiões do Brasil.

O que pode ser feito? Batimetrias rotineiras com divulgação dos pontos mais críticos pelos órgãos de segurança da navegação oficiais; acompanhamento e dragagens periódicas nos locais onde a estiagem atinge mais fortemente, antes que a situação se torne inviável; acompanhamento, por parte do governo, dos valores de praticagem; são algumas das ações preventivas que minimizariam a crise. Outros problemas severos, que pioram ainda mais a situação, como o garimpo ilegal, também precisam ser eliminados o quanto antes.

Este ano, as empresas de navegação associadas a ABAC – Mercosul, Aliança e LogIn –, que possuem linhas regulares para atender a zona produtora da Amazônia e a comunidade, por não conseguirem prever como estará a situação, desde 15 de setembro fecharam o booking (reservas de contêineres a serem alocados nos navios) e não reservam novos transportes de carga para a região. Nos últimos dias, as empresas foram obrigadas a cancelar as idas a Manaus. O motivo é a impossibilidade de avançar pelo rio Amazonas, por causa do baixo nível dos rios e o assoreamento. No ano passado, o impacto no transporte de carga foi, em média, de 40%.

A crise atinge a população, que fica desabastecida, com aumento direto do preço dos produtos, pela escassez. É impactada, ainda, a Zona Franca de Manaus, que não consegue escoar seus produtos e receber os insumos, o que, dependendo da duração da estiagem, pode causar desabastecimento no mercado no Sul e Sudeste, em especial no “Black Friday” e nas compras de Natal.

Reuniões têm acontecido para definir ações prioritárias e foi prometido um investimento de R\$ 140 milhões pelo Governo Federal para dragagens. Todas decisões importantes e muito necessárias, mas que levam tempo para – de fato – serem levadas a cabo, e teriam mais efeito e minimizariam as dores, se tomadas antecipadamente. Que aprendamos e façamos diferente em 2024!

Rezano Luis Fernando Resano é diretor-executivo da ABAC (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023

CMA CGM E MAERSK SUSPENDEM TEMPORARIAMENTE NAVIOS PARA MANAUS

Da Redação NAVEGAÇÃO 17/10/2023 - 16:38



Seca no Rio Negro - foto: Leandro Neumann Ciuffo/Flickr

A CMA CGM e a Maersk suspendem serviço para o Porto de Manaus. O porto sofre com a seca no Rio Amazonas e nesta segunda-feira (16) o site do porto manauara mostrou que o nível de água foi o mais baixo desde que os registros foram estabelecidos em 1902, com a água ainda recuando.

O governo do Amazonas está se preparando para o que se acredita ser a pior seca já vivida na região, agravada pelo fenômeno El Niño e por águas mais

quentes do Oceano Atlântico, que produzem correntes de ar que obstruem a formação de nuvens de chuva.

Na sexta-feira, a CMA CGM alertou os clientes que as condições “atingiram um nível alarmante”, limitando o acesso dos navios porta-contêineres ao porto. A armadora decidiu desviar seus navios do serviço para Manaus para os portos do Pecém e Fortaleza.
Movecta

A The Loadster noticia que a empresa já havia anunciado uma sobretaxa no serviço a Manaus a partir de 25 de setembro, de US\$ 750 por TEU. Em 25 de outubro, aumentou para US\$ 1.100 por TEU.

A Maersk também informou seus clientes sobre alterações no tráfego, desviando os navios da Aliança para portos alternativos. A empresa oferece no momento uma opção de transporte alternativo que combina caminhão e barcaça entre Vila do Conde e Manaus.

Algumas previsões são de que a baixa precipitação na região se prolongue até a segunda quinzena de dezembro, o que pode levar a novas restrições no transporte fluvial da região, com consequente altas nos fretes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/10/2023

EXCELERATE FECHA FSRU PARA PETROBRAS EM ACORDO DE 10 ANOS

Da Redação OFFSHORE 17/10/2023 - 16:09



Divulgação/Excelerate

A Excelerate Energy, especialista em regaseificação flutuante, garantiu um contrato de afretamento de 10 anos com a Petrobras para o FSRU "Sequoia".

O acordo, com vigência em 1º de janeiro de 2024, dará continuidade à implantação da unidade construída em 2020 para fornecer serviços de regaseificação no terminal da Bahia, em Salvador.

A Excelerate presta serviços de regaseificação no Brasil nos terminais de importação de GNL da Petrobras desde 2012. Além do "Sequoia", a empresa possui o FSRU "Experience" atuando no Brasil.

“O Brasil é um excelente mercado. Este acordo é um passo importante na promoção do plano de crescimento sustentável de longo prazo da Excelerate na América do Sul”, disse Steven Kobos, presidente e CEO da companhia. “A implantação do "Sequoia" por mais 10 anos posicionará o Excelerate bem para apoiar os esforços do Brasil para fortalecer sua segurança energética. Somos um parceiro confiável da Petrobras há mais de uma década e estamos comprometidos em manter essa parceria e apoiar a transição energética para todos os brasileiros.”

O "Sequoia" foi construído pela Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME), tem capacidade de armazenamento de 173.400 m³ e é capaz de operar tanto como um FSRU quanto como um transportador de GNL. O navio foi empregado pela primeira vez em um fretamento a casco nu para a Excelerate pela Maran Gas da Grécia e depois comprado em um negócio no valor de US\$ 265 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/10/2023

PETROBRAS BATE RECORDES TRIMESTRAL E MENSAL DE PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS

Da Redação OFFSHORE 17/10/2023 - 16:00



Plataforma P-71, no pré-sal da bacia de Santos - Divulgação Petrobras

A Petrobras bateu recorde trimestral de produção operada de óleo e gás no terceiro trimestre deste ano, com a marca de 3,98 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), 7,8% acima do segundo trimestre. Além disso, alcançou recorde mensal de produção operada em setembro, com o volume de 4,1 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), 6,8% superior ao registrado em agosto.

Esse resultado se deve principalmente ao crescimento da produção (ramp-up, no jargão técnico) das plataformas "Almirante Barroso", que opera no campo de Búzios, e "P-71", no campo de Itapu – ambas no pré-sal da Bacia de Santos – e das unidades "Anna Nery" e "Anita Garibaldi", nos campos de Marlim e Voador – que operam na Bacia de Campos.

Outro fator relevante foi o menor número de paradas para manutenção das plataformas no período. O recorde de produção operada mensal foi acompanhado também pelo recorde mensal da produção operada do pré-sal em setembro, quando a Petrobras atingiu a marca de 3,43 milhões de boed naquela camada.

Produção acumulada de 27 bilhões de boe

A Petrobras alcançou também a produção acumulada de mais de 27 bilhões de barris de óleo equivalente (boe) no terceiro trimestre. Desse total, dois terços foram atingidos apenas nos últimos 20 anos, graças ao avanço expressivo do desenvolvimento dos campos em águas ultraprofundas da companhia.

“No ano em que a Petrobras completa 70 anos, temos muitos motivos para celebrar. Batemos recordes trimestral e mensal de produção operada e nossos resultados comprovam a alta produtividade do pré-sal, esse gigante que coleciona resultados excepcionais. Além disso, desde dezembro do ano passado, já colocamos em operação quatro novas plataformas de produção”, disse o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

Com a entrada em produção do FPSO "Sepetiba", no campo de Mero, prevista até o final do ano, a empresa terá instalado cinco plataformas no período de 12 meses – um verdadeiro marco. Os cinco projetos irão agregar 630 mil barris à capacidade de produção de óleo da empresa.

Mais da metade dos FPSOs do mundo nos próximos anos

“Nossa produção começou em 1953 com tímidos 3 mil barris por dia e hoje produzimos diariamente mais de mil vezes esse volume. E vamos continuar contribuindo para o crescimento do país. A Petrobras será responsável pela implantação de metade do número de FPSOs no mundo nos próximos anos, sempre focando no compromisso com a segurança, diversidade e sustentabilidade”, concluiu Prates.

A companhia informa que está revisando sua projeção de produção de óleo e gás, que será divulgada no dia 9 de novembro, em conjunto com os resultados do terceiro trimestre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 174/2023
Página 75 de 75
Data: 18/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 18/10/2023