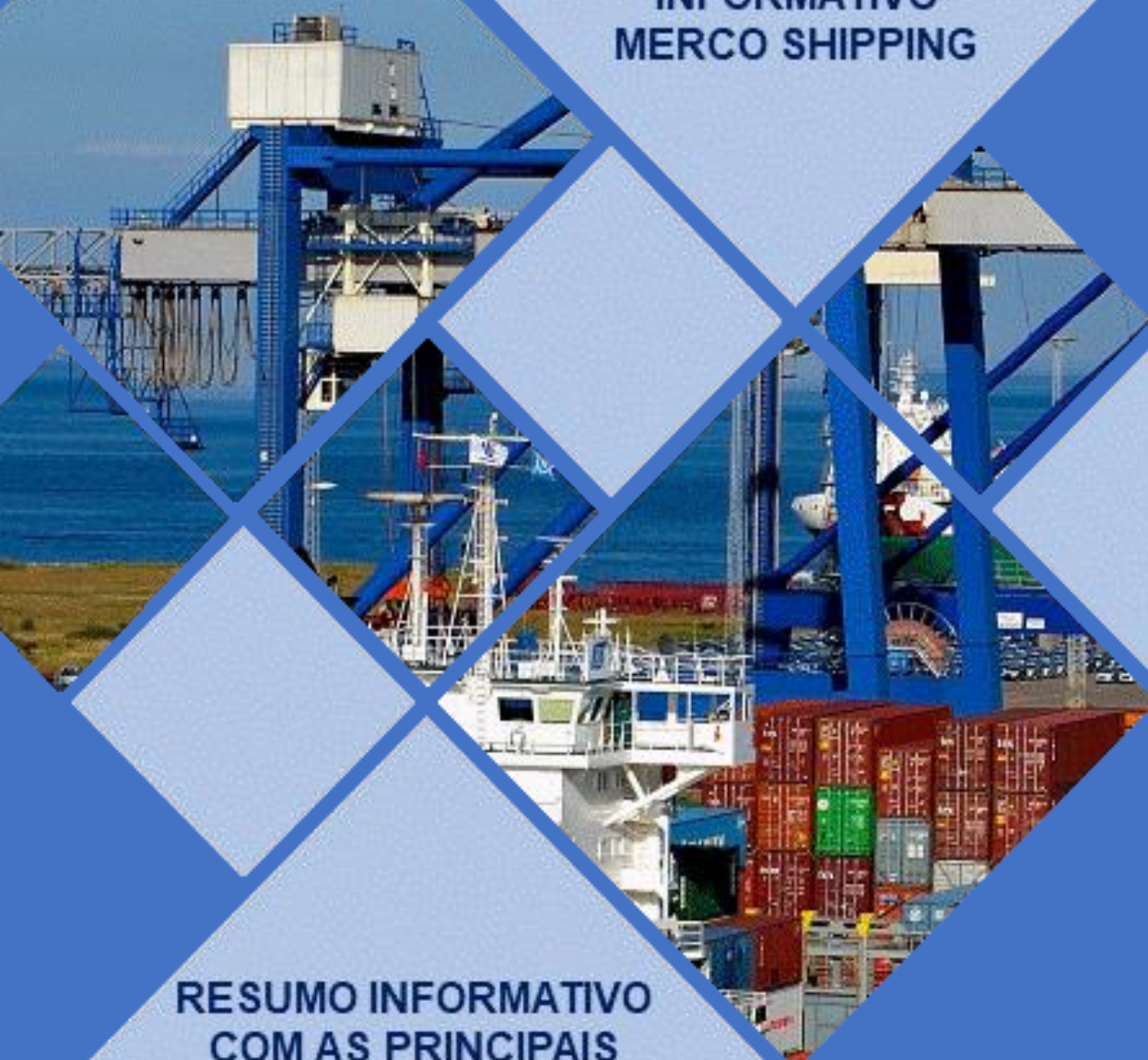


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 180/2023
Data: 30/10/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
COLONISTAS DE A TRIBUNA COMENTAM PLANO NACIONAL DE OUTORGAS PARA HIDROVIAS	4
MINISTRO PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 13,4 BILHÕES NO PORTO DE SANTOS COM GESTÃO PÚBLICA	5
MINISTRO ANUNCIA FIM DE PROGRAMA QUE PODERIA PRIVATIZAR ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
APROVADO EDITAL DE LEILÃO PARA TERMINAL EM SANTANA.....	8
REUNIÃO COLEGIADA - QUATRO ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS SÃO AUTORIZADOS PARA LEILÃO PELA ANTAQ.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	11
PORTOS - GOVERNO FEDERAL RETIRA O PORTO DE SANTOS DO PLANO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO E ANUNCIA INVESTIMENTOS	11
MPOR E PORTOSRIO ANUNCIAM DESCONTOS NA TABELA TARIFÁRIA DO PORTO DE ANGRA DOS REIS	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	12
RENAN FILHO: AÇÕES DO NOVO PAC VÃO ALAVANCAR TURISMO E AUMENTAR INTEGRAÇÃO EM ALAGOAS.....	12
RODOVIAS - TERCEIRA RODADA DE BILATERAIS AMPLIA DIÁLOGO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COM INVESTIDORES.....	14
PORTAL PORTO GENTE.....	15
CUSTO POLÍTICO DO PORTO DE SANTOS	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	16
EDITORIAL – AÇÕES AMBIENTAIS E RECONHECIMENTO INTERNACIONAL	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
Alagoas 1.....	17
Alagoas 2.....	17
Alagoas 3.....	17
Alagoas 4.....	17
Alagoas 5.....	17
Ferrovias.....	17
NACIONAL - QUATRO TERMINAIS PORTUÁRIOS DEVEM IR A LEILÃO EM DEZEMBRO	17
REGIÃO SUDESTE - TARIFA PORTUÁRIA DE ANGRA DOS REIS TERÁ REDUÇÃO.....	19
REGIÃO SUL - ANTT HOMOLOGA RESULTADO DO LEILÃO DE RODOVIAS DO PARANÁ.....	19
REGIÃO SUL - ITAPOÁ DISPÕE DE NOVA LINHA PARA CARIBE E ESTADOS UNIDOS	20
REGIÃO NORDESTE - PROJETO AMBIENTAL RENDE PRÊMIO INTERNACIONAL AO PORTO DE SUAPE.....	20
REGIÃO NORDESTE - DNIT RETOMA TRABALHOS PARA MELHORAR NAVEGABILIDADE NO DELTA DO PARNAÍBA	21
OPINIÃO – ARTIGOS - O “PENTATEUCO” DA GESTÃO ORGANIZACIONAL: CINCO PASSOS PARA GERIR BEM EMPRESAS E PESSOAS NOS DIAS DE HOJE	22
REGIÃO NORTE - ANTAQ APROVA EDITAL DE LEILÃO PARA TERMINAL EM SANTANA	24
REGIÃO NORDESTE - TEGRAM ANUNCIA FASE TRÊS DE EXPANSÃO COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,6 BI.....	24
REGIÃO NORDESTE - HUB DE HIDROGÊNIO VERDE DO PECÉM RECEBE LICENÇA AMBIENTAL PRÉVIA.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
BRADO CONQUISTA CERTIFICAÇÃO ALGODÃO BRASILEIRO RESPONSÁVEL PARA TERMINAIS RETRO PORTUÁRIOS	27
BUNGE E CP FOODS ANUNCIAM ACORDO PARA DESENVOLVER BLOCKCHAIN DE RASTREABILIDADE	28
SANTOS BRASIL É A NOVA PARCEIRA DOS PROGRAMAS DE APADRINHAMENTO DO GREMAR PARA REABILITAÇÃO DE.....	28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	29
MERCADO DÁ SINAIS DE DEMANDA MAIS FRACA POR PETRÓLEO NO CURTO PRAZO.....	29
HYDRO E MACQUARIE FORMAM JOINT VENTURE DE ENERGIA RENOVÁVEIS.....	31
ENGIE COMPRA USINAS SOLARES DA ATLAS POR R\$ 3,2 BILHÕES	32
OS GARGALOS A SEREM SUPERADOS NO CHOQUE DE OFERTA DE GÁS, SEGUNDO A PUC	33
AIRBUS VAI RENOVAR FROTA TRANSATLÂNTICA COM NAVIOS A VELA	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	38
HADDAD ANUNCIA PAULO PICHETTI E RODRIGO TEIXEIRA PARA O BANCO CENTRAL.....	38
HADDAD DIZ QUE SUA META ESTÁ 'ESTABELECIDO', APÓS LULA DESACREDITAR DÉFICIT FISCAL ZERO EM 2024	40
GOVERNO QUER CRIAR ÓRGÃO PARA COMBATER ADULTERAÇÃO E SONEGAÇÃO FISCAL E ASSEGURAR O ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS	42



CÂMARA DEVE ATENDER PEDIDO DE HADDAD E VOTAR MP QUE PODE RENDER ATÉ R\$ 35 BI AO GOVERNO, DIZ LÍDER; ENTENDA A PROPOSTA.....	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	44
DESIGUALDADE NO BRASIL NÃO SE RESOLVE SÓ COM EDUCAÇÃO E TAXAS SOBRE GRANDES FORTUNAS, DIZ SOCIÓLOGO	44
COLÔMBIA E BRASIL OLHAM PARA UM PERÍODO DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA DIFERENTE, DIZ MINISTRO DE PETRO.....	47
ASSOCIAÇÃO QUE REÚNE 60% DAS EMPRESAS DE CARBONO LANÇA GUIA DE 'BOAS PRÁTICAS' APÓS POLÊMICAS	47
BRASIL ABRE 211 MIL VAGAS DE TRABALHO COM CARTEIRA ASSINADA EM SETEMBRO, QUEDA DE 23,8% EM UM ANO.....	49
PADILHA INDICA POSSIBILIDADE DE VETOS EM PROJETO QUE PRORROGA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTOS	50
MISSÕES DE INOVAÇÃO PRECISAM SOBREVIVER A MUDANÇAS DE GOVERNO, DIZ DIRETOR DA WTT	50
HADDAD E LULA SE REÚNEM COM LÍDERES DA BASE DA CÂMARA NESTA TERÇA PARA DISCUTIR FISCAL	52
'VEJO COM PREOCUPAÇÃO A FALTA DE GOVERNANÇA NO NOSSO PAÍS', AFIRMA EX-MINISTRO DO DESENVOLVIMENTO	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
LIRA DIZ QUE MOMENTO É DE UNIÃO E QUE CÂMARA 'NUNCA FALTOU AO GOVERNO'.....	55
SELEÇÃO DE ATIVOS EXIGE TESES BEM ESTRUTURADAS.....	57
PADILHA: LULA QUER APROVEITAR REUNIÃO COM LÍDERES PARA DISCUTIR MP DA TRIBUTAÇÃO DE SUBVENÇÕES	59
POR QUE O MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO É TÃO IMPORTANTE?	60
NÃO DÁ MAIS PARA ESPERAR	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	64
PETROBRAS SINALIZA NOVOS DESCOMISSIONAMENTOS EM ESTALEIROS LOCAIS. ATÉ 2027, 26 UNIDADES SERÃO DESATIVADAS.....	64
PROJETOS DE E&P AUMENTAM DEMANDA POR BARCOS DE APOIO MARÍTIMO, COM NOVAS PRIORIDADES DO FMM PARA CONSTRUÇÃO	69
INDÚSTRIA DEMONSTRA OTIMISMO COM RETOMADA DE CONSTRUÇÕES E DISCUTE DESAFIOS A SEREM ENFRENTADOS	75
FORNECEDORES APOSTAM EM APROXIMAÇÃO COM CONTRATANTES E ESTALEIROS PARA DESENVOLVER PROJETOS CIVIS E MILITARES	78
MOMENTO MAIS AQUECIDO DO MERCADO OFFSHORE TRAZ BOAS PERSPECTIVAS PARA INSTALAÇÕES DE SUPORTE EM TERRA	81
EMPRESAS E TERMINAIS PROJETAM AUMENTO DO NÚMERO DE OPERAÇÕES SHIP-TO-SHIP NOS PRÓXIMOS ANOS	85
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É DESCARTADA DEFINITIVAMENTE.....	90
COMEÇA A TEMPORADA DE CRUZEIROS NO PORTO DO RIO	91
BRADO OBTÉM CERTIFICAÇÃO ALGODÃO BRASILEIRO RESPONSÁVEL PARA TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS	91
PORTO DE RIO GRANDE INICIA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE ACESSO EM NOVEMBRO.....	92
COMISSÃO NA CÂMARA APROVA SUSPENSÃO DE TRIBUTOS FEDERAIS PARA INCENTIVAR CONSTRUÇÃO DE SILOS	93
COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DO PECÉM FORMALIZA PRÉ-CONTRATO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE.....	93
GOVERNO DO CEARÁ ASSINA MEMORANDO COM EMPRESA HITACHI PARA FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTOS PARA ENERGIA RENOVÁVEL	94
QUATRO ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS SÃO AUTORIZADOS PARA LEILÃO PELA ANTAQ.....	94
PORTOS AVANÇAM EM AUTOMAÇÃO, MAS PRECISAM ENFRENTAR QUESTÕES LABORAIS E DEMANDAS POR CAPACITAÇÃO.....	95
PRODUTOS E SERVIÇOS 737	101
EDITORIAL 737.....	104
COLUMBUS PROJETA AMPLIAR FROTA E DIVERSIFICAR ATUAÇÃO NA NAVEGAÇÃO	104
INTEGR8 ABRE ESCRITÓRIO NO BRASIL E AMPLIA PRESENÇA NA AMÉRICA DO SUL	105
OFFSHORE CONCENTRA QUASE 60% DE INVESTIMENTOS NORUEGUESES NO BRASIL	106
NAVIOS PORTA-CONTÊINERES ATINGEM A IDADE MÉDIA MAIS ALTA EM 13 ANOS	108
PLATAFORMAS DE PERFURAÇÃO OFFSHORE COM CONTRATOS MAIS LONGOS	109
ATUALIZAÇÃO REGULATÓRIA DEU SEGURANÇA PARA NOVO PLAYER NA CABOTAGEM, AVALIA ADVOGADO.....	109
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	110
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	110



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COLONISTAS DE A TRIBUNA COMENTAM PLANO NACIONAL DE OUTORGAS PARA HIDROVIAS

Objetivo é estimular a expansão e o desenvolvimento do modal hidroviário no Brasil

Por: Ted Sartori



Hidrovias são consideradas uma prioridade pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho Foto: Chico Siqueira/Estadão Conteúdo/Arquivo

O Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apresentaram na quarta-feira (25) o Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário. O objetivo é estimular a expansão e o desenvolvimento do modal hidroviário, ampliando a competitividade e a oferta dos serviços no País.

A secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, revelou que há seis prioridades no setor para os próximos quatro anos, em consonância com o Plano Nacional de Logística: o Corredor da Lagoa do Sul, a Hidrovia Paraguai-Paraná, a Hidrovia do Madeira, além dos corredores Tocantins, Tapajós e Barra Norte. “As concessões vão viabilizar melhores serviços e mais investimentos em dragagem e de longo prazo, que vão ser ofertadas pelo setor”, projeta Mariana.

A intenção é aumentar o percentual das hidrovias no transporte de cargas, atualmente restrito a apenas 6%. “É uma grande oportunidade para isso: trazer mais cargas, em maior escala, com maior sustentabilidade atrelada à menor pegada de carbono, algo estritamente relevante para a política atual”.

O ministro Silvio Costa Filho considera as hidrovias uma das prioridades desde que assumiu a pasta, em setembro, e reforçou a necessidade de se progredir na área pensando no futuro. “Nunca tivemos esse privilégio de avançar nas hidrovias. O Brasil tem uma dívida histórica com os investimentos no setor. Temos que pensar mais nas próximas gerações do que nas próximas eleições. A agenda hidroviária vai dar bela contribuição à geração de emprego e renda”.

Como não poderia deixar de ser, o assunto movimentou o setor portuário nesta semana e foi alvo da reflexão dos colonistas de Porto & Mar, de A Tribuna.

Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)

"Finalmente o Brasil dá um passo consistente no sentido de agregar definitivamente nossos rios entre os modais logísticos. Diferentemente da Europa e Estados Unidos, não temos efetivamente hidrovias por aqui. Temos no máximo rios navegáveis, sem sinalizações e programas permanente de dragagens. O Plano Geral de Outorgas Hidroviário permitirá o planejamento desse setor, que é muito mais sustentável do que as rodovias e as ferrovias. Com isso, saltaremos em curto prazo dos 18 mil quilômetros de vias interiores navegáveis para mais de 42 mil quilômetros, aumentando a competitividade logística do País"

Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

"O lançamento do PGO Hidroviário é muito importante. Ele dá um balizamento de qual é o pensamento do Governo Federal sobre as iniciativas e as concessões de hidrovias. Nós, que somos usuários de algumas dessas hidrovias para o escoamento, principalmente de grãos, vemos o PGO com bons olhos, já que estão sendo contempladas as hidrovias do Madeira, do Tapajós e, principalmente, a do Barra Norte, do Rio Amazonas, por onde escoam boa parte dos nossos grãos, que chegam ao Arco Norte. Por isso, é importante que a gente passe a pensar em hidrovia e não apenas em vias navegáveis. Para que a gente tenha planos e para que elas tenham condições de operação permanente, tanto na cheia quanto na vazante, permitindo que o transporte fluvial necessário para alimentar os nossos portos para escoamento de carga rumo ao exterior esteja sempre com condições de navegação. Essas concessões trarão uma capacidade maior de operação. Principalmente neste momento, em que estamos com uma luz de alerta acessa por causa da seca"

Flavia Maya, consultora jurídica e especialista em diversidade

"O lançamento do primeiro PGO nacional para a expansão da exploração de hidrovias é a materialização de uma demanda não apenas do setor, mas também das indústrias. Não podemos falar em multimodalismo, otimização de recursos e sustentabilidade na logística sem falar do uso de vias navegáveis, fundamentais para a internalização da carga de forma complementar às já sobrecarregadas rodovias. É também uma excelente oportunidade para a previsão de investimentos atrelados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU) em novas outorgas de hidrovias, evitando futuras adequações contratuais que invariavelmente recairão sobre todas as outorgas ao longo dos próximos anos, com o avanço de regulamentações sobre o tema"

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/10/2023

MINISTRO PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 13,4 BILHÕES NO PORTO DE SANTOS COM GESTÃO PÚBLICA

Silvio Costa Filho, titular da pasta de Portos e Aeroportos, anunciou saída do plano de desestatização

Por: Bárbara Farias



Na ocasião, foram assinados quatro termos que visam investimentos para o Parque Valongo, eficiência e expansão do Porto de Santos Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou nesta sexta (27), na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), a retirada do Porto de Santos do Plano Nacional de Desestatização (PND). Com isso, chega ao fim a possibilidade de privatização da estatal responsável pela gestão do complexo santista. A assinatura ocorreu na sede da APS. O

ministro estima que, com a gestão mantida na esfera pública, Santos receba nos próximos dez anos investimentos que podem chegar a R\$ 13,4 bilhões.

Segundo o ministro, a retirada do maior ativo portuário do Brasil do PND abre um caminho seguro e previsível para atrair capital privado a obras estruturantes por meio de parcerias público-provadas (PPP). "A decisão do presidente Lula é pela não privatização do Porto de Santos. Vamos esquecer esse debate para trazer mais previsibilidade aos investimentos", afirmou Costa Filho

A não privatização do Porto de Santos é defendida desde o início do Governo Lula, quando Márcio França assumiu o Ministério de Portos e Aeroportos. À frente da pasta, França pediu ao Tribunal de Contas da União (TCU) para adiar a apreciação do projeto de desestatização, sendo atendido em seguida.



A proposta de concessão da APS foi encabeçada por Tarcísio de Freitas, atual governador de São Paulo, quando era ministro da Infraestrutura do Governo Bolsonaro (2019-2022). Ela fazia parte do PND oficialmente desde 28 de julho de 2022.

“Isso (exclusão da Autoridade Portuária do PND) reafirma que uma empresa pública pode e deve ser eficiente. Reafirma a qualidade da prestação de serviços. Nós estamos honrados e assumimos a responsabilidade de entregarmos a expansão do Porto, obras essenciais para operações portuárias, túnel Santos-Guarujá, avenidas perimetrais, integração Porto-Cidade, entre outros pontos”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini.

A saída do PND atende ainda à reivindicação de sindicatos que representam trabalhadores portuários avulsos, que veem na medida uma garantia a seus empregos, incluindo a Guarda Portuária. Logo após a coletiva de imprensa no auditório da APS, o ministro se reuniu com lideranças sindicais.

Túnel Santos-Guarujá

Entre as obras de infraestrutura consideradas prioritárias para Costa Filho estão o túnel Santos-Guarujá e a dragagem de aprofundamento do canal do estuário para 16 metros. A estimativa do ministro é que o Porto de Santos receba investimentos de R\$ 13,4 bilhões em até dez anos.

“A primeira obra estratégica é o túnel Santos-Guarujá, que o presidente Lula deverá anunciar em novembro ou início de dezembro, ao lado do governador Tarcísio”, adiantou o ministro, que é do Republicanos, mesmo partido do governador paulista. A obra, que também contará com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), é orçada em R\$ 5,8 bilhões.

“A partir do mês de novembro, iniciaremos um olhar para Santos 4.0, ou seja, queremos pensar Santos e Guarujá para o futuro, porque a gente sabe que nos últimos 40 anos o Porto foi crescendo sem estratégia”, avalia Costa Filho, destacando a possibilidade de ampliar para a Ilha de Bagres a atuação de terminais portuários.

A modelagem do túnel é discutida entre a Autoridade Portuária e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. “É uma obra que vai sair do papel. Agora, no mês de novembro, a gente vai conseguir avançar na modelagem da licitação”.

Quanto à dragagem de aprofundamento, Silvio Costa Filho apontou a intenção de viabilizar “uma PPP na ordem de R\$ 5,5 bilhões a 6 bilhões, no período de 20 anos, pois, com previsibilidade teremos dragagem todo ano”.

Considerando essas obras estruturantes, mais a Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos, Costa Filho confirmou aportes de R\$ 400 milhões para a infraestrutura portuária ao lado dos prefeitos de Santos, Rogério Santos (PSDB), e de Guarujá, Válter Suman (PSDB), da secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, e de deputados federais.

Aeroporto Civil Metropolitano

Quanto ao Aeroporto Civil Metropolitano, previsto para a Base Aérea de Santos, localizada em Guarujá, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que deseja estar “em Guarujá no início de dezembro para anunciar a ordem de serviço das obras”.

Sobre o empreendimento, o prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB), declarou que os envelopes das empresas concorrentes da licitação foram abertos na quinta-feira. Cinco empresas acabaram habilitadas.

“Esperamos que, no final de novembro ou início de dezembro, estejamos emitindo juntamente com o ministro e, quem sabe, com o presidente Lula a ordem de serviço para construção do Aeroporto Civil Metropolitano”.

Segundo Suman, a expectativa é de que o início das obras ocorra entre janeiro e fevereiro de 2024, com a primeira fase sendo entregue em seis a oito meses. “E, quem sabe, no final de 2024, início de 2025, o nosso aeroporto já esteja em operação. O total de investimentos é em torno de R\$ 29 milhões”.

Termos assinados

Na visita do ministro Silvio Costa Filho a Santos, quatro termos foram firmados. Um deles envolve APS e Prefeitura de Santos em convênio, a título de indenização, de R\$ 35 milhões para o Município, voltados ao Parque Valongo, por meio de Termos de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigatórias e/ou Compensatórias (Trimms). O recurso será ressarcido por meio do Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb).

Outro termo trata da delegação de competências assinada entre a APS e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. “A Lei Federal 12.815, de 2013, teve essa centralização, que foi importante para a gente ter uma padronização dos contratos em todo o País e fazer uma carteira grande de arrendamentos feitos ao longo dos últimos anos. Agora, o Porto de Santos tem os melhores índices para receber essa delegação, para poder tocar os contratos, as novas licitações”, afirmou a secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori.

A APS formalizou ainda junto à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) um acordo voltado à redução de tarifas para navios verdes, de cabotagem e cruzeiros. Por último, foi assinada a revisão da poligonal do Porto de Santos, incluindo a Vila dos Criadores, de Santos, na área do complexo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/10/2023

MINISTRO ANUNCIA FIM DE PROGRAMA QUE PODERIA PRIVATIZAR ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Silvio Costa Filho esteve em Santos nesta sexta-feira (27) e falou de R\$ 13,4 bilhões em investimentos

Por: ATribuna.com.br



Ministro de Portos, Silvio Costa foi recebido por Anderson Pomini Foto: Vanessa Rodrigues/ A Tribuna

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvo Costa Filho, em visita a Santos, anunciou o fim do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) que previa a privatização da gestão do Porto de Santos. A decisão foi comemorada pelos funcionários da Autoridade Portuária de Santos (APS), por sindicalistas e lideranças regionais que acompanharam a agenda do ministro ao lado do presidente da APS, Anderson Pomini. O ministro preserva, assim, a gestão da APS

sobre o maior porto do Hemisfério Sul.

Silvio Costa Filho afirmou ainda que o capital privado será atraído para investimentos por meio de Parcerias Público Privadas (PPPs), como a que será viabilizada para a construção do túnel Santos-Guarujá, que também terá recursos do PAC. A estimativa do ministro é que o Porto de Santos receba investimentos de R\$ 13,4 bilhões num período de oito a dez anos.



Costa Filho confirmou aportes de R\$ 400 milhões para obras como a Perimetral da Margem Esquerda e R\$ 6 bilhões em dragagem, também por meio de PPPs. O ministro está otimista quanto às obras que viabilizarão a abertura do Aeroporto Metropolitano de Guarujá para voos comerciais.

Delegação

Outra conquista anunciada pelo ministro foi a delegação de competência à Autoridade Portuária para licitar, gerir e decidir sobre outorgas e demais providências que ainda hoje dependem de Brasília. Trata-se de um antigo pleito da comunidade portuária que se queixava das decisões sobre o Porto de Santos serem tomadas a mais de mil quilômetros de distância do litoral.

Costa Filho ainda deu aval ao Termo de Cooperação assinado entre a APS e a Prefeitura de Santos visando o compartilhamento de imagens de câmeras de monitoramento ao longo do complexo portuário e seus acessos. A medida vai aumentar a segurança e a fiscalização por parte das autoridades.

Na mesma solenidade o ministro ainda assinou, como testemunha, convênio da Prefeitura com a APS que garante a transferência de R\$ 40 milhões para a implantação do Parque Valongo, complexo de turismo e cultura que ocupará 30 mil m² de trecho com antigos armazéns até então abandonados.

Sindicatos e servidores

Antes de realizar uma reunião com os sindicatos de trabalhadores portuários, Costa Filho se dirigiu a centenas de servidores da APS para confirmar o fim da ameaça de privatização da centenária companhia. O ministro foi aplaudido pelos empregados da APS.

Na sequência, foi anunciada a extensão da Poligonal do Porto para território vicentino e para Praia Grande, de forma a incentivar as hidrovias e atividades retroportuárias.

A agenda do ministro contou com a presença da secretária Nacional de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori; do prefeito de Santos, Rogério Santos; do prefeito de Guarujá, Válter Sumam; do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, entre várias autoridades.

Na parte da manhã o ministro conheceu a comunidade da Prainha, que será atendida por projeto de relocação dos moradores de palafitas para unidades habitacionais em conjuntos em fase de conclusão em Guarujá.

Costa Filho também visitou o Terminal da Santos-Brasil sendo recebido pelo diretor-presidente Antônio Carlos Sepúlveda e pelo diretor de Operações Portuárias, Roberto Teller.

O presidente da APS, Anderson Pomini, agradeceu ao ministro pela atenção dada ao Porto de Santos e pelos investimentos que vão beneficiar operadores portuários, trabalhadores e a população da Baixada Santista: "As ações do ministro farão o Porto de Santos crescer ainda mais, gerando empregos e riqueza para o Brasil", concluiu Pomini após a visita de Costa Filho. No final do dia foi firmado compromisso com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) que viabiliza a redução de tarifas para os navios de cabotagem no Porto de Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

APROVADO EDITAL DE LEILÃO PARA TERMINAL EM SANTANA

Proposta prevê investimentos de cerca de R\$ 89 milhões



Crédito: Companhia Docas de Santana

Brasília 27/10/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou os estudos e minuta de edital do arrendamento da instalação portuária denominada MCP 03, no Porto Organizado de Santana (AP). A aprovação aconteceu na Reunião Ordinária de Diretoria (ROD), dessa quinta-feira (26).

O terminal, destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, teve os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) elaborados pela Infra S.A. e aprovados pela diretoria da ANTAQ em junho deste ano.

A estimativa é que na área brownfield de 11.680 m² sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões serão somente em melhorias da infraestrutura existente. O terminal também terá uma capacidade dinâmica de movimentação de um milhão de toneladas

Em seu voto, o relator do processo, diretor Alber Vasconcelos, fez questão de falar sobre as contribuições recebidas versaram sobre a estrutura do cais e a dragagem prevista. Também o valor estabelecido para o shiploader, no píer 1, a produtividade dos equipamentos e a realocação da área objeto do arrendamento. Segundo o relator, as contribuições não promoveram alterações no certame, minutas de edital e de contrato.

Contudo, Alber ressaltou a necessidade de que constem nos estudos a comprovação das estruturas técnicas atuais da área e as benfeitorias que, porventura, deverão ser realizadas para garantir a operação pretendida no local, em especial, a dragagem de aprofundamento do terminal.

“Acerca da dragagem de aprofundamento do berço de atracação do Pier 1, que segue de uma cota de 11.1m para 13.3m, é imperioso que os estudos de engenharia ofereçam aos interessados informações quanto a capacidade do cais atual e estrutural para suportar o aprofundamento do berço”, disse.

Com a aprovação, o processo segue para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para posterior envio ao Tribunal de Contas da União (TCU). Já as contribuições serão postadas no Site da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 27/10/2023

REUNIÃO COLEGIADA - QUATRO ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS SÃO AUTORIZADOS PARA LEILÃO PELA ANTAQ



Arrendamentos são nos portos de Rio Grande (RS), de Vila do Conde (PA) e de Porto Alegre

Dois leilões de terminais estão previstos para dezembro no Porto de Porto Alegre. São eles: POA02 e POA11

Brasília 27/10/2023 - Quatro arrendamentos de terminais foram aprovados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) durante a Reunião Ordinária de Diretoria (ROD) dessa quinta-feira (26). As áreas estão



localizadas no Porto de Porto Alegre (RS), no Porto de Rio Grande (RS) e Porto de Vila do Conde (PA).

Os arrendamentos aprovados são dos terminais VDC04, localizado no Porto de Vila do Conde; POA02 e POA11, que estão no Porto de Porto Alegre; e do RIG71, que fica no Porto de Rio Grande. A estimativa é de que os leilões sejam realizados no dia 13 de dezembro deste ano.

Todos os terminais serão leiloados na forma de arrendamento simplificado. Nessa modalidade, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013, os arrendamentos prescindem de audiência pública e podem também ser dispensados da análise de mérito pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em razão do pequeno porte e do reduzido risco apresentado.

O primeiro terminal aprovado pela Diretoria foi VDC 04. Entre as características do terminal, destaca-se que se trata de área brownfield de 32 mil m². Os investimentos previstos são de quase R\$ 10 milhões em um tempo de contrato de 10 anos.

O terminal visa operações de graneis sólidos minerais, em especial manganês e fertilizantes, e considera recepção marítima e armazenagem dentro do porto. O relator do processo, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, ressaltou que a expectativa é que o terminal vá a leilão ainda este ano juntamente com outras áreas.

“Atualmente, o local vem sendo utilizada como estacionamento, armazenagem de materiais e atendimentos de demanda da receita e descarte de materiais. O terminal é uma das áreas que temos a expectativa de leiloar, na B3, no dia 13 de dezembro”, disse.

Nery relatou ainda o processo que tratou da aprovação do terminal POA 02. Trata-se de área voltada à operação de navegação interior e cabotagem por recebimento de via hidroviária, armazenagem e expedição por via hidroviária.

A área, classificada como brownfield, possui 21 mil m² com dois armazéns que juntos totalizam 6 mil m² e totalizam 32 mil toneladas de capacidade estática. Os investimentos para este terminal, que terá o tempo de arrendamento de 10 anos, são de mais de R\$ 16 milhões.

O processo de arrendamento do segundo terminal portuário no Porto de Porto Alegre – o POA 11 – foi relatado pelo diretor Wilson Lima Filho. O almirante destacou algumas características do arrendamento de 3.380 m² de área brownfield com valor de investimento de mais de R\$ 5 milhões.

A área é dedicada à movimentação de graneis sólidos vegetais ou minerais. O critério de julgamento será de maior valor outorga com prazo de vigência de dez anos, sem a possibilidade de renovação.

Já o processo que tratou da área denominada RIG71 coube à diretora Flávia Takafashi, que detalhou as características da área brownfield, bem como seus valores e atribuições de movimentação. Os investimentos previstos para este terminal ultrapassam os R\$ 27 milhões.

“É uma área destinada à movimentação e armazenagem de graneis sólidos vegetais, exceto soja, que possui 11 m² com prazo de vigência de dez anos e valor global de contrato de R\$ 214 milhões. Já o valor de arrendamento mensal fixo será de cerca de 45 mil”, explicou.

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: 27/10/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTOS - GOVERNO FEDERAL RETIRA O PORTO DE SANTOS DO PLANO NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO E ANUNCIA INVESTIMENTOS

Decisão deve ampliar governança, gestão e investimento no maior porto da América Latina



Silvio Costa Filho e autoridades durante evento no Porto de Santos - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, assinou nesta sexta-feira (27) o documento que formaliza a retirada do Porto de Santos do Programa Nacional de Desestatização (PND), do Programa de Parcerias de Investimento (PPI). A decisão está de acordo com as

diretrizes do novo Governo Federal, que prevê a ampliação da governança e maior investimento no maior complexo portuário da América Latina. Durante visita a Santos, o ministro confirmou o Porto receba investimentos de R\$ 13,4 bilhões num período de oito a dez anos.

Costa Filho destacou que o MPor tem trabalhado para adequar os instrumentos normativos e o planejamento do setor portuário às novas diretrizes econômicas e sociais do país. “Alinhado com o que foi determinado pelo presidente Lula, estamos formalizando a não privatização do Porto de Santos. Mesmo o porto público, tem muita PPP que pode ser feita dentro. É nesse sentido que a gente quer trabalhar”, reforçou.

Como principal complexo portuário, o Porto de Santos tem demonstrado, além da liderança em movimentação de cargas, ser a maior referência em inovações tecnológicas no setor. Com a retomada de investimentos proposta pelo Novo PAC, estão previstos cerca de R\$ 55 bilhões em recursos destinados ao segmento portuário, sendo R\$ 47,4 bilhões até 2026.

No ano passado, Santos alcançou mais uma vez o recorde histórico na movimentação de cargas entre os portos brasileiros. O complexo movimentou 162,4 milhões de toneladas de carga em 2022. Em relação a 2021, o resultado apresentou um crescimento de 10,5%. O volume de embarques cresceu 15,1%, alcançando 118,7 milhões de toneladas. Os desembarques totalizaram 43,7 milhões de toneladas.

Principais obras

Serviços de adequação e dragagem de aprofundamento de berços, reforma do cais da Ilha Barnabé, melhorias na avenida perimetral, implantação do sistema de gerenciamento do tráfego de navios, obra de acesso do túnel Santos-Guarujá, estão entre os principais projetos previstos para o Porto de Santos. A apresentação do projeto inicial da ligação seca Santos-Guarujá está prevista para os próximos meses.

Delegação de competência

Atendendo a um pleito da comunidade portuária, durante sua visita ao Porto de Santos, Silvio Costa Filho promoveu autonomia de delegação de competência à Autoridade Portuária de Santos (APS) para licitar, gerir e decidir sobre outorgas e demais providências do porto. Na mesma cerimônia, o titular da pasta assinou o Termo de Cooperação que garante o compartilhamento de imagens de câmeras de monitoramento ao longo do complexo portuário e seus acessos. A medida vai aumentar a segurança e a fiscalização por parte das autoridades.

Projeto Parque Valongo

Na mesma solenidade, o ministro do MPor também rubricou o convênio da Prefeitura com a APS que garante a transferência de R\$ 40 milhões para a implantação do Parque Valongo, complexo de turismo e cultura que ocupará 30 mil m2 de trecho com antigos armazéns abandonados.

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

Data: 30/10/2023

MPOR E PORTOSRIO ANUNCIAM DESCONTOS NA TABELA TARIFÁRIA DO PORTO DE ANGRA DOS REIS

Ministro Silvio Costa Filho também decidiu manter os descontos na tabela tarifária do Porto do Rio, que venceriam na próxima semana.



"Iniciativas vão gerar emprego e renda para a população local, aquecendo a economia, uma das diretrizes do governo do presidente Lula", afirma o ministro Silvio Costa Filho. Foto: PortosRio

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, na tarde desta sexta-feira (27), um corte de 83% no valor da tarifa portuária da chamada Tabela 1 da Estrutura Tarifária do

Porto de Angra dos Reis. O MPor também manterá os descontos nas tarifas do Porto do Rio, que venceriam na próxima semana e podem chegar a 96%, dependendo da carga e capacidade das embarcações.

Os cortes e a manutenção de descontos foram definidos após a avaliação de estudos encomendados pelo MPor à Autoridade Portuária PortosRios. O início da vigência do corte no Porto de Angra dos Reis será em até 10 dias.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, as medidas seguem as diretrizes do novo Governo Federal de alavancar a infraestrutura do setor portuário e tornar os portos públicos mais competitivos, com impacto direto na cadeia logística. "Com o fomento do fluxo nesses portos, essas iniciativas vão gerar emprego e renda para a população local, aquecendo a economia, uma das diretrizes do governo do presidente Lula", comentou.

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

Data: 30/10/2023

RENAN FILHO: AÇÕES DO NOVO PAC VÃO ALAVANCAR TURISMO E AUMENTAR INTEGRAÇÃO EM ALAGOAS

"Vamos duplicar todas as saídas de Maceió (...) e garantir um anel viário para a nossa capital", disse o ministro dos Transportes

Com um investimento público de aproximadamente R\$ 1,8 bilhão, o conjunto de ações do Ministério dos Transportes em obras de infraestrutura por meio do Novo PAC vai possibilitar o crescimento do turismo em Alagoas e facilitar a integração da capital com o interior do estado. A avaliação é do ministro dos Transportes, Renan Filho, compartilhada nesta segunda-feira (30) em evento organizado pela Casa Civil da Presidência da República em Maceió (AL).



Em Alagoas, estão previstos investimentos públicos de aproximadamente R\$ 1,8 bilhão - Foto: Luiz Siqueira/MT

“Vai haver mais fluxos de pessoas na capital e no interior, por isso esses investimentos são fundamentais para melhorar o turismo, facilitar para quem nos visita e para o próprio alagoano”, disse o ministro dos Transportes. Além de Renan Filho, participaram do evento ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa; o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; o governador de Alagoas, Paulo Dantas; o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira; e

representantes da bancada federal e estadual alagoana.

As ações na região metropolitana de Maceió estão centradas na retirada do tráfego das rodovias federais da área urbana, por meio da duplicação dos trechos das BRs 316 e 424, que compõem o arco metropolitano da capital, e da duplicação dos demais trechos de rodovias federais que conectam Maceió às diferentes regiões de Alagoas. O Novo PAC aponta ainda a priorização dos estudos para concessão de novos trechos da BR-101 e da Malha Nordeste.

O que tem no Novo PAC para Alagoas?

- Obra de adequação da BR-104/AL – Messias - São José da Laje;
- Projeto de adequação da BR-316/AL – Pilar – Palmeira dos Índios;
- Obra de construção da BR-416/AL – Colônia Leopoldina – Ibateguara;
- Obra de duplicação da BR-101/AL – 2 lotes;
- Obra de duplicação da BR-101/AL – lote 6;
- Obra de duplicação da BR-101/AL – Novo Lino – Joaquim Gomes;
- Obra de duplicação da BR-101/AL e acesso a Porto Real do Colégio;
- Obra de duplicação do Arco Metropolitano de Maceió – BR-316/424/AL;
- Estudos para concessão da BR-101/SE/AL/PE;
- Estudos de nova concessão da Malha Nordeste (ferrovias).

“Vamos duplicar todas as saídas de Maceió [...] e garantir um anel viário para a nossa capital. O cidadão que deseja ir para o litoral Sul, e que está na parte alta de Maceió, não vai mais precisar pegar a Fernandes Lima ou a Via Expressa. Vai poder pegar à direita no viaduto da PRF e descer pelo Polo com muito mais tranquilidade [...] Esse anel metropolitano vai desafogar o trânsito da capital e ajudar no nosso desenvolvimento”, afirmou Renan Filho.

Programa

O Novo PAC tem como diretrizes a avaliação prévia dos impactos sociais e ambientais das ações e a garantia de melhoria da infraestrutura e do nível dos serviços prestados. O programa aponta R\$ 1,7 trilhão de investimentos públicos e privados em infraestrutura econômica, social e urbana, na geração de emprego e renda e na ampliação da competitividade dos diferentes setores da economia brasileira.

“Incluimos no PAC todas as obras que já estavam em andamento. E, como nós não queremos ver cemitérios de obras paralisadas, incluimos essas obras. Portanto, esses recursos já estão sendo aplicados nos estados desde o início do ano. Nós não esperamos o lançamento do PAC para retomar as obras”, disse o ministro da Casa Civil.

A previsão é que o setor de transportes movimente R\$ 280 bilhões em investimentos nos próximos quatro anos. Deste total, cerca de R\$ 185 bilhões são para rodovias e R\$ 94 bilhões para ferrovias. Somente na região Nordeste, o total de investimentos em infraestrutura viária no Nordeste previsto chega a R\$ 49,1 bilhões.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 30/10/2023



RODOVIAS - TERCEIRA RODADA DE BILATERAIS AMPLIA DIÁLOGO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COM INVESTIDORES

Encontros em São Paulo permitem aproximação com o mercado, coleta de sugestões para melhorar os projetos de concessões e tirar dúvidas dos representantes de 18 entidades e empresas

Ampliar o diálogo com potenciais investidores em infraestrutura de transportes, com espaço aberto para sugestões e trocas de experiências, e apresentar a carteira de projetos de concessões rodoviárias são os principais objetivos da série de reuniões bilaterais realizadas pelo Ministério dos Transportes em São Paulo (SP), na sede do BNDES. No total, foram 18 encontros com representantes de entidades, empresas, fundos de investimentos, construtoras e operadores do setor nesta rodada.

As reuniões da terceira rodada realizada este ano foram conduzidas pelo secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, e pela secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse. Também participaram representantes do BNDES, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e da Casa Civil da Presidência da República. Aos representantes dos investidores, eles apresentaram os projetos que compõem a carteira do Ministério dos Transportes para os próximos anos e a política que vai regular os contratos a partir dos próximos leilões.

“Não estamos fazendo isso sozinhos. Em junho, colocamos uma proposta em consulta na B3, fizemos 32 reuniões bilaterais entre fundos de investimentos e operadores. Ouvimos o mercado e, depois deste processo, publicamos a política que vai regular os contratos de agora para frente. Para se ter uma ideia da necessidade de uniformização dos projetos, o Brasil teve 24 contratos e 24 editais de leilões de rodovias diferentes”, disse o secretário-executivo George Santoro.

Publicada em 18 de outubro, a 5ª etapa de concessões traz premissas como modicidade tarifária, padronização dos projetos da mesma etapa, possibilidade de aportes públicos quando previstos investimentos de grande vulto ou de grande complexidade, infraestrutura resiliente e ambientalmente sustentável e compartilhamento de riscos, entre outras ações. Antes da consolidação em uma portaria, todas as diretrizes foram apresentadas e discutidas com o mercado.

Carteira

O Ministério dos Transportes projeta a publicação de dois novos editais de licitação ainda em 2023, somando-se aos dois lotes do Paraná já leiloados neste ano. Para 2024, estão previstos 11 leilões de rodovias. Dentro do Novo PAC, o Governo Federal espera garantir R\$ 112,8 bilhões, entre novas concessões e repactuações de contratos já existentes e que hoje estão com problemas.

“Essas rodadas de discussão de diálogo com investidores são muito importantes porque a gente tem uma oportunidade de esclarecer as dúvidas deles, de tirar dúvidas técnicas do projeto, de mostrar a nossa carteira com mais tranquilidade e com mais detalhes. É uma excelente oportunidade de aproximação”, afirmou a secretária Viviane Esse.

Aproximar-se do mercado de investidores é uma orientação dada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, a partir da determinação do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, de o país recuperar o investimento e torná-lo previsível e sistemático. O reforço do orçamento público a partir da promulgação da Emenda Constitucional 126/2022 tem se mostrado essencial para levantar mais aportes privados.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 30/10/2023

PORTAL PORTO GENTE

CUSTO POLÍTICO DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

A qualidade da administração depende da aplicação dos recursos humanos

O que se assiste nos anúncios festivos do programa de obras do atual ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (PRB), para aprofundar o canal de acesso ao Porto de Santos e ligar a seco as suas margens, por túnel submerso, não há correspondência na aptidão da equipe gestora do projeto de uma obra gigantesca. A começar pelo currículo e decisões do presidente da



Autoridade Portuária, o advogado Anderson Pomini, que trata a competência na engenharia como disputa de poder político na gestão de obras. Públicas. Assim, destituiu, sem motivo nem esclarecimento, o engenheiro Carlos Eduardo Bueno Magano.

À entrada do Porto de Santos. Crédito: Acervo Portogente.

Leia mais * Ministro navega por águas rasas no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115649-ministro-navega-por-aguas-rasas-no-porto-de-santos>

Trata-se de obras de porte, complexas e de capital intensivo, com estimativa de R\$13 bilhões em 10 anos, envolvendo múltiplos interesses e competências como estrutura do Porto de Santos, o principal elo de cadeias logísticas do hemisfério sul, gerador de riqueza e trabalho. Nessa conjuntura de jogo político forte, atua o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (PRB), os prefeitos de Santos, Rogério Santos (ex-PSDB-PRB) e de Guarujá, Valter Suman (PSB), deputados da região, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (PRB) e o presidente Lula (PT).

Leia ainda * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

No âmbito regulatório, atuam na esfera estadual: Cetesb, Artesp; na federal: Antaq. Um rol de exigências e metas a serem atendidas e atingidas, em um período de pouco mais de três anos. Em um contexto político, de verbas e obras, sob o olhar atento da sociedade que irá votar na eleição próxima e não acredita que desta vez essa obra venha a sair, como tantas vezes já prometida. Isto exige análises técnica e política realistas, da parte da Autoridade Portuária, para superar impasses e concretizar.

Leia também * Agências reguladoras federais controladas e eficazes

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115532-agencias-reguladoras-federais-controladas-e-eficazes>

Por que, afinal, o presidente do Porto de Santos, Anderson Pomini, destituiu no último 20/9, sem motivo nem esclarecimento, o engenheiro Carlos Eduardo Bueno Magano? Trata-se de um profissional de referência internacional, com uma longa e brilhante carreira funcional e que ocupou cargos de diretor no Porto de Santos. É uma competência indispensável para mediar o êxito desse



projeto exigente de profundo rigor técnico. Dados que destacam negativamente o gesto ocorrido e de forma inaceitável.

Leia mais * O desenvolvimento que precisa chegar aos portos brasileiros

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114405-o-desenvolvimento-que-precisa-chegar-aos-portos-brasileiros>

Essas perguntas aguardam respostas. É uma indagação que passa para a robusta história do Porto de Santos, que não se cala, da qual Magano faz parte e escreveu trechos gloriosos. Todas as obras anunciadas são necessárias e desejadas. Decerto, não são tarefas triviais e impõem capacitação. Entretanto, o que se assiste é a inconsequência política onerosa que se repete há décadas. Portanto, ela deve ser freada a tempo. O debate está posto.

Leia ainda * O empreendedorismo no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114932-o-empreendedorismo-no-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/10/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AÇÕES AMBIENTAIS E RECONHECIMENTO INTERNACIONAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Iniciativas como o projeto de Pedagogia Ambiental implementado pelo Porto de Suape (PE) merecem destaque e reconhecimento pelo compromisso contínuo com a conscientização e a educação ambiental nas comunidades circunvizinhas ao complexo marítimo. A recente conquista do Prêmio Farol da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA) por essa iniciativa demonstra o impacto positivo dessas ações e torna evidente a importância de replicá-las em outros portos, promovendo a preservação ambiental em âmbito regional.

O Porto de Suape, por meio de seu programa de Pedagogia Ambiental, desempenha um papel fundamental na capacitação de milhares de indivíduos que residem nas proximidades do complexo portuário. O foco no desenvolvimento da educação ambiental, abordando temas como desafios ambientais, emergência climática, resíduos sólidos e conservação dos recursos naturais, reflete o compromisso da autoridade portuária com a sustentabilidade local. Essa abordagem contribui não apenas para o bem-estar das comunidades, mas também para o fortalecimento da consciência coletiva em relação à preservação do meio ambiente.

A premiação da AAPA é um reconhecimento merecido dos esforços do Porto de Suape na promoção de ações socioambientais alinhadas com sua agenda ESG. Esse engajamento em práticas sustentáveis demonstra o comprometimento da empresa com valores de gestão ambiental, social e de governança. É um exemplo a ser seguido por outros portos, que podem se inspirar na abordagem integrada do Porto de Suape para envolver suas próprias comunidades na preservação do meio ambiente.

A disseminação do conhecimento ambiental por meio da Pedagogia Ambiental é uma estratégia eficaz para capacitar as comunidades a adotar práticas ecológicas e promover a sustentabilidade. Essa abordagem não apenas beneficia o meio ambiente, mas também fortalece o senso de responsabilidade coletiva e a participação ativa na conservação dos recursos naturais. À medida que mais portos e empresas adotam iniciativas semelhantes, estaremos mais perto de construir um futuro sustentável, no qual o equilíbrio entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental é alcançado de maneira harmoniosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2023



NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ALAGOAS 1

O Governo Federal apresenta hoje, em Maceió (AL), as obras do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para Alagoas. São mais de 100 projetos, que somam R\$ 47 bilhões. A maioria será entregue até 2025 e alguns serão concluídos em 2026. Entre os empreendimentos elencados, está a implantação do Arco Metropolitano, que vai duplicar o acesso à capital do estado pela BR-316, melhorando o trânsito na parte alta da cidade. A intervenção, de R\$ 340 milhões, será anunciada pelo próprio ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB-AL).

ALAGOAS 2

O ministro também destacará a conclusão de quatro lotes da BR-101, no valor de R\$ 415 milhões, e a duplicação da BR-104, de R\$ 575 milhões.

ALAGOAS 3

A apresentação das obras do novo PAC em Alagoas reunirá em um mesmo palanque adversários políticos. O ministro Renan Filho estará acompanhado por seu pai, o senador Renan Calheiros (MDB-AL), e terá ao lado o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). A disputa entre Calheiros e Lira é antiga, mas se intensificou nas eleições do ano passado, quando o senador apoiou a candidatura de Luiz Ignácio Lula da Silva (PT) à Presidência da República, enquanto o deputado fez campanha para a reeleição do então presidente Jair Bolsonaro (PL).

ALAGOAS 4

A implantação da CPI da Braskem no Senado, na última semana, só acirrou essa rivalidade. A proposta de criação da comissão de inquérito foi do senador Renan Calheiros, mas Lira optou por não apoiar a medida, para não prejudicar o acordo da mineradora com o prefeito de Maceió, João Henrique Caldas (PL), seu aliado político.

ALAGOAS 5

O evento do PAC em Alagoas ainda terá a participação do ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, e do governador Paulo Dantas.

FERROVIAS

O Ministério dos Transportes planejava anunciar seu Plano Nacional de Ferrovias neste mês, mas sua divulgação terá de ser adiada, devendo ocorrer apenas no primeiro bimestre do ano que vem. O maior prazo se mostrou necessário devido à necessidade de regulamentação da devolução de trechos não operacionais e à conclusão do mapeamento da malha. O plano vai apontar uma série de obras e medidas para alavancar o setor

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/10/2023

NACIONAL - QUATRO TERMINAIS PORTUÁRIOS DEVEM IR A LEILÃO EM DEZEMBRO

Arrendamentos simplificados foram autorizados pela Antaq nos portos do Rio Grande, de Porto Alegre e Vila do Conde

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

Quatro arrendamentos de terminais foram aprovados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) durante a Reunião Ordinária de Diretoria (ROD) desta quinta-feira (26). As áreas estão localizadas no complexo de Porto Alegre (RS), no Porto de Rio Grande (RS) e no Porto de Vila do Conde (PA), e devem ir a leilão no dia 13 de dezembro deste ano.

Os arrendamentos aprovados são dos terminais VDC04, localizado no Porto de Vila do Conde; POA02 e POA11, que estão no Porto de Porto Alegre; e do RIG71, que fica no Porto de Rio Grande.



Dois terminais em Porto Alegre estão entre as áreas que irão a leilão na B3 Crédito: Divulgação

OS ARRENDAMENTOS APROVADOS SÃO DOS TERMINAIS VDC04, LOCALIZADO NO PORTO DE VILA DO CONDE; POA02 E POA11, QUE ESTÃO NO PORTO DE PORTO ALEGRE; E DO RIG71, QUE FICA NO PORTO DE RIO GRANDE

Todos os terminais serão leiloados na forma de arrendamento simplificado. Nessa modalidade, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013, os arrendamentos prescindem de audiência pública e podem também ser dispensados da análise de mérito pelo Tribunal de Contas da União (TCU),

em razão do pequeno porte e do reduzido risco apresentado.

O primeiro terminal aprovado pela Diretoria foi o VDC 04, área brownfield de 32 mil m², com investimentos previstos de R\$ 10 milhões em um tempo de contrato de 10 anos.

O terminal visa operações de granéis sólidos minerais, em especial manganês e fertilizantes, e considera recepção marítima e armazenagem dentro do porto. O relator do processo, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, ressaltou que a expectativa é que o terminal vá a leilão ainda este ano juntamente com outras áreas.

“Atualmente, o local vem sendo utilizado como estacionamento, armazenagem de materiais e atendimentos de demanda da receita e descarte de materiais. O terminal é uma das áreas que temos a expectativa de leiloar, na B3, no dia 13 de dezembro”, disse.

Nery relatou ainda o processo que tratou da aprovação do terminal POA 02, área voltada à operação de navegação interior e cabotagem por recebimento de via hidroviária, armazenagem e expedição por via hidroviária.

A área, classificada como brownfield, possui 21 mil m² com dois armazéns que juntos totalizam 6 mil m² e totalizam 32 mil toneladas de capacidade estática. Os investimentos para este terminal, que terá o tempo de arrendamento de 10 anos, são de mais de R\$ 16 milhões.

O processo de arrendamento do segundo terminal portuário no Porto de Porto Alegre – o POA 11 – foi relatado pelo diretor Wilson Lima Filho. O almirante destacou algumas características do arrendamento de 3.380 m² de área brownfield com valor de investimento de mais de R\$ 5 milhões.

A área é dedicada à movimentação de granéis sólidos vegetais ou minerais. O critério de julgamento será de maior valor de outorga com prazo de vigência de dez anos, sem a possibilidade de renovação.

Já o processo que tratou da área denominada RIG71 coube à diretora Flávia Takafashi, que detalhou as características da área brownfield, bem como seus valores e atribuições de movimentação. Os investimentos previstos para este terminal ultrapassam os R\$ 27 milhões.

“É uma área destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, exceto soja, que possui 11 m² com prazo de vigência de dez anos e valor global de contrato de R\$ 214 milhões. Já o valor de arrendamento mensal fixo será de cerca de 45 mil”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/10/2023

REGIÃO SUDESTE - TARIFA PORTUÁRIA DE ANGRA DOS REIS TERÁ REDUÇÃO

Ministro Silvio Costa Filho autorizou a redução para Angra e a manutenção dos descontos para o porto do Rio de Janeiro

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A redução tarifária em Angra dos Reis e no porto do Rio de Janeiro visa impulsionar a infraestrutura do setor, tornando os portos públicos mais competitivos
Crédito: divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, na última sexta-feira (27), uma redução de 83% na tarifa portuária da Tabela 1 da

Estrutura Tarifária do Porto de Angra dos Reis (RJ). Além disso, o MPor decidiu manter os descontos nas tarifas do Porto do Rio de Janeiro, cujo prazo de vigência se encerraria na próxima semana e poderão chegar a 96%, dependendo da carga e capacidade das embarcações.

Essas medidas de redução e a continuidade dos descontos foram estabelecidas após a análise de estudos encomendados pelo MPor à Autoridade Portuária PortosRio. O início da aplicação da redução das tarifas no Porto de Angra dos Reis está previsto para ocorrer dentro de 10 dias.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, explicou que essas ações estão alinhadas com as diretrizes do novo Governo Federal, que tem como objetivo impulsionar a infraestrutura do setor portuário e tornar os portos públicos mais competitivos, tendo um impacto direto na eficiência da cadeia logística.

“Com o fomento do fluxo nesses portos, essas iniciativas vão gerar emprego e renda para a população local, aquecendo a economia, uma das diretrizes do governo do presidente Lula”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2023

REGIÃO SUL - ANTT HOMOLOGA RESULTADO DO LEILÃO DE RODOVIAS DO PARANÁ

Empresa vencedora, vinculada ao grupo Pátria Investimentos, fará aporte adicional de R\$ 25 milhões

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Vencedora operará as rodovias durante 30 anos, com desconto de 18,25% na tarifa básica do pedágio
Crédito: divulgação

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciou na última sexta-feira (27), por meio do Diário Oficial da União, a homologação do resultado do leilão para a concessão do sistema rodoviário que inclui as BR-277/373/376/476/PR e PR-418/423/427, conhecidas como Rodovias do Paraná. A vencedora deste leilão foi a empresa

Infraestrutura Holding XXI S.A, que ofereceu um desconto de 18,25% sobre a tarifa básica de pedágio, além de um aporte adicional de R\$ 25 milhões, conforme as condições estabelecidas no Edital nº 1/2023.

A homologação implica que a Infraestrutura Brasil Holding XXI SA., vinculada ao grupo Pátria Investimentos, deve cumprir as condições prévias estipuladas no edital da licitação antes de assinar o contrato. Sob os termos desse acordo, a empresa será responsável pela operação, manutenção, expansão e conservação do Lote 1 no estado do Paraná por um período de 30 anos. Essa concessão abrangerá não apenas Curitiba, mas também diversas cidades em sua região metropolitana, incluindo Araucária, Campo Largo, Imbituva, Irati, Lapa e Prudentópolis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2023

REGIÃO SUL - ITAPOÁ DISPÕE DE NOVA LINHA PARA CARIBE E ESTADOS UNIDOS

Amanhã atraca a primeira embarcação; linha terá frequência semanal

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto Itapoá (SC) acaba de adicionar uma linha de navegação de grande importância à sua oferta, a Brazil Express (Brazex) da empresa francesa CMA CGM. Este serviço estabelece conexões entre os portos brasileiros, o Caribe e os Estados Unidos, com paradas regulares a cada semana. Atualmente, o Porto Itapoá já dispõe de duas linhas de serviços para a América do Norte em seu portfólio.

Entre os principais pontos de escala da Brazex destacam-se cidades como Cartagena, na Colômbia, Kingston, na Jamaica, Veracruz, no México, e Houston e Nova Orleans, nos Estados Unidos. De acordo com Sergni Pessoa Rosa Jr., Diretor de Operações, Tecnologia e Meio Ambiente do Porto Itapoá, esse serviço é de grande relevância para os clientes envolvidos nos negócios com essas regiões, além de oferecer a possibilidade de conexões com outros destinos.

O primeiro navio pertencente a esse serviço a atracar em Itapoá será o Hans Shulte, previsto para amanhã, dia 31. Esse navio, com 277 metros de comprimento e capacidade para transportar 5.600 TEU (unidades equivalentes a contêineres de 20 pés), ostenta a bandeira de Hong Kong.

A rotação do Brazex seguirá da seguinte forma: Nova Orleans – Houston – Veracruz – Kingston – Cartagena – Salvador – Santos – Navegantes – Itapoá – Paranaguá – Santos – Rio de Janeiro – Cartagena – Kingston – Nova Orleans.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2023

REGIÃO NORDESTE - PROJETO AMBIENTAL RENDE PRÊMIO INTERNACIONAL AO PORTO DE SUAPE

Evento foi promovido pela Lighthouse Awards AAPA, que representa 130 autoridades portuárias do continente americano

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Desde 2010 o projeto já capacitou 5.844 moradores da região Crédito: divulgação

Com o projeto chamado Pedagogia Ambiental, o Porto de Suape (PE) conquistou pelo terceiro ano consecutivo um prêmio internacional concedido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA).

Na edição 2023 do Prêmio Farol da AAPA para Melhoria Ambiental Geral, o complexo venceu na categoria “Conscientização, Educação e



Envolvimento das Partes Interessadas”. A cerimônia aconteceu durante a 112ª Convenção Anual da AAPA, ocorrida no Gaylord Rockies Resort & Convention Center, em Aurora, no estado do Colorado, nos Estados Unidos, e contou com a presença de representantes de dezenas de países.

O programa Lighthouse Awards da AAPA tem a missão de reconhecer a inovação e a excelência na indústria portuária e as iniciativas são analisadas por um painel de jurados conceituados no segmento.

No caso de Suape, o projeto vencedor já contemplou quase 6 mil pessoas no território estratégico do atracadouro pernambucano, através de cursos de pedagogia ambiental que têm como objetivo conscientizar e capacitar os moradores em relação aos desafios ambientais e na adoção de práticas ecológicas para o bem-estar da sustentabilidade local.

A estatal desenvolve as ações periodicamente na Zona de Preservação Ecológica do porto, que ocupa 59% dos 17,3 mil hectares do território do complexo e onde estão instaladas 17 comunidades.

O diretor de Sustentabilidade do atracadouro, Carlos Cavalcanti, explicou que os participantes do projeto são estudantes, servidores das prefeituras da região, professores e residentes das comunidades, e que os temas do projeto estão relacionados ao desenvolvimento da educação ambiental com enfoque nas questões socioambientais, emergência climática, resíduos sólidos, conservação e recuperação dos recursos naturais da região.

Para o diretor-presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot, a premiação é um reconhecimento dos esforços da empresa no desenvolvimento de ações socioambientais em sintonia com as boas práticas da Agenda ESG (sigla em inglês para gestão ambiental, social e de governança).

O Porto de Suape foi contemplado com outras premiações nas edições anteriores da Convenção Anual da AAPA, em 2021 (projeto de restauração florestal) e em 2022 (pelo monitoramento da água com repovoamento de cavalos-marinhos em estuários).

A docente Sandra Lopes, uma das profissionais envolvidas na realização dos cursos, considera o programa Pedagogia Ambiental de fundamental importância para o engajamento das comunidades de Suape nas ações de sustentabilidade. “É um processo de transformação com alcance amplo, ajudando a formar multiplicadores nas comunidades para ampliar a conscientização coletiva em torno da preservação do meio ambiente.

Projeto

Os cursos de pedagogia ambiental acontecem, em média, três vezes por ano. Desde 2010, ano em que o projeto foi lançado, já foram contempladas 5.844 pessoas, todas moradoras dos municípios que fazem parte do território estratégico, como Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Escada, Ribeirão, Rio Formoso e Barreiros. Na programação são ofertados cursos, minicursos e oficinas que abordam temas como restauração florestal, gestão de resíduos sólidos, licenciamento ambiental, os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ONU) e ESG, além de agricultura sustentável e nascentes.

A AAPA representa cerca de 130 autoridades portuárias do continente americano e fomenta iniciativas que ajudam a promover os interesses comuns dos parceiros e a gerar valor econômico e social para as comunidades em que os atracadouros estão inseridos.

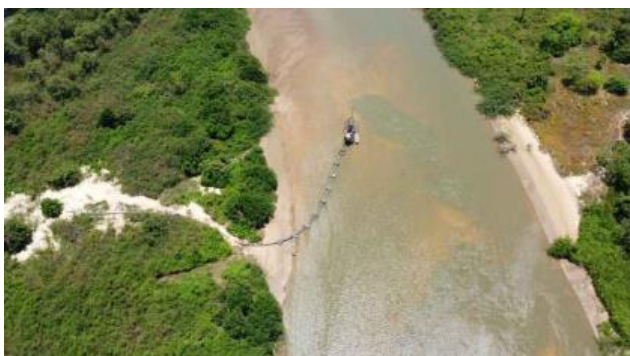
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2023

REGIÃO NORDESTE - DNIT RETOMA TRABALHOS PARA MELHORAR NAVEGABILIDADE NO DELTA DO PARNAÍBA

Expectativa é concluir o desassoreamento do rio até março de 2024, com a remoção de 120 mil metros cúbicos de sedimentos

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Operação é necessária não só para o transporte de mercadorias mas também para o turismo e a circulação da população ribeirinha Crédito: Divulgação/Dnit

A equipe responsável pelo Dnit tem como objetivo remover 120 mil metros cúbicos de sedimentos em áreas críticas, abrangendo uma extensão de 3 quilômetros. Essa ação é fundamental, uma vez que o assoreamento tem causado restrições à navegação e afetado diversas atividades econômicas na região. Dentre essas atividades, destaca-se o transporte da produção extrativista que utiliza a via de acesso ao Porto dos Tatus, localizado no município de Ilha Grande, no estado do Piauí. Esses produtos são posteriormente exportados para outros estados, e o problema também afeta o trânsito da população ribeirinha, bem como a indústria do turismo na região do Delta do Parnaíba.

Para a realização desse projeto, foi investido o montante de R\$2,3 milhões. Esse investimento proporcionará melhorias significativas no transporte hidroviário, resultando em uma navegação mais fluida e segura. Isso terá impacto positivo em uma população de aproximadamente 300 mil pessoas.

A dragagem de manutenção desempenha um papel crucial na confiabilidade da via navegável, visto que determina o período durante o qual a via pode ser utilizada para a navegação com uma profundidade adequada. Quanto maior a profundidade, maior a capacidade de carga das embarcações. Além disso, tanto empresas privadas que transportam cargas e passageiros, incluindo a comunidade em geral e turistas, quanto as prefeituras municipais de Ilha Grande (PI) e Araisos (MA) dependem dessa via fluvial para atender às necessidades da população ribeirinha, que utiliza o rio como meio de acesso a bens e serviços essenciais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - O “PENTATEUCO” DA GESTÃO ORGANIZACIONAL: CINCO PASSOS PARA GERIR BEM EMPRESAS E PESSOAS NOS DIAS DE HOJE



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinio@portalbenews.com.br

O Pentateuco é a coleção dos cinco primeiros livros do Velho Testamento (Gênesis, Êxodo, Levítico, Números e Deuteronômio), atribuídos a Moisés segundo a tradição judaico-cristã.

Nas últimas semanas, venho apresentando, gradativamente, a análise de cinco temas que são fundamentais para o bom desempenho das equipes e, em consequência, das próprias organizações.

Para lembrar, falamos – na sequência – da importância de ter a bordo as competências estratégicas. As empresas identificando aquelas que lhe interessam e as pessoas buscando alcançar níveis maiores de manifestação em cada uma delas. Em seguida, exploramos quanto a cultura define e influencia o clima organizacional. O próximo passo dessa linha de raciocínio foi analisar a importância de sermos capazes de gerenciar as constantes mudanças que nos cercam. Esses três primeiros passos formaram a base para pensarmos e planejarmos estrategicamente e por fim, medida prática importantíssima, a necessidade imperiosa de mantermos simples os processos de trabalho.

Um amigo, que acompanha essa caminhada semanal, chamou – brincando – essa sequência de Pentateuco. Uma brincadeira que faz sentido. Da mesma forma que nos Livros Sagrados, esses



pontos formam a base da boa gestão. Sem eles bem refletidos e implantados, fica difícil gerir equipes e empresas.

Situação complexa e desafiadora, visto que quem toca o dia a dia das organizações são profissionais das gerações Z (ou Centennials, nascidos entre 1995 e 2010) ou Y (Millennials, nascidos entre 1980 e 1995), esses últimos já ocupando boa parte dos cargos de liderança. Lembra deles?

Millennials cresceram em um mundo conectado pela tecnologia, o que os tornou adeptos à tecnologia e à comunicação digital. São frequentemente descritos como idealistas, colaborativos e orientados para objetivos. Valorizam a diversidade, a inclusão e a igualdade no local de trabalho.

Centennials cresceram em um mundo ainda mais conectado pela tecnologia do que a geração anterior, o que os tornou ainda mais adeptos à comunicação digital. São criativos, independentes e orientados para resultados. Valorizam a autenticidade, a transparência e a responsabilidade social.

Faço essa conexão entre o mundo V.U.C.A. em que vivemos (Volatility, Uncertainty, Complexity e Ambiguity ou, em português, volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade) por duas razões. Primeiro porque as características desses grupos, em comparação com os que antecederam, mudaram muito em pouquíssimo tempo. Estamos falando de corporações, mas é bem provável que você, como eu, (Baby Boomer, 1940-1960 ou Geração "X", 1960-1980), faça essa mesma leitura dentro de sua própria casa. Afinal, gestão é importante em qualquer lugar. As constantes mudanças pelas quais passamos são gerenciadas, em grande parte, por pessoas dessas duas gerações. E elas definem o mundo organizacional em que vivemos, logo é preciso entendê-las e tirar o melhor de cada uma delas.

Em segundo lugar, pois presenciei, mais de uma vez, como executivo ou consultor, empresas líderes em seus mercados de atuação perderem seu lugar, ou mesmo desaparecerem, pela falta de atenção a esses pontos. Triste fim.

Trabalhei em uma grande indústria, líder nacional e mundial no mercado de autopeças, onde tive minha primeira experiência gerencial e que hoje não mais existe, a não ser pelo nome de quem a comprou, por não gerir adequadamente e por acreditar ser imune aos efeitos dos pontos que listei acima. Por mais que um grupo de jovens gerentes insistíssemos em apontar essa necessidade, nossos esforços não foram suficientes. Pior: os demais arraigaram-se ainda mais em suas posições e, por possuírem grande parcela de poder, passaram a difundir a "cultura do medo", pá de cal que sepultou a organização. Foi justamente esse fator que acelerou a derrocada. Muitos de nós, descontentes em não sermos ouvidos, deixamos a organização, muitas vezes migrando para a concorrência. Talentos perdidos, processo acelerado.

Pessoalmente senti mais, pois fui um dos que ficou para "apagar a luz". Sofri pessoalmente e assisti ao fim de uma grande organização. Naquela época, era possível alegar desconhecimento de causa. Hoje isso é impensável e absolutamente desnecessário.

Temos acesso ilimitado à informação, a "cases" de sucesso e de insucesso, o conhecimento acumulado pela humanidade está ao alcance de um toque em nossos smartphones. Temos inclusive a experiência e a vivência de muitos das gerações anteriores que ainda ocupam postos de comando e/ou estão disponíveis para repassar o que viveram, com acertos e erros.

Hummm, ... então temos tudo? Não erraremos? Talvez. Temos também nosso comportamento, nosso ego.

Seremos capazes de fazer o certo? Por aqui, dedos cruzados.

QUEM TOCA O DIA A DIA DAS ORGANIZAÇÕES SÃO PROFISSIONAIS DAS GERAÇÕES Z (OU CENTENNIALS, NASCIDOS ENTRE 1995 E 2010) OU Y (MILLENNIALS, NASCIDOS ENTRE 1980 E 1995), ESSES ÚLTIMOS JÁ OCUPANDO BOA PARTE DOS CARGOS DE LIDERANÇA. LEMBRA DELES?

Hudson Carvalho é Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

elaboreonline@gmail.com | <https://wa.me/message/5S2EHIT7ESXHB1>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2023

REGIÃO NORTE - ANTAQ APROVA EDITAL DE LEILÃO PARA TERMINAL EM SANTANA

Proposta prevê investimentos de R\$ 89 milhões no terminal MCP 03, no Amapá

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O terminal de Santana, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, teve os EVTEA elaborados pela Infra SA e aprovados pela Antaq em junho
Crédito: Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou os estudos e a minuta do

editado de arrendamento do terminal portuário MCP 03, no Porto de Santana (AP). A aprovação aconteceu na Reunião Ordinária de Diretoria de quinta-feira (26).

O terminal, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho, teve os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) elaborados pela Infra SA e aprovados pela diretoria da Antaq em junho deste ano.

A estimativa é que na área brownfield de 11.680 m² sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões serão para melhorias da infraestrutura existente. O terminal também terá uma capacidade de movimentação de um milhão de toneladas.

Em seu voto, o relator do processo, diretor Alber Vasconcelos, destacou as contribuições recebidas que versaram sobre a estrutura do cais e a necessidade de dragagem, mas ressaltou a necessidade de que sejam feitas avaliações técnicas nas estruturas físicas da área, a fim de garantir se elas suportam ou não as obras da dragagem prevista.

“Acerca da dragagem de aprofundamento do berço de atracação do Píer 1, que segue de uma cota de 11.1m para 13.3m, é imperioso que os estudos de engenharia ofereçam aos interessados informações quanto a capacidade do cais atual e estrutural para suportar o aprofundamento do berço”, disse.

Com a aprovação, o processo segue para o Ministério de Portos e Aeroportos para posterior envio ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/10/2023

REGIÃO NORDESTE - TEGRAM ANUNCIA FASE TRÊS DE EXPANSÃO COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,6 BI

Capacidade de escoamento do terminal passará de 15 milhões para 23,5 milhões de toneladas ao ano

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A conclusão da terceira etapa de expansão do Tegram vai elevar a capacidade de escoamento dos 15 milhões de toneladas atuais para 23,5 milhões de toneladas por ano
Crédito: Divulgação

O consórcio do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) vai investir R\$ 1,6

bilhão na terceira fase de ampliação do terminal de exportação de grãos que opera no Porto do Itaqui (MA).

A conclusão desta etapa é prevista para o segundo semestre de 2026 e vai elevar a capacidade de escoamento dos 15 milhões de toneladas atuais para 23,5 milhões de toneladas por ano.

Entre as obras principais da terceira fase está a conexão do modal ferroviário às estruturas atuais do Tegram e à futura moega do Porto do Itaqui (moegão) – Pera Sul, projeto ferroviário que está sendo conduzido pela VLI junto à autoridade portuária Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

Atualmente, 58% dos grãos exportados pelo terminal chegam por rodovia, mas o Tegram foi concebido para receber 80% por modal ferroviário, o que será possível com as adaptações.

Em comunicado à imprensa, nesta semana, o Consórcio Tegram-Itaqui informou que após a conclusão desta fase de obras, a estimativa para 2027 indica que o valor das exportações representará um incremento de R\$ 18,3 bilhões por ano em receita às empresas da região do Mapito (confluência entre Maranhão, Piauí e Tocantins), o que consolidará o Porto do Itaqui como o maior exportador de grãos das regiões Norte e Nordeste do país.

“Ao todo, 97% da produção do Mapito passa por Itaqui, e 76% disso, pelo Tegram”, diz Randal Luciano, diretor-executivo do Tegram.

O executivo diz ainda que a expansão vai concretizar “a mudança no eixo estrutural logístico e portuário no Brasil, que antes do Tegram, era concentrada no eixo Sul-Sudeste”.

Atualmente, os dois terminais do consórcio recebem navios da família Panamax, que transportam 65 mil toneladas, em média. A expansão tornará possível o recebimento dos Capesize, com capacidade para até 170 mil toneladas.

“Hoje, embarcamos dois navios por mês. Com o recebimento de caminhão e trem ao mesmo tempo, vamos ter uma terceira linha de expedição”, declarou o executivo.

Nos oito primeiros meses deste ano, 170 navios foram carregados nos dois berços do Tegram e as expedições somaram 11,3 milhões de toneladas de grãos. Em todo o ano passado, o volume chegou a 13,4 milhões de toneladas.

Com a expansão, a capacidade estática do terminal também vai aumentar, passando de 500 mil para 856,8 mil toneladas, acréscimo de 71%.

O consórcio é formado pelas empresas Terminal Corredor Norte (TCN), Viterra Logística e Terminais Portuários, Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) e ALZ Grãos (das tradings Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-Noh Grain).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/10/2023

REGIÃO NORDESTE - HUB DE HIDROGÊNIO VERDE DO PECÉM RECEBE LICENÇA AMBIENTAL PRÉVIA

Licença prévia permite agilizar processos para instalação de empresas no hub
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Superintendência Estadual do Meio Ambiente fez a entrega da licença prévia do Hub de Hidrogênio Verde ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém no último dia 25. Crédito: Divulgação

A Superintendência Estadual do Meio Ambiente (Semace) entregou no último dia 25 a

licença prévia do Hub de Hidrogênio Verde ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP/CE). É mais uma etapa do processo de licenciamento do projeto, que visa transformar o Ceará em um produtor e distribuidor de hidrogênio e amônia verde.

Hugo Figueirêdo, presidente do Complexo do Pecém explicou que com a licença prévia é possível agilizar processos para a instalação das empresas no hub. “Elas ganham um tempo de agilidade para avançar mais rapidamente nos seus processos”, ressaltou.

Até o momento, 33 memorandos de entendimento (MoU) já foram assinados entre o governo e empresas, todos com o objetivo de produzir e também exportar hidrogênio verde.

Também no último dia 25, a Cactus Energia assinou um pré-contrato com o CIPP para avançar em um projeto de US\$ 2 bilhões, que prevê a instalação de uma unidade fabril que abrigará 1,12 GW de eletrólise para o H2V.

Além da Cactus Energia, Fortescue, AES Brasil e Casa dos Ventos também já avançaram para a fase de pré-contratos no hub cearense.

No início de setembro deste ano, o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Coema) já havia aprovado a implementação do hub no Complexo do Pecém, após votação com 20 votos a favor, quatro contra e uma abstenção.

O projeto utilizará uma área da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, destinada para as usinas de hidrogênio verde.

“As empresas terão a oportunidade de iniciar o processo na etapa de licença de instalação, visto que todo estudo da área foi realizado, EIA/Rima (Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo relatório) foi aprovado com mais de 25 planos e programas para mitigação dos impactos ambientais, além de potencializar os impactos positivos”, explicou o superintendente da Semace, Carlos Alberto Mendes.

Hub de H2V

Criado em fevereiro de 2021 pelo Governo do Estado Ceará, em parceria com o Complexo do Pecém, Federação das Indústrias do Ceará (Fiec) e Universidade Federal do Ceará (UFC), o Hub de Hidrogênio Verde tem atraído diversas empresas interessadas em instalar no Complexo do Pecém, mais especificamente na área da ZPE Ceará, plantas para a produção e distribuição deste que é considerado o combustível do futuro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/10/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRADO CONQUISTA CERTIFICAÇÃO ALGODÃO BRASILEIRO RESPONSÁVEL PARA TERMINAIS RETRO PORTUÁRIOS

Informações: Revista Cultivar (30 de outubro de 2023)

O foco é o recebimento dos fardos, armazenagem, estufagem do contêiner, até o embarque; seu objetivo, contribuir para a melhoria do processo de exportação do algodão

A Brado obteve a certificação pelo programa Algodão Brasileiro Responsável para Terminais Retroportuários de Algodão, ABR-LOG. Trata-se de uma iniciativa da Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa), em parceria com a Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea), e faz parte do escopo do programa Cotton Brazil. Este último visa a promoção da fibra brasileira no mercado internacional, e é fruto da parceria entre Abrapa, Anea e Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil).

A exemplo do ABR, voltado para a certificação das fazendas que cultivam a commodity, e do ABR-UBA, que abrange as unidades de beneficiamento de algodão, o ABR-LOG também é um programa de certificação socioambiental, com ênfase adicional na qualidade das operações de estufagem de contêineres. O foco é o elo responsável pelo recebimento dos fardos, armazenagem, estufagem do contêiner, até o embarque. Seu objetivo é contribuir para a melhoria de todo o processo de exportação do algodão, garantindo eficiência e preservando a integridade dos fardos até o destino.

Conforme Sheila Minski (na foto), gerente executiva de gente, ESG e compliance da Brado, a certificação é muito importante para aumentar ainda mais o padrão de qualidade do algodão brasileiro e a percepção do mercado internacional sobre essa qualidade, tanto em termos de produto como de boas práticas socioambientais.



Foto: LinkedIn/Reprodução

“Para a Brado, é um reconhecimento do trabalho dedicado à pluma que desenvolvemos nos últimos anos em Mato Grosso e vem em um momento muito significativo em que estamos iniciando nova operação na Ferrovia Norte-Sul, com o algodão da Bahia e de Goiás”, diz.

Para obter o ABR-LOG, a Brado passou por uma auditoria da Control Union em seu terminal dedicado ao algodão em Rondonópolis (MT), em outubro de 2023. Foram analisados itens relacionados ao trabalho, como proibição de trabalho infantil e análogo ao escravo, segurança e saúde ocupacional, liberdade de associação sindical, regularidade dos contratos de trabalho. A empresa obteve 100% de aprovação em todos os itens. Além disso, foram verificados o desempenho ambiental e boas práticas para a garantia de qualidade do algodão, como a realização de checklist na chegada dos caminhões e limpeza dos contêineres.

O protocolo do ABR-LOG está dividido em oito critérios: contrato de trabalho, proibição de trabalho infantil, proibição de trabalho análogo ao escravo, liberdade de associação sindical, proibição de discriminação de pessoas, segurança, saúde ocupacional e meio ambiente do trabalho, desempenho ambiental e boas práticas de estufagem.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/10/2023



BUNGE E CP FOODS ANUNCIAM ACORDO PARA DESENVOLVER BLOCKCHAIN DE RASTREABILIDADE

Informações: Revista Cultivar (30 de outubro de 2023)

Empresas realizarão estudos de viabilidade para construir cadeia de suprimentos sustentável para soja, digitalmente rastreável

A Bunge e a Bangkok Produce Merchandising (BKP), subsidiária da Charoen Pokphand Foods (CPF), firmam acordo para desenvolver solução blockchain para rastreabilidade de soja. O ajuste de entendimento visa a criação de uma cadeia de suprimentos sustentável e digital. O acordo abrange grãos originados no Brasil e destinados a países asiáticos. O objetivo é aprimorar a transparência e a segurança na cadeia de abastecimento de alimentos.

Ambas as empresas realizarão estudos de viabilidade. Estes abrangem aspectos técnicos, comerciais e operacionais. O objetivo é construir uma cadeia de suprimentos sustentável e digitalmente integrada. A transferência de dados de rastreabilidade está no centro do acordo.

Paisarn Kruawongvanich, CEO da BKP, destacou a importância da tecnologia blockchain. Segundo ele, a tecnologia tornará a cadeia de abastecimento de alimentos mais transparente. Isso garantirá a qualidade e a segurança dos produtos para os clientes. O acordo está alinhado com o objetivo de alcançar uma cadeia de abastecimento “net zero” em 2050.

Conforme informações enviadas à imprensa, a Bunge tem um sistema de monitoramento que cobre mais de 16 mil fazendas e cerca de 20 milhões de hectares na América do Sul. No Brasil, a empresa monitora toda a sua rede de fornecimento direto em áreas sujeitas a desmatamento. Planeja cobrir totalmente a rede indireta em 2025. Mais de 97% do volume de soja adquirido pela Bunge é livre de desmatamento.

Além do foco em rastreabilidade, as empresas também discutirão colaborações futuras. Estas podem incluir a integração mais profunda entre sistemas. O objetivo é viabilizar a transferência de dados em tempo real. Também se busca aferir a pegada de carbono dos volumes comercializados com a BKP. Outro ponto é aprimorar a solução digital para compatibilidade com padrões de certificações de sustentabilidade.

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

Data: 30/10/2023

SANTOS BRASIL É A NOVA PARCEIRA DOS PROGRAMAS DE APADRINHAMENTO DO GREMAR PARA REABILITAÇÃO DE animais silvestres

Informações: Santos Brasil (30 de outubro de 2023)

Criados com o propósito de atender um número maior de animais silvestres vitimados pelos impactos ambientais da expansão urbana nas áreas de manguezal e Mata Atlântica, os Programas de Apadrinhamento do Instituto Gremar passam a ter a chancela de mais um importante parceiro: a Santos Brasil, empresa de operações portuárias e logística que opera o Tecon Santos, maior e um dos mais eficientes terminais de contêiner da América do Sul.

A Companhia passa a apoiar os projetos Maré Mangue e Guardiões da Mata Atlântica, contribuindo com as operações nas duas bases da instituição, o CETAS Guarujá e o CRAS Itanhaém, respectivamente, no litoral de São Paulo. O envolvimento da iniciativa privada é essencial para que o trabalho de atendimento aos animais possa continuar sendo realizado com excelência, auxiliando o retorno de diversas espécies ao seu habitat natural.

O apadrinhamento ajuda na obtenção de recursos para custear a manutenção das atividades diárias do Instituto no atendimento aos animais e, ao mesmo tempo, incentivar a pesquisa na região e promover o monitoramento embarcado no Estuário de Santos. Em contrapartida, alinha as empresas parceiras à prática de critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) e também auxilia nos

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas, uma agenda global com metas estabelecidas até 2030.

“Atualmente a sociedade tem se mostrado mais atenta ao papel socioambiental das empresas com as quais se relaciona como consumidora. Entendemos, portanto, que a chegada da Santos Brasil ao nosso programa reforça sua já consolidada imagem comprometida com a sustentabilidade e a conservação ambiental”, afirma Andrea Maranhão, coordenadora técnica do Instituto Gremar.

Para Béatrice de Toledo Dupuy, gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, a parceria com o Gremar fortalece o compromisso da Companhia em contribuir para a conservação do meio ambiente, especialmente das regiões onde mantém operações.

“Os projetos Maré Mangue e Guardiões da Mata Atlântica são duas iniciativas importantíssimas, que muito nos honra em apoiar. O instituto tem um trabalho sério e reconhecido no resgate de animais e nas áreas de pesquisa e educação ambiental, que vai ao encontro do que defendemos como empresa signatária do Pacto Global da ONU”.

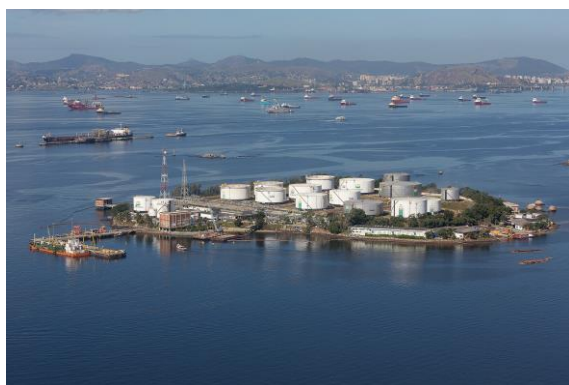
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MERCADO DÁ SINAIS DE DEMANDA MAIS FRACA POR PETRÓLEO NO CURTO PRAZO

Petróleo recua com balanço de oferta e demanda minimizando risco geopolítico no Oriente Médio
Por *epbr* 30 de outubro de 2023 Em *Combustíveis, Comece seu Dia, Internacional, Petróleo e gás*



Vista aérea da Ilha D'Água com o terminal da Transpetro, no Rio de Janeiro (Foto: Diego Baravelli/Wikicommons)

Os preços do petróleo ganharam impulso na sexta (27/10), com o avanço das tropas israelenses. Mas o balanço de oferta e demanda segue se impondo ao risco geopolítico.

Arábia Saudita deve manter os preços para refinarias asiáticas. Demanda fraca e margens de refino menores na região.

Diesel mais caro que a gasolina nas bombas brasileiras. Na Argentina, em crise, fornecedoras falam em “níveis extraordinários de demanda”

Braga cita a eventual produção futura na Bacia da Foz do Amazonas para defender a proposta de criação de uma alíquota de até 1% sobre commodities não-renováveis.

Os preços do petróleo ganharam impulso na sexta (27/10), com o avanço das tropas israelenses, por terra, na Faixa de Gaza. Mas o balanço de oferta e demanda segue se impondo ao risco geopolítico, com EUA e UE menos dependente de óleo do Oriente Médio.



– Após os ganhos de 2.47% na sexta, o Brent é negociado em queda de cerca de 1% nesta segunda (30/10), próximo dos US\$ 88 por barril. Em 9 de outubro, após os ataques do Hamas em Israel, a cotação saltou 4,22%, para US\$ 88,15.

Há episódios que reforçam o temor de uma escalada territorial do conflito, enquanto Israel dá sinais que não vai recuar, diante de apelos internacionais.

– Além de Gaza, há agressões na fronteira com o Líbano, com o Hezbollah, e na Síria; na Turquia, Erdogan liderou um protesto em apoio aos palestinos (Al Jazeera); Tel Aviv avança sobre a Cisjordânia (FT).

– O Conselho de Segurança da ONU se reúne nesta segunda. A China vai assumir essa semana a presidência rotativa do grupo.

Ásia. A Saudi Aramco, da Arábia Saudita, deve manter os preços de referência do óleo embarcado para refinarias asiáticas em dezembro, segundo sondagem da Bloomberg. A demanda fraca se reflete em margens de refino menores na região.

Antes da escalada dos conflitos no Oriente Médio, o mercado já antecipava um período mais suscetível à volatilidade, com o controle de preços pela OPEP+ e incertezas econômicas globais.

Diesel mais caro. O reajuste da Petrobras levou a um aumento de 1,5% nos preços médios do diesel, segundo levantamento da ANP encerrado em 27 de outubro. O litro do combustível foi vendido a R\$ 6,13 em média.

– Mais caro que a gasolina, que recuou 0,9% na semana, para R\$ 5,69 por litro (Poder360). A Petrobras elevou em 25 centavos os preços médios do diesel em 21 de outubro, para R\$ 4,05. Na semana passada, a Acelen reduziu em 8 centavos o S10, para R\$ 4,14 na Bahia.

IPCA. O mercado reduziu pela terceira semana consecutiva a projeção para a inflação de 2023. O Boletim Focus foi publicado hoje.

Argentina. As fornecedoras de combustível YPF, Raízen, Trafigura e Axion Energy atribuíram a escassez no país a “níveis extraordinários de demanda nos últimos 15 dias”, segundo a AFP.

– O ministro e candidato do governo à Presidência, Carlos Massa, disse ontem (29) que as exportações de petróleo serão proibidas se o abastecimento não for restabelecido.

– “Se o abastecimento de combustível não for resolvido até a meia-noite de 3ª feira, as empresas não poderão enviar navios de exportação a partir de 4ª porque o petróleo dos argentinos pertence primeiro aos argentinos”, disse Massa (Bloomberg Línea).

– Massa liderou o primeiro turno contra Javier Milei e os argentinos voltam às urnas em 19 de novembro.

Venda de térmicas. A Petrobras deu início à fase vinculante para a venda da termelétrica a gás natural Araucária (484 MW), no Paraná. Tem 18,8% de participação, em sociedade com a Copel (20,3%) e a Copel GT (60,9%). Todas as ações serão vendidas.

Opinião: Energia elétrica precisa de tratamento diferenciado na reforma tributária Setor apresenta uma elevada complexidade operacional e fiscal que precisa ser contemplada, escreve Luiz Eduardo Barata.

Reforma tributária. O relator no Senado, Eduardo Braga (MDB/AM) citou a eventual produção futura na Bacia da Foz do Amazonas para defender a proposta de criação de uma alíquota de até 1% sobre commodities não-renováveis.

– Estados sem investimentos na indústria de óleo e gás, como em refinarias, teriam como a única arrecadação o recolhimento de royalties:

– “Não tem refinaria no estado do Amapá, nem no Pará. Esse petróleo com certeza não arrecadará um centavo de IVA nem para o Amapá, nem para o Pará”, disse ao Valor. A opção por estimular um ou outro setor caberá à regulamentação, defendeu: “(...) Lítio é [um] minério estratégico para o Brasil? Então desonera”, exemplificou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/10/2023

HYDRO E MACQUARIE FORMAM JOINT VENTURE DE ENERGIA RENOVÁVEIS

JV Hydro Rein tem projetos solares e eólicos no Brasil, Dinamarca e Suécia e vai receber US\$ 332 milhões (R\$ 1,6 bilhão) de capital

Por epbr 30 de outubro de 2023 Em Empresas, Energia solar, Eólica



A gestora de recursos australiana Macquarie Asset Management anunciou a aquisição de 49,9% da Hydro Rein, subsidiária de energias renováveis da companhia norueguesa de alumínio Hydro, por US\$ 332 milhões (R\$ 1,6 bilhão). A companhia se tornará uma joint venture entre as duas empresas, com projetos solares e eólicos no Brasil, Dinamarca e Suécia.

A Hydro Rein tem atualmente 6,9 GW de projetos em diferentes estágios de desenvolvimento nos países nórdicos e no Brasil. Quatro deles estão previstos para serem concluídos até 2024. O capital investido pela

Macquarie será inteiramente aplicado no financiamento dos projetos.

As duas empresas são atualmente parceiras em um parque eólico onshore de grande porte que está em construção no Nordeste do Brasil. Por meio de Contratos de Compra de Energia (PPAs), o projeto fornecerá eletricidade à mina de bauxita da Hydro, Paragominas, e à sua refinaria de alumina, Alunorte.

Além de projetos eólicos e solares, a Hydro Rein está trabalhando em projetos de soluções energéticas, como armazenamento de baterias, eficiência energética e geração local na Europa e na América do Norte. Um total de 30 plantas da Hydro estão atualmente no escopo do pipeline e leads e projetos-piloto foram realizados no Canadá, Alemanha, Suécia e Noruega.

A Hydro Rein conta atualmente com 75 funcionários e escritórios em Oslo, Rio de Janeiro e Haia.

“Esta transação representa um marco importante para a execução da estratégia da Hydro de crescer em energia renovável. Lançamos as ambições de energias renováveis da Hydro por meio da Hydro Rein há menos de três anos. Em pouco tempo, a empresa construiu um portfólio sólido e impressionante de projetos de energias renováveis. Todos serão contribuições fundamentais para a redução das emissões de CO2 para a Hydro e outras indústrias”, afirma a Presidente e CEO Hilde Merete Aasheim.

“Estamos entusiasmados por entrar no próximo capítulo da transição da Hydro para emissões líquidas zero junto com um parceiro sólido como a Macquarie Asset Management. Acreditamos que a sua força comercial e a sua experiência líder no desenvolvimento de projetos renováveis globais complementarão a Hydro Rein e acelerarão as ambições da empresa de descarbonizar as indústrias”, afirma Aasheim.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/10/2023

ENGIE COMPRA USINAS SOLARES DA ATLAS POR R\$ 3,2 BILHÕES

Companhia adquiriu cinco usinas fotovoltaicas com capacidade total de 545 MWac, localizadas na Bahia, Ceará e Minas Gerais

Por epbr 30 de outubro de 2023 Em Empresas, Energia solar

A Engie anunciou nesta segunda-feira (30/10) a compra de cinco usinas solares da Atlas por R\$ 3,24 bilhões.



O acordo prevê a aquisição dos complexos fotovoltaicos Juazeiro, São Pedro, Sol do Futuro, Sertão Solar e Lar do Sol, localizados em Bahia, Ceará e Minas Gerais. Juntos, eles somam uma capacidade instalada de 545 MWac.

O investimento faz parte da estratégia da Engie de expandir sua presença no mercado de energia renovável no Brasil.

Após a transação, a Atlas ainda manterá um portfólio de mais de 1,8 GW de capacidade instalada no Brasil, com dois parques fotovoltaicos em construção em Minas Gerais, e dois outros projetos já em operação. Além disso, a empresa possui um portfólio de mais de 15 GW de energia renovável em desenvolvimento no país, incluindo solar e eólica.

A transação ainda está sujeita à aprovação de órgãos reguladores, incluindo o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Veja a ficha técnica das usinas compradas pela Engie:

Juazeiro

- Localização: Bahia
- Capacidade: 120 MWac
- Contratação: ACR
- Volume vendido: 34,8 MWm
- Preço: R\$ 433/MWh
- Prazo: 2018-2038

São Pedro

- Localização: Bahia
- Capacidade: 54 MWac
- Contratação: ACR
- Volume vendido: 15 MWm
- Preço: R\$ 451/MWh
- Prazo: 2017-2037

Sol do Futuro

- Localização: Ceará
- Capacidade: 81 MWac
- Contratação: ACR
- Volume vendido: 16,2 MWm
- Preço: R\$ 429/MWh
- Prazo: 2018-2038

Sertão Solar

- Localização: Bahia

- Capacidade: 90 MWac
- Contratação: ACR
- Volume vendido: 26,1 MWm
- Preço: R\$ 181/MWh
- Prazo: 2021-2041

Lar do Sol

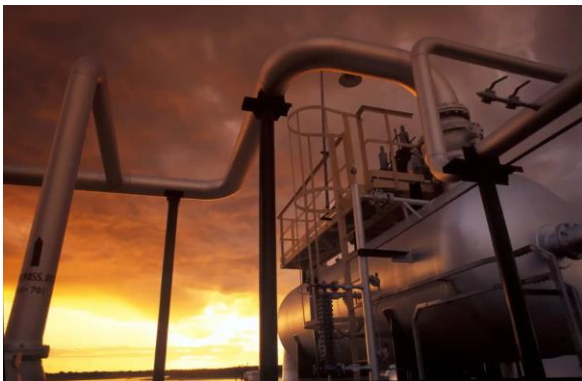
- Localização: Minas Gerais
- Capacidade: 200 MWac
- Contratação: ACL
- Volume vendido: 49 MWm
- Preço: Não divulgado
- Prazo: 2024-2042

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/10/2023

OS GARGALOS A SEREM SUPERADOS NO CHOQUE DE OFERTA DE GÁS, SEGUNDO A PUC

O trabalho será apresentado esta semana ao Ministério de Minas e Energia, nas reuniões públicas dos comitês técnicos do Gás para Empregar.

Por André Ramalho 28 de outubro de 2023 - Atualizado em 30 de outubro de 2023 Em gas week, Mercado de gás, Política energética



Unidade de processamento de gás natural de Caraguatatuba – UTGCA (Foto: Divulgação)

PIPELINE Estudo do IE-PUC aponta necessidade de investimentos no escoamento, processamento e transporte, para sustentar aumento da oferta de gás do pré-sal pretendido pelo Gás para Empregar.

Com reforma tributária, governador de Sergipe vê ainda mais necessidade na atração de indústrias para estados produtores. TotalEnergies encontra gás na Bacia de Campos e mais. Confira:

OS GARGALOS PARA O CHOQUE DE OFERTA

Do escoamento ao transporte, passando pelo processamento. O aumento da oferta de gás nacional para o mercado pretendido pelo programa Gás para Empregar exigirá investimentos para superar gargalos em todas as etapas de infraestrutura.

A conclusão é do Instituto de Energia da PUC-Rio, em estudo encomendado pela Coalizão pela Competitividade Gás Natural – uma reunião, não homogênea, de grupos empresariais liderados pela Associação Brasileira de Engenharia Industrial (Abemi) e que defende uma política nacional para o gás a preços competitivos, em especial para fertilizantes e indústria química.

O trabalho será apresentado esta semana ao Ministério de Minas e Energia, nas reuniões públicas dos comitês técnicos do Gás para Empregar.

A primeira etapa do estudo chama a atenção para o fato de que, se o Brasil não criar novas demandas para o gás, pode não haver mercado suficiente para absorver o choque de oferta esperado para os próximos anos – o que justificaria, na visão da Coalizão, uma política orientada para novos projetos no setor químico e de fertilizantes.

Numa segunda fase, o estudo se debruçou sobre os gargalos da infraestrutura. E aí é um efeito dominó: um gargalo vai evidenciando outros na etapa seguinte da cadeia. A seguir, a gas week resume alguns deles.

GASODUTO OCIOSO E DESPERDÍCIO NO PROCESSAMENTO

O presidente da Abemi e líder da Coalizão, Joaquim Maia, defende que a prioridade, em termos de infraestrutura, deveria ser a criação de novas conexões de gás do pré-sal ao Rota 1, para compensar o declínio dos campos do pós-sal. E introduzir, na UPGN de Caraguatatuba, uma tecnologia para separação dos líquidos do gás.

“Isso [os gargalos] é claramente um problema de política pública”, afirma.

Um dos primeiros gargalos identificados está no gasoduto Rota 1, primeira rota utilizada para escoamento de gás natural do pré-sal e que opera com capacidade ociosa, por causa do declínio do pós-sal.

A unidade de processamento de Caraguatatuba (SP) tem capacidade para receber 20 milhões de m³/dia, mas o Rota 1 não consegue entregar todo esse gás, na prática.

Concebido originalmente para escoar o gás do pós-sal, o Rota 1 foi posteriormente adaptado para receber o gás também do pré-sal – que, com o declínio dos campos maduros do pós-sal, passou a ser a principal fonte de suprimento da rota.

O gasoduto é abastecido hoje, portanto, por duas fontes: os campos do pós-sal, pelo trecho Uruguá-Mexilhão (de 10 milhões de m³/dia, mas ocioso); e trecho que traz o gás do pré-sal (sobretudo Tupi), com mais 10 milhões de m³/dia.

Com a queda da produção do pós-sal e mudança no perfil de suprimento, a UPGN de Caraguatatuba passou a operar, com o aval da ANP, com um gás fora das especificações – ou seja, sem respeitar os limites dos teores de hidrocarbonetos presentes no gás, sobretudo de metano.

No pré-sal, esse gás é mais rico, com mais teores de líquidos (como etano e propano), mas que, hoje, não são separados.

A indústria de gás-química vê nessa situação um desperdício de matéria-prima. A Petrobras chegou, em 2020, a abrir uma licitação para construir novas unidades de processamento e tratamento do gás natural em Caraguatatuba, mas desistiu do investimento por falta de atratividade econômica no projeto.

O quadro revela aí, portanto, dois gargalos, na visão do IE-PUC:

- necessidade de investimentos na Rota 1, para ocupar o gasoduto, hoje ocioso, com excedentes de gás do pré-sal. Um exemplo é a conexão do gasoduto Mexilhão-Uruguá à Rota 2.
- e investimentos em processamento, para separação dos líquidos do gás rico do pré-sal, para ajustar a UPGN de Caraguatatuba às especificações do gás e permitir, assim, a chegada de mais etano e propano ao mercado, por exemplo.

COM A PALAVRA, A PETROBRAS

A Petrobras esclareceu que as decisões sobre investimentos são baseadas em critérios técnicos suportados por estudos de viabilidade técnica e econômica; e que a desistência do projeto de adequação de infraestrutura da Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA), em Caraguatatuba, foi fruto da perda de atratividade econômica do projeto, avaliada à luz das premissas do plano estratégico 2021-2025 (vigente à época).

A estatal também informou que as decisões finais sobre os futuros investimentos da companhia ocorrerão após as análises cabíveis seguindo a governança da empresa no âmbito do processo de



elaboração do Planejamento Estratégico 2023-2027 em curso e com previsão de conclusão até o final do ano.

A petroleira destacou ainda que, em setembro, bateu recorde de processamento de gás do pré-sal e que a UTGCA processou 9,8 milhões de m³/dia, com recorde na ocupação do gasoduto que interliga os campos do pré-sal à plataforma de Mexilhão, no Rota 1.

O GARGALO NO TRANSPORTE

O estudo do IE-PUC conclui que, mesmo com todos esses investimentos em processamento e escoamento, o gás do pré-sal teria dificuldades de chegar à malha da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG), na região Sul do país, e compensar, assim, o declínio das importações de gás boliviano.

Isso porque a rede de gasodutos da Nova Transportadora do Sudeste (NTS) tem gargalos na conexão com a malha da TBG. É o gargalo que a NTS tenta contornar com a proposta do projeto do “Corredor do Pré-sal”.

O IE-PUC cita uma série de limitações na transferência do gás do pré-sal para a malha da TBG que envolvem restrições de movimentação entre as estações de compressão; limites de segurança na movimentação (associados à classe de locação dos gasodutos).

O estudo conclui, então, que, se não forem superados os gargalos no transporte, o resultado será a divisão do mercado em duas áreas com preços potencialmente muito diferentes:

- uma área de mercado abastecida predominantemente por gás nacional – as malhas da NTS e Transportadora Associada de Gás (TAG) – com preços mais baixos;
- e uma área – a malha da TBG – com limitações na movimentação desse gás doméstico e que terá de recorrer ao gás natural liquefeito (GNL) importado e mais caro para compensar o declínio da Bolívia. O risco, nesse caso, é que o preço do mercado do Gasbol se equipare cada vez mais aos preços internacionais do GNL.

Atenção para a regulação: O IE-PUC também chama a atenção para a necessidade de revisão da tarifa de interconexão entre as malhas da NTS e TBG, para reduzir os custos de envio do gás do pré-sal ao mercado atendido pelo Gasbol.

O assunto está na agenda regulatória da ANP: a nova resolução sobre a interconexão e interoperabilidade de gasodutos de transporte está prevista para ser concluída em abril de 2025. Agenda regulatória da ANP para o gás natural escorrega para 2025.

MAIS GASODUTO

O estudo também identifica a demanda por novos gasodutos, para oferta de gás às novas fábricas de fertilizantes – uma das bandeiras da Coalizão é a destinação de gás a preços mais competitivos para o setor.

São considerados os projetos de Três Lagoas (MS) – o mais avançado –, Linhares (ES) e Uberaba (MG).

Somente a fafen do Triângulo Mineiro exigiria investimentos em uma nova rota de transporte – seja a partir de São Paulo ou de Minas.

Para Três Lagoas, será imprescindível eliminar os gargalos da interconexão NTS-TBG, num cenário de declínio das importações da Bolívia.

Já no caso de Linhares, as fontes de suprimento mais óbvias seriam Cabiúnas (seja o gás da Rota 2 ou do BM-C-33). O gás de Sergipe também é uma possibilidade. Independente da origem da molécula, fato é que seria necessária a construção de um novo ponto de entrega para suprir a fábrica.



Competitivo o quanto? Joaquim Maia conta que uma das conclusões do estudo é que o preço do gás natural precisa chegar, na porta da Fafen, a no máximo US\$ 7 o milhão de BTU para justificar investimentos em novas fábricas de fertilizantes.

E COMO FINANCIAR ISSO TUDO

Dentro das discussões do Gás para Empregar, a ideia é que a PPSA seja remodelada como instrumento de política pública para aumento da oferta de gás.

Uma das diretrizes avaliadas é o reconhecimento dos investimentos em nova infraestrutura (como escoamento e processamento) dentro dos custos da partilha.

Entenda: O excedente em óleo é a parcela da produção repartida entre a União e as empresas do consórcio de um determinado campo, no regime de partilha. É resultado da diferença entre o volume total da produção e os custos em óleo – por exemplo: os gastos com exploração, avaliação das descobertas, desenvolvimento e produção do campo. Dentro dessa lógica, quanto mais investimentos em infraestrutura reconhecidos como custos, nesses contratos, menos recursos sobram para serem repartidos com a União.

“Mas se tiver viabilidade, a iniciativa privada tem que entrar”, defende Maia.

GÁS NA SEMANA

Poço da TotalEnergies na Bacia de Campos detectou indícios de gás natural na sua mais recente campanha de exploração offshore no Brasil, no poço pioneiro Ubaia, no bloco CM-541. Petroleiras têm tido dificuldades em descobrir novas reservas de petróleo no pré-sal (Upstream).

Estados produtores precisarão atrair indústrias para compensar as perdas com a reforma tributária, diz o governador de Sergipe, Fábio Mitidieri (PSD). Além da unificação do ICMS e do ISS no Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a reforma prevê a mudança na destinação da receita, da origem para os destinos de bens e serviços.

Projetos de CCUS são adiados por falta de financiamento. Restrições econômicas e financeiras são a principal razão para atrasos e cancelamentos de quase metade dos projetos de captura, armazenamento e uso de carbono no mundo, de acordo com a Rystad Energy.

Diretoria da ANP concedeu autorização especial para a empresa GNR Fortaleza realizar projeto-piloto, por seis meses, para avaliação da qualidade da mistura biometano/gás natural nas dependências da Cegás. Em função da elevação do teor de nitrogênio do aterro sanitário, o biometano puro na saída da planta da GNR está fora das especificações. A proposta é realizar controle de qualidade nas dependências da Cegás, após misturar o biometano com gás natural, para enquadramento à especificação.

A Energisa Comercializadora também recebeu autorização da ANP para comercializar gás natural, exceto GNL e GNC. Em julho, o grupo Energisa assumiu a ES Gás, marcando sua entrada no mercado de distribuição.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/10/2023

AIRBUS VAI RENOVAR FROTA TRANSATLÂNTICA COM NAVIOS A VELA

Substituição gradual começa em 2026, com entrada em operação de três navios de propulsão assistida pelo vento

Por Nayara Machado 27 de outubro de 2023 - Atualizado em 30 de outubro de 2023 Em Biocombustíveis, Diálogos da Transição, Eólica



Novos navios de propulsão assistida pelo vento e motores bicomcombustível entrarão em operação em 2026 (Foto: Divulgação Airbus)

A fabricante europeia de aeronaves Airbus anunciou esta semana que irá renovar toda a frota de navios fretados que transportam subconjuntos de aeronaves entre instalações de produção na Europa e nos Estados Unidos.

A substituição será gradual, começando em 2026, com a entrada em operação de três novos

navios de propulsão assistida pelo vento e motores bicomcombustível.

O objetivo é reduzir pela metade o consumo de combustível e as emissões de CO₂ da frota transatlântica da empresa até 2030, em comparação com 2023.

A empresa calcula que as novas embarcações – construídas e operadas pela Louis Dreyfus Armateurs – serão capazes de reduzir as emissões médias anuais de 68 mil para 33 mil toneladas de CO₂.

Os navios contarão com seis rotores Flettner, que geram impulso com a ajuda do vento, juntamente com dois motores bicomcombustível que funcionam com óleo diesel marítimo e e-metanol.

Além disso, um software de roteamento otimizará a jornada dos navios pelo Atlântico, maximizando a propulsão pelo vento e evitando causado por condições adversas do oceano.

Essa renovação da frota também apoia a ambição da Airbus de aumentar a produção da família A320 – mais eficientes e prontas para usar combustível sustentável – para 75 aeronaves por mês até 2026.

Cada um dos novos navios transatlânticos terá a capacidade de transportar cerca de 70 contêineres de 40 pés (12 metros) e seis conjuntos de submontagem de aeronaves de corredor único — asas, fuselagem, pilones do motor, planos de cauda horizontal e vertical. Os navios de carga atuais transportam de três a quatro conjuntos.

“A renovação de nossa frota marítima é um grande passo na redução de nosso impacto ambiental”, afirma Nicolas Chrétien, chefe de Sustentabilidade e Meio Ambiente da Airbus.

A fabricante europeia tem meta de reduzir suas emissões industriais globais em até 63% até o final da década, em comparação com o ano base de 2015.

Hidrogênio no horizonte

Descarbonizar o frete marítimo é uma tarefa difícil. A frota global atual é dependente de combustíveis de origem fóssil e as alternativas renováveis ainda precisam ganhar escala, chegar aos portos e ganhar competitividade.

Entre as apostas de quem está investindo na substituição de frota estão os derivados de hidrogênio verde: amônia e metanol.

Caso também da Airbus, que pretende ir aumentando a mistura do e-metanol (uma combinação de hidrogênio verde e dióxido de carbono capturado) ao longo do tempo, conforme o combustível for se tornando mais acessível.

No horizonte até 2040, cada um dos novos navios deve reduzir suas emissões em mais cinco mil toneladas de CO₂ por ano com o aumento do uso do combustível sustentável combinado às velas mecânicas.

Experimentando

O momento é de experimentação e formação de parcerias. Adotar novas energias significa um alto volume de investimentos – desde pesquisa até a formação de redes de abastecimento, passando pela atualização da frota e estruturação de toda uma indústria de combustíveis de baixo carbono.

Um levantamento do Global Maritime Forum com empresas de navegação que representam 20% do mercado mostra que a indústria já reconhece a necessidade de preparar suas frotas para operar simultaneamente com óleo combustível/biodiesel, metano, metanol e amônia — uma mudança radical na diversidade do abastecimento.

Atualmente, 46% das empresas pesquisadas (12 entrevistados) dizem que já executaram programas-piloto envolvendo um ou mais combustíveis de baixo carbono e estabeleceram planos para implementação futura.

Outros 35% (nove entrevistados) não tomaram nenhuma atitude neste sentido.

Artigos da semana

– Onde estarão os incentivos para o hidrogênio? Cresce o debate em torno dos incentivos para desenvolver a indústria do hidrogênio de baixo carbono no Brasil, com menos emissões e mais emprego e renda, avalia Gabriel Chiappini

– Oportunidades e dilemas das políticas para o hidrogênio verde Oportunidades nós temos. As políticas precisam estimular as decisões para que elas sejam utilizadas sem perda de tempo, analisa Sérgio Gabrielli

– Aço verde, uma estratégia ganha-ganha Siderúrgicas brasileiras podem surfar em vantagens competitivas dos projetos de baixo carbono que saírem na frente, avaliam Rosana Santos, Stefania Relva e Nathalia Paes Leme

– Combustível do Futuro reflete busca por protagonismo De olho em mercado promissor, Governo lança projeto para incentivar a produção de SAF, escrevem Felipe Boechem, Andréa Caliento, Henrique Miguel e Thalia Freitas

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 30/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD ANUNCIA PAULO PICHETTI E RODRIGO TEIXEIRA PARA O BANCO CENTRAL

Os indicados serão analisados pelo plenário do Senado Federal

Por Renan Monteiro e Alvaro Gribel — Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou nesta segunda-feira a indicação de dois novos diretores para o Banco Central, que devem assumir a partir de 1º de janeiro de 2023.

Paulo Picchetti e Rodrigo Alves Teixeira foram indicados, respectivamente, para a diretoria de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos e a diretoria de Relacionamento, Cidadania e Supervisão de Conduta.



feira.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante entrevista — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Com os novos nomes, serão quatro diretores nomeados pelo presidente Lula no total de nove cadeiras na cúpula do BC, incluindo o chefe da instituição.

— Eu fico extremamente gratificado por ter sido o mediador desse convite, com a certeza absoluta de que são pessoas com uma grande contribuição a dar para o Banco Central — disse Haddad, em entrevista nesta segunda-

Os nomes serão indicados oficialmente ainda hoje pelo presidente Lula. Picchetti e Teixeira acompanharam o ministro na entrevista.

Quem sai

Fernanda Guardado e Maurício Moura, indicados na gestão de Bolsonaro, estão deixando a cúpula do BC. A diretoria de Internacional é geralmente ocupada por nomes de fora da casa, com passagens por bancos ou instituições de ensino, enquanto a diretoria de gestão de Riscos é tida como uma cadeira interna.

O ex-número 2 do Ministério da Fazenda Gabriel Galípolo assumiu em julho a diretoria de Política Monetária — área chave para o embasamento técnico das decisões sobre juros. Já o servidor de carreira Ailton Aquino assumiu a diretoria de Fiscalização.

Os indicados ao BC devem ser sabatinados pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado e aprovados pelo plenário da Casa.

— São dois nomes que contam com apoio do presidente (do Banco Central, Roberto Campos Neto), que vai acolhê-los da melhor maneira possível na instituição. Nossa interlocução tem sido aperfeiçoada ao longo do tempo, penso que continuaremos em um momento de muita troca de informações, impressões e conhecimentos — declarou Haddad.

Nesta semana, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reuniu com o presidente da Casa, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e adiantou a ele o perfil técnico dos indicados. Pacheco sinalizou que daria celeridade ao processo de pautar as indicações.

Apesar do Senado ter rejeitado na quarta-feira, a indicação de Igor Roque para o comando da Defensoria Pública da União (DPU), as indicações ao BC não devem correr o mesmo risco.

Perfis conservadores

Os diretores que estão deixando o BC votaram contra a redução de 0,50 ponto percentual da taxa de juros em agosto - a primeira queda em cerca de três anos.

Além disso, a diretora Fernanda Guardado foi um dos dois votos, em meados de 2022, para o aumento da Selic para 14% ao ano.

O primeiro semestre foi marcado por críticas de Lula e aliados ao Banco Central, com pressão direta sobre o presidente Roberto Campos Neto. Integrantes da Fazenda buscaram apresentar um tom moderado ao mencionar a atuação do BC. O foco de atenção estava na Selic em 13,75% ao ano, desde agosto de 2022. Atualmente, a taxa de juros está em 12,75%.

O que faz a diretoria de Assuntos Internacionais?

- É o braço do Banco Central responsável pela avaliação da conjuntura internacional;
- O titular representa a instituição em organismos internacionais e busca a inserção internacional do Banco Central brasileiro;
- Pode, por exemplo, propor acordos de cooperação técnica a serem firmados com outros bancos centrais e organismos;
- Cabe também ao titular acompanhar os riscos e o impacto da política cambial, monetária, da aplicação das reservas internacionais e demais operações da instituição.

O que faz a diretoria de Relacionamento e Cidadania?

- O diretor supervisiona a conduta das instituições de bancos e instituições financeiras, olhando, por exemplo, para o relacionamento com clientes e ao cumprimento das normas vinculadas a riscos financeiros;
- Cabe também ao titular coordenar as atividades de prevenção à lavagem de dinheiro e ao financiamento do terrorismo;
- Outra função é ser o braço da comunicação do Banco Central, inclusive no relacionamento com a Imprensa e os Poderes Públicos.

Atual composição

- Roberto Campos Neto - Presidente do BC - com mandato até dezembro de 2024;
- Ailton Aquino dos Santos - Diretor de Fiscalização - com mandato até março de 2027;
- Carolina de Assis Barros - Diretora de Administração - com mandato até dezembro de 2024;
- Diogo Abry Guillén - Diretor de Política Econômica - com mandato até dezembro de 2025;
- Fernanda Magalhães Rumenos Guardado - Diretora de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos - com mandato até dezembro de 2023;
- Gabriel Muricca Galípolo - Diretor de Política Monetária - com mandato até março de 2027;
- Renato Dias de Brito Gomes - Diretor de Organização do Sistema Financeiro e de Resolução - com mandato até dezembro de 2025;
- Maurício Costa de Moura - Diretor de Relacionamento, Cidadania e Supervisão de Conduta - com mandato até dezembro de 2023;
- Otávio Ribeiro Damaso - Diretor de Regulação - com mandato até dezembro de 2024.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/10/2023

HADDAD DIZ QUE SUA META ESTÁ 'ESTABELECIDA', APÓS LULA DESACREDITAR DÉFICIT FISCAL ZERO EM 2024

Ministro evita responder se alvo do governo será alterado, três dias depois de Lula dizer que o governo dificilmente chegaria à meta zero em 2024

Por Alvaro Gribel e Renan Monteiro — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante entrevista — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Após a fala do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, na última sexta-feira, afirmando que dificilmente o governo irá cumprir o objetivo de zerar o déficit nas contas públicas no ano que vem, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, evitou dar uma resposta direta a perguntas sobre a manutenção da meta pelo governo, em entrevista nesta segunda-feira. Ele afirmou, porém, que a sua meta está estabelecida.

O ministro disse ainda que pode antecipar medidas de arrecadação de receitas previstas para o próximo ano para perseguir o ajuste fiscal.



— O que levei para o presidente foram os cenários possíveis, se tiver de antecipar medidas para 2024, eu encaminho. O meu papel é buscar o equilíbrio fiscal, farei isso enquanto estiver no cargo, não é por pressão do mercado financeiro, acredito que o Brasil, depois de dez anos, precisa voltar a olhar para as contas públicas — afirmou. — A minha meta está estabelecida: vou buscar o equilíbrio fiscal de todas as formas justas e necessárias para que nós tenhamos um país melhor — disse o ministro.

Ela afirmou que a Fazenda vai apresentar todas as medidas possíveis para recompor a base de arrecadação do governo. Ainda assim, disse que não há "descompromisso" de Lula com a meta fiscal.

— Da parte do presidente não há nenhum descompromisso. Pelo contrário. Se ele não estivesse preocupado com a situação fiscal ele não estaria pedindo apoio da área econômica para orientação das lideranças do Congresso. Isso (correção da base fiscal) é algo que precisa ser feito pelos três poderes — afirmou Haddad.

Haddad também anunciou os nomes dos dois indicados a diretorias do Banco Central. Sobre a fala de Lula, o ministro afirmou que a arrecadação está caindo em um "ralo tributário", e foi isso que motivou a declaração na última sexta-feira.

— O presidente constatou que os ralos tributários estão em patamar exagerado. Dizem que o presidente está sabotando o país. Não, o presidente está constatando os problemas advindos de decisões que podem ser reformadas e as decisões que não podem ser reformadas, serem saneadas — afirmou.

Segundo o ministro, que encerrou a coletiva antes que os jornalistas inscritos pudessem fazer perguntas, a meta do Ministério da Fazenda está mantida para o ano que vem.

— A minha meta está estabelecida — afirmou Haddad.

Na conversa que teve com Lula, Haddad afirmou que parte desse "ralo tributário" passa por dois projetos que precisam ser apreciados pelo Congresso. Um deles, a MP que trata da subvenção dado por estados a empresas, por meio do ICMS. Isso vem diminuindo a base fiscal de cobrança de impostos federais. Outro, sobre uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), de 2017, que excluiu da base de cálculo do PIS Cofins o ICMS recolhido pelas empresas.

— Uma empresa de cigarro se credenciou a receber crédito de PIS/Cofins de R\$ 4,8 bilhões. Vejam vocês do que estou falando, o consumidor pagou o Pis/Cofins no preço do cigarro, quando comprou o maço, a empresa recolheu para a Receita, e a Justiça mandou devolver esse tributo não para o consumidor, mas para a empresa, que não pagou pelo tributo, só recolheu em nome de quem comprou o produto. São muitas dezenas de bilhões de reais sendo abatidos da base de cálculo desse forma.

Segundo Haddad, essa é uma das razões que explicam a arrecadação mais fraca, mesmo com crescimento mais forte do PIB.

— Essa é a razão pela qual as estimativas de receita deste ano não estão acontecendo na velocidade que pretendíamos, mesmo com o PIB crescendo — afirmou o ministro.

Segundo Haddad, já há um acordo com o presidente da Câmara, Arthur Lira, para a formação da Comissão Especial que vai analisar a MP que aumenta os impostos federais de grandes empresas que têm incentivo de ICMS.

— Estive com o presidente Lula esta manhã, ele pediu para marcar com lideranças do Congresso uma exposição desses números, para que eles sejam publicizados, e a sociedade acompanhe — disse.

Na sexta-feira, Lula reconheceu publicamente, pela primeira vez, que a meta de zerar o déficit primário nas contas públicas em 2024 não deve ser cumprida. O chefe do Executivo disse que o governo “não precisa disso” e citou preocupação com bloqueio de recursos para investimentos no exercício do ano que vem.

O déficit primário é o balanço de receitas e despesas, sem considerar o pagamento de juros. Para 2024, enquanto a equipe econômica quer zerar esse saldo negativo — o mercado financeiro está projetando déficit próximo a 0,8% do PIB.

— Eu sei da disposição do Haddad, sei da vontade do Haddad, sei da minha disposição. Já dizer para vocês que nós dificilmente chegaremos à meta zero — afirmou Lula.

Após a declaração de Lula, o Ibovespa fechou em queda e o dólar subiu. A fala foi um contraponto direto à equipe econômica, que vinha reforçando a meta fiscal do ano que vem em pronunciamentos públicos.

Logo após a declaração, representantes da Fazenda viram influência do ministro da Casa Civil, Rui Costa, no conteúdo do discurso. O receito com eventual contingenciamento de recursos estaria relacionado ao rumo do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sob alçada da pasta comandada por Costa.

A preocupação de Lula com eventual trava de recursos para investimentos ocorre porque a equipe econômica pode demandar bloqueios para evitar o descumprimento da meta fiscal no ano de vigência. O arcabouço fiscal prevê um contingenciamento limitado a 25% de despesas discricionárias, ou seja, gastos com custeio e investimentos.

Há risco das propostas encaminhadas pelo governo serem desidratadas no Legislativo ou a projeção inicial de receita não ser efetivada. Nesse caso, o contingenciamento poderia ser aplicado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/10/2023

GOVERNO QUER CRIAR ÓRGÃO PARA COMBATER ADULTERAÇÃO E SONEGAÇÃO FISCAL E ASSEGURAR O ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS

Ministro de Minas e Energia anunciou que será enviado projeto de lei ao Congresso em breve criando o Operador Nacional do Sistema de Distribuição de Combustíveis

Por Eliane Oliveira — Brasília



Alessandro Silveira, ministro de Minas e Energia — Foto: Ministério de Minas e Energia

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, anunciou nesta segunda-feira, em Belo Horizonte, que o governo enviará um projeto de lei ao Congresso propondo a criação de um Operador Nacional do Sistema de Distribuição de Combustíveis. Entre os objetivos da medida, ele destacou o combate à adulteração e à sonegação fiscal, assegurar o abastecimento e obter o controle completo da cadeia de distribuição de derivados de petróleo.

Silveira afirmou que o novo operador será instituído nos moldes do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), reconhecido internacionalmente pela sua eficiência. O órgão atuará, ainda, de forma complementar à Agência Nacional do Petróleo (ANP).

— O governo está muito preocupado em dar eficiência a toda cadeia de combustíveis no Brasil. Nós pretendemos fazer com

os combustíveis o mesmo que fizemos com o sistema elétrico — disse o ministro.

Ele ressaltou que a pasta de Minas e Energia é responsável pela qualidade e pela garantia de suprimento dos combustíveis do Brasil. Disse que o operador será para a ANP o que o ONS é para a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

— Precisamos ter a segurança de que, toda vez que a Petrobras ou qualquer fornecedora ou importadora abaixe o preço na refinaria, essa redução chegue ao consumidor final nos postos de combustíveis. Ele vai ser fiscalizador e ter uma visão global do sistema — afirmou Silveira.

Segundo o ministro, o operador terá participação do governo e da iniciativa privada. A ideia, enfatizou, é melhorar a fiscalização dos tributos, da qualidade dos combustíveis e dos estoques reguladores.

Ele também comentou o aumento de biodiesel no óleo diesel. Disse que a mistura, que neste ano subiu de 10% para 12%, passará para 15% em 2026.

O ministro afirmou, ainda, que o governo estuda a expansão do etanol presente na gasolina de 27% para 30%. Lembrou que essa é uma proposta do projeto de lei Combustível do Futuro, encaminhado recentemente ao Legislativo.

— Buscamos a autossuficiência em combustíveis, com claros benefícios aos consumidores em termos de oferta e de preço dos produtos, bem como a redução nas emissões de gases causadores do efeito estufa.

Silveira fez o anúncio durante o “1º Encontro de óleo, gás e biocombustíveis para o fortalecimento da cadeia de produção industrial e comercial brasileira”. O evento foi realizado pelo Ministério de Minas e Energia, em parceria com a Petrobras e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/10/2023

CÂMARA DEVE ATENDER PEDIDO DE HADDAD E VOTAR MP QUE PODE RENDER ATÉ R\$ 35 BI AO GOVERNO, DIZ LÍDER; ENTENDA A PROPOSTA

Proposta também foi enviada por meio de projeto de lei, a pedido de Lira, mas formato poderia inviabilizar cobrança de impostos

Por Victoria Abel — Brasília



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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e líderes governistas têm avançado nas negociações com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), para análise da medida provisória (MP) que, na prática, aumenta a tributação de grandes empresas que possuem benefícios fiscais de ICMS.

Novas reuniões devem ocorrer antes do feriado e o Ministério da Fazenda esperar votar o texto até a semana que vem. A expectativa é que uma comissão mista seja instalada ainda nesta semana, disse o líder governista Isnaldo Bulhões (MDB-AL).

A proposta, que pode render até R\$ 35 bilhões para o governo em 2024, chegou a ser enviada por meio de projeto de lei, como tem sido a preferência de Lira.



A equipe econômica, porém, argumenta que, mesmo que a aprovação do projeto fosse rápida, a proposta precisaria esperar até 90 dias para começar a ter efeito, após a sanção, por conta da chamada noventena para cobrança de tributos. A medida provisória já está em vigor e precisa apenas ser chancelada pelos parlamentares em comissão especial até o final de novembro. Dessa forma, dispensa-se o período de noventena.

Bulhões afirma que Lira sinalizou colaboração e deve aceitar a montagem de uma comissão mista, com deputados e senadores, para apreciação do projeto.

— Se for por projeto de lei, teríamos o prejuízo da noventena. Conversei com o presidente Lira e com Haddad na semana passada. Vamos ter novas conversas nesta semana. Me reúno com o ministro amanhã (hoje) à noite. Defendo o caminho da MP e acho que tem grandes chances de avançar. Estou esperançoso — afirmou Bulhões.

Entenda o texto

A MP acaba com deduções de impostos federais sobre recursos que receberam subvenção do ICMS, mas não foram utilizados para investimentos. A proposta também precisou ser enviada por meio de projeto de lei porque Lira vinha se recusando a votar MPs. Os PLs passam necessariamente primeiro pela Câmara, enquanto as MPs vão para análise de uma comissão especial mista, com deputados e senadores. Na prática, o projeto de lei dá mais poder e a palavra final aos deputados.

A boa vontade do presidente da Câmara nos últimos dias coincide com o anúncio de um de seus aliados para a presidência da Caixa da Economia Federal, Carlos Antônio Vieira Fernandes, depois da saída de Rita Serrano. A articulação para acelerar a análise do projeto também vai passar por conversas com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e o presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa, Davi Alcolumbre.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DESIGUALDADE NO BRASIL NÃO SE RESOLVE SÓ COM EDUCAÇÃO E TAXAS SOBRE GRANDES FORTUNAS, DIZ SOCIÓLOGO

Em livro recém-publicado, Marcelo Medeiros defende que todas as políticas adotadas no País têm de levar em conta o combate à desigualdade

Por Luiz Guilherme Gerbelli

ENTREVISTA COM

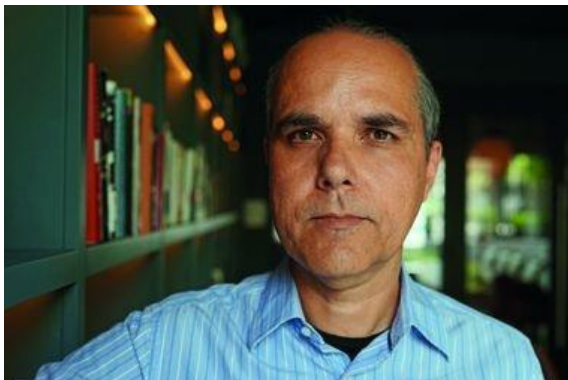
Marcelo Medeiros - Professor visitante na Universidade Columbia, em Nova York. Também é pesquisador no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e doutor em sociologia pela UnB

Autor do recém-lançado livro *Os ricos e os pobres: O Brasil e a desigualdade*, o sociólogo Marcelo Medeiros diz que não há uma resposta simples para a resolver a desigualdade brasileira, um assunto muito complexo e que domina a pauta de discussão há décadas.

“O simplismo pode atrapalhar a redução das desigualdades no Brasil”, afirma. “Temos vários tipos de desigualdades. E diferentes tipos de desigualdades vão exigir diferentes maneiras de enfrentamento.”

Professor visitante da Universidade Columbia, em Nova York, Medeiros diz que seu livro “busca mais oferecer ferramentas do que uma receita do que deve ser feito” e que todas as políticas adotadas pelo País deveriam ir na direção de reduzir a desigualdade.

“É algo tão disseminado que todas as políticas têm de prestar a atenção na desigualdade. Quando a gente define, por exemplo, o subsídio para as empresas, temos de parar e perguntar: quem vai ganhar mais e quem vai perder com isso?”



Marcelo Medeiros, autor de 'Os ricos e os pobres: O Brasil e a desigualdade' Foto: Esperança Dias/Divulgação/Companhia das letras

A seguir trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Quais foram as escolhas feitas no Brasil para chegar à situação em que estamos em relação à desigualdade?

Nenhum país chega em um nível tão grande de desigualdade como o do Brasil em função de um conjunto limitado de fatores. Para o Brasil ser tão desigual, tem de ser resultado de um conjunto gigantesco de coisas acontecendo e todas levando na direção de mais desigualdade. Uma coisa importante é entender que a desigualdade no País não tem uma causa principal nem é um conjunto de causas principais. Ela está espalhada em absolutamente tudo. É fácil a gente pensar nisso. Por exemplo, quando pensamos por que as mulheres são desiguais em relação aos homens. Você não resume isso a um conjunto pequeno de coisas. Tem de entender que é resultado de um conjunto gigantesco de forças o tempo inteiro, levando na direção da desigualdade. É o caso do Brasil. Não faz sentido tentar fazer uma lista do que causa a desigualdade no Brasil. O que faz sentido é pensar na consequência desse raciocínio.

E qual é essa consequência?

É que nós não temos uma política de combate à desigualdade. Não existe um conjunto de medidas para combater a desigualdade. A preocupação com a desigualdade tem de estar presente em todas as políticas. Essa é a ideia. É algo tão disseminado que todas as políticas têm de prestar a atenção na desigualdade. Quando a gente define, por exemplo, o subsídio para as empresas, temos de parar e perguntar: quem vai ganhar mais e quem vai perder com isso? Quando a gente decide nossa política monetária, temos de fazer uma pergunta o tempo inteiro: quem são os vencedores e quem são os perdedores desse jogo? Em outras palavras, a ideia é pensar todas as políticas como sendo políticas sociais, porque toda política tem impacto social.

A ideia do livro é exatamente que não existe um arcabouço de medidas para reduzir a desigualdade...

Todas as medidas têm de estar preocupadas com a desigualdade, porque a desigualdade está infiltrada em todos os aspectos da nossa vida. Temos vários tipos de desigualdades. E diferentes tipos de desigualdades vão exigir diferentes maneiras de enfrentamento. O que eu faço no livro é justamente tentar tirar alguns mitos sobre o que vai tornar o Brasil um país mais igual. O primeiro, mais fácil de entender, é a educação. É preciso deslocar um pouco esse mito de que basta resolver o problema educacional para a desigualdade do Brasil cair ou que essa é a principal estratégia para reduzir a desigualdade.

Por quê?

A educação é um tema muito genérico. A educação que realmente afeta a desigualdade é a de Ensino Superior, mas sequer o Ensino Superior seria suficiente para provocar quedas muito grandes na desigualdade. Por exemplo, se você desse doutorado para todos os trabalhadores brasileiros, ainda assim, a desigualdade, talvez, não chegasse a cair 20%. Dado, obviamente, que essa situação beira o absurdo, porque tecnicamente está fora de condição de se fazer isso, essa é uma mudança gigantesca no mercado de trabalho, teria de ser feita há quase meio século e, mesmo assim, o



impacto não seria tão grande comparado com a magnitude do que está sendo movido. O que isso sinaliza? Educação é alguma coisa necessária, mas ela é insuficiente para acabar com a pobreza.

Outra coisa que eu tento também tirar um pouco da lista de coisas é a discussão de que basta criar um imposto sobre grandes fortunas. Não é também só isso. Não vai ser uma atividade isolada ou um pequeno conjunto de coisas que vai fazer a desigualdade cair.

O sr. acha que esse tipo de diagnóstico vai ser incorporado no País?

É difícil dizer. Existe uma preocupação crescente com a desigualdade. Coisas que eram simplesmente desprezadas no passado, há menos de duas décadas, estão completamente incorporadas na discussão hoje. A desigualdade racial era basicamente um tema tabu até meados dos anos 2000. Hoje em dia, é um tema que marca completamente a pauta brasileira. Nesse sentido, existe um avanço na direção de tornar o Brasil mais igual. As discussões de saúde sexual reprodutiva, que são muito importantes no trabalho da mulher, como, por exemplo aborto e contracepção, que estavam colocadas sempre de fora dessa discussão, agora, já estão incorporadas como parte, inclusive, do debate sobre desigualdade de renda dentro do mercado trabalho entre mulheres e homens. Existe uma tendência de incorporação desses assuntos, mas eu não consigo prever o que vai acontecer no futuro.

Qual é a implicação de ver a desigualdade disseminada?

Uma das implicações é que a maneira de se discutir várias coisas tem de ser mudada. Por exemplo, vamos pensar qual é o assunto típico do jornalismo econômico. Um assunto muito típico é o comportamento do crescimento do País. Um país não cresce, quem cresce são as pessoas desse país. Então, o Brasil pode crescer 5% e esse ser um crescimento pró-ricos ou ser um crescimento pró-pobres. São dois tipos de crescimento completamente diferentes. A questão fundamental não é saber se o Brasil cresceu 5%, mas saber quanto os pobres cresceram e quanto os ricos cresceram. O próprio crescimento deve ser visto pela ótica de desigualdade. Esse crescimento desigual tem impacto diferentes sobre diferentes grupos da população.

No livro, o sr. destaca essa desigualdade tão maior entre os mais ricos. Poderia detalhar?

Esse é um fato muito bem conhecido, mas não é um fato incorporado (na discussão). Os 10% mais ricos são bastante diferentes do 1% mais rico, que é bastante diferente do 0,1% mais rico. Ou seja, existe uma desigualdade imensa dentro desse grupo. As tentativas de classificar esse grupo como uma categoria só estão fadadas ao fracasso. Mas, como existe uma desigualdade gigantesca desse grupo, indica que existe muito espaço para progressividade das políticas. Para, por exemplo, as políticas tributárias, mas não só para elas. Existe para todas as políticas que estão beneficiando esses grupos. Uma política de subsídios, por exemplo, está financiando esse pessoal e por aí vai. Claro que há coisas que vão ter mais aplicação entre os pobres, como a política de assistência social, e há coisas que vão ter maior incidência entre os ricos, como o Imposto de Renda, por exemplo. Mas existe bastante espaço para sermos bem mais progressivos do que estamos sendo.

Diante de todo esse quadro, o que pode ser feito?

Eu não quero dar uma resposta que leve ao imobilismo, mas estamos tratando de um assunto complexo demais para ser respondido por uma resposta simples. O simplismo pode atrapalhar a redução das desigualdades no Brasil. Não existe um conjunto claro de regras simples para resolver um problema dessa magnitude. Quando alguém implementa políticas públicas, elas são implementadas dentro de um contexto político muito restritivo, dentro de um orçamento restritivo e com resistências muito grandes, porque qualquer redução da desigualdade implica em um conflito redistributivo. E esse conflito distributivo implica reação de quem vai perder. Se há alguma coisa por trás do combate da desigualdade que é necessária, é a política. E, como o conflito distributivo vai colocar em posições opostas vários grupos que vão usar todos os recursos que tiveram disponíveis para não perder, é claro que o combate à desigualdade vai passar por mobilização política de larga escala.

O que eu tento fazer nesse livro é colocar na linguagem mais acessível possível o que nós sabemos sobre desigualdade no Brasil, para que as pessoas nas suas empresas, nos seus locais de trabalho, nas suas organizações sociais, nos seus movimentos sociais, em todos os níveis das suas igrejas,

se mobilizem usando essas ferramentas para fazer aquilo que cabe a elas como papel na redução da desigualdade. É um livro que busca mais oferecer ferramentas do que uma receita do que deve ser feito.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/10/2023

COLÔMBIA E BRASIL OLHAM PARA UM PERÍODO DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA DIFERENTE, DIZ MINISTRO DE PETRO

Segundo Germán Mendoza (Comércio, Indústria e Turismo), países concordam em 90% dos temas que os envolvem; exceção é exploração de petróleo na Amazônia

Por Luciana Dyniewicz

BOGOTÁ - O ministro de Comércio, Indústria e Turismo da Colômbia, Germán Umaña Mendoza, reafirmou que seu país não vai explorar petróleo na região amazônica — um tema de divergência entre Colômbia e Brasil que causou atritos entre os dois durante a Cúpula da Amazônia, realizada em Belém, em agosto.

“Nosso presidente (Gustavo Petro) já disse que um presidente é mais ambientalista que o outro. Só não disse qual”, afirmou o ministro na manhã desta segunda, 30, em Bogotá, em evento promovido pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

“A Colômbia não vai explorar petróleo na Amazônia. O Brasil vai. Os dois países estão olhando para um período de transição energética diferente. Lula e Petro pensam que é preciso fazer a transição,



mas uns pensam que é responsabilidade de todos, que todos devem se comprometer, e outros que temos de mostrar que a transição precisa andar mais rapidamente”, acrescentou.

Mendonza disse ainda que a maioria dos países do mundo está consciente de que é preciso substituir o petróleo e o carvão, além de acelerar a transição.

Presidente colombiano, Gustavo Petro, se opõe a concessão de novas licenças para exploração de petróleo no país Foto: Luisa Gonzalez/Reuters

A posição do governo Petro em relação à indústria petrolífera é polêmica no meio empresarial do país, que questiona como o governo vai financiar a transição energética se cortar a exploração de óleo e gás. Hoje, o petróleo é o principal produto de exportação da Colômbia.

Segundo Mendonza, essa questão não afasta os dois governos liderados por representantes de esquerda. Petro é o primeiro presidente de esquerda da história colombiana. “Em 90% dos temas comuns aos países estamos de acordo.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/10/2023

ASSOCIAÇÃO QUE REÚNE 60% DAS EMPRESAS DE CARBONO LANÇA GUIA DE ‘BOAS PRÁTICAS’ APÓS POLÊMICAS

Nos últimos meses, algumas empresas que desenvolvem projetos de carbono no Brasil foram acusadas de usar terras públicas, fazer propostas ‘ilusórias’ e usar cláusulas abusivas em negociações com comunidades tradicionais

Por Beatriz Capirazi

A Aliança Brasil NBS, que reúne 60% das empresas desenvolvedoras de projetos de carbono no país, lançou um guia de “boas práticas” para o setor, que defende a consulta aos povos indígenas,



comunidades tradicionais e quilombolas diante de processos que vão da criação à transação de créditos. A iniciativa é uma resposta aos escândalos que o setor tem acumulado nos últimos meses.

Empresas vêm sendo acusadas de modificar a vida das comunidades tradicionais e apresentar propostas “ilusórias” de melhoria de vida, além de usar cláusulas abusivas na negociação de créditos de carbono em terras supostamente griladas.

Apesar das polêmicas, o mercado de carbono nunca esteve tão em alta, após a aprovação no início de outubro, por unanimidade, do projeto de regulação do setor na Comissão do Meio Ambiente do Senado.

“Diante dessas críticas, a aliança entendeu que era necessário criar um guia de boas práticas em consultas aos povos indígenas, comunidades tradicionais e quilombolas”, afirmou a presidente da entidade, Janaina Dallan, na Conferência Brasileira Clima e Carbono, realizada na quinta-feira, 26.

Segundo a própria publicação, o guia surge como resposta ao “crescimento desorientado de projetos, que pode resultar em erros técnicos na construção de benefícios na área, afetando não só o mercado voluntário de mercado quanto as comunidades envolvidas no processo”.

O secretário-geral da entidade, Jeronimo Roveda, alerta que as práticas listadas no guia já existem há anos como um conceito na Aliança e precisam avançar. “É um mercado muito grande e tecnicamente complexo. Com o crescimento do mercado e esse ‘boom’ de especulações de projetos que podem não ser íntegros, o guia vem consolidar uma prática de anos.”

Roveda destaca que o grande “trunfo” da publicação, disponível no site da Aliança Brasil, é o fato de ele ser prático, ajudando a orientar os interessados com medidas efetivas para desenvolver o mercado de carbono. “O guia foi construído em cima das práticas realizadas pelos integrantes da aliança.”

Polêmicas

Em julho, o Ministério Público Federal (MPF) afirmou que o mercado de crédito de carbono modifica a vida das comunidades tradicionais. Em nota, o órgão afirma que são ofertadas propostas “ilusórias” de melhora de vida, com cláusulas abusivas ou ilegais. Haveria também negociação de créditos de carbono em terras supostamente griladas.

Empresas foram acusadas ainda de usar terras públicas como se fossem particulares para vender créditos de carbono a empresas de renome, inclusive internacionais, em outubro deste ano.

Regulação

Para Roveda, embora a regulação vá trazer um grande peso para o mercado de carbono por regular e criar normativas para as emissões de gases do efeito estufa dos setores, é preciso diferenciar as polêmicas que tem acontecido do PL que regulará esse mercado.

“O mercado voluntário da onde surgem essas polêmicas são projetos desenvolvidos individualmente. E eu tenho o lema de que não é por um erro médico que se condena toda a medicina”, afirma o secretário-geral da Aliança Brasil.

Roveda afirma que a regulação não impedirá que sejam desenvolvidos créditos que não obedeçam a esses padrões de integridade, mas que talvez ela aja como um “filtro” para o mercado. “O que pode acontecer que esses projetos que hoje viram notícia por alguma falta de obediência à legislação é que eles não vão ser credenciados para operar no mercado regulado e terão menos credibilidade no mercado voluntário.”

O porta-voz da aliança ainda destaca que a maioria dos problemas levantados na mídia tem relação direta com a questão fundiária, que se torna um “agravante” para a existência de falhas.



Mercado de carbono acumula polêmicas de propostas “ilusórias” de melhora de vida, usar cláusulas abusivas na negociação de créditos de carbono em terras supostamente griladas. Foto: Pixabay

“É um problema de um sistema que é um pouco arcaico e possibilitou algumas maneiras, inclusive ilícitas, de ter terras sobre terras historicamente”, afirma. Ele destaca que a fiscalização do Ministério Público e da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) sobre a exploração das terras e verificação se são públicas ou pertencentes a comunidades tradicionais é algo

desejado pela entidade, validando todo o processo de criação de créditos de carbono como íntegros.

O especialista descarta a possibilidade que essas notícias possam trazer ao mercado de carbono, destacando que embora empresas tenham se envolvido em polêmicas nos últimos meses, o número das que seguem boas práticas é muito mais alto. Ele destaca que a intenção do guia não é “condenar quem cometeu alguma falha”, mas corroborar para que os projetos de todo o mercado sejam íntegros e vistos como positivos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2023

BRASIL ABRE 211 MIL VAGAS DE TRABALHO COM CARTEIRA ASSINADA EM SETEMBRO, QUEDA DE 23,8% EM UM ANO

Setor de serviços puxou abertura das vagas no mês; melhor desempenho entre os Estados foi registrado em São Paulo, com a criação de 47,3 mil novos postos

Por Fernanda Trisotto e Amanda Pupo

BRASÍLIA - Após a criação de 219.330 vagas em agosto (dado revisado nesta segunda, 30), o mercado de trabalho formal registrou um saldo positivo de 211.764 carteiras assinadas em setembro, segundo os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) divulgados há pouco pelo Ministério do Trabalho.

O resultado do mês passado decorreu de 1.917.057 admissões e de 1.705.293 demissões. Em setembro de 2022, houve abertura de 278.023 vagas com carteira assinada, na série ajustada. Em um ano, a queda foi de 23,8%.

O mercado já esperava um novo avanço no emprego no mês, e o resultado veio acima da mediana das estimativas de analistas consultados pelo Projeções Broadcast, que era de saldo positivo de 202.132 vagas. As projeções indicavam a abertura líquida de 140.900 a 269.201 vagas em agosto.



Setor de serviços criou 98.206 postos formais em setembro, seguido pelo comércio, com 43.465 vagas
Foto: Hélvio Romero/Estadão

No acumulado dos nove primeiros meses de 2023, o saldo do Caged já é positivo em 1.599.918 vagas. No mesmo período do ano passado, houve criação líquida de 2.179.740 postos formais. A queda é de 26,6%.

Setores

A abertura líquida das vagas em setembro foi novamente puxada pelo desempenho do setor de serviços no mês, com a criação de 98.206 postos formais, seguido pelo comércio, que abriu 43.465 vagas.

Já a indústria geral criou 43.214 vagas em setembro, enquanto houve um saldo de 20.941 contratações na construção civil. Na agropecuária, foram criadas outras 20.941 vagas no mês.

No nono mês do ano, as 27 Unidades da Federação obtiveram resultado positivo no Caged. O melhor desempenho entre os Estados foi registrado em São Paulo, com a abertura de 47.306 postos de trabalho. Já o pior desempenho foi do Acre, que registrou abertura de 360 vagas em setembro.

O salário médio de admissão nos empregos com carteira assinada foi de R\$ 2.032,07 em setembro, ante R\$ 2.040,14 registrado em agosto. Comparado ao mês anterior, houve recuo de R\$ 8,07 no salário médio de admissão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/10/2023

PADILHA INDICA POSSIBILIDADE DE VETOS EM PROJETO QUE PRORROGA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTOS

Congresso incluiu dispositivo que desonera prefeituras de municípios com até 142 mil habitantes, o que aumenta o custo do projeto para a União

Por Caio Spechoto

BRASÍLIA - O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, indicou nesta segunda-feira, 30, a possibilidade de o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetar ao menos trechos do projeto que estende a desoneração da folha de pagamentos de 17 setores da economia até 2027.

O Congresso também incluiu um dispositivo que desonera prefeituras de municípios com até 142 mil habitantes, o que aumenta o custo do projeto para a União.

De acordo com Padilha, o governo vai avaliar a constitucionalidade do texto. “Durante toda a tramitação, inclusive no Senado, o líder do governo (Jaques Wagner) fez questão de dizer que o conjunto daquelas medidas fere a Constituição”, declarou o ministro das Relações Institucionais. “O próprio líder do governo no Senado disse que não existia compromisso com a sanção”, disse.



Segundo Padilha, são prioridades para o governo nesta semana o projeto que cria a lei de debêntures de infraestrutura e o que taxa as apostas esportivas Foto: Bruna Sampaio/Alesp

O ministro deu entrevista a jornalistas no Palácio do Planalto depois de uma reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Segundo Padilha, são prioridades para o governo nesta semana o projeto que cria a lei de debêntures de infraestrutura, que está na Câmara, e o projeto que taxa as apostas esportivas, em discussão no Senado.

Além disso, afirmou que o Planalto trabalhará para aprovar a regulamentação do mercado de carbono na Câmara antes da Conferência do Clima, que será realizada em Dubai. Lula embarcará para o compromisso internacional no final de novembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/10/2023

MISSÕES DE INOVAÇÃO PRECISAM SOBREVIVER A MUDANÇAS DE GOVERNO, DIZ DIRETOR DA WTT

Andre Wongtschowski, diretor de inovação da World-Transforming Technologies, diz que País precisa de agenda para utilizar recursos para bioeconomia, transição energética e proteção da Amazônia

Por Lucas Agrela



ENTREVISTA COM

Andre Wongtschowski - diretor de inovação da WTT

A World-Transforming Technologies (WTT) e a Agência de Inovação da USP (Auspin) realizam nesta terça-feira, 31, o 1.º Fórum Brasileiro de Inovação Orientada por Missões. O evento fechado ocorre no Inova USP, em São Paulo, e reunirá representantes do governo, da indústria, da academia, do setor privado e da sociedade para

discutir a importância da adoção da prática de inovação orientada por missões no Brasil. O desenvolvimento sustentável do País e seu posicionamento de liderança na bioeconomia serão pontos-chave do debate.

Andre Wongtschowski, diretor de inovação da WTT, afirma que a estruturação de programas de governo com objetivos claros, chamados “missões”, tende a dar mais força para resistir a mudanças de governo, desde que a sociedade, a academia e o setor privado estejam envolvidos. “A inovação precisa ter a preocupação em responder a desafios importantes da sociedade e do meio ambiente”, diz.

Confira a seguir os principais trechos da entrevista:

Ter missões de inovação é uma forma de evitar problemas de continuidade de governo diante das alternâncias de presidência, Congresso e Senado, além das trocas ministeriais?

Certamente. A missão tipicamente vai envolver projetos que têm longa duração. Pela sua natureza, precisa sobreviver a mudanças de governo e o estabelecimento dessas grandes missões, se devidamente comunicadas à sociedade e feitas com ampla participação social, tende a ter força suficiente para sobreviver a longo prazo. Esse é um ponto importante para as estratégias de ciências.

Quais questões podem ser resolvidas com missões?

No evento, temos mesas temáticas sobre a Amazônia e questões da bioeconomia, agricultura e combate à fome, digitalização do complexo industrial, saúde e transição energética. São meses de construção para criar missões sobre esses temas e é necessária ampla participação para fazer um belo diagnóstico dos desafios. Por isso, o que queremos é construir um processo que permita que essa construção seja feita com qualidade.

Como a inovação pode ser orientada por missões no setor público?

A ideia central de que é preciso colocar o fazer científico e o desenvolvimento de inovações a serviço do desenvolvimento sustentável. O governo tem um papel muito importante no desenvolvimento das inovações, seja apoiando diretamente com investimento em educação, investimento e Ciência Tecnologia, seja criando as infraestruturas necessárias para que a inovação aconteça. Portanto, deveria existir um direcionamento para inovação que é produzida no País. A inovação precisa ter a preocupação em responder a desafios importantes da sociedade e do meio ambiente.

Como funcionam as missões?

As missões têm três elementos centrais. O primeiro é a ideia de criar grandes projetos, grandes programas estruturados para lidar com desafios complexos do desenvolvimento sustentável. A direcionalidade da missão é muito importante. Outro ponto é justamente a colaboração entre os diferentes atores da inovação. Como se tratam de projetos complexos e com desafios complexos, não vamos resolvê-los atuando isoladamente. É preciso envolver vários ministérios e agências de governo. Além disso, a missão também exige um grau de colaboração com o setor privado, as academias, o governo e a sociedade civil. Algo que a missão estabelece como pré-requisito é que



you have clear, explicit, concrete objectives and deadlines and numbers agreed, as happens with the reduction of pollutants in Europe.

Quais são os riscos de não ter políticas públicas orientadas por missões no Brasil?

The biggest risk is making bad use of the innovation resource. If you don't know where you want to go, you probably won't get there. Investment in research and development is, roughly, half from the private sector and half from the public sector. The money from the public sector is used to finance basic research, applied research and a series of things in universities. It is a resource distributed with a base in the interests of researchers, and not in the interest of the government. We should ask ourselves what we are researching is what we should be researching to solve the big challenges of the Country.

Essas missões podem ajudar o Brasil a se tornar mais relevante na economia global?

Yes. There are things that people will discuss about missions that need to be built and executed in relation to the energy transition, the positioning of Brazil as a leader in the energy transition, in bioeconomy and in the agenda of climate change. It is an opportunity for Brazil to position itself well, showing what is the future that you want to build.

Já existem aplicações dessa lógica de missões de inovação no País?

The National Council of Industrial Development (CNDI), which was restored at the beginning of this year, already begins to develop its strategy of action with a base in this logic of missions, establishing a set of six initial missions that should guide Brazilian industrial policy in the coming years. The same happens in the Ministry of Development, Industry, Commerce and Services, with ten programs that still do not have the logic of missions, but that are moving in this direction. A Finep and BNDES are also saying they will analyze their resources for these missions, just as the National Confederation of Industry (CNI).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2023

HADDAD E LULA SE REÚNEM COM LÍDERES DA BASE DA CÂMARA NESTA TERÇA PARA DISCUTIR FISCAL

The meeting will take place at the Palácio do Planalto, at 10h, and will also count on the presence of the minister of the Secretariat of Institutional Relations, Alexandre Padilha

Por Giordanna Neves e Iander Porcella

BRASÍLIA - The leader of the government in the Chamber in exercise, Alencar Santana Braga (PT-SP), invited the party leaders of the base for a meeting with the president Luiz Inácio Lula da Silva and the minister of the Treasury, Fernando Haddad, on Wednesday, 31.

The meeting will take place at the Palácio do Planalto, at 10h, and will also count on the presence of the minister of the Secretariat of Institutional Relations, Alexandre Padilha, who also appeared on Estadão/Broadcast. The subject is the measures in the Congress to increase federal revenues, at a moment when there are questions about the goal of zeroing the fiscal deficit in the year that comes, which is in doubt by the president himself.

In a press conference on Tuesday, 30, Haddad cited a request from Lula for a meeting with the leaders of the Legislature for the presentation of measures that can be anticipated so that the Treasury has more chances of zeroing the public accounts. "It is necessary to validate the measures to be presented with the political. The measures are being designed", said the minister. "I will announce measures when they are validated by the president", he emphasized.

Haddad emphasized today that it is necessary to approve in the Congress the provisional measure (MP) that limits the reduction of ICMS subsidies on the payment of federal taxes on companies, such as the Income Tax on Legal Entities (IRPJ) and the Social Contribution on Net Profit (CSLL). This is a priority measure for the government in the Chamber at this moment, with a potential of R\$ 35.3 billion in 2024. "My goal" is established to seek fiscal balance in all areas.

formas justas e necessárias para que tenhamos um País melhor”, afirmou o chefe da equipe econômica.



Encontro de Haddad e Lula ocorrerá no Palácio do Planalto, às 10h, e contará também com a presença do ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha Foto: Wilton

Lula disse, em café com jornalistas na última sexta-feira, 27, que “dificilmente” o governo conseguirá zerar o déficit fiscal em 2024 e declarou que não quer fazer cortes em investimentos para cumprir a meta. “Tudo que a gente puder fazer para cumprir a meta fiscal, a gente vai fazer. O que posso dizer é que ela não precisa ser zero. A gente não precisa disso. Eu não vou

estabelecer uma meta fiscal que me obrigue a começar o ano fazendo um corte de bilhões nas obras que são prioritárias nesse País”, disse o petista.

”Eu acho que muitas vezes o mercado é ganancioso demais e fica cobrando a meta que eles acreditam que vai ser cumprida. Então, eu sei da disposição do Haddad, sei das vontades do Haddad, sei da minha disposição, e quero dizer para vocês que nós dificilmente chegaremos à meta zero, até porque eu não quero fazer cortes em investimentos e obras. Se o Brasil tiver o déficit de 0,5% (do PIB) o que é? 0,25% o que é? Nada. Então vamos tomar a decisão correta e nós vamos fazer aquilo que vai ser melhor para o Brasil”, emendou o presidente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/10/2023

‘VEJO COM PREOCUPAÇÃO A FALTA DE GOVERNANÇA NO NOSSO PAÍS’, AFIRMA EX-MINISTRO DO DESENVOLVIMENTO

Em evento do Lide, empresários e executivos discutiram o cenário da governança corporativa no Brasil

Por Matheus Piovesana

O ex-ministro do Desenvolvimento, Luiz Fernando Furlan, afirmou que vê com “preocupação” o que chamou de falta de governança no Brasil em evento promovido pelo Lide em São Paulo na última sexta-feira, 27, que debateu a perspectiva de empresas sobre esta pauta. Na ocasião, o executivo fez menção à queda das ações da Petrobras nesta semana, após a proposta de mudanças no estatuto da empresa que foi vista como uma brecha para ampliar indicações de cunho político na petrolífera.

”Eu vejo com preocupação a falta de governança no nosso País”, disse ele durante seminário de governança corporativa. “Cada vez que sai uma notícia sobre uma empresa onde haja uma influência estatal, Petrobras cai 6% num dia. Sabe quanto é 6% num dia? R\$ 50 bilhões porque saiu uma notícia”, disse.

Durante o evento, Furlan se referiu a episódios da história empresarial brasileira em que houve falta de governança corporativa. O primeiro foi a quebra da Bolsa do Rio de Janeiro, nos anos 1990. Depois, falou ainda sobre a quebra da Sadia, em 2008, durante a crise financeira mundial.

Na época, o executivo era um dos herdeiros do fundador da Sadia, Atílio Fontana, e não estava na empresa quando ela quebrou por causa da exposição a derivativos de dólar, que geraram prejuízos milionários no final de 2008. Ele voltou à presidência do conselho da companhia após o episódio, e antes da fusão com a Perdigão que criou a BRF.

Ao longo de sua fala, o empresário também mencionou episódios ocorridos na própria Petrobras, tratando em especial de decisões do conselho quando o órgão era comandado pela ex-presidente Dilma Rousseff (PT), que à época era ministra do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Além do ex-ministro, que também comentou sobre as práticas adotadas dentro da empresa foi o vice-presidente do conselho de administração da Suzano, Daniel Feffer, que afirmou que as estruturas de governança das empresas precisam ser revisadas de forma constante para evitar o que chamou de “síndrome das estruturas vazias”. Na Suzano, disse, há uma avaliação periódica justamente para evitar esse efeito.



Vice-presidente do conselho de administração da Suzano, Daniel Feffer Foto: Janete Longo/AE

“Podemos ter uma boa composição, bons processos e uma boa estrutura e viver o que se chama de síndrome das estruturas vazias, é bonito, mas não funciona”, afirmou ele durante seminário de governança corporativa promovido pelo Lide em São Paulo nesta sexta-feira. Na Suzano, afirmou, há uma avaliação do conselho a cada três anos, que ajuda a evitar que esse tipo de problema ocorra.

Feffer lembrou que a partir de 2001, com a morte do pai, Max Feffer, a família deixou os cargos executivos da empresa e passou a atuar no conselho. “E assim nós fomos evoluindo, passando pela criação do conselho de família, organizando as relações entre a empresa e a família”,

comentou.

O vice-presidente do conselho da Suzano afirmou ainda que a companhia se beneficia de um trabalho de governança feito ao longo de décadas. A empresa de papel e celulose listou ações na Bolsa brasileira em 1980.

Visão dos bancos

Outro setor que se desenvolveu no debate da governança no país foram os bancos. Ainda durante o evento, a presidente do conselho de administração do Santander Brasil, Deborah Vieitas, disse que a unidade brasileira tem grande autonomia no quesito governança. Segundo ela, há um alinhamento com o Grupo Santander espanhol em questões-chave, como fatores de risco, por exemplo.

“No resto, a autonomia é bastante grande porque somos o terceiro maior banco privado do Brasil, e para sermos dinâmicos, competitivos, precisamos que essa governança seja ágil”, afirmou Vieitas durante seminário de governança corporativa promovido pelo Lide em São Paulo nesta sexta-feira.

O Santander Brasil tem o segundo maior resultado do Santander no mundo todo, embora tradicionalmente tenha sido o primeiro. “O Brasil representa entre 27% e 30% dos resultados do Grupo Santander”, disse ela. “Não existe nenhum banco do porte do Santander que tenha sido bem-sucedido como banco universal no varejo”, adicionou, afirmando ainda que a autonomia da unidade brasileira permitiu que o Santander ganhasse esse porte.

Ainda de acordo com ela, as estruturas internas de governança do Santander são iguais às do Grupo, justamente para fazer frente às regras que o banco tem de cumprir aqui e lá. O Santander Brasil tem capital aberto na B3, enquanto o Santander espanhol é aberto na bolsa de Madri.

Além disso, o banco responde a dois reguladores, o europeu e o brasileiro. “Nós recebemos inspeções do Banco Central Europeu e do Banco Central do Brasil. Os dois se juntam para falar das inspeções, então realmente é uma carga regulatória importante”, disse.

Vieitas afirmou ainda que o sistema de governança com estruturas espelhadas funciona a contento. Ela também afirmou que o controlador está satisfeito com a posição acionária que detém do

Santander Brasil. “O controlador tem 80% das ações e está tranquilo e feliz com isso, não almeja fechar capital ou algo similar.”

O copresidente do conselho de administração do Itaú Unibanco, Roberto Setubal, afirmou no evento que o órgão não interfere na gestão do conglomerado. Segundo ele, a atuação durante a pandemia é um exemplo dessa separação de responsabilidades.



Copresidente do conselho de administração do Itaú Unibanco, Roberto Setubal Foto: ALEX SILVA/ESTADÃO

“O conselho não interfere na gestão, isso é responsabilidade dos executivos”, afirmou ele durante seminário de governança corporativa promovido pelo Lide em São Paulo nesta sexta-feira.

Setubal disse que, na pandemia, o conselho do Itaú se preparou com a proteção ao balanço do banco, diante de um cenário em que se esperava um salto na inadimplência. “O papel do conselho foi muito mais em

se preocupar com a situação macro e proteger o balanço do banco do que interferir na operação”, afirmou.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 30/10/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

LIRA DIZ QUE MOMENTO É DE UNIÃO E QUE CÂMARA 'NUNCA FALTOU AO GOVERNO'

No lançamento do PAC em Alagoas, presidente da Câmara afirma que seu Estado, por ser pequeno, “não sobrevive sem apoio do governo federal”

Por *Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília*



Presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira — Foto: Zeca Ribeiro / Câmara dos Deputados

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que “o momento é de união”. Durante cerimônia de lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Alagoas, nesta segunda-feira (30), Lira destacou ainda que seu Estado, por ser pequeno, “não sobrevive sem apoio do governo federal”.

“A Câmara dos Deputados, o ministro Rui [Costa] sabe muito bem, nunca faltou ao Brasil nem ao governo federal, especificamente nesses assuntos de geração de empregos, de melhoria do ambiente de negócios, crescimento da nossa economia, facilitação, principalmente, de diminuição das desigualdades regionais, sejam econômicas ou estruturantes”, disse.

Lira se aproximou do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) após ser um dos principais aliados do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e apoiá-lo na tentativa frustrada de reeleição. Ele esteve no evento

ao lado de adversários, como o governador de Alagoas, Paulo Dantas, e do ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB).

Lula não esteve presente no evento, mas foi representado pelo ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa (que tem feito o lançamento do PAC em cada um dos Estados).

"Alagoas é maior do que qualquer divergência política"

Ainda no evento, em Maceió, Lira defendeu que Alagoas "é maior do que qualquer divergência política ou administrativa" e que "olha para a frente".

"Eleição acabou no dia 30 de outubro [de 2022]", disse Lira. "Ninguém sai sem pedaço daqui, ninguém sai arranhado. A gente sai com recado claro para a classe política. Eu olho para a frente, eu olho adiante. Olhamos para construir o Estado", disse.

O presidente da Câmara agradeceu a Lula pelo apoio ao Estado, pelas obras do PAC em Alagoas e pela mudança que permitiu ajudar no custeio dos gastos dos municípios com saúde. Lira afirmou que é importante "tocar as nossas pautas de maneira republicana, olhando para frente".

Ausência de Renan Calheiros

O presidente da Câmara fez campanha para Bolsonaro em Alagoas e se opôs ao grupo de Lula na eleição, formado pelo ex-governador, atual senador e ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), e pelo governador Paulo Dantas. Os três estiveram juntos no evento. Pai do ministro, o senador Renan Calheiros (MDB-AL) não participou.

Lira afirmou que o evento é importante para a sociedade alagoana e que foi questionado várias vezes, nas últimas semanas, sobre se participaria ao lado de Renan Filho. Ele ressaltou que esteve em palanque diferente de Paulo Dantas na eleição passada, mas que, desde a diplomação, se colocou à disposição como deputado federal para ajudar "porque o Estado de Alagoas é maior do que qualquer divergência política ou administrativa".

O gesto foi retribuído pelo governador. Dantas elogiou o "espírito público" do presidente da Câmara e disse que "tem certeza que ele usará o cargo e a força em Brasília "para ajudar ainda mais Alagoas".

Destacou ainda que votou no pai de Lira, o atual prefeito de Barra de São Miguel, Benedito de Lira (PP), para senador. "Sou do diálogo, homem paciente, que acredita no diálogo para resolução de problemas", afirmou o governador emedebista.

Lira também deixou de lado os conflitos que teve com o ministro da Casa Civil, Rui Costa (PT), e disse que o petista superou os problemas de organização do governo no início do mandato. "Ele sabe das dificuldades que passou no início da gestão e do esforço que fez para arrumar a casa e construir momentos como este de hoje", disse.

União entre adversários

O ministro da Casa Civil também defendeu a união entre adversários políticos para "fazer gestão" e realizar obras em prol da população e afirmou que orientou seus colegas de ministério a "não perguntarem qual o partido político" do prefeito ou parlamentar. "Perguntem qual é a necessidade e o que precisam para os municípios deles", disse.

Apesar do discurso pró-união, Costa criticou a desoneração de impostos estaduais sobre os combustíveis, energia e telecomunicações, que fez com que os governadores perdessem dezenas de bilhões em receitas. A medida foi aprovada sob a liderança de Lira como presidente da Câmara, para ajudar Bolsonaro a derrubar a inflação perto da eleição.

A fala ocorreu quando Costa exaltava a aprovação de projeto de lei em que o governo federal se comprometeu a fazer aporte adicional nos fundos de participação dos Estados (FPE) e dos municípios (FPM), diante da queda de arrecadação no meio do ano, e garantir que não haverá



perdas este ano em relação a 2023. Segundo ele, uma medida foi enviada ao Congresso para realizar a liberação desse dinheiro e espera-se que seja votada pelo Legislativo rapidamente.

O chefe da Casa Civil também protestou contra a “pregação” de autoridades do governo anterior “pela discórdia, pelo ódio, pela polêmica, pelo racismo e pelo preconceito”, e que isso “seja apenas uma página triste da nossa história”.

A participação de antagonistas no evento foi celebrada também pelo ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. “É com as diferenças que se constroem as convergências, e não é à toa que Alagoas hoje é um Estado que vem crescendo muito”, disse.

“Modelo errado foi rejeitado na eleição”

Renan Filho começou suas saudações pelo presidente da Câmara, mas se pronunciou de forma mais política, exaltando a vitória de Lula há exato um ano contra Bolsonaro.

“Esse dia foi muito simbólico para todo o povo brasileiro. Elegeu o presidente Lula porque o rumo que o país estava tomando não estava bom. Se tivesse, não teria sido eleito, porque foi a primeira vez que o presidente da República perdeu a reeleição”, afirmou.

O ministro defendeu a ampliação dos investimentos com o PAC e atribuiu parte da derrota de Bolsonaro a uma proposta que, na verdade, foi criada pelo seu partido, o MDB, no governo Michel Temer: o teto de gastos, que limitou o crescimento das despesas do governo federal ao aumento da inflação.

O emedebista disse que “tem gente que acha que o Brasil vai crescer investindo pouco”, mas que a atual gestão retomou os investimentos públicos.

“O governo anterior implantou uma política econômica na nação chamada teto de gastos. E o teto de gastos transformou este país, o Brasil, no que menos investiu no mundo entre as economias relevantes do planeta”, disse. “Esse modelo errado foi rejeitado na eleição.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2023

SELEÇÃO DE ATIVOS EXIGE TESES BEM ESTRUTURADAS

Aplicação costuma ser direcionada a investidores qualificados

Por Rejane Aguiar — Para o Valor, de São Paulo

Investimentos no exterior

10 mais rentáveis

Western FranklinRoyce SmlIcPs EUA FIA IE	Franklin Templeton Inv. (BR)
XP Trend Bolsa Americana Alavancado FIA	XP Allocation A. M.
Itaú Index US Tech FIC FIA IE	Itaú Unibanco A. M.
Itaú US Tech FIC FIA IE	Itaú Unibanco A. M.
Franklin Clearbridge Infra Value FIA IE	Franklin Templeton Inv. (BR)
BTG AQR Long-Biased Equities FIC FIM IE	BTG Pactual A. M.
Santander GO Gbl Equity ESG Reais FIM IE	Santander BR Gest. de Rec.
Leste Credit ABS I FIC FIM C Priv IE	Leste Credit GDR
XP Aberdeen Multi Asset Growth Ad FIM IE	XP Allocation A. M.
Geo Empresas Globais Em Reais FIC FIA IE	Geo Capital GDR

5 maiores patrimônios

XP MS Gbl Opp Dólar Adv FIC FIA IE	XP Allocation A. M.
Gama Oaktree Global Credit BRL FIM IE	Gama Investimentos
Itaú Asset Carteira Inter FIC FIM IE	Itaú Unibanco A. M.
Santander GblEquit Dólar Mstr FIC FIM IE	Santander BR Gest. de Rec.
Itaú Fdr Act Asset Allc Modrt FIC FIM IE	Itaú DTVM

5 com mais cotistas

Itaú Asset Carteira Inter FIC FIM IE	Itaú Unibanco A. M.
XP Trend Bolsa China FIM	XP Allocation A. M.
XP Trend ESG Global FIM	XP Allocation A. M.
Itaú Index US Tech FIC FIA IE	Itaú Unibanco A. M.
XP MS Gbl Opp Dólar Adv FIC FIA IE	XP Allocation A. M.

A possibilidade de aplicar em qualquer parte do mundo dá aos gestores a chance de oferecer bons retornos para os investidores. Entretanto, traz também a responsabilidade de selecionar com cuidado os ativos, tendo teses de investimento bem estruturadas. Esse é o desafio dos fundos de investimentos no exterior.

Alguns fundos destacados pelo “Guia Valor de Fundos de Investimento” dessa categoria têm características diversificadas, mas convergem em pelo menos um ponto: estão voltados a investidores que pensam no longo prazo, interessados em obter retornos com ativos de qualidade e selecionados com base em uma aprofundada análise. Esse é o caso, por exemplo, dos dois fundos ranqueados da gestora Franklin Templeton.



Como explica o vice-presidente executivo de vendas da Franklin Templeton no Brasil, Luiz Felipe Assadurian, o Franklin Clearbridge Infra Value tem como objetivo alcançar a inflação ao consumidor dos países do G7 (grupo dos sete países mais ricos do mundo) mais 5,5% ao ano. Para isso, a estratégia se concentra nos segmentos de serviços públicos (utilities) - que têm receitas estáveis e, portanto, mais previsibilidade de receitas para as empresas investidas - e de concessões em que os consumidores pagam pela utilização dos serviços, como rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. O primeiro é mais defensivo, enquanto o segundo depende mais do comportamento do PIB do país. O fundo tem hedge cambial.

Por adquirir ativos diretamente no exterior em um percentual superior a 20% do patrimônio líquido, o Franklin Clearbridge Infra Value é destinado apenas a investidores qualificados. Mas, segundo Assadurian, esse ponto está sendo revisto por causa de recente permissão regulatória. Conforme a resolução 175 da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que entrou em vigor no dia 2 de outubro, não há mais limite de ativos no exterior para fundos de investimento distribuídos no varejo.

O outro fundo da gestora que está no guia - o Western Franklin Royce Small Caps EUA FIA IE - tem em carteira ações de empresas americanas com valor entre US\$ 1 bilhão e US\$ 3 bilhões, por lá classificadas como "small caps", além de "micro caps" (entre US\$ 300 milhões e US\$ 1 bilhão). O papel dos gestores, nessa estratégia, é selecionar aquelas companhias com preços inferiores ao seu potencial de crescimento. A carteira é bastante diversificada, com uma quantidade de ações que varia de 250 a 300, e o fundo é destinado a investidores qualificados.

Encontrar empresas de boa qualidade que estejam com bons preços também é a estratégia do fundo Geo Empresas Globais em reais, produto com proteção cambial oferecido pela Geo Capital. Segundo o sócio e diretor de investimentos da gestora, Arthur Siqueira, o fundo está alinhado à filosofia da casa de trabalhar com análise fundamentalista. "Procuramos os melhores modelos de negócio, apostando em empresas que são líderes em seus setores, de olho num retorno consistente de longo prazo."

Procuramos os melhores negócios, apostando em empresas líderes"

— Arthur Siqueira

O fundo tem hoje entre 25 e 30 ações, selecionadas num universo de 60 a 70 empresas, volume que os analistas da Geo Capital conseguem mapear. Alguns destaques são Microsoft, Alphabet, John Deere, LVMH e Home Depot - todas companhias de grande destaque em seus setores, o que na visão da gestora, aumenta a resiliência da carteira. O fundo também está disponível apenas para investidores qualificados.

Qualidade é igualmente um atributo importante para a estratégia do fundo Santander Go Glb Equity ESG Reais FIC FIM, da Santander Asset Management. Trata-se de um fundo de ações globais com hedge cambial para investidores qualificados que busca superar o índice MSCI World, referente ao desempenho de papéis de empresas de 23 países desenvolvidos. "É uma seleção de ações para uma carteira diversificada e balanceada, com prioridade para qualidade e aspectos ESG", detalha Daniel Dantas de Castro, gestor de portfólio da asset. Para o recorte ambiental, social e de governança, o fundo adota filtros como exclusão de setores e critérios de risco ESG.

Para investidores qualificados mais arrojados com interesse em ativos no exterior, o fundo XP Trend Bolsa Americana Alavancado FIA, também ranqueado no top 10 da categoria, pode investir em ações de grandes empresas americanas, numa exposição de duas vezes o patrimônio líquido ao fator de risco, aponta Danilo Gabriel, gestor de fundos indexados e internacionais da XP Asset. Com hedge cambial, o fundo pode investir diretamente, via BDRs (Brazilian Depositary Receipts), e direto nos Estados Unidos. Atualmente, a exposição é feita por meio de um ETF negociado na B3.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/10/2023

PADILHA: LULA QUER APROVEITAR REUNIÃO COM LÍDERES PARA DISCUTIR MP DA TRIBUTAÇÃO DE SUBVENÇÕES

Caso o Congresso não aprove o texto, o Ministério da Fazenda cogita levar a questão para o Supremo já que as mudanças nas subvenções de ICMS são consideradas pela equipe econômica a principal medida para zerar o déficit primário do ano que vem

Por Renan Truffi, Valor — Brasília



— Foto: José Cruz/ Agência Brasil

O ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI) da Presidência da República, Alexandre Padilha (PT), disse nesta segunda-feira que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve aproveitar o encontro que terá na terça-feira com líderes da base aliada na Câmara para negociar a aprovação da medida provisória (MP) que trata da subvenção de Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

O motivo é que, caso o Congresso Nacional não aprove o texto, o Ministério da Fazenda cogita levar a questão para o Supremo Tribunal Federal (STF), já que as mudanças nas subvenções de ICMS são consideradas pela equipe econômica a principal medida para zerar o déficit primário do ano que vem.

Há alguns dias, Haddad vem negociando a votação do texto diretamente com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Lira, contudo, sinalizou ao ministro que o texto enfrenta muita resistência da bancada do Nordeste e do meio empresarial, e que é preciso primeiro construir apoio ao mérito da matéria antes de decidir a forma de votação.

O impasse tem recebido atenção prioritária porque pode afetar as receitas federais. Se as mudanças nas regras de tributação passarem a valer somente a partir de 1º de abril, considerando o texto sendo aprovado até o fim do ano, o impacto esperado de arrecadação em 2024 diminui. Seriam apenas só R\$ 9 bilhões de recursos arrecadados. Já em relação à MP, que tem força de lei, o princípio da noventena passa a ser contado desde a publicação do texto, o que aconteceu em 31 de agosto. Por isso, as novas regras de tributação poderiam entrar em vigor em 1º de janeiro, o que geraria uma arrecadação, nos cálculos do governo, de R\$ 35,3 bilhões em 2024.

"A prioridade da pauta com os líderes partidários é a aprovação das medidas que ampliam a arrecadação, como a taxação dos fundos offshore. Também vamos tratar de discutir, entre hoje e amanhã, a MP 1185", contou Padilha.

Apesar da semana mais curta, por conta do feriado de 2 de novembro (Finados), o ministro também deu a entender que o governo vai trabalhar para garantir a aprovação do projeto que cria as chamadas debêntures de infraestrutura, emitidas por concessionárias de serviços públicos.

Debêntures são títulos de crédito representativos de empréstimos emitidos por empresas, negociáveis no mercado e que podem ser adquiridos por pessoas físicas ou jurídicas. O comprador é remunerado com juros e correção monetária até o pagamento integral do título. De acordo com o projeto, o dinheiro captado com a emissão dessas debêntures deve ser aplicado em projetos de investimento em infraestrutura ou em produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

"Tivemos uma reunião com o presidente Lula para ajustar a pauta do governo no Congresso nesta semana. Na Câmara, temos a lei de debêntures que está entre as prioridades do governo. Já foi aprovada na Câmara, foi revista no Senado e agora está na Câmara de novo. O texto tem acordo com o governo e a expectativa é que seja votada o mais rápido possível, vamos trabalhar para que vote ainda nesta semana", afirmou Padilha.

Além disso, o ministro da SRI defendeu que seja aprovada também nesta semana o projeto de lei que tributa as apostas esportivas. "Vamos ver se vai para o plenário do Senado ainda esta semana ou se vai para a semana que vem [o projeto das apostas esportivas]", emendou.

Por fim, o ministro disse que o governo esperava aprovar até o fim de novembro o projeto de lei que regula o mercado de carbono. O motivo é que a gestão petista quer levar isso como ativo político para a 28ª Conferência das Partes (COP), evento capitaneado pela Organização das Nações Unidas (ONU), que está previsto para acontecer no mês que vem em Dubai, Emirados Árabes. "Queremos aprovar o novo marco legal de carbono antes mesmo da COP 30, em novembro", afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2023

POR QUE O MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO É TÃO IMPORTANTE?

Neste artigo, o advogado especialista em mercado financeiro e direito tributário, fala sobre por que os projetos íntegros de crédito de carbono serem ferramentas relevantes na luta contra a mudança climática

Por Tiago Ricci, Para o Prática ESG(*) — São Paulo



Tiago Ricci é advogado com LLM em Mercado Financeiro e de Capitais e especialista em Direito Tributário — Foto: Divulgação

Estima-se que o impacto da mudança climática pode reduzir o PIB dos países em desenvolvimento em até 12%, até 2050. Essa projeção negativa, realizada pela S&P, é uma dentre dezenas de outras que são apontadas por intensos estudos anuais em escala global. Nesse cenário, nada animador, seria de se esperar uma mobilização mundial intensa para reduzir a emissão de Gases de Efeito Estufa (GEEs) e, assim, combater o aquecimento global. Mas a verdade é que, apesar dos debates calorosos que ocorrem há décadas, poucos resultados concretos podem ser comemorados.

A mudança do clima representa um dos maiores desafios da humanidade e é fundamental buscarmos soluções eficazes e inovadoras para mitigar os impactos do aquecimento global. Um estudo do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC) revelou que a redução na conversão de florestas e outros ecossistemas é a segunda melhor solução para redução das emissões de gases de efeito estufa, só perdendo para o uso de energia solar. Aqui fica evidente a dicotomia da realidade brasileira, pois ao mesmo tempo que a mudança do uso da terra (desmatamento e degradação florestal) é o principal condutor das emissões do país, também é a sua maior oportunidade para dirimir os efeitos da mudança do clima.

Nesse contexto, a precificação do carbono por meio do mecanismo de Mercado Voluntário de Carbono (MVC) desponta como uma poderosa ferramenta na luta contra a mudança climática, complementando os esforços governamentais e impulsionando ações sustentáveis em diversos setores da sociedade, principalmente, no desenvolvimento socioambiental das regiões onde os projetos são desenvolvidos.

O MVC é baseado na valoração dos ativos ambientais pela iniciativa privada e conscientização ambiental (consumo). Ou seja, ele impulsiona a ambição climática para além das obrigações legais, promovendo uma resposta mais ágil e abrangente aos desafios climáticos. Além disso, o uso dos ativos de carbono do mercado voluntário permite investimentos em projetos de integridade socioambiental, que também podem contribuir para a diminuição da pobreza e a preservação da biodiversidade.

No cenário brasileiro, os ativos de carbono provenientes de Soluções Baseadas na Natureza (NBS, em inglês) passam a ter um papel fundamental na economia de baixo carbono, pois possuem



relevância socioambiental e são cientificamente consideradas como investimentos com ótima relação custo-benefício, pois o retorno social é 15 vezes maior do que o investimento relacionado, segundo estudo da organização Food and Land Use Coalition. Além disso, investimentos em reduções de emissões de GEE em NBS são mais custo-efetivos e podem fornecer benefícios múltiplos, incluindo a mitigação das mudanças climáticas, a adaptação às mudanças climáticas, a conservação da biodiversidade e o desenvolvimento sustentável. Desse modo, eles devem ser considerados para fins de portfólio de setores regulados e não regulados que visem a neutralidade climática.

Dados preliminares da Aliança Brasil NBS, organização que reúne os principais desenvolvedores de projetos de carbono do Brasil, dão conta de que no ano passado e nos primeiros seis meses de 2023, somente os projetos desenvolvidos pelos membros da associação e já registrados no Verified Carbon Standard da Verra, uma das principais certificadoras do mercado, são responsáveis por evitar o desmatamento de cerca de 1,6 milhões de hectares de floresta, o que equivaleria à emissão evitada de cerca de 7,5 milhões de toneladas de CO₂e ao ano. No contexto geral, estima-se que os créditos dos projetos de conservação florestal (denominados REDD+) tenham um valor de mercado superior a R\$ 400 milhões (2022).

Com efeito, ao longo de décadas, o Mercado Voluntário de Carbono vem criando e aperfeiçoando ferramentas e metodologias que são aplicadas à elaboração de projetos cada vez mais adequados para atender a integridade climática e socioambiental exigida. É certo que existe espaço para aprimoramentos (sempre haverá), mas os projetos de créditos de carbono no MVC são verificados por padrões cada vez mais rigorosos e auditados por entidades independentes, que devem promover a transparência e a integridade dos resultados.

Quando desenvolvidos de forma adequada e com rigor técnico, considerando a integridade, a aplicação metodológica e as devidas salvaguardas às populações envolvidas, os projetos de carbono no âmbito do Mercado Voluntário têm se mostrado ainda uma solução para promover a economia de baixo carbono e a autonomia das comunidades tradicionais e povos indígenas. Os projetos de REDD+ em comunidades tradicionais e indígenas podem ser a forma mais rápida e eficiente de fazer chegar recursos recorrentes e de longo prazo, capazes de e gerar benefícios financeiros e não financeiros nesses territórios, além dos ambientais.

É importante reforçar a questão da integridade social nos projetos de geração de ativos ambientais. O STF, em 2022, decidiu que o Acordo de Paris tem status de tratado de Direitos Humanos, uma vez que o tratamento da questão climática global precisa se atentar ao combate à pobreza e fomentar o desenvolvimento humano.

Assim, projetos de carbono sérios e qualificados, realizados tanto em áreas privadas quanto coletivas, são aqueles que buscam uma adequada aplicação da metodologia estabelecida pelas regras do padrão de certificação e que, a partir dos recursos gerados pela venda dos ativos de carbono, distribua benefícios às comunidades na área de influência do projeto de forma a prover e apoiar atividades de, por exemplo, capacitação, governança, fortalecimento institucional, infraestrutura, educação e saúde. A ideia é que projetos de alta integridade gerem co-benefícios socioeconômicos que irão se perpetuar para além do tempo do projeto. E isso precisa ser estabelecido a partir de diagnósticos sociais que respeitem a autonomia dos comunitários, seus eventuais protocolos de consulta e, sempre, por meio do consentimento livre, prévio e informado. O mercado voluntário de carbono pode ser uma importante ferramenta para o desenvolvimento social e humano dos territórios de cobertura vegetal do país.

Os grandes compradores de ativos de carbono cobram cada vez mais a aplicação de salvaguardas e investimentos socioambientais dos projetos e os padrões de certificação de projetos de carbono estão cada vez mais rígidos com esses aspectos. E isso é bom. Isso faz com que seja possível identificar os atores sérios e os aventureiros nesse mercado.

Outra importância do mercado voluntário é a mobilização de financiamentos para concretizar políticas públicas não implementadas, como, por exemplo, a recomposição e proteção de

Reserva Legal e Áreas de Preservação Permanente (APPs) e restauração de florestas degradadas. Assim, o mercado voluntário pode ser uma ferramenta fundamental para alcançar metas públicas sem utilizar recursos governamentais.

É relevante, também, ressaltar o potencial de projetos NBS em promover inovação técnica e científica, além de gerar postos de trabalho em regiões pobres. Isso porque projetos de reflorestamento, redução de desmatamento e degradação florestal (REDD+), sistemas agroflorestais, entre outros, são intensivos em mão-de-obra e há ainda significativo espaço para melhorias genéticas, desenvolvimento de cadeias de valor, entre outros benefícios.

Por fim, segundo a Trove Research, o volume movimentado pelo mercado de carbono voluntário no mundo em 2022 foi de aproximadamente US\$ 2 bilhões, e pode passar de US\$ 10 bilhões até 2030, evidenciando o crescente interesse e comprometimento das empresas e indivíduos em reduzir suas pegadas de carbono. Essa tendência demonstra que o mercado voluntário não apenas complementa as ações governamentais, mas também assume um papel cada vez mais relevante no enfrentamento da mudança climática, estimulando investimentos cruciais para a construção de uma economia sustentável e de baixo carbono no cenário global.

Sobre o autor

Tiago Ricci é advogado com LLM (Master of Laws) em Mercado Financeiro e de Capitais e especialista em Direito Tributário, com mais de 15 anos de experiência na estruturação e desenvolvimento de projetos e empreendimentos corporativos com foco em inovação tecnológica e mudanças climáticas. Sua experiência vai desde due diligence de projetos de carbono até negociações internacionais para grandes investimentos. Atuou como consultor especialista no desenvolvimento de políticas públicas em mudanças climáticas, sendo um dos responsáveis pela formulação da legislação climática em diferentes estados brasileiros. É líder do Grupo de Trabalho de Projetos de Lei da Aliança Brasil NBS e diretor da Systemica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2023

NÃO DÁ MAIS PARA ESPERAR

Segundo levantamento da Confederação Nacional de Municípios, os danos provocados por eventos naturais no Brasil entre janeiro de 2013 a fevereiro de 2023 causaram um prejuízo de R\$ 401,3 bilhões

Por Malu Nunes e Marlova Noletto



Não dá mais para esperar — Foto: Alex Pazuello/Secom

Muitos brasileiros têm enfrentado condições climáticas extremas em diferentes regiões do país nas últimas semanas. Enquanto os Estados da região Norte sofrem com uma seca histórica que afeta milhares de pessoas, moradores do Sul buscam reconstruir suas vidas após inundações que afetaram inúmeras cidades, e uma onda de calor extremo provocou recordes de temperatura em diversas cidades do país, enquanto ainda estávamos no final do inverno.

Os eventos climáticos extremos têm se tornando cada vez mais imprevisíveis e impactantes, ocorrendo com maior frequência e intensidade. Segundo estudo do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden) e da Unesco, o Brasil possui mais de 8,3 milhões de pessoas vivendo em áreas de risco climático e mais de 2,5 mil escolas sujeitas a riscos hidrológicos e/ou geológicos.

A mudança do clima afeta a segurança hídrica e alimentar, com consequências diretas na saúde e no modo de vida das populações, principalmente aquelas que vivem em países mais vulneráveis, como o Brasil. O Relatório Síntese do IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas)



de 2023 aponta que as populações que vivem nesses países mais sensíveis às mudanças do clima têm uma probabilidade de morrer 15 vezes maior que em países menos vulneráveis.

As mudanças climáticas influenciam ainda diretamente no aquecimento dos oceanos, que perdem a capacidade de armazenamento de carbono e levam à acidificação da água, provocando, entre outras coisas, o branqueamento de corais, com enorme impacto sobre a biodiversidade. Outra consequência provocada pela elevação da temperatura da água dos mares é a interferência na interação entre oceano e atmosfera, influenciando no ciclo natural e provocando precipitações muito acima do normal e a ocorrência dos temidos eventos extremos, como tempestades e ciclones.

Já temos pleno conhecimento do tamanho da emergência climática. Devemos focar agora nas lacunas de implementação de providências urgentes, em termos de financiamento, tecnologia e capacidade de realização das ações na velocidade necessária. Nosso tempo de ação está ficando cada vez mais curto, pois a cada aumento no aquecimento da temperatura média global, torna-se mais difícil de se obter sucesso nas medidas de adaptação e mitigação.

É preciso olhar para os ambientes como estão hoje e como queremos que estejam nas próximas décadas, do ponto de vista de um planejamento voltado ao desenvolvimento resiliente ao clima, que é aquele que conjuga medidas de mitigação e de adaptação.

É fundamental adotarmos políticas públicas que favoreçam as estratégias de adaptação à crise climática, focadas principalmente na adequação de áreas urbanas, pois o Relatório Mundial das Cidades, publicado em 2022 pela ONU-Habitat, indica que a população mundial será 68% urbana até 2050. Para minimizar esses efeitos, os municípios devem realizar ações de ajustes, procurando diminuir, de maneira reativa, os impactos diretos em seus territórios. Isso torna os planos de adaptação municipais essenciais para direcionar as políticas públicas e os investimentos. Os efeitos da mudança do clima precisam ser tratados de forma integrada entre todos os setores, como saneamento, mobilidade, habitação, etc.

A boa notícia é que temos acesso a tudo o que é necessário para promover a mudança. Precisamos agir de forma integrada, com políticas públicas que levem em consideração a lente climática, e redirecionamento de recursos para o desenvolvimento resiliente ao clima. De acordo com um levantamento realizado pela Confederação Nacional de Municípios (CNM), os danos provocados por eventos naturais no Brasil entre janeiro de 2013 a fevereiro de 2023 causaram, em todo o território nacional, um prejuízo de R\$ 401,3 bilhões. Em contrapartida, o montante destinado pela União para iniciativas de gerenciamento de riscos de desastres durante o mesmo intervalo, ou seja, de 2013 a 2023, foi de apenas R\$ 4,9 bilhões. Isso representa uma parcela de meros 1,2% dos danos acumulados ao longo de uma década. Já estamos pagando essa conta, que fica mais cara a cada ano que passa sem a implementação das medidas de adaptação necessárias.

As Soluções Baseadas na Natureza (SBN), em suas diversas tipologias, que incluem a restauração de zonas úmidas e a conservação das florestas, são reconhecidas pelo seu potencial para enfrentar as múltiplas ameaças impostas pelas mudanças climáticas. Quando utilizadas como substitutos ou complementos à infraestrutura cinza, podem muitas vezes ser uma solução acessível que proporciona benefícios adicionais, como o suporte à biodiversidade, meios de subsistência e desenvolvimento resiliente ao clima, a um custo muitas vezes mais acessível do que ações de engenharia convencional.

Com o investimento em SBN, os países podem se tornar menos vulneráveis e criar comunidades prósperas que podem transformar o seu capital natural em empregos melhores, com ganhos de bem-estar e um mundo mais adaptado.

A natureza deve estar, necessariamente, no centro das soluções do poder público, com a criação, por exemplo, de unidades de conservação marinho-costeiras que permitam a restauração e a preservação de ambientes, como manguezais, recifes de corais, dunas e restingas. É essencial ainda que as cidades costeiras possam contar com os ecossistemas naturais entre as suas estratégias de adaptação e mitigação.

A preservação do entorno dos mananciais também merece atenção, pois garante água de melhor qualidade, com um custo de tratamento reduzido, além de proteger os habitats formando corredores ecológicos que ligam as unidades de conservação já existentes no território.

Essas são algumas das alternativas que estão ao nosso alcance para enfrentar desafios urgentes do nosso tempo, como secas, enchentes e deslizamentos. Não há mais dúvidas de que a gestão responsável dos recursos naturais é condição essencial para o bem-estar humano e o desenvolvimento econômico. Sem um genuíno esforço para a conservação da natureza, não haverá futuro próspero.

Malu Nunes é diretora executiva da Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza e membro da Rede de Especialistas em Conservação da Natureza

Marlova Jovchelovitch Noletto é diretora e representante da Unesco no Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS SINALIZA NOVOS DESCOMISSIONAMENTOS EM ESTALEIROS LOCAIS. ATÉ 2027, 26 UNIDADES SERÃO DESATIVADAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2023 - 08:49



As atividades de descomissionamento, desmantelamento e reciclagem de embarcações trouxeram novas perspectivas para a indústria naval brasileira que começam a tomar forma. O anúncio da execução do processo da P-32 em Rio Grande (RS) e o edital da Petrobras prevendo que a P-33 será desmantelada em um estaleiro nacional geraram a expectativa de que novas unidades sejam tratadas em instalações locais, aquecendo a cadeia industrial e de serviços envolvida.

A Petrobras planeja desativar um total de 26 unidades até 2027 e outras 27 unidades de 2028 a 2029, com a destinação de mais de 650 mil toneladas de aço para reciclagem. O planejamento 2023-2027 da companhia estima US\$ 9,8 bilhões em investimentos relacionados ao descomissionamento.

A Petrobras informa que o edital de venda da plataforma P-33, lançado em setembro, segue o mesmo modelo do descomissionamento da P-32, conforme as novas diretrizes de reciclagem e destinação sustentável de embarcações da companhia. Em nota, a Petrobras acrescenta que o descomissionamento sustentável de plataformas gera oportunidades para alocação de mão de obra nos estaleiros nacionais.

A empresa destaca que as regras mantiveram o foco no mercado nacional, tornando obrigatório aos concorrentes serem estaleiro ou empresa associada a um estaleiro nacional, com a obrigatoriedade de dique seco. O preço mínimo de alienação previsto no edital é de R\$ 3 milhões. O pregão da P-33 está disponível num site de leilões e tem as 14h do dia 20 de novembro como data limite para apresentação dos lances. A fase de habilitação se encerra no dia 16 de outubro.

O texto do edital salienta que: "Em razão da especificidade do objeto desta alienação, será permitida a participação apenas de estaleiros localizados no Brasil (onde obrigatoriamente deverá ser realizado



o desmantelamento e a reciclagem responsável da P-33) e de pessoas jurídicas associadas a estaleiros nacionais".

A P-33, atualmente localizada na Baía de Campos, no Campo de Marlim, é uma unidade flutuante de armazenamento e transferência (FPSO, na sigla em inglês) com 337 metros de comprimento, 54,5 metros de largura (boca), 27,8 metros de calado e peso de aproximadamente 49 mil toneladas. A Petrobras deverá entregar a embarcação no ponto de fundeio, fora do canal portuário, a ser previamente estabelecido pelo licitante, sendo limitada a entrega a estaleiros nacionais para realização do desmantelamento e da reciclagem responsável da P-33.

Localizada a aproximadamente 175 quilômetros da costa de Macaé, em lâmina d'água de 780 metros de profundidade, a embarcação foi construída em 1978, tendo a ABS como sociedade classificadora. A plataforma passou por conversão em 1998, ano do último upgrade, de acordo com o relatório da companhia que consta na documentação da licitação divulgada.

Um dos itens a ser apresentado pelo comprador na documentação é a confirmação da presença de dique seco na estrutura do estaleiro com características compatíveis para o recebimento da P-33 e realização das atividades de desmontagem. A licitante poderá solicitar visita técnica ao navio até 10 dias antes da data de encerramento do leilão, a fim de verificar o estado geral do navio, seus pertences, suas características técnicas e equipamentos existentes, além de possibilitar uma melhor avaliação visando a apresentação da proposta/lance referente a aquisição do navio e de seus pertences. Os interessados em realizar a visita técnica deverão apresentar pré-contrato ou carta de intenção com estaleiros nacionais para o agendamento.

O vencedor da concorrência terá que apresentar a licença de operação (LO) emitida por autoridade legal competente para pleitear a habilitação e assinar o contrato de compra e venda com obrigações futuras para o comprador. O comprador também deverá apresentar os planos de reciclagem do estaleiro e da embarcação a serem validados pela Petrobras e tendo como referência o IMO MEPC.210(63) – 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling e o IMO MEPC.196(62) - 2011 Guidelines for the Development of The Ship Recycling Plan, respectivamente.

A LO precisa ter sido emitida pelo órgão ambiental competente; ter validade desde o recebimento da embarcação até o término das atividades de reciclagem; e prever, dentro do rol de atividades que poderão ser desempenhadas pelo estaleiro, a realização de reciclagem, desmantelamento, desconstrução ou outro termo que o valha, para as atividades, tipo, dimensões e demais características da P-33.

De acordo com as regras do leilão, é vedado qualquer tipo de manutenção, reconstrução ou conversão que tenha como objetivo a reutilização do navio para outros fins que não a reciclagem ou destinação ambientalmente adequada dos resíduos removidos. Ao final do processo de reciclagem e destinação final dos resíduos, o comprador deverá apresentar os certificados de destinação final alinhada aos preceitos da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei 12.305/2010).

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

Para o transporte da P-33 até o ponto de fundeio, a Petrobras considera que alguns equipamentos poderão ser necessários durante a operação de reboque oceânico, como um guindaste de até 20 toneladas de capacidade para movimentação de cargas entre o navio e o cais. Caso sejam utilizados tais equipamentos, haverá a desmobilização deles no porto de destino da unidade. Estes equipamentos serão de propriedade da Petrobras ou de prestadores de serviço na P-33, não sendo



escopo da alienação. Durante o período de desmobilização dos equipamentos, o comprador deverá disponibilizar escritório no cais/base administrativa, para os representantes da Petrobras, com capacidade máxima para seis pessoas.

O diretor de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos, ressalta que a empresa adotou um modelo de desmantelamento verde para o leilão da P-32, estabelecendo requisitos de sustentabilidade e de economia circular alinhados com a União Europeia. Segundo Travassos, não era o direcionamento inicial, porém os requisitos relacionados à responsabilidade do ativo favorecem bastante a execução desse serviço no Brasil. A unidade será desmantelada no Estaleiro Rio Grande, operado pela Ecovix, que venceu o leilão junto com a Gerdau.

Quando se fala em desmantelamento de ativos de petróleo e gás, o Brasil teoricamente concorre principalmente com Noruega, Turquia, Irlanda do Norte, Dinamarca, Holanda, Itália, Lituânia e com os Estados Unidos. Travassos comentou que esse custo de transporte das plataformas para esses países, porém, é um fator que, de alguma forma, melhora a competitividade brasileira. Além das distâncias, existe a dificuldade de transporte de produtos perigosos, a regulamentação de Norm (Material Radioativo de Ocorrência Natural) e as exigências da Convenção da Basileia, da qual o Brasil é signatário.

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

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

Newton Narciso Pereira, professor adjunto da Universidade Federal Fluminense (UFF) lotado na Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica de Volta Redonda, avalia que o Brasil está entrando no mercado global de reciclagem de embarcações. Ele acredita que uma fatia pequena já seria interessante para desenvolver a atividade em instalações brasileiras e criar uma cadeia de suprimentos reversa como em outros países. Para Pereira, existem novas oportunidades para estaleiros nacionais, que possuem vantagem competitiva devido à capacidade de receber navios de grande porte.

O professor cita um levantamento acadêmico de Guilherme Coltri Peres Ramos, mestrando em Montagem Industrial da UFF. Ele mapeou os 48 estaleiros e instalações de reciclagem na lista da Comunidade Europeia, dos quais apenas 17 conseguiram atender navios com mais de 300 metros de comprimento. O regulamento europeu prevê que as instalações de reciclagem precisam ser certificadas e listadas na comunidade europeia. Já os estaleiros fora da comunidade precisam passar por inspeção.

“É uma oportunidade porque ainda não há estaleiros brasileiros na lista da comunidade europeia e é um mercado que deve se expandir nos próximos anos pela necessidade de instalações capazes de receber esses navios”, disse o professor durante painel no 3º dia da conferência da 17ª Navalshore.

Pereira identifica uma tendência de aumento do volume de embarcações enviadas para reciclagem nos próximos anos. Um estudo da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) mostrou que, a partir de 2030, centenas de navios serão enviados para reciclagem. Segundo Pereira, algumas empresas já perceberam que, provavelmente, não haverá instalação de reciclagem suficiente para atender à demanda global.



O professor observa que caiu de 800 para cerca de 400 a média anual de navios enviados para reciclagem, o que teria acumulado demandas nos últimos anos. Pereira calcula que uma fatia de 5% (40 navios/ano) já representaria uma grande demanda para as instalações brasileiras. Pereira explica que a principal diferença entre a Convenção de Hong Kong (2009) e o regulamento europeu (2013) é a proibição de reciclar diretamente nas praias, além de exigir sistemas de proteção de derrames de todos materiais perigosos que possam cair na água.

Pereira também constata que, no período entre 2013-2019, entre publicação e entrada em vigor do regulamento europeu, o mercado asiático perdeu capacidade de atendimento porque navios de bandeira europeia são proibidos de migrar para realizar esse processo na Ásia. A atividade se concentrou na Índia, Bangladesh e Paquistão a partir da década de 1980, porém os métodos rudimentares foram questionados, principalmente pela insegurança dos trabalhadores e pelos danos ambientais causados pela falta de tratamento e descarte correto dos resíduos.

Após a ratificação da Hong Kong Convention por Libéria e Bangladesh, as regras devem entrar em vigor no dia 26 de junho de 2025. No Brasil, tramita na Câmara dos Deputados o projeto de lei 1.584/2021, que trata da reciclagem de embarcações. O PL, porém, não estabeleceu uma lista de materiais perigosos. Uma proposta de instrução normativa para controle de importação de resíduos inclui materiais que constam na lista de materiais perigosos de navios. A avaliação, segundo Pereira, é que a proibição poderia representar um risco à atividade de reciclagem de navios.

Pereira considera que o Brasil passou a ser player do mercado de reciclagem em 2023, a partir do anúncio da primeira grande instalação no país: o desmantelamento da plataforma P-32, pelo consórcio formado pelas empresas Gerdau e Ecovix, que administra o estaleiro Rio Grande (RS). A execução do serviço no ativo de 44 mil toneladas foi licitado pelo valor de R\$ 3,2 milhões. Ele avalia que o método adotado para a primeira operação de reciclagem do Brasil, em dique seco, foi acertado para gerar curva de aprendizado para grandes embarcações em dique controlado, além de mostrar para autoridades brasileiras que o país tem condições de desmantelar estruturas de maneira eficiente e segura.

O professor também nota que outros países começaram a investir nessa atividade. É o caso da África do Sul, com o projeto de um estaleiro de reciclagem no Oriente Médio, e da Arábia Saudita, que anunciou um novo estaleiro com quatro diques para atender navios de 350 metros a 500 metros e que entra em operação em 2025 para atender ao mercado de reciclagem sustentável. Três estaleiros turcos entraram na última lista da Comunidade Europeia, divulgada em julho deste ano. "Se demorarmos muito, vamos perder esse mercado. É importante o PL (1.584/2021) ser aprovado e o ambiente de negócios ser fomentado no país porque outros players estão de olho nessa oportunidade", alertou.

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados aprovou, em agosto, a realização de audiência pública sobre o projeto de lei 1.584/2021, que trata da reciclagem de embarcações. O PL, de autoria do deputado Coronel Armando (PSL-SC), tem o objetivo de promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta. A proposta já tramitou e foi aprovada nas comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. A data da audiência do PL na comissão ainda não foi informada até o fechamento desta edição.

O requerimento havia sido apresentado pelo relator do PL na comissão, o deputado Vinícius Carvalho (Republicanos-SP), em junho, antes do recesso parlamentar. O deputado justificou que, tendo em vista a complexidade da matéria e o fato de a CVT ser a última instância da Casa a se pronunciar sobre o mérito, é preciso que os parlamentares conheçam os detalhes e os desdobramentos do projeto, assim como o contexto em que ela vem à luz e a opinião dos agentes públicos e privados que teriam responsabilidade na execução do projeto ou que seriam por ele impactados.

"Identifico aspectos que merecem aprofundamento ou esclarecimentos. Não tenho a menor dúvida a respeito da importância de se viabilizar a reciclagem responsável de embarcações, mas precisamos



saber se o caminho desenhado no projeto é o mais adequado para o país, hoje", justificou Carvalho no requerimento. O parlamentar sugeriu presença de representantes dos ministérios de Portos e Aeroportos (MPor) e das Relações Exteriores, da Marinha do Brasil e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), além de Petrobras, Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).

Apresentado em abril de 2021, o PL prevê regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo. A proposta estabelece que toda embarcação destinada à reciclagem deve ter um plano para esse fim, elaborado antes do início do processo pelo operador de estaleiro de reciclagem. A exceção é para as embarcações com arqueação bruta (medida que expressa o volume interno total de um navio) menor ou igual a 300 AB, que estão isentas do plano.

A Ecovix, proprietária do Estaleiro Rio Grande (ERG), e a Gerdau, produtora de aço brasileira, venceram o leilão da plataforma P-32, unidade do sistema de produção que foi utilizada pela Petrobras na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro. As empresas afirmaram que unirão forças para os trabalhos de descomissionamento da estrutura. Na parceria estabelecida, a Ecovix receberá a plataforma no ERG, maior dique seco da América Latina, onde ocorrerá o desmantelamento das estruturas, em trabalhos que devem se estender por 12 meses.

Na sequência, a Gerdau utilizará a sucata metálica gerada como matéria-prima para produção de aço em suas usinas de Charqueadas (RS) e Sapucaia do Sul (RS). Outros materiais serão enviados para descarte seguro, com praticamente 100% da unidade sendo reciclada.

Em Rio Grande, a expectativa é da geração de 250 vagas de emprego para o processo. "Essa será a maior unidade marítima já desmantelada no Brasil e um marco para inserir o país e a Petrobras no processo de reciclagem verde e responsável", comemora o diretor-presidente do grupo Ecovix, Robson Passos.

Nos últimos anos, a empresa vem diversificando suas atividades, com destaque para os reparos de embarcações — foram sete desde a retomada dos serviços navais, em 2021. Recentemente, o estaleiro também recebeu em seu dique a sonda ODN I, da Ocyan, que passa por revisão geral nos sistemas, pintura, manutenção, serviços de tubulação, entre outros. "A vitória no leilão é, também, uma grande oportunidade para a Ecovix reforçar sua atuação no desmantelamento — existem 26 outras unidades a serem desmobilizadas pela Petrobras", enfatiza Robson.

A Gerdau é a maior recicladora de sucata metálica da América Latina, transformando mais de 11 milhões de toneladas de material em aço anualmente, e cerca de 71% do aço produzido pela companhia é proveniente do processo de reciclagem. "Essa iniciativa é pioneira na indústria brasileira do aço e contribuirá para que a empresa siga sendo uma referência na produção de aço com baixa pegada de carbono", afirma o diretor de matéria-prima e florestas da Gerdau, Carlos Vieira.

Vieira explica que uma das fontes de geração de sucata metálica é o desmantelamento de plataformas como a P-32 e de navios, o que permite que um volume importante destes materiais seja retirado dos mares brasileiros e transformados em novos produtos, uma vez que o aço é um item infinitamente e 100% reciclável.

Atualmente, a Gerdau possui uma das menores médias de emissão de gases de efeito estufa (CO₂e), de 0,89 t de CO₂e por tonelada de aço, o que representa aproximadamente a metade da média global do setor, de 1,91 t de CO₂e por tonelada de aço. Para 2031, a meta da Gerdau é diminuir as emissões de carbono para 0,83 t de CO₂e por tonelada de aço.

No começo de setembro, o Porto do Açu e a Petrobras assinaram um contrato para prestação de serviços associados ao acostamento de três plataformas de produção flutuantes, voltado para

estratégia de descomissionamento sustentável. O acordo tem duração prevista de três anos e abrange a disponibilidade de cais para acostamento temporário prévio à destinação/reciclagem e serviços especializados para plataformas flutuantes no Porto do Açu.

O contrato prevê que as plataformas sejam provisoriamente acostadas e, posteriormente, sigam para a reciclagem, conforme o novo modelo de destinação sustentável, criado pela Petrobras, que pretende se tornar uma referência global nessa atividade, com foco em circularidade, sustentabilidade, segurança e cuidado com pessoas e meio ambiente. Além do acostamento temporário, o Porto do Açu vai realizar uma série de atividades, incluindo a remoção de bioincrustação, disponibilização de energia elétrica e destinação de efluentes oleosos dos tanques.

As diretrizes do modelo sustentável adotado preveem, entre outras medidas, ações de minimização da geração de resíduos, prevenção de impactos à biodiversidade, além do reaproveitamento de equipamentos e o fomento à economia circular. O planejamento estratégico da Petrobras prevê que o aporte de US\$ 9,8 bilhões em atividades de descomissionamento no período 2023-2027 seja aplicado nas atividades de tamponamento definitivo de poços, limpeza e destinação dos sistemas submarinos e plataformas, com uma política de destinação sustentável para esses projetos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/10/2023

PROJETOS DE E&P AUMENTAM DEMANDA POR BARCOS DE APOIO MARÍTIMO, COM NOVAS PRIORIDADES DO FMM PARA CONSTRUÇÃO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2023 - 08:49



A demanda por embarcações de apoio marítimo está aquecida no mercado mundial e o Brasil vem seguindo a tendência. Após um período impactado pela crise do petróleo, operação Lava Jato e pandemia, os preços da commodity voltaram a subir, viabilizando novos projetos de exploração e produção. A avaliação das empresas de navegação é que existe um horizonte promissor se descortinando até 2027, devido às novas unidades de produção contratadas e que entrarão em operação no Brasil nos próximos anos. A Petrobras, que contrata mais de 90% da frota brasileira de apoio, sinalizou que pretende contratar 36 embarcações de

apoio nos próximos anos.

A companhia avalia a oportunidade de encomendar a construção e afretar no mercado nacional essa quantidade de embarcações a partir de 2024. O diretor de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos, explicou que a empresa faz análises da idade das embarcações que atendem e projeta até quando essas unidades estarão operacionais. “É um trabalho que faremos no ano que vem de modo a colocar essa oportunidade no mercado”, disse.

O escopo, segundo Travassos, prevê três tipos principais de barcos de apoio: PSV (transporte de suprimentos), G-ORSV (combate a derramamento de óleo - ‘verde’) e RSV (embarcações equipadas com robôs). O diretor lembrou que a companhia, naturalmente, já segue os critérios de circularização que obrigam os afretadores a buscar embarcações no mercado nacional antes de partir para afretamento de unidade estrangeira.

A partir de 2022, o setor de O&G voltou a crescer, aumentando, conseqüentemente, a demanda por embarcações de apoio marítimo. Em 2018, a frota efetivamente operando em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) chegou a ser reduzida à sua metade e cerca de 80 embarcações de bandeira brasileira ficaram ociosas, impactando severamente o caixa das empresas de navegação. Quatro anos depois, as empresas de apoio consideraram que as taxas de afretamento, minguadas durante a crise, tiveram uma recuperação necessária e importante.



“Hoje, já voltamos a ter mais de 400 embarcações de apoio marítimo em operação e a perspectiva é de crescimento da exploração e produção de energia e recursos do mar, seja para a indústria de O&G, seja para a futura exploração da eólica offshore e outras”, avaliam o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam).

Nas últimas reuniões, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou uma série de conversões, modernizações e algumas melhorias de estaleiros de empresas verticalizadas que vislumbram crescimento, como o grupo Edison Chouest. Portos e Navios apurou que, na 53ª reunião ordinária do CDFMM, em setembro, foram aprovados quatro projetos de construção de embarcações de apoio marítimo, sendo dois PSVs que já estão com obras em andamento e outros dois novos projetos de embarcações. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) não divulgou o detalhamento dos projetos até o fechamento desta edição.

O setor de apoio marítimo defende a definição de uma política pública que garanta disponibilidade e condições competitivas para a utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no fomento da frota. O desafio, na visão das empresas brasileiras de navegação (EBNs), é conseguir diretrizes para viabilizar os projetos novos e dar segurança para investimentos em renovação da frota e modernização dos estaleiros especializados. Uma das preocupações é que, no último ano, foram editadas normas que ampliaram os segmentos de projetos que podem pleitear financiamento pelo fundo setorial.

Outra dificuldade vivenciada pelas empresas nos últimos anos envolveu condições de financiamento e renegociação junto aos agentes financeiros. Atualmente, existem financiamentos oriundos do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) para serem liquidados até 2041, fruto de renegociações que possibilitaram às empresas honrar os pagamentos dos empréstimos no momento mais crítico, quando seus caixas foram mais afetados pela crise.

O segmento de apoio entende que o Prorefam funcionou, dentre outras razões, porque foi impulsionado pelos contratos operacionais de longo prazo para empresas investirem. As principais garantias para financiar embarcações eram o ativo e o contrato, que era de oito anos, renovável pelo mesmo período. Um dos dificultadores atualmente é que a Petrobras tem limitação de cinco anos para contratação.

No último ciclo virtuoso, o setor de apoio marítimo construiu aproximadamente 250 embarcações, de diferentes tipos, com investimentos totais da ordem de US\$ 11 bilhões, agregando capacidade técnica e tecnológica da bandeira nacional, nos últimos anos. A construção em escala permitiu, em menos de 20 anos, a constituição de uma frota relevante, geração de emprego, arrecadação de impostos, aquecimento e desenvolvimento da indústria. A maior parte das obras ocorreu em estaleiros de empresas verticalizadas.

Nos últimos anos, o Syndarma/Abeam relata que o setor também experimentou ataques ao seu marco regulatório e tentativas, por “vias transversas” do desenquadramento de certos tipos de embarcação de apoio marítimo da Lei 9.432/1997. Uma delas foi para evitar a prioridade legal de emprego da bandeira brasileira. A avaliação é que segmentos de oposição à navegação brasileira investiram pesado no processo que tramitou na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em que se discutiu a caracterização de embarcações empregadas nas atividades “subsea”, trazendo um conceito de “embarcações especiais”.

Para o Syndarma/Abeam, o conceito foi considerado “descabido” por provocar insegurança jurídica para as EBNs, que investiram e desenvolveram a eficiente frota nacional. Em setembro de 2023, a diretoria colegiada da Antaq firmou posicionamento definitivo, entendendo que todas as embarcações que dão suporte à indústria de O&G no mar estão abarcadas pela definição de apoio marítimo e regras da Lei 9.432/97.

O Syndarma/Abeam considera que a decisão foi acertada e assegura os direitos legais das empresas brasileiras de navegação. “Os constantes ataques à política pública e ao marco regulatório



só trazem instabilidade regulatória ao nosso mercado, afastam investimentos, prejudicam a geração de divisas, eliminam postos de trabalho e prejudicam a economia do país”, ponderou a entidade.

As empresas acreditam que ainda é possível alcançar em torno de 70% de conteúdo local na construção de um PSV no Brasil, por exemplo. Outro aspecto apontado pelas empresas para atrair e assegurar investimentos é a estabilidade para saber as regras do jogo, por exemplo, quanto pagará de tributos e quanto gastará com tripulação.

Elas também destacam que a autossuficiência da frota foi importante para momentos como o vivenciado hoje, em que se tem dificuldade de encontrar um AHTS (manuseio de âncoras) disponível no Brasil ou fora do país porque a frota está ocupada. A Petrobras e as demais petroleiras que operam em AJB enfrentam dificuldades na contratação de determinadas embarcações. “Com o reaquecimento do mercado internacional e da utilização da frota disponível mundialmente, se não tivesse o Brasil constituído frota própria, estaria em condição desafiadora para garantir o atendimento à demanda de embarcações para apoiar a indústria de E&P”, ressalta o Syndarna/Abeam.

A Wilson Sons Ultratug Offshore (WSUT) entende que atualmente se experimenta uma importante e necessária recuperação na atividade de exploração e produção de petróleo e gás offshore, que se reflete um aumento na demanda de afretamento de embarcações de apoio marítimo. A avaliação é que houve redução da frota ociosa (laid-up) e aumento nas taxas de utilização das embarcações disponíveis no mercado. “Houve também uma significativa melhora nas diárias de afretamento, atingindo valores semelhantes ou superiores aos do início da crise (janeiro 2015)”, observa o diretor-executivo da WSUT, Gustavo Machado.

A empresa, joint-venture entre a Wilson Sons e o grupo chileno Ultramar, tem uma frota de 23 embarcações do tipo PSV, das quais 20 estão operacionais e três em laid-up. Machado conta que, com a recuperação de mercado, nos últimos 12 meses, a empresa garantiu a contratação de todas as embarcações operacionais. Ele acrescenta que, em licitações recentes dos clientes, a WSUT também contratou duas das embarcações em laid-up, que estão em processo de reativação e modificações para inícios de seus contratos entre dezembro de 2023 e janeiro de 2024.

Machado diz que as projeções indicam uma demanda robusta por embarcações de apoio marítimo para um horizonte de três a cinco anos. Para especificação técnica no mercado de PSVs, prevalecem as embarcações com sistema de posicionamento dinâmico DP2 e configuração do sistema de carga tipo multipropósito (água, óleo diesel, brines, fluidos sintéticos, granéis sólidos e carga geral).

Alguns contratantes, segundo Machado, também especificam sistema de combate a incêndio (FIFI) e equipamentos para combate e recolhimento de óleo derramado. “Temos clientes que demandam operações de ROV (veículo subaquático operado remotamente). Dessa forma, a embarcação é preparada para instalação da planta para operação de ROV, e deve ter acomodação para um grande número de pessoas (tripulação da embarcação, time para operação do ROV)”, relata o executivo.

Na visão da WSUT, uma condição necessária, mas não suficiente, para tomada da decisão de investimentos privados em construção de embarcações no Brasil é uma projeção de demanda robusta e sustentável no longo prazo, não só para as novas embarcações a serem construídas, mas também para a frota existente. Nessa equação, também é considerada a necessidade de renovação de parte da frota.

A avaliação da WSUT é que serão necessárias condições diferenciadas para os contratos de afretamento das novas embarcações para viabilizar novas encomendas. Além da taxa diária e duração do contrato, a fim de possibilitar a amortização do investimento realizado. O financiamento do FMM também é considerado fundamental para a realização das novas construções. “As análises e estudos sobre o comportamento da demanda estão em produção, enquanto as discussões sobre as condições de contratação com clientes também estão em andamento. A expectativa é que as condições para realização de novas encomendas sejam atendidas”, analisa Machado.



O diretor-presidente do grupo CBO, Marcos Tinti, considera que a Lei 9.432/1997 permitiu que 32 das 44 embarcações da composição atual da frota da empresa fossem construídas no Brasil, com recursos do FMM. “Foi o grande marco ter um plano estabelecido, acreditando que era possível fazer investimento, ter contratos que suportassem esse investimento com tarifas adequadas, onde o investidor sentisse o apetite de fazer seu investimento e ter seu retorno previsto”, lembrou Tinti durante painel na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário promovido pela Comissão do Direito Marítimo, Portuário e do Mar da seccional Rio de Janeiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-RJ) e pela Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB Nacional.

Na ocasião, o executivo ponderou que os contratos que não tiveram uma “segunda perna” impactaram severamente o planejamento e o caixa das empresas, fazendo com que elas repensassem encomendar novas construções no país. Tinti explicou que essa é uma indústria com investimentos de alto valor agregado e tempo longo para trazer retorno dos aportes. Com contratos de até 16 anos acontecendo pela metade, os investidores foram duramente prejudicados. “Um ou outro armador pode fazer uma construção específica. Mas, da forma que fizemos (segmento de apoio), construindo mais de 200 barcos no Brasil, precisamos ter muito mais segurança do que tínhamos no passado”, salientou.

O presidente da CBO avalia que um programa governamental de fomento, com previsibilidade, pode começar a tornar a construção de barcos de apoio no Brasil uma realidade novamente. Ele acredita que essa retomada acontecerá em algum momento, porém as dificuldades que o setor enfrentou representam uma ameaça ao novo ciclo de construção. “Tem que ter muita segurança, arcabouço fiscal muito bem pautado, segurança jurídica forte e contratos que reflitam a realidade dos investimentos aplicados no Brasil”, pontuou.

No mesmo painel, o CEO do grupo Bravante, Marcelino Nascimento, concordou que a Lei 9.432/97 foi importante, lembrando que a experiência pela qual o setor passou nessa última crise é um fator de cautela para um novo movimento de construções no Brasil. Outro aspecto é a dificuldade de financiamento da indústria de O&G devido às metas de descarbonização. Ele observa que o desafio é como, em algum momento, voltar a construir a preços competitivos embarcações no Brasil, considerando que no mundo inteiro já faltam embarcações. “Já vemos dificuldade de trazer embarcação de fora para cá”, relatou Nascimento.

A Camorim, armadora dedicada a apoio marítimo e portuário, considera que o cenário, definitivamente, é de crescimento. Atualmente, a empresa tem 100% de sua frota offshore em operação e conta com oito contratos ativos pela Petrobras. “A diminuição [da ociosidade de embarcações] foi tão expressiva que fez com que precisássemos buscar soluções e novos investimentos para aumentar a frota para conseguir atender o volume de serviço atual”, analisa o diretor da Camorim, Eduardo Adami. A empresa se destaca no fornecimento de LHs (manuseio de linhas e amarrações) em contrato com a operadora brasileira.

A Camorim avalia que os resultados dos últimos meses dão otimismo e permitiram investimento de forma substancial na frota. “Realizamos a compra de mais uma embarcação, iniciamos um projeto de revitalização de outra que se encontrava fora de operação e estamos terminando a construção em nosso próprio estaleiro de mais um LH, com entrega prevista para o primeiro trimestre de 2024”, conta Adami.

Na visão da Camorim, a divergência entre o tempo médio dos contratos de serviço atuais versus o tempo de retorno de investimento para a construção de uma nova embarcação é um grande desafio para o setor. Adami explica que enquanto um contrato atualmente dura de dois a quatro anos, um ambicioso projeto de construção pode demorar mais de uma década para que a empresa recupere seu investimento. “Esta falta de garantia a longo prazo traz insegurança para as empresas de navegação e torna o investimento em novas embarcações uma jogada de alto risco, principalmente para empreendimentos nacionais”, pondera o diretor da companhia.

A Camorim aposta como diferencial ter uma frota ampla e diversificada, que a permite atender diferentes demandas e oferecer um apoio logístico completo aos clientes. Além de PSVs, AHTS,



LHs, balsas, lanchas e rebocadores de todos os portes, a empresa conta também com um terminal de uso privado (TUP) para embarque e movimentação de cargas e salas equipadas para instalação de bases offshore de clientes dentro do próprio estaleiro Camorim, no Rio de Janeiro.

Adami acrescenta que, nos últimos anos, a empresa participou tanto de projetos de descomissionamento, quanto de carregamento de peças para geração de energia eólica. “Nossa equipe comercial está sempre atenta a novas oportunidades e preparada para atender qualquer escopo de serviço”, ressalta o diretor da Camorim.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) encerrou agosto com um total de 415 embarcações, duas a mais que no mês anterior, segundo o relatório mais recente Syndarma/Abeam. Foram 365 embarcações de bandeira brasileira (88%) e 50 de bandeira estrangeira (12%), ante 365 brasileiras e 48 estrangeiras na posição de julho de 2023. Em agosto do ano passado, a frota era composta por 374 embarcações de bandeira brasileira e 36 de bandeira estrangeira, totalizando 410 unidades.

De acordo com a publicação, a frota em agosto era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 195 barcos, dois a mais que em julho. Outros 15% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que correspondem a 61 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) se mantiveram num total de 58 no período (14%), enquanto 26 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs (lançamento de linhas), 18 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 18 MPSVs (multipropósito). Os demais segmentos de supplies somam uma fatia de 5%.

A Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) avalia que o mercado sinaliza uma recuperação, fruto da valorização do óleo e da diminuição da construção de novas embarcações. Mas também de um exitoso processo de reformas legais e regulatórias, que trouxeram maior dinamismo e oportunidades para os armadores noruegueses. Na visão da Abran, os projetos já sancionados pelas operadoras e os que estão em andamento são suficientes para manter um bom nível de atividade, compatível com a frota atual. A associação observa perspectivas para crescimento caso o bom ambiente de negócios seja ainda mais dinâmico e competitivo.

A associação ressalta que as empresas de navegação norueguesas que atuam no segmento offshore têm mantido, ao longo dos anos, relevante participação no mercado, sobretudo nos espectros de maior porte e mais avançados da frota como PLSV, CSV (apoio à construção offshore), RSV, WSV (estimulação de poços), AHTS e Accommodation Vessels (flotel).

A Abran considera o mercado brasileiro bem regulado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e demais órgãos da indústria. Na avaliação da associação, o diálogo com todos os stakeholders tem sido muito positivo e há um esforço para que o setor cresça ainda mais. “Há, entretanto, desafios conhecidos como a complexidade de alguns contratos e mudanças repentinas de interpretações referentes aos regimes de importação de embarcações que causam, a nosso ver, desnecessários transtornos”, ponderou a Abran em nota.

O último relatório da NSA (The Norwegian Shipowners' Association) apontou que há interesse dos armadores noruegueses de construir novas embarcações, nos próximos anos, equipadas com soluções capazes de reduzir as emissões de carbono (greenshipping) e a incorporação de novas tecnologias. “A Noruega é um celeiro de inovação da indústria marítima e a escolha do local da construção é particular de cada armador, mediante criterioso processo de análise das opções disponíveis globalmente”, destaca a Abran.

A entidade destaca que as empresas de navegação norueguesas que atuam no setor offshore são líderes no segmento de instalação das eólicas offshore, já com grande experiência na instalação dos aerogeradores e toda a engenharia associada, em diferentes partes do globo. Semelhante ao que ocorre na cadeia de O&G, as empresas norueguesas se consideram aptas a atuar desde o início do processo com o levantamento dos dados geofísicos integrados que fornecem informações essenciais para os projetos.



“A perspectiva de início dessas atividades no Brasil é muito animadora para nós e estamos certos de que poderemos oferecer grande contribuição para o sucesso dessa indústria, como temos feito, desde o início do O&G brasileiro”, projeta a Abran. De acordo com a associação, seus membros estão animados com as perspectivas de maior atividade nessa área.

No Brasil, o segmento acompanha as movimentações e a regulamentação da energia eólica offshore em AJB. A leitura, no entanto, é que o momento é de aguardar qual será o marco regulatório da exploração da atividade, bem como quais serão as áreas liberadas e projetos desenvolvidos. Num primeiro momento, há tendência de consultar a indústria de O&G sobre quais embarcações disponíveis no mercado podem ser adaptadas.

A WSUT identifica que o descomissionamento de plataformas já é realizado e o volume de novas operações deve contribuir para uma demanda robusta e sustentável de afretamento de embarcações de apoio marítimo nos próximos anos. Já a geração de energia eólica offshore pode ser relevante para a demanda de embarcações de apoio marítimo no futuro, pois o arcabouço legal para esse mercado está em discussão. “A aprovação desse arcabouço resultará no início dos investimentos para a implantação dos parques de geração de energia eólica offshore. E o mercado de apoio marítimo deve acompanhar o desenvolvimento dessa nova indústria”, acredita Machado.

Na avaliação do Syndarma/Abeam, o apetite para investir na frota nacional depende também das condições de financiamento proporcionadas pelos agentes financeiros de fomento do governo, em especial pelo BNDES e Banco do Brasil. A entidade defende que a preservação das taxas de juros aplicáveis ao setor em patamares compatíveis com as receitas esperadas, a razoabilidade das exigências de garantias das EBNs, e a aplicação equilibrada das comissões de estudo e de reescalonamento dos financiamentos, merecem atenção especial por parte dos agentes financeiros. O Syndarma/Abeam acrescenta que parte da receita do FMM provém de recursos gerados pelas próprias EBNs.

A adoção do programa “Stand Still” pelo BNDES durante a pandemia, suspendendo por prazo determinado o pagamento do serviço da dívida dos financiamentos concedidos para a construção de embarcações de apoio marítimo, é vista pelo segmento como um mecanismo que empresta “fôlego financeiro” para as empresas em momentos de crise, sendo exemplo de política pública eficaz para preservar setores estratégicos da economia do país.

Outro pleito do Syndarma/Abeam junto ao CDFMM é que o FMM e agentes financeiros resolvam os entraves à extensão do prazo de financiamento de docagem para cinco anos. O argumento é que o estabelecimento de limite para a comissão de reescalonamento dos financiamentos pelos agentes financeiros é medida saudável e de simples execução para racionalização dos custos desses processos. O segmento também entende que, apesar das alterações que ampliaram a utilização dos recursos do FMM para instalações portuárias, a prioridade dos projetos será sempre das EBNs.

O Syndarma/Abeam também acompanha os oito projetos de lei que tramitam no Congresso sobre a regulação da praticagem. “Esses projetos de lei demandam atenção da navegação brasileira, para que suas operações não sejam negativamente impactadas de forma injustificada”. A associação considera que a regulação técnica seja única e exclusiva da Marinha do Brasil e que a Antaq assuma a regulação econômica da atividade.

O Syndarma/Abeam trabalha pela dispensa da praticagem para embarcações de apoio marítimo entre 5.000 AB e 10.000 AB (arqueação bruta), que continuam a ter praticagem obrigatória. O argumento é que essas embarcações são dotadas de sistemas de propulsão e governo sofisticados que proporcionam alto nível de manobrabilidade, além de uma série de equipamentos eletrônicos de navegação, como cartas náuticas eletrônicas atualizadas permanentemente, e posicionamento dinâmico, que as permite operar a contrabordo de unidades marítimas da indústria de O&G, inclusive em condições adversas.

De acordo com o Syndarma/Abeam, não houve avanço na dispensa da praticagem obrigatória para embarcação de AB entre 5.000 e 10.000, impondo aos armadores e seus clientes um custo desnecessário, encarecendo as operações. “Entendemos não ser necessário o emprego de práticos, valendo destacar a qualificação dos comandantes das embarcações, seja na formação, seja na longa experiência, conduzindo um ativo de alta complexidade e valor”.

Há uma preocupação também com um novo cenário de escassez de mão de obra qualificada às embarcações de apoio marítimo como ocorreu no passado recente. O Syndarma/Abeam vê a necessidade de estabilidade na contratação de aquaviários, o que passa pela formação linear e perene dos profissionais, com o maior número de formandos que as escolas sejam capazes de realizar. A entidade observa que esses profissionais podem desenvolver sua carreira a bordo de embarcações, ou em outras profissões, atuando nas mais diversas funções em vários setores da economia brasileira.

Na avaliação do Syndarma/Abeam, a carência de formação dos aquaviários na quantidade necessária é um problema recorrente para as EBNs, em especial quando há um aquecimento da demanda por embarcações pelos usuários dado que a atividade é altamente qualificada e exige longo tempo de formação.

Atualmente, 85% dos aquaviários estão alocados no apoio marítimo. O Syndarma/Abeam contratou, juntamente com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), a Fundação Vanzolini – USP, para atualização do estudo da Schlumberger realizado em 2011, a fim de ter o levantamento do quantitativo existente e necessário de tripulantes para guarnecer a frota em AJB, que no apoio marítimo cresce novamente.

A formação de aquaviários no país é realizada somente pela Diretoria de Portos e Costas. “Temos interagido com a DPC, apontando desde logo entraves e gargalos identificados pelas empresas associadas Syndarma/Abeam, trazendo sugestões de melhoria, como a adequação das grades curriculares das escolas de formação”, informa o Syndarma/Abeam.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/10/2023

INDÚSTRIA DEMONSTRA OTIMISMO COM RETOMADA DE CONSTRUÇÕES E DISCUTE DESAFIOS A SEREM ENFRENTADOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2023 - 08:49



A 17ª edição da Navalshore – Feira e Conferência da Indústria Marítima trouxe um cenário de otimismo com a perspectiva de novas frentes de trabalho e desafios que vão desde o fortalecimento do marco regulatório e políticas adequadas de conteúdo local até melhores condições de financiamento, capacitação e um olhar antenado com o processo de transição energética que está em curso no mundo. No evento, realizado em agosto, no Rio de Janeiro (RJ), os agentes destacaram o momento de bons diálogos e a necessidade de políticas que estimulem encomendas e um aumento consciente do

conteúdo local.

Na abertura da Navalshore, o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Ariovaldo Rocha, destacou que estão se abrindo novas frentes que, quando estiverem consolidadas, vão representar oportunidades de crescimento e de desenvolvimento tecnológico para estaleiros e fornecedores. Para o vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Raul Sanson, os ânimos da indústria estão



renovados com as perspectivas de investimentos para os próximos anos, com expectativa de encomendas e maior participação da indústria nacional.

O então ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Márcio França, afirmou que, desde o primeiro dia de governo, a orientação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) é dar uma atenção especial à construção naval e ao escoamento da produção do interior do país até os portos. França, que deixou a pasta em setembro, falou que a Petrobras é, historicamente, uma grande contratante da construção naval, mas que existem outros segmentos com grande potencial de demandas. Ele citou o transporte na região Norte, que possui carências para a renovação de frota, tanto no transporte de grãos sólidos, quanto no transporte de passageiros.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, reforçou que tornar a indústria mais forte passa por uma política de estado de longo prazo, que inclui linhas de créditos acessíveis, regras adequadas de conteúdo local e encomendas perenes. No evento, Bacci detalhou o TP25 — programa da Transpetro que pretende encomendar a construção de 25 navios de cabotagem em estaleiros nacionais. Segundo Bacci, a meta a ser perseguida demandará aproximadamente R\$ 12,5 bilhões de investimentos.

O pacote para renovação da frota da Transpetro vem sendo desenvolvido em conjunto com a holding Petrobras. A expectativa da Transpetro é lançar o edital para contratação dos navios em janeiro de 2024. "Estamos desenhando o edital, fazendo consultas para ver a capacidade dos estaleiros. Feita essa fase, em janeiro, mais tardar em fevereiro soltar o edital da licitação", declarou Bacci, durante a Navalshore.

O novo programa para renovação e expansão da frota da Transpetro foi batizado de TP25, em referência ao nome da empresa, que completou 25 anos em junho, e ao número de navios que a empresa pretende construir no Brasil, bem como ao ano de 2025, quando a administração da Transpetro espera bater quilha dos primeiros navios desse plano. O escopo prevê gaseiros e navios de transporte de produtos claros e escuros, de 7.000 a 48.000 TPB (toneladas de porte bruto). Bacci acrescentou que manterá o padrão de navios MR1, MR2 e gaseiros que já operam atualmente. "Basicamente, é o que já foi construído no passado. São navios já utilizados pela Petrobras", explicou.

Bacci voltou a dizer que as encomendas vão respeitar as condições rígidas de governança. Ele acrescentou que sua gestão abriu diálogo e vai colaborar em parceria com órgãos de controle como a Controladoria Geral da União (CGU) e o Tribunal de Contas da União (TCU). "Não será a qualquer preço, não será a qualquer prazo. Tenho conversado muito com os estaleiros. Não podemos errar de novo. É muito próximo o que aconteceu. Então precisamos acertar", afirmou Bacci.

Ele ressaltou que acertar significa chegar a preços adequados e enfatizou a necessidade da política setorial olhar para a geração de empregos locais e dos benefícios para o país, a despeito da construção no Brasil ser mais cara do que construir na China. "Vamos pagar mais caro do que na China, mas esse é o custo que temos que pagar para gerar emprego no país", ponderou Bacci.

Ele disse ainda que a construção desses navios terá papel econômico e será importante para ajudar a Petrobras a equilibrar a quantidade de embarcações estrangeiras afretadas e, conseqüentemente, conseguir pagar menos nesses contratos. A frota que opera para a Petrobras, segundo ele, é composta por mais de 100 navios afretados. "Queremos com esses navios (TP25) ajudar a balizar as taxas de afretamento que a Petrobras paga aos armadores internacionais", afirmou Bacci.

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) observa o setor de petróleo e gás aquecido com a previsão de entrada de operação de novas plataformas que vão demandar embarcações de apoio marítimo para atendê-las. O banco de fomento e principal agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM) também avalia que a alteração na Lei 10.893/2004, no ano passado, possibilitou o apoio a investimentos na construção e integração de módulos e ao desmantelamento de embarcações, que antes não era possível. Há uma expectativa também com o programa 'TP25' da Transpetro.



Até 2022, o entendimento era que o FMM não podia fazer financiamento de determinados investimentos. A chefe do departamento de gás, petróleo e navegação do BNDES, Elisa Lage, explicou que, a partir da modificação, está expresso na lei e na resolução do Conselho Monetário Nacional (CMN) que os recursos do FMM podem ser destinados a outras aplicações e investimentos referentes ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da construção e reparação naval brasileira.

“O BNDES está aguardando essa demanda. Já iniciamos conversas e estamos abertos para receber as empresas, entender como são esses projetos e verificar a melhor possibilidade de apoiá-los”, disse Elisa, durante painel da Navalshore. Ela acrescentou que, antes da alteração da lei, o BNDES já defendia que os recursos do FMM fossem aplicados nesses investimentos para dinamizar o setor.

A chefe do departamento do BNDES contou que o banco já fomenta operações para investimentos em construção e integração de módulos. Elisa lembrou que a Petrobras anunciou que pretende descomissionar 50 plataformas até 2030 e contou que o BNDES já conversa com os vencedores do leilão promovido pela companhia para o desmantelamento da P-32 (Ecovix e Gerdau). “Estamos conversando com vencedores do bid e vendo a capacidade de financiar esses investimentos. Entendemos que os grandes fornecedores de sucata podem ter interesse em fazer o desmantelamento desses navios e que eles poderiam ser apoiados com linhas de financiamento do FMM”, comentou Elisa.

Ela acrescentou que existe muita demanda por redução de emissão e eletrificação em plataformas. A Petrobras anunciou a previsão de entrada em operação de 16 novas plataformas até 2030 e o BNDES verifica que esses projetos envolvem questões relacionadas à pegada de descarbonização do setor como um todo. Elisa disse ainda que, nas conversas com empresas de apoio marítimo, já é possível notar uma busca por embarcações mais eficientes, tanto para modernização de embarcações visando a redução de emissões, como também para a expectativa do tipo de tecnologias que estarão no escopo das novas construções.

“Temos notado a busca por menor consumo de energia e por redução de emissões. Sentimos na oferta das embarcações, quando empresas demandam financiamento. Isso vem da demanda puxada um pouco pelas petroleiras, que precisam reduzir as emissões e vai chegando ao armador”, analisou Elisa.

O BNDES também projeta, mais para frente, a possibilidade de operações de crédito para indústria naval voltadas para estruturas flutuantes por geração eólica offshore, segmento que passa por período de regulamentação. “Na falta de demandas por navios e módulos, vimos interesse dos estaleiros de se mostrarem presentes e atender a esse mercado. Talvez agora, com demandas de embarcações e módulos, isso fique mais em stand-by aguardando marco regulatório e investimentos mais à frente. Mas entendemos que isso poderia ser apoiado com recursos do FMM”, afirmou Elisa.

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo avaliam que o país precisa de uma política pública setorial cada vez mais forte para continuar a crescer. “O setor quer responder à demanda. O apoio marítimo é essencial na cadeia de O&G e será em qualquer indústria offshore”, disse a vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam, Lilian Schaefer.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Wilson Lima Filho, disse que sopram ventos favoráveis à navegação e à construção naval no Brasil. Ele acrescentou que existem oportunidades para a indústria associadas ao mar e aos portos que incluem o ciclo de vida dos ativos. “O futuro do Brasil está na Economia Azul”, projetou Lima Filho.

A Navalshore 2023 teve os patrocínios Master da Transpetro e Platina da International Akzo Nobel e superou a expectativa de público, ultrapassando a marca de 12 mil visitantes que marcaram presença nos três dias de evento. A 18ª edição da Navalshore será realizada de 20 a 22 de agosto, no Expomag, no Rio de Janeiro. A Navalshore é realizada desde 2004 no Rio de Janeiro. Um público

total superior a 140 mil pessoas já passou pela feira, reunindo profissionais, empresários e representantes do poder público. Paralelamente à feira, a cada edição são promovidos cursos, workshops e conferências, tendo sido realizados mais de 600 destes eventos.

A mais importante feira do setor na América do Sul é ponto de encontro obrigatório para empresas e profissionais que atuam na indústria marítima. A Navalshore Organização de Eventos, em 17 edições, foi a responsável pela exibição de mais de quatro mil marcas de fornecedores de produtos e serviços para a indústria naval do mundo inteiro, promovendo negócios e desenvolvendo parcerias. Tem como principal parceira a revista Portos e Navios, provedora do conteúdo e referência editorial da indústria marítima no Brasil, fundada em 1958.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

FORNECEDORES APOSTAM EM APROXIMAÇÃO COM CONTRATANTES E ESTALEIROS PARA DESENVOLVER PROJETOS CÍVIS E MILITARES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2023 - 08:49



A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos identifica uma série de oportunidades para aumentar a participação da indústria local, desde a concepção ao desenvolvimento dos programas de construção naval — tanto de ativos civis, quanto militares. A avaliação da CSENO/Abimaq é que o estreitamento dos canais com os contratantes e prestadores, nos últimos anos, vem contribuindo com o aumento do conteúdo local nos projetos.

Nas demandas do segmento militar, o presidente da CSENO, Leandro Pinto, destacou a aproximação junto às sociedades de propósito específico (SPEs) Águas Azuis, responsável pelo Programa de Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), e Polar 1, que executa a construção do navio polar Almirante Saldanha. Segundo Pinto, o objetivo é que a indústria atinja e aumente cada vez mais sua participação nos projetos da força naval.

As fragatas têm a meta de alcançar em torno de 40% a partir da segunda unidade, enquanto o navio polar deve chegar a 45%. Já os 12 navios-patrolha de 500 toneladas, incluídos no novo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), deverão ter em torno de 50% de conteúdo local. “Temos certeza que damos o recado com um pouco mais dos 50%”, projetou Pinto, em agosto, durante painel da 17ª Navalshore. Ele destacou a participação da CSENO/Abimaq em grupos de discussão, como a câmara de nacionalização de programas da Marinha, coordenado pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), além do convite da Transpetro para que fornecedores e estaleiros nacionais contribuam com o grupo de trabalho que estuda a construção de navios para renovação da frota da empresa.

A CSENO também observa uma série de oportunidades nas áreas de O&G e naval nos próximos cinco anos. Pinto lembrou que já existem contratações de novos investimentos pela Petrobras, pelo menos, até 2028, além de oportunidades de construção mapeadas. O presidente da CSENO defendeu a necessidade de garantir o conteúdo local para projetos futuros, sobretudo no setor de petróleo e gás.

Ele citou o caso da bacia de Campos Barracuda e Caratinga FPSO (unidade afretada), em fase de licitação, com entrega das propostas em março de 2024. O conteúdo local esperado é de 10% e o edital prevê que o não atingimento desse percentual mínimo não acarretará multa ou qualquer outra sanção para a contratada. “O mais importante não é a multa, é o fortalecimento e a participação da indústria local como um todo”, ressaltou.



A CSENO também trabalha com a expectativa de cerca de 60 embarcações de apoio offshore até 2026. A leitura é que existe uma demanda reprimida e a necessidade de gestão do ciclo de vida de embarcações com mais de 20 anos e novas unidades que serão incorporadas à frota de apoio marítimo nos próximos anos. “Vemos com bons olhos a sustentabilidade disso ao longo desse caminho. E é algo desafiador, pois já projetamos para 2026”, analisou Pinto.

A câmara setorial da Abimaq avalia que existe um novo ciclo de construção impulsionado pelas demandas da Petrobras e da Transpetro. Pinto cita a construção de SDSVs (mergulho raso), a reforma e atualização de PSVs (transporte de suprimentos) para contratos com novos requisitos da Petrobras. Ele mencionou entre demandas recentes a reforma de dois cascos de PSVs adquiridos pela Posidonia Shipping que eram da Brasil Supply, além de outros cascos de PSVs adquiridos pela Baru Offshore que vão passar por modernização. “O mercado aponta para um novo ciclo de construções puxadas por demandas da Petrobras e Transpetro. Estamos todos nesse caminho tentando ajudar a várias mãos”, disse.

O diretor de gestão de programas da Marinha do Brasil, vice-almirante Celso Mizutani Koga, afirmou que os programas de obtenção de meios navais da Marinha têm a orientação de fortalecer a estrutura produtiva nacional. Ele contou que o almirantado estabeleceu como premissa dos projetos tentar privilegiar a produção nacional, a construção em estaleiros no Brasil e aumentar os índices de conteúdo local. Koga citou o programa de fragatas classe Tamandaré (PFCT), em andamento, que prevê a construção de quatro unidades no estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). O projeto prevê 30% de conteúdo local para a primeira fragata e 40% a partir das demais unidades.

Ele disse que a força naval gostaria de alcançar índices de 60% a 70%, mas reconheceu que há desafios ligados à transferência de tecnologia e à atual capacidade da indústria brasileira. A primeira fragata (F 200 Tamandaré) teve batimento de quilha em março deste ano e está em fase de construção e testes. A previsão é que o navio militar seja lançado em 2024 e entregue até o final de 2025. As demais estão previstas para 2027 (F 201 Jerônimo de Albuquerque), 2028 (F 202 Cunha Moreira) e 2029 (F 203 Mariz e Barros).

A principal dificuldade da indústria brasileira para aumentar a participação local nos projetos, no curto prazo, está relacionada à parte de sensores e armamentos. “A maior dificuldade para aumentar o índice de conteúdo local é o desenvolvimento desse tipo de sensores e armamentos, mas temos confiança de que podemos melhorar bastante esse conteúdo local”, disse Koga, durante painel da 17ª Navalshore.

A avaliação, segundo o diretor, é que a base industrial de defesa é incipiente, mas vem melhorando bastante, com investimentos em pesquisa em áreas como drones e radares, por exemplo. “Essa tem sido uma preocupação. Apesar da alta complexidade, da resistência à transferência de tecnologia, é sempre importante aumentar o índice de conteúdo local”, analisou. Koga destacou que existem 39 empresas envolvidas com o PFCT que estão localizadas principalmente nas regiões Sul e Sudeste.

Outra espera da indústria naval e da base industrial de defesa é o programa de obtenção de navios-patrolha (Pronapa), que prevê o modelo NPaOc-BR, de 1.800 toneladas, e o NPa 500-BR (500 toneladas), semelhantes aos navios das classes Amazonas e Macaé, respectivamente. Koga explicou que o NPa 500 será um navio um pouco maior que o da classe Macaé e terá maior deslocamento, maior autonomia e outros avanços nas características do navio.

O navio-patrolha de 500 toneladas faz parte do programa de construção naval de longo prazo (PCNLP) desenvolvido pela Marinha e pela Emgepron e incluído no novo PAC, do governo federal. Há ainda avaliações sobre a adaptação do NPa 500MB em NCMM, para atuar como navio-mãe em operações de contramedidas de minagem. O detalhamento será feito pelo centro de projeto de sistemas navais.

O diretor acrescentou que o NPa Mangaratiba segue em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). “Estamos prevendo a instalação de sistemas de comando e controle [SisC2Geo



(SCT)] desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisas da Marinha do Brasil (IPqM) no Mangaratiba. Temos quantidade de sensores e armamentos a serem adquiridos para o NPa 500 que serão licitados. Estamos aguardando os valores orçamentados nos próximos anos, para dar início ao programa de obtenção dos navios-patrolha”, afirmou Koga.

O novo PAC tem listados R\$ 53 bilhões para a indústria de defesa, sendo R\$ 27,8 bilhões entre 2023 e 2026 e outros R\$ 25 bilhões após esse período. Desse montante, 6 projetos são relativos à pesquisa, desenvolvimento e aquisição de equipamentos de grande porte para a Marinha, que somam R\$ 20,6 bilhões. Entre os projetos da força naval, destaque para o Prosub, com a construção de 3 das 4 unidades de propulsão convencional diesel-elétrica restantes, e a construção do submarino de propulsão nuclear, bem como o programa nuclear da Marinha, que prevê combustível para este submarino e demais aplicações. O programa federal também incluiu a construção das 4 fragatas classe Tamandaré (PFCT) e de 11 navios-patrolha (Pronapa).

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) avalia que a elaboração de uma nova metodologia de conteúdo local para o setor naval depende de um diagnóstico consistente. A gerente do departamento de produtos e desenvolvimento de cadeias industriais do BNDES, Martha Madeira, observa que, com base em experiências anteriores, já existe uma certa dimensão do nível de presença dos fornecedores locais e da capacidade de fornecimento das empresas instaladas no país.

Ela citou também os trabalhos em curso da Câmara de Nacionalização para os Programas estratégicos da Marinha do Brasil, coordenado pela Emgepron. “Esse primeiro diagnóstico é fundamental para conseguir mais à frente elaborar uma boa política de conteúdo local”, disse Martha, durante painel da 17ª Navalshore. Ela acrescentou a necessidade de listar itens transversais a outros setores industriais.

Martha destacou que, durante quatro anos da metodologia, o setor eólico chegou perto de 90% de conteúdo local. De 2013 a 2018, foram investidos aproximadamente R\$ 58 bilhões em projetos eólicos no Brasil, com cerca de 70% de participação de recursos do BNDES. Foram gerados mais de 40.000 empregos diretos e indiretos, segundo dados da ABEEólica. Também foram implementados 51 novos investimentos, em montante superior a R\$ 1 bilhão, em novas fábricas no país.

Antes de 2013, havia 2,5 gigawatts (GW) instalados e 33 fabricantes envolvidos, distribuídos em 7 estados produtores. De 2013 até 2018, com impacto da política de conteúdo local, a capacidade instalada subiu para 15,6 GW, com 150 fabricantes envolvidos e passou para 11 o número de estados produtores.

O BNDES adotou como metodologia a definição de componentes que deveriam ser nacionalizados ao longo das fases, em vez de utilizar índices de credenciamento a serem alcançados. O banco de fomento definiu os componentes que deveriam ser desenvolvidos e integrados aos aerogeradores para serem entregues nos parques eólicos.

O BNDES estabeleceu componentes a serem nacionalizados e tecnologias que deveriam ser desenvolvidas no país. “Sempre buscamos essa lógica do que é necessário mais tempo para desenvolvimento e se é necessário certificação internacional para determinado item. Começamos com exigência básica para estabelecer o processo de montagem do país”, pontuou Martha.

Ela lembrou que, na época em que foi desenvolvida a metodologia, o setor de O&G estava em baixa e diversos fabricantes estavam com produção parada. Segundo Martha, isso fez com que o banco tomasse a decisão de que determinados componentes poderiam ser produzidos no país para o setor eólico, por fabricantes que tradicionalmente eram voltados para o setor de O&G. “Essa transversalidade de capacidade produtiva é para segurar a demanda e a escala para os fabricantes e também levamos isso em conta [nas análises]”, disse.

A gerente do departamento de produtos e desenvolvimento de cadeias industriais do BNDES também defendeu a abertura de empresas brasileiras para participarem de negociações

internacionais. Há possibilidade de elas estarem no catálogo da OTAN (Organização do Tratado Atlântico Norte). O catálogo do BNDES tem mais de 8.000 fornecedores cadastrados e mais de 30.000 produtos disponíveis para serem financiados pelo banco.

Martha disse que existe um mapeamento que precisa ser feito para que seja possível introduzir essas empresas para essas negociações. “Mesmo que nossas forças não estejam precisando, pode ser que essas empresas nacionais consigam fornecer para empresas internacionais e manter sua produção forte”, projetou.

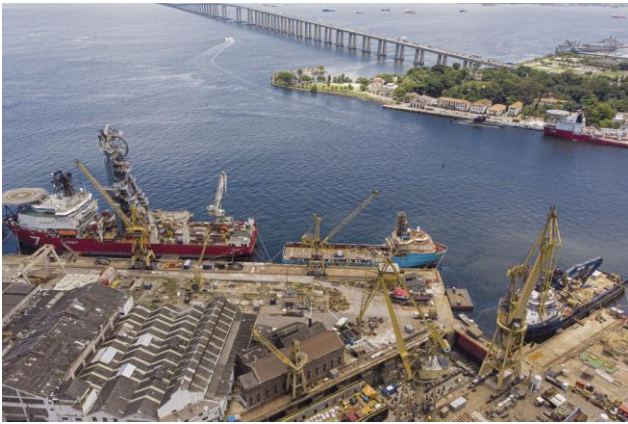
O BNDES é responsável pela aferição de conteúdo local de dois projetos da Marinha do Brasil, acompanhados pela Emgepron. Um deles é o Programa de Fragatas Classe Tamandaré, que prevê a construção de 4 unidades, a primeira com 30% e as demais com 40% de conteúdo local. O outro é o navio polar Almirante Saldanha, que prevê conteúdo local em torno de 45%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

MOMENTO MAIS AQUECIDO DO MERCADO OFFSHORE TRAZ BOAS PERSPECTIVAS PARA INSTALAÇÕES DE SUPORTE EM TERRA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2023 - 08:49



O reaquecimento e as projeções de expansão da indústria de petróleo e gás já fazem com que operadores de bases de suporte offshore discutam aspectos comerciais e planejem a capacidade de atendimento para os próximos anos. O setor ainda não consegue dimensionar o crescimento das atividades, mas há expectativa positiva em torno do cronograma de chegada e início de operação de novas plataformas de petróleo, o que já vem demandando mais embarcações de apoio marítimo. Outro aspecto que favoreceu o segmento foi a diversificação das operadoras, ativando o mercado spot.

A perspectiva de projetos de geração de energia no mar indica oportunidades no longo prazo, assim como a logística de descomissionamento, que começa a se tornar uma realidade no Brasil.

As atracações nas bases de apoio offshore da Wilson Sons aumentaram quase 70% no segundo trimestre de 2023. De acordo com a empresa, essas bases realizaram mais de mil atracações nos últimos 12 meses, por consequência do aquecimento de mercado. O grupo também atribui o desempenho à preparação para essa nova demanda com investimentos na infraestrutura portuária e com a homologação de calado de 7,5 metros no berço 3 de sua base em Niterói (RJ).

A Wilson Sons acredita que esses fatores permitiram dobrar a capacidade operacional com embarcações de grande porte nesta base. “Esse desempenho também é reflexo do nosso pioneirismo no segmento de bases de apoio offshore e reconhecido padrão de excelência em SMS (saúde, meio ambiente e segurança) e desempenho operacional”, afirma o diretor-executivo das bases de apoio offshore da Wilson Sons, Gilberto Cardarelli.

Ele avalia que a melhora do cenário na indústria de energia offshore (petróleo e gás) se reflete nas novas campanhas de perfuração dos clientes Enauta e TotalEnergies, nos campos de Atlanta e CM-541, respectivamente. A Wilson Sons também firmou contrato recente com a 3R Petroleum, iniciado em janeiro deste ano, para atender à campanha de Papa Terra.

O executivo diz que a empresa também percebe um aquecimento na procura de atracações no modelo spot por parte dos armadores na Baía de Guanabara. “Percebemos uma retomada mais tímida do mercado a partir do último trimestre de 2022, que vem se intensificando gradativamente



desde então. Nossa percepção é que a demanda continuará crescendo face aos novos projetos dos novos players de exploração e produção de petróleo e gás natural”, analisa Cardarelli.

Nos últimos 12 meses, o Sepetiba Tecon esteve envolvido em atividades de movimentação e armazenagem de cargas dos projetos no Campo de Bacalhau II, no Catar e na Guiana e também oferecendo apoio logístico-marítimo para os FPSOs Sepetiba e Almirante Tamandaré. A empresa também percebe o mercado de petróleo e gás mais aquecido. “Um dos indicativos é o aumento das consultas que recebemos do mercado de O&G, em especial as que chegam das empresas de serviços localizadas em Macaé e dos agentes de carga diretamente envolvidos com processos logísticos desse setor”, informa a empresa.

O Sepetiba Tecon tem expectativa de ser um terminal referência para esse segmento. A empresa afirma que vem se preparando para ofertar a melhor infraestrutura, serviços que atendam a todos os tipos de demanda e, especialmente, que sejam adequados para os projetos logísticos de alta complexidade no segmento de subsea. Além disso, a empresa tem como meta atender às operadoras (IOCs — international oil companies) que têm apresentado um expressivo aumento de sua produção na Bacia de Santos. “Visualizamos oportunidades justamente nos exemplos dados. Estamos focados no modelo de consórcio com descomissionamento de FPSOs e plataformas e em nos tornamos um hub para os projetos de gás oriundos do pré-sal”, projeta o Sepetiba Tecon.

A empresa que administra o terminal considera que ainda há espaço para novas instalações atuarem como bases logísticas. Na visão do Sepetiba Tecon, a prova disso é a concentração de projetos no entorno da Baía de Guanabara, próximo ao limite operacional, com destaque para projetos de construção e expedição de módulos offshore. O terminal oferece um berço com 210 metros de extensão, calado com 13,5m, além de equipamentos para içamento e movimentação heavy lift e oversize e retroárea com 30 mil metros quadrados. Entre os principais clientes da empresa nessa área atualmente estão: Tenaris, Brasil Projects, Halliburton, Modec e DSV.

O estaleiro Mauá (RJ) acredita no aumento da procura das instalações em Niterói para uso como base de apoio logístico e offshore, que é um dos serviços oferecidos pela sua plataforma portuária e industrial. Recentemente, o estaleiro se qualificou com uma série de empresas para serviços de estruturas subsea e houve a liberação do berço 1.1 para ampliar a capacidade de atracação do complexo industrial e portuário. As principais demandas atualmente recebidas pela instalação são reparos e upgrade de embarcações de apoio marítimo e plataformas. Uma oportunidade identificada pelo Mauá no mercado subsea é a montagem de sistemas manifolds na área coberta do estaleiro, que está atento a futuras oportunidades para construção de estruturas submarinas.

A direção do Mauá também observa um volume crescente de embarcações que estavam ociosas sendo colocadas novamente em operação. O diretor comercial do Mauá, Arialdo Félix, destaca que a demanda dos armadores de apoio marítimo por docagem é contínua. “Sentimos que o mercado de PSVs (transporte de suprimentos) e AHTS (manuseio de âncoras) está de novo colocando a frota em operação. Muitos em lay up começando a se preparar para contratos que estão vindo”, conta Félix.

O complexo conta com retroárea e cais para receber embarcações, desde PLSVs (lançamento de linhas) até FPSOs. Félix menciona que empresas como a Wilson Sons Ultratug, Subsea7, TechnipFMC, Maersk, Chouest e CBO realizaram modificações em embarcações do estaleiro de Niterói ou utilizaram as instalações como base de apoio. O diretor salienta que o Mauá atingiu um expertise nesse que é um serviço bastante especializado e que não é simples, mesmo para grupos verticalizados, que mantêm estaleiros, muitas vezes, mais voltados para reparos emergenciais e construções. “O Mauá se tornou referência em modificação e upgrade no mercado”, afirma Félix.

O estaleiro conta com um efetivo de aproximadamente mil pessoas. Félix diz que a quantidade de profissionais é suficiente para atender à demanda atual. Além dos reparos, o Mauá recebe demandas logísticas. Mas, no momento, não tem em carteira projetos de construção, nem de integração de módulos. O diretor garante que o estaleiro está preparado para qualquer tipo de segmento da indústria, seja construção naval, base de apoio, reparo ou upgrade.



“O Mauá já construiu embarcações ao longo da sua história. Durante um momento ficou muito mais voltado para o offshore, mas não perdeu a característica de também poder fazer construção naval. Temos capacidade até de demanda emergencial. A velocidade de resposta é grande”, afirma. O diretor acrescenta que o estaleiro tem uma localização estratégica para o recebimento de embarcações, próxima da entrada da Baía de Guanabara e sem problemas de calado aéreo porque fica antes da Ponte Rio-Niterói, além de estar instalado no berço da indústria naval brasileira, com capacidade de mão de obra no local e acesso a empresas do setor em Niterói.

Félix diz que o estaleiro Mauá também tem condição de atender demandas futuras de descomissionamento, pois conta com calado para embarcações de grande porte e certificações (ISO 9001 e 14.001). “Estamos nos preparando para qualquer demanda que aparecer, a não ser que tenha restrição”, ressalta. Ele explica que na recente concorrência para o descomissionamento da P-32, prevista para ser feita em Rio Grande (RS), as especificações para essa FPSO acabaram limitando a poucos diques no Brasil com capacidade de fazer esse serviço.

Ele pondera que o Mauá tem estrutura e vem conversando com parceiros a fim de receber outras embarcações ou plataformas, dependendo das restrições. Félix explica que, para reparos, há limitações para recebimento de embarcações de longo curso, mas que tem havido consultas sobre reparos para alguns navios de cabotagem no dique seco, cujo limite é de 22,5 metros de boca. “No passado, não víamos. Mas hoje vemos clientes não só da área offshore também nos procurando”, acrescenta.

No final de setembro, três plataformas provenientes da Bacia de Campos foram fundeadas na área de abrangência do Porto do Rio de Janeiro. O navio sonda ODN I, a plataforma Ocean Courage e a plataforma Norbe VI foram posicionados em áreas de fundeio apropriadas para a estadia de plataformas. A PortosRio, autoridade portuária local, destacou que foram operações complexas de fundeio realizadas num período de três dias, com uma plataforma fundeada a cada dia. A logística envolveu profissionais da PortosRio, da Marinha do Brasil e da Praticagem do Rio de Janeiro.

O gerente de acesso aquaviário do Porto do Rio de Janeiro, Roque Pizarroso, observa que a demanda das plataformas de petróleo por áreas de fundeio está em ascensão. Segundo ele, na medida em que os contratos com a Petrobras expiram, plataformas são liberadas do campo de exploração ao mesmo tempo e, durante sua permanência no porto, enquanto estão fora de operação, passam por reparos, atualização de maquinário e equipamentos e, possivelmente, por uma troca de tripulação.

Após esse período de desativação, a plataforma pode então voltar a operar sob um novo contrato. “Esse tipo de operação é altamente técnica e requer expertise dos profissionais envolvidos. A Baía de Guanabara oferece águas abrigadas que atendem a todos os requisitos de profundidade, ventos e correntes necessários para a operação”, salienta o gerente.

Cardarelli ressalta que a Wilson Sons está atenta à dinâmica do mercado e pronta para encontrar soluções para melhor atender aos clientes e rentabilizar os ativos dela. “Acreditamos no potencial das campanhas offshore que iremos apoiar, as quais mantêm nosso foco a curto e médio prazos”, projeta o diretor. Entre os principais clientes das bases da Wilson Sons estão: BP Marine, Enauta, Equinor, Karoon, Petronas, TotalEnergies e 3R Petroleum, além das empresas de serviço Altera, Valaris e Yinson.

O diretor da Wilson Sons avalia que a demanda atual e identificada consegue ser bem atendida com as infraestruturas portuárias já em atividade. Ele conta que o grupo continua apostando no crescimento da demanda, fazendo expressivos investimentos na ampliação e modernização de suas bases operacionais. Somente na base Rio de Janeiro, a Wilson Sons investiu cerca de US\$ 100 milhões. O diretor destaca que as bases da Wilson Sons oferecem um portfólio amplo de serviços ambientais. Ele cita a limpeza e descontaminação de tanques, gerenciamento de resíduos, armazenamento e segregação, barreiras de contenção para prevenção no derramamento de óleo entre outros.



A Wilson Sons está localizada estrategicamente localizada na Baía de Guanabara, o principal polo de apoio logístico de atendimento às bacias de Santos e sul da Bacia de Campos. A estrutura conta com duas bases de apoio à logística offshore, uma em Niterói e outra no Rio de Janeiro, com um total de oito berços de atracação, que atendem a todas as classes de PSVs e AHTS no mercado. Ao todo, são mais de 135 mil metros quadrados de retroárea no total, além de um parque de tubos com mais de 63 mil metros quadrados, para armazenamento de todos os tipos de tubulações, materiais pesados e área coberta para estocagem de peças de reposição.

O gerente de logística da Prio, Leonardo Moreno, considera fundamental começar a compartilhar com outras operadoras recursos, embarcações e bases, quando estão ociosos. Ele sugere que pode ser estudado um modelo para formação de condomínios logísticos que favoreça a troca de mercadorias e ferramentas e embarcações. Outro desafio, segundo Moreno, é a simplificação dos contratos. “Precisamos construir juntos uma solução para o mercado que atenda no tempo e no prazo às demandas das operadoras”, comentou, em junho, durante painel na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário, promovido pela Comissão do Direito Marítimo, Portuário e do Mar da seccional Rio de Janeiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-RJ) e pela Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB Nacional.

Na ocasião, o diretor-presidente do grupo CBO, Marcos Tinti, falou que a ideia de indústria logística integrada poderia ser mais utilizada, aproveitando as bases e o conceito da cadeia de suprimentos. Ele considera que a indústria pode estudar esse caminho, abrindo conversas, entendendo melhor os processos e delimitando onde começam e terminam responsabilidades.

Uma das principais atividades do grupo é prover soluções de logística integrada, com gestão e operacionalização de toda a cadeia de suprimentos para as unidades marítimas, integrando logística offshore, armazenamento onshore e transporte terrestre de cargas e suprimentos. “É muito valor agregado envolvido, mas a prática de um operador logístico funciona muito bem em outras indústrias, por que não funcionaria nessa indústria também?”, indagou Tinti.

Durante o painel, o vice-presidente do grupo Chouest na América Latina, Ricardo Chagas, contou que o conceito de base logística offshore evoluiu ao longo dos anos, diante das demandas apresentadas pelo mercado. Segundo Chagas, a Chouest compreendeu as mudanças que estavam a caminho e apostou no aumento de área e de eficiência da base, dentro do conceito ‘one stop shop solution’, com a oferta de serviços diversificados em suas instalações.

Atualmente, a B-Port, base da empresa no Porto do Açu (RJ), opera lama, água, combustíveis e cargas de convés. Nela atracam cerca de 500 embarcações por mês, com movimentação de 85 mil metros cúbicos de combustíveis/mês bombeados dos tanques da instalação para embarcações, além de duas mil toneladas de resíduos movimentados e 11 mil içamentos/mês. A base tem uma movimentação mensal de aproximadamente 5,8 mil caminhões, com transporte de 10 mil empregados. A frota rodoviária será substituída, no curto prazo, por modelos elétricos para reduzir as emissões de carbono.

Chagas lembrou que, no começo, a aposta em eficiência da base poderia ser considerada um “tiro no pé” do negócio, já que as operadoras passaram a ser atendidas por um número menor de embarcações devido ao tempo ganho com a utilização das ‘garagens’, realizando a parte de convés simultaneamente ao carregamento dos tanques dos barcos de apoio. Ele ressaltou que o modelo foi acertado, com o conceito de base do grupo acompanhando essas tendências.

O crescimento do tamanho das embarcações e as atividades de exploração cada vez mais afastadas da costa fizeram com que a Chouest aumentasse de área e o tamanho da dársena, integrando serviços com uma pegada de eficiência. “Tínhamos o sonho de construir uma base de apoio logística offshore porque entendemos que a infraestrutura da Baía de Guanabara era menor do que montar o B-Port, que é essa estrutura que temos hoje”, afirmou Chagas.

Por causa da transição energética, o vice-presidente do grupo Chouest na América Latina vê como um dos próximos passos o abastecimento de energia em terra a partir de quando a embarcação

atraca na base. Chagas disse que o grupo já começou a trabalhar com essa solução e prevê deixar de emitir 12,6 mil toneladas de CO₂, 1,8 mil metros cúbicos de óleo diesel e reduzir o equivalente a R\$ 2,2 milhões/ano por barco.

Chagas considera que o controle autônomo das embarcações, de alguma forma, já é feito hoje. Ele citou a operação submarina de ROVs, que é controlada por terra de maneira autônoma. Outra realidade são os drones capazes de levar cargas para unidades offshore. Um dos desafios, segundo Chagas, é o amadurecimento da legislação e o convencimento de autoridades e sociedades classificadoras para alcançar o melhor nível operacional. “Temos que entrar nessa seara. As operadoras estão demandando e seremos nós responsáveis por trazer isso”, analisou Chagas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

EMPRESAS E TERMINAIS PROJETAM AUMENTO DO NÚMERO DE OPERAÇÕES SHIP-TO-SHIP NOS PRÓXIMOS ANOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2023 - 08:49



As operações ship-to-ship têm um grande potencial e movimentam uma cadeia importante dos setores de petróleo e gás, portos, navegação e uma série de prestadores de serviços para garantir a segurança das transferências. A avaliação dos principais players desse mercado é que a exploração do pré-sal contribuirá para expandir o número e os volumes transbordados nos próximos anos, o que demandará infraestrutura e equipamentos em terra e no mar.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) autorizou 15 operações STS, desde a publicação da resolução ANP 811/2020, que regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário e as operações de transbordo entre embarcações. O número corresponde a oito operações atracadas (double banking), quatro fundeadas e três underway (em movimento), segundo atualização de agosto da ANP.

As empresas solicitantes foram: AET Brasil Serviços; Fendercare; Porto Sudeste; Braskem; Safe STS; Karpowership Brasil Energia; Navemestra Serviços de Navegação; Vast Infraestrutura, além da Transpetro, que é a maior solicitante, com sete autorizações. As operações são realizadas na Baía de Santos (SP); Bacias de Jacuípe e de Camamu-Almada (BA); nos Portos de Itaguaí (RJ) e de Açú (RJ); nos terminais aquaviários da Transpetro em Angra dos Reis (Tebig), São Sebastião (SP) e no Rio Grande do Sul (Terig); nas Baías de Guanabara (RJ), de Sepetiba (RJ) e de Todos os Santos (Salvador/BA); no Terminal de Suape (Ipojuca/PE); no Terminal São Luís (MA); no píer da empresa Braskem (RS); e no Rio Amazonas (Manaus, Codajás e Novo Remanso).

Desde 2020, a ANP vem desenvolvendo seus sistemas de cadastro dos agentes autorizados e de declaração de operações STS realizadas, que ainda não estão disponíveis. Tão logo os sistemas da ANP estiverem preparados para recebimento dessas informações, serão divulgadas instruções no site da agência. As empresas autorizadas serão comunicadas para que possam começar o envio das declarações. Quando iniciar o envio, os agentes regulados deverão informar todas as operações realizadas desde a data da autorização outorgada pela ANP.

A Transpetro destaca que operou em seus terminais aquaviários 1,2 mil navios, realizando 188 operações STS nos 100 primeiros dias da atual gestão, um aumento de 5% em relação à média de 2022. O volume médio movimentado foi de 53 milhões de metros cúbicos por mês, 1,5% superior ao mesmo período de 2022. Entre os recordes de movimentação, a Transpetro registrou 83 mil toneladas de produtos escuros movimentados em Paranaguá (PR) em junho, superando o recorde anterior, registrado em 2015.



Em junho, a Transpetro deu início a uma operação logística para o escoamento de petróleo e derivados na região Norte com o transbordo fundeado barge-to-ship (de barcaça para navio), realizada no município de Itacoatiara (AM), localizado a 270 quilômetros de Manaus. De acordo com a empresa, a operação permite redução de custos e maior agilidade e eficiência no transporte, carregamento e armazenamento de produtos, além de dispensar o uso de berços de atracação, proporcionando tancagem flutuante.

Na operação em Itacoatiara, foram transferidos para um navio fundeado aproximadamente 21 mil metros cúbicos de bunker com baixo teor de enxofre (VLSFO — very low sulphur fuel oils) — que estavam armazenados e sendo transportados em oito balsas. "A capacidade técnica das equipes da Transpetro viabilizou, inclusive, operações simultâneas de duas barcaças para aumento de eficiência no carregamento", destaca o gerente de dutos e terminais do Amazonas, Adriano Moreira.

A Transpetro avalia que está habilitada para atender a clientes da América Latina com operações dessa natureza, adicionando essa expertise ao seu portfólio de serviços logísticos. A companhia opera 49 terminais terrestres e aquaviários e cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos em todo Brasil. "A implementação desta nova solução logística demonstra o preparo da companhia para atender às crescentes demandas de escoamento de petróleo e derivados da região Norte", comenta o gerente setorial de relacionamento com clientes de derivados e biocombustíveis, Thales Carneiro.

No balanço dos 100 primeiros dias da atual gestão, a Transpetro destacou as novas operações ship-to-ship no Porto de Itaqui (MA) e na Baía de Todos os Santos, na Bahia, além do início das operações de barge-to-ship em Itacoatiara (AM), que representou uma opção logística adicional para o mercado regional e clientes internacionais. "Estabelecemos novos contratos com a Petrobras e a Copa Energia e renovamos 59 contratos de biocombustíveis com distribuidoras, fortalecendo ainda mais nossa presença no mercado", acrescenta a Transpetro no balanço.

A companhia estuda parcerias na América Latina que podem ajudar a ampliar os negócios da empresa no exterior. Negocia a assinatura de um memorando de intenções com a Suriname's National Energy, Oil and Gas Company (Staatsolie), estatal do Suriname. O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, declarou que o objetivo dessa iniciativa é levar a expertise em logística da empresa brasileira e alavancar potenciais parcerias.

A avaliação interna é que a Transpetro é a maior empresa de logística da América Latina e deve aproveitar o know how que possui para buscar novas oportunidades. Bacci contou que a orientação do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, é buscar negócios onde for possível, desde que eles não atrapalhem as atividades da holding. "Estamos apostando em novos negócios para a Transpetro", resumiu Bacci durante o primeiro dia da 17ª Navalshore, no Rio de Janeiro.

O presidente da Transpetro acrescentou que a companhia pode ser um ator importante para apoiar países que estão se desenvolvendo na questão logística. Bacci acredita que acordos desse tipo podem abrir portas em outros países e regiões, inclusive na Margem Equatorial. "Vamos buscar novos clientes no Brasil ou no exterior. Estamos conversando com representantes da Argentina e da Guiana, entre outros países. E já temos clientes privados para operações ship-to-ship e barge-to-ship", disse no evento.

A Fendercare vem expandindo anualmente sua atuação no Brasil. Nos últimos 12 meses, a empresa realizou operações para três novos clientes e tem perspectivas de iniciar operações com mais cinco novos parceiros nos próximos meses. Além das operações com petróleo, a Fendercare participa de operações envolvendo cargas de GNL. Pioneira na realização de operações ship-to-ship em navegação em AJB, a Fendercare atualmente realiza operações nas áreas autorizadas em Santos e Salvador, para transferência de cargas de petróleo cru e derivados.

A empresa também é fornecedora e representante da Yokohama no país, principal fabricante de defensas e mangotes para operações STS, e fornece equipamentos para as outras empresas que atuam no Brasil. A Fendercare detém décadas de experiência internacional e no Brasil já soma mais de 300 operações ship-to-ship realizadas na modalidade "em navegação" (underway) nos últimos



seis anos, em que emprega tecnologia, processos e profissionais capacitados para garantir eficiência e segurança nas operações.

A empresa enxerga um horizonte de crescimento desse tipo de operação nos próximos anos no Brasil. A avaliação é que o país tem potencial para realização de operações STS em todas as suas modalidades, seja atracado, fundeado ou em navegação, a depender das necessidades logísticas e características das embarcações e cargas envolvidas na operação.

Para a Fendercare, a expansão das operações envolvendo unidades flutuantes de armazenamento e regaseificação (FSRU, em inglês) abastecidas via STS é um exemplo da evolução da atividade no Brasil. “A previsão do aumento na produção de petróleo acarretará, também, o crescimento do volume de operações STS no Brasil, como mecanismo para exportação da produção de petróleo”, destaca o gerente regional da Fendercare, Thiago Ribeiro.

A Vast registrou 123 operações de transbordo de petróleo entre janeiro e julho de 2023, um crescimento de 40% em relação ao mesmo período do ano passado (88 operações). No mês de julho, a Vast alcançou o seu recorde operacional com a performance de 23 operações, movimentando 3,06 milhões de toneladas de óleo, contra 2,09 milhões no mesmo mês do ano anterior. Os números representam um aumento de 44% nesse período, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A expansão dessas operações da Vast está atrelada a renovações, extensões e novos contratos firmados ao longo desse período com as principais operadoras de petróleo que atuam no país. Atualmente, a empresa, player importante no mercado de infraestrutura e movimentação de líquidos, tem cerca de 40% do market share do mercado de transbordo no Brasil, com uma carteira de nove clientes (Petrobras, Galp, Total, Petronas, PRIO, Equinor, Shell, Petrochina e CNOOC).

Na avaliação da Vast, esse cenário evidencia a segurança, sustentabilidade e eficiência das operações de transbordo de petróleo em portos. A empresa destaca que essas operações são realizadas em área abrigada e protegida por quebra-mar, com barreiras de contenção preventivas, suporte da infraestrutura portuária e embarcações de apoio dedicadas. As operações contam ainda com um plano de emergência complexo e atualizado, apoio da praticagem na manobra de navios e controle de emissões atmosféricas. A Vast acrescenta que as operações de transbordo atracado precisam de licenciamento ambiental (EIA/Rima) e contam com fiscalização frequente de órgãos ambientais, o que assegura seu baixo risco ambiental.

Com 25 metros de profundidade, o terminal da Vast está licenciado para movimentar até 1,2 milhão de barris de petróleo por dia. A empresa realiza desde 2016 transbordos de petróleo em águas abrigadas com capacidade para operar navios da classe VLCC (Very Large Crude Carrier), que armazenam até dois milhões de barris de óleo cru cada. A instalação dispõe de três berços de atracação, o que garante previsibilidade da operação com baixo downtime, e está localizada próxima dos principais campos produtores de petróleo das bacias de Campos e de Santos.

A Vast vem buscando diversificar seu portfólio de serviços para atender à crescente demanda por infraestrutura para a movimentação de líquidos no Brasil. O objetivo é posicionar a empresa como ator relevante e independente no setor de midstream para movimentação de líquidos. Para alcançar esse objetivo, pretende gerar valor por meio de um portfólio mais amplo de serviços, que combinará operações de dutos e tanques de armazenagem voltados para o mercado de petróleo e demais líquidos.

A empresa desenvolve um projeto Spot, que visa alavancar a infraestrutura logística nacional para movimentação de petróleo ao contemplar a construção de um parque de tanques e oleodutos que serão conectados à rede existente de transporte de petróleo e às refinarias Reduc e Regap. Outro projeto é o Terminal de Líquidos do Açu (TLA), dedicado ao atendimento da demanda do mercado interno para distribuição de derivados de petróleo e biocombustíveis e dimensionado para a movimentação de líquidos com menor pegada de carbono. De acordo com a Vast, o terminal tem o potencial de se tornar um hub de fornecimento de combustíveis marítimos.



Em julho de 2022, o Porto Sudeste (RJ) iniciou operações double banking (atracadas), consolidando uma oportunidade identificada alguns anos antes. Na época, já havia no mercado projeções de aumento da produção nos campos do pré-sal até 2030. “Percebemos que estava sendo feito um investimento forte que geraria aumento na produção do pré-sal”, conta o diretor de sustentabilidade e relações institucionais do Porto Sudeste, Ulisses Oliveira.

A demanda principal tem sido o óleo cru extraído das plataformas e transferido do navio aliviador para o navio que levará o insumo para exportação. Oliveira lembra que, há alguns anos, foi feita a opção de o país ser mais exportador do que refinador, mas acredita que a atividade pode ser muito expandida para atender às refinarias do país. “Existe um forte caminho para desenvolvimento do mercado interno se investirmos mais no refino e dependendo da infraestrutura que se faça em refino”, observa Oliveira.

Ele também enxerga potencial quando pensa que o país não tem infraestrutura totalmente pronta para a demanda crescente de operações. Destaca que o petróleo já é a terceira maior commodity movimentada no país, atrás do minério de ferro e da soja. “Com esse aumento, a infraestrutura portuária passa a ser determinante”, analisa. O ship-to-ship, segundo o diretor, foi importante para consolidar o Porto Sudeste como terminal multicargas.

Para o porto, a operação atracada no terminal tem como diferenciais a estrutura de segurança e o controle ambiental mais dedicados. Uma das vantagens do empreendimento, segundo Oliveira, é a proximidade com a Baía de Santos, onde estão os campos de maior produção do pré-sal. “O Porto Sudeste tem posição privilegiada, com águas abrigadas e condições meteoceanográficas favoráveis. Acabamos tendo maior disponibilidade de janela operacional”, afirma Oliveira.

O diretor de sustentabilidade e relações institucionais do Porto Sudeste diz que os investimentos da empresa para a etapa inicial das operações double banking foram aplicados em equipamentos, controle e qualificação de pessoal. A licença do Porto Sudeste, que tem oito anos de operação, prevê a possibilidade de o terminal dobrar a capacidade instalada atual de 50 milhões para 100 milhões de toneladas. As operações atuais do terminal giram em torno de 20 milhões de toneladas. A configuração é um berço dedicado ao double banking e outro para granéis sólidos.

O terminal de granéis sólidos atendeu a mais de 20 novas condicionantes para incorporar atividades com granéis líquidos no perfil de cargas. Além do centro de emergência ao lado do píer, o terminal conta com mais de dois quilômetros de barreiras de contenção. Oliveira percebe que algumas internacionais oil companies (IOCs) preferem atividades atracadas por entenderem que a modalidade tem mais lastro de segurança e controle ambiental, compatível com práticas ESG (socioambientais e de governança).

A Safe STS, com base na Inglaterra, tem 13 anos e está próxima de iniciar as operações na costa brasileira. A empresa já atuou na transferência de mais de 600 milhões de barris, sem acidentes com derramamento de óleo, e está presente em regiões como: Reino Unido, Japão, na África, no Uruguai e em Trinidad e Tobago. Desde 2018 no Brasil, a Safe STS se equipou e obteve licenças e autorizações da ANP, do Ibama e da Marinha para operação na área de Santos.

“Devemos começar as operações no Brasil a qualquer momento. Temos conversado com clientes globais e estamos negociando contratos no Brasil”, conta o diretor comercial da Safe STS do Brasil, Marcello Araújo. A empresa entende que o STS navegando (underway) é a opção mais viável por ser mais barata, rápida e com impacto menor. A avaliação é que navios grandes podem ser mantidos fora da costa, com pronta resposta a emergências, mesmo afastados da zona costeira.

A Safe STS também lançou um acoplamento de desengate rápido de emergência, desenvolvido junto com a Gall Thomson. O PTX (Protected Transfer System) permite o desengate de mangote que faz a conexão entre navios em milissegundos. A solução já foi apresentada à Marinha do Brasil em evento da autoridade marítima realizado no ano passado. A Safe STS também trabalha no projeto TVB (Transfer via Buoy), já apresentado à Marinha e ao Ibama. O projeto, patenteado pela empresa,



está em fase de licenciamento. O TVB consiste na transferência de petróleo via monoboia sem tubulação de superfície.

Araújo explica que, como a monoboia não está atrelada ao pipeline ligado à costa, ela pode ficar mais próxima dos locais de exploração (FPSOs). “Significa que se tem praticamente um terminal offshore e se pode maximizar a utilização dos navios DP (shuttle tanker), reduzindo a pegada de carbono”, compara. Ele diz que o consumo de combustível desses navios em uma viagem para um terminal na costa é maior do que os deslocamentos com uma monoboia próxima a um campo como Tupi e Búzios. Além disso, as janelas de operação nesse projeto são maiores em comparação ao STS underway.

O diretor da Safe STS do Brasil destaca que o objetivo é conseguir viabilizar o mais rápido possível o licenciamento do projeto para fazer a colocação da primeira monoboia no Brasil. “Estamos com grande expectativa de curto prazo para operações STS navegando e estamos avançando bastante com o licenciamento nosso”, afirma. A Safe STS, que já opera no Uruguai e em Trinidad e Tobago, acompanha a evolução na região da Guiana e enxerga um grande potencial no Brasil. “Estamos a par que o STS hoje no Brasil é muito ligado aos terminais, mas entendemos que nosso foco é mais para parte dos grandes volumes para exportação”, detalha Araújo.

O foco da empresa está na exportação, onde operam grandes navios VLCCs na modalidade underway e nas operações com monoboias. Araújo acredita que existe mercado tanto para operadores de terminais quanto para empresas que realizam o ship-to-ship fora da área de atracação. Ele acredita que há concorrência, porém existe espaço para praticar os transbordos em suas diferentes modalidades. “Quando o STS atingir volumes maiores, o mercado vai se dividir”, projeta Araújo.

A Safe STS projeta que a monoboia será uma solução importante para o Brasil por se tratar de um dos poucos países com uso intensivo do shuttle tanker (navio DP). Araújo diz que a barreira de contenção não é necessária porque a monoboia fica ancorada offshore. O navio de exportação (VLCC) chega e atraca na monoboia, com um rebocador de apoio. Na sequência, vem o navio que vai ficar em modo DP ao lado do navio que está atracado na monoboia, a cerca de 150 metros de distância. Conforme o bombeio vai sendo realizado e o navio rotaciona ao redor da monoboia, o navio DP acompanha por sistema de telemetria. A embarcação de apoio fará a conexão dos dois navios, utilizando acoplamento de desengate rápido.

Araújo ressalta que o óleo exposto será somente o dos mangotes de offloading. “Agrupamos tecnologias existentes num modo novo de fazer STS, mas a tecnologia de cada parte, exceto acoplamento, são tecnologias já existentes — monoboia, mangote de offloading e DP (posicionamento dinâmico) ao lado do navio de exportação”, elenca Araújo. “Hoje, vemos eventos climáticos cada vez mais extremos, e terminais ao longo da costa vêm sofrendo com isso, mesmo em terminais abrigados. Tem um ganho de previsibilidade de operação nesse tipo de equipamento”, aponta Araújo.

No Brasil, a AET vem crescendo desde 2010, atendendo clientes no país e no Uruguai. A empresa fornece serviços de transporte convencional, realiza transferências ship-to-ship especializadas e opera navios-tanque de posicionamento dinâmico (DPST) para clientes que atuam em instalações de produção offshore na Bacia do Brasil. “A AET entrou no mercado de DPST no Brasil em 2012 com dois navios-tanque e nos tornamos um player líder com um total de 13 DPSTs operando no Brasil hoje”, destacou a empresa em nota. Em 2022, a AET recebeu seis DPSTs de segunda geração e desenvolveu a frota de DPSTs no Brasil em parceria com seus clientes — Petrobras e Shell.

A empresa é uma das principais proprietárias e operadoras globais de transporte marítimo e ativos especializados. A frota atual conta com mais de 60 navios e inclui 10 unidades movidas a GNL de combustível duplo compreendendo três VLCCs de combustível duplo, com mais dois a serem entregues ainda este ano, três Aframax de combustível duplo e dois navios-tanque de posicionamento dinâmico de combustível duplo.

“A introdução desses navios ecologicamente corretos e nosso desenvolvimento contínuo de embarcações com emissão zero é consistente com o compromisso da AET em fornecer mais energia com menos emissões, apoiando a demanda dos clientes e a necessidade mundial de segurança energética”, ressalta a empresa.

A AET afirma que as embarcações são construídas para atender às necessidades específicas dos clientes e são projetadas para incorporar uma gama de soluções ecoeficientes para otimizar o desempenho e operar da forma mais eficiente possível. “Ao longo dos anos, expandimos e desenvolvemos soluções de logística marítima que atendem às suas necessidades imediatas e de longo prazo aqui no Brasil”, destaca a AET.

A empresa atuou em mais de 15 mil transferências ship-to-ship no Golfo dos Estados Unidos e continua a crescer na América Latina. Um dos diferenciais, segundo a AET, é a qualificação dos mestres de atracação e da tripulação, que realizaram mais de 500 operações de transbordo na América Latina por mais de 10 anos.

A AET expandiu a infraestrutura de suporte para melhor atender aos clientes na região e mudou para um novo escritório no Rio de Janeiro, no início do ano. Uma das razões foi a crescente presença da companhia e do Grupo MISC no Brasil. “Temos orgulho da nossa equipe formada por colegas brasileiros e internacionais. Além disso, nossos DPSTs são operados por tripulações altamente treinadas, incluindo também marítimos brasileiros e internacionais”, salienta a AET.

A empresa considera as parcerias importantes e acrescenta que está empenhada em fornecer aos clientes os melhores serviços possíveis e construir embarcações mais ecológicas e menos poluentes. “Estamos ansiosos para continuar trabalhando e colaborando com todas as partes interessadas, enquanto continuamos investindo em inovação para cumprir nossas metas de sustentabilidade a longo prazo”, projeta a AET.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É DESCARTADA DEFINITIVAMENTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



Ministro Costa Filho prevê investimentos de R\$ 13,4 bilhões em período de oito a dez anos via PPPs

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvo Costa Filho, em visita a Santos, anunciou o fim do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) que previa a privatização da gestão do Porto de Santos.

O projeto de desenvolvimento do porto prevê que capital privado seja atraído para investimentos por meio de Parcerias Público Privadas (PPPs), como a que será viabilizada para a construção do túnel Santos-Guarujá,

que também terá recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (novo PAC), do governo federal. A estimativa do ministro é que o Porto de Santos receba investimentos de R\$ 13,4 bilhões num período de oito a dez anos.

Obras como a Perimetral da Margem Esquerda e dragagem devem receber aportes de R\$ 400 milhões e R\$ 6 bilhões respectivamente, também por meio de PPPs.

A partir de agora, a autoridade portuária do porto poderá licitar, gerir e decidir sobre outorgas, que hoje dependem de Brasília.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

COMEÇA A TEMPORADA DE CRUZEIROS NO PORTO DO RIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



A Temporada de Cruzeiros 2023/2024 teve início no Porto do Rio de Janeiro na sexta-feira (dia 27), com a chegada do navio de expedição de alto luxo "Scenic Eclipse". Até 4 de maio, atracarão ao todo 37 navios, dos quais 28 estrangeiros e nove nacionais, com um total de 120 escalas previstas e uma movimentação estimada de 440 mil passageiros no Terminal Internacional de Cruzeiros Pier Mauá, no Porto do Rio.

O "MSC Preziosa", capaz de acomodar 4.379 passageiros, atracou no sábado, dia 28, enquanto o elegante iate "Le Lyrial" chega nesta terça-feira (31). O terminal poderá receber até quatro navios simultâneos em datas específicas, casos do réveillon e do carnaval.

Nos preparativos para esta temporada, a PortosRio, autoridade portuária responsável pela administração do porto, tomou medidas para garantir a segurança e a operacionalidade dos cruzeiros, incluindo levantamentos batimétricos para verificação da profundidade, serviços de manutenção nas defensas e cabeços, bem como a manutenção e a modernização do sistema de sinalização náutica.

Na temporada passada, que registrou 410.063 passageiros, 35 navios e 117 escalas, os cruzeiros tiveram um impacto significativo na economia local, com um valor estimado de R\$ 996,2 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

BRADO OBTÉM CERTIFICAÇÃO ALGODÃO BRASILEIRO RESPONSÁVEL PARA TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



Com protocolo da Abrapa/Anea e auditoria da Control Union, certificação garante boas práticas socioambientais e qualidade do produto nos processos de recebimento dos fardos, armazenagem, estufagem do contêiner e embarque

A Brado obteve a certificação pelo programa Algodão Brasileiro Responsável para Terminais Retroportuários de Algodão, ABR-LOG. Trata-se de uma iniciativa da Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa), em parceria com a Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea), e faz parte do escopo do programa Cotton Brazil. Este último visa a promoção da fibra brasileira no mercado internacional, e é fruto da parceria entre Abrapa, Anea e Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil).

O ABR-LOG também é um programa de certificação socioambiental, com ênfase na qualidade das operações de estufagem de contêineres. O foco é o elo responsável pelo recebimento dos fardos, armazenagem, estufagem do contêiner, até o embarque. Seu objetivo é contribuir para a melhoria de todo o processo de exportação do algodão, garantindo eficiência e preservando a integridade dos fardos até o destino.

Para Sheila Minski, gerente Executiva de Gente, ESG e Compliance da Brado, a certificação é importante para aumentar a confiabilidade do padrão de qualidade do algodão brasileiro e a percepção do mercado internacional sobre essa qualidade. "Para a Brado, é um reconhecimento do trabalho dedicado à pluma que desenvolvemos nos últimos anos em Mato Grosso e vem em um momento muito significativo em que estamos iniciando nova operação na Ferrovia Norte-Sul, com o algodão da Bahia e de Goiás", diz.

Para obter o ABR-LOG, a Brado passou por uma auditoria da Control Union em seu terminal dedicado ao algodão em Rondonópolis (MT), em outubro de 2023. Foram analisados itens relacionados ao trabalho, como proibição de trabalho infantil e análogo ao escravo, segurança e saúde ocupacional, liberdade de associação sindical, regularidade dos contratos de trabalho.

Em 2022, a empresa ampliou o armazém dedicado à pluma de algodão em Rondonópolis. Foram instaladas duas pontes rolantes para tirar fardos de algodão dos caminhões, reduzindo o tempo de descarga. Neste ano, mais uma ponte foi adicionada ao armazém, que conta com 8,2 mil m². Após serem descarregados com a nova tecnologia, os fardos de algodão são estufados em contêineres e seguem de trem até o Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

PORTO DE RIO GRANDE INICIA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE ACESSO EM NOVEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



A Portos RS prevê para o mês de novembro a realização da segunda etapa da dragagem de manutenção do canal de acesso ao Porto do Rio Grande. De acordo com a Diretoria de Infraestrutura da empresa, serão contempladas com essa obra as áreas dos canais externo, interno e do Porto Novo.

A estimativa é de retirar 2,7 milhões de metros cúbicos de sedimentos, em aproximadamente 80 dias de trabalho.

O diretor de infraestrutura da Portos RS, Lucas Meurer, disse que "o principal objetivo desta

obra pelo segundo ano consecutivo é, além de aumentar o calado operacional para permitir que embarcações maiores possam cada vez mais utilizar Rio Grande como uma rota frequente, é também mostrar ao mercado que a cidade tem planos de se tornar o principal hub do Conesul para o recebimento de navios de contêineres".

O contrato entre a Portos RS e a empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas, vencedora da licitação, foi assinado na quinta-feira (26). A obra está orçada em R\$ 94,5 milhões e é considerada essencial para as operações do Porto do Rio Grande.

A quantidade de material que será retirada foi estabelecida por meio de uma batimetria prévia que auxiliou no planejamento da obra. Já durante sua realização, o sedimento dragado será descartado em área licenciada pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com o monitoramento desse sedimento sendo feito pelo sistema SiMCosta.

Os ciclos de dragagem, que consistem na sucção do material e o descarte, serão acompanhados por técnicos ambientais da Portos RS, do Ibama e da Universidade Federal do Rio Grande (Furg).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

COMISSÃO NA CÂMARA APROVA SUSPENSÃO DE TRIBUTOS FEDERAIS PARA INCENTIVAR CONSTRUÇÃO DE SILOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47

Projeto ainda será analisado pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania



A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que suspende, por cinco anos, a cobrança de tributos federais para a construção de silos.

O objetivo do texto é expandir a capacidade de estocagem de produtos agropecuários do país, como grãos. De acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a falta de unidades armazenadoras responde por 45,52% das perdas pós-colheita no Brasil.

O projeto institui o Regime Especial Tributário dos Silos (Resilos). O regime suspenderá os tributos Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto de Importação, CSLL, Cofins, PIS/Pasep.

A suspensão será aplicada aos bens e serviços destinados a essas novas unidades armazenadoras, adquiridos no mercado doméstico ou importados.

A proposta (PL 2069/21) é do ex-deputado Gustavo Fruet (PR). O texto aprovado foi um substitutivo do relator, deputado Tião Medeiros (PP-PR), que garante aos fabricantes de itens usados na construção dos silos direito a crédito tributário sobre as matérias-primas e material de embalagem empregados na produção.

Segundo Medeiros, o déficit de silos dificulta o desenvolvimento do agronegócio brasileiro. “É necessário que haja investimento não apenas na produção, mas também na armazenagem de qualidade”, afirmou.

Tramitação

O projeto será analisado agora, em caráter conclusivo, pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ).

Fonte: Agência Câmara de Notícias

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DO PECÉM FORMALIZA PRÉ-CONTRATO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



A previsão é que o projeto entre em operação em 2027

O Complexo do Pecém (CIPP S/A) e a Cactus Energia Verde, promotora brasileira de energias renováveis, formalizaram um pré-contrato com o objetivo de realizar a produção de hidrogênio verde e amônia no Complexo Industrial Portuário do Pecém, localizado na Região Metropolitana de Fortaleza, Brasil. Este acordo marca o quarto pré-contrato assinado para o Pólo H2V do Ceará.

A iniciativa contempla a instalação de uma planta que abrigará 1,12 GW de eletrólise H2V depois de concluída, com capacidade para produzir 190

quilotoneladas de hidrogênio renovável e mais de um milhão de toneladas de amônia renovável por ano. A construção dessa instalação será realizada no Setor 2 da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará e tem previsão de entrada em operação em 2027.

Estima-se que o investimento necessário para o projeto alcance aproximadamente US\$ 2 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

GOVERNO DO CEARÁ ASSINA MEMORANDO COM EMPRESA HITACHI PARA FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTOS PARA ENERGIA RENOVÁVEL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



Cerimônia de assinatura do memorando

O governo do Ceará assinou na quinta-feira (26) um memorando de entendimento (MoU) com a empresa Hitachi Energy Brasil Ltda. para o fornecimento de equipamentos voltados a indústrias e empresas produtoras de energias renováveis, principalmente de hidrogênio verde. Este é o 34º assinado pelo estado para a cadeia de H2V.

O MoU tem por objeto regular a forma e as condições pelas quais as partes se propõem a direcionar suas potencialidades, atuando em cooperação mútua com o objetivo do desenvolvimento de empreendimentos de energia solar/eólica e/ou da cadeia produtiva de hidrogênio verde no Ceará.

Com o memorando assinado, a Hitachi tem a intenção de realizar o fornecimento de equipamentos e serviços para a implantação de projetos solar fotovoltaico/eólico e para a produção de hidrogênio verde no Ceará.

“É uma enorme satisfação para nós assinar este acordo e poder colaborar com o Complexo Industrial Porto do Pecém, que é o principal hub de hidrogênio verde do Brasil. A Hitachi Energy, que tem o propósito de promover um futuro de energia sustentável para todos, está preparada para apoiar o país neste momento de transição energética. O Ceará está em posição de destaque nessa transformação, com perspectivas de grande crescimento nos próximos anos, o que vai demandar uma infraestrutura robusta para garantir qualidade e disponibilidade de energia para os produtores”, disse Glauco Freitas, vice-presidente de Marketing e Vendas da Hitachi Energy no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

QUATRO ARRENDAMENTOS SIMPLIFICADOS SÃO AUTORIZADOS PARA LEILÃO PELA ANTAQ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 07:47



Arrendamentos são nos portos de Rio Grande (RS), de Vila do Conde (PA) e de Porto Alegre

Quatro arrendamentos de terminais foram aprovados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na quinta-feira (26). As áreas estão localizadas no Porto de Porto Alegre (RS), no Porto de Rio Grande (RS) e Porto de Vila do Conde (PA).

Os arrendamentos aprovados são dos terminais VDC04, localizado no Porto de Vila do Conde; POA02 e POA11,



que estão no Porto de Porto Alegre; e do RIG71, que fica no Porto de Rio Grande. A estimativa é de que os leilões sejam realizados no dia 13 de dezembro deste ano.

Todos os terminais serão leiloados na forma de arrendamento simplificado. Nessa modalidade, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013, os arrendamentos prescindem de audiência pública e podem também ser dispensados da análise de mérito pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em razão do pequeno porte e do reduzido risco apresentado.

O primeiro terminal aprovado pela Diretoria foi VDC 04. Entre as características do terminal, destaca-se que se trata de área brownfield de 32 mil m². Os investimentos previstos são de quase R\$ 10 milhões em um tempo de contrato de 10 anos.

O terminal visa operações de graneis sólidos minerais, em especial manganês e fertilizantes, e considera recepção marítima e armazenagem dentro do porto. O relator do processo, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, ressaltou que a expectativa é que o terminal vá a leilão ainda este ano juntamente com outras áreas.

“Atualmente, o local vem sendo utilizada como estacionamento, armazenagem de materiais e atendimentos de demanda da receita e descarte de materiais. O terminal é uma das áreas que temos a expectativa de leiloar, na B3, no dia 13 de dezembro”, disse.

Nery relatou ainda o processo que tratou da aprovação do terminal POA 02. Trata-se de área voltada à operação de navegação interior e cabotagem por recebimento de via hidroviária, armazenagem e expedição por via hidroviária.

A área, classificada como brownfield, possui 21 mil m² com dois armazéns que juntos totalizam 6 mil m² e totalizam 32 mil toneladas de capacidade estática. Os investimentos para este terminal, que terá o tempo de arrendamento de 10 anos, são de mais de R\$ 16 milhões.

O processo de arrendamento do segundo terminal portuário no Porto de Porto Alegre – o POA 11 – foi relatado pelo diretor Wilson Lima Filho. Com 3.380 m² de área brownfield, o valor de investimento ultrapassa R\$ 5 milhões.

A área é dedicada à movimentação de graneis sólidos vegetais ou minerais. O critério de julgamento será de maior valor outorga com prazo de vigência de dez anos, sem a possibilidade de renovação.

Já o processo que tratou da área denominada RIG71 coube à diretora Flávia Takafashi. A área brownfield terá investimento previsto acima de R\$ 27 milhões.

“É uma área destinada à movimentação e armazenagem de graneis sólidos vegetais, exceto soja, que possui 11 m² com prazo de vigência de dez anos e valor global de contrato de R\$ 214 milhões. Já o valor de arrendamento mensal fixo será de cerca de 45 mil”, explicou Takafashi.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

PORTOS AVANÇAM EM AUTOMAÇÃO, MAS PRECISAM ENFRENTAR QUESTÕES LABORAIS E DEMANDAS POR CAPACITAÇÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30/10/2023 - 08:49

O aumento da produtividade e eficiência do setor portuário está intrinsecamente ligado aos avanços tecnológicos que os terminais já vêm experimentando ao longo de décadas. Além da mobilidade dos equipamentos de pátio, os operadores e órgãos anuentes apostam e desenvolvem novos softwares integrados. Os agentes acreditam que os sistemas de controle aduaneiro e de fluxos comerciais necessitam de avanços tecnológicos e de controles cada vez mais inovadores.



A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) considera que a aplicação de tecnologia não é uma novidade, pois está no DNA do sistema. O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, observa que o setor portuário tem vivenciado e demandado melhorias e inovações tecnológicas muito grandes. Ele lembra que, há mais de 20 anos, já havia no Porto de Roterdã, na Holanda, a operação de veículos autônomos. “O chamado ‘terminal fantasma’ hoje é realidade também na Ásia, nos EUA e em outros países. Porto é uma atividade absolutamente integrada e que vivencia integração tecnológica”, diz Aquino.

O diretor da Speed Sistemas, Paulo Hack, lembra que todas as cargas que entram e saem dos navios obrigatoriamente devem seguir os protocolos da Receita Federal para recintos alfandegados do Brasil. Ele acompanha avanços no trânsito de diferentes tipos de cargas nos acessos portuários e o interesse dos terminais em encontrar soluções para ganhar tempo, confiabilidade, e credibilidade na operação. “Os portos estão atrás disso: ganhar velocidade de operação, eficiência, sem margem de erro para quando o caminhão chegar não ter fila no acesso ao porto e ele entrar direto”, comenta Hack.

A Speed desenvolveu softwares e ferramentas de gerenciamento que auxiliam o agendamento e essas operações, contribuindo para melhora no fluxo de mercadorias. Segundo Hack, a automação no agendamento facilitou bastante a chegada da carga e o monitoramento por operadores e órgãos anuentes. O processo de identificação e liberação de entrada, que chegava a durar uma hora há alguns anos, hoje leva menos de um minuto.

Hack explica que as exigências da Receita Federal demandam bons hardwares e softwares. A empresa trabalha com soluções de tecnologia de reconhecimento facial, leitura de placas de caminhões e conferência de peso. A Speed está presente em mais de 10 recintos alfandegados no país, entre os quais o Porto Itapoá, Barra do Rio, TCP, Deicmar, Samarco e a ZPE Ceará.

O engenheiro da Speed, Cleverton Santos, diz que os terminais no Brasil têm uma diversidade grande de serviços, o que faz com que a empresa busque entender o processo do cliente para que o sistema seja ágil e adaptável. “Através das ferramentas tecnológicas, entendendo o processo do cliente, conseguimos automatizar as tarefas e colocá-las aderentes ao processo”, afirma Santos.

A Speed percebe os terminais se estruturando com comitês focados na conectividade do terminal, cuidando de temas relacionados a instalações portuárias inteligentes. As equipes multidisciplinares reúnem profissionais experientes de diferentes áreas. Santos explica que muitas vezes uma solução desenvolvida para um cliente específico pode se ajustar a de outros.

Hack acrescenta que os portos têm criado departamentos de projetos voltados à tecnologia e o nível de pessoal de software e tecnologia é alto. O diretor da Speed acredita que o 5G ampliará a quantidade de sensores, melhorando a operação e trazendo mais velocidade e confiabilidade das informações, o que representa ganhos de tempo nos processos. Além disso, uma norma recente da Receita aumentou de 90 dias para 180 dias o prazo para processar e armazenar dados de imagens de alta qualidade. Santos acrescenta que cada vez mais se nota o anseio dos terminais em mudar o armazenamento virtual (nuvem) em capitais onde a conectividade é mais confiável e se consegue ter redundância que na região portuária muitas vezes não está disponível.

Outro desafio, segundo o engenheiro, é ter conectividade no pátio. Ele destaca que em Itapoá existe um projeto pioneiro de conectividade dos RTGs (guindaste utilizado para movimentação de contêineres na retroárea) sem pessoas, conectado a um wi-fi de longo alcance. “Cada vez os sistemas têm que ficar mais confiáveis e robustos”, ressalta Santos.



Para o cofundador e diretor da T2S, Ricardo Pupo Larguesa, o Porto Itapoá está na vanguarda no que diz respeito a automação da movimentação de contêineres, sendo o primeiro a implantar guindastes semiautomatizados. Ele vê esses equipamentos representando o início de uma 'revolução operacional'. Nos terminais de granel, ele observa a automação ocorrendo principalmente na movimentação de carga por meio de esteiras e shiploaders. Além disso, há avanços em automação de gate, com quiosques de atendimento automático.

Larguesa avalia que, em termos de automação, os principais terminais brasileiros estão distantes significativamente das tendências dos grandes portos mundiais. Ele menciona a existência de terminais de contêineres 'fantasmas' em regiões como Ásia, Europa, América do Norte e Oriente Médio, onde as operações são realizadas sem a presença humana no pátio, com caminhões e guindastes totalmente automatizados.

"No Brasil, estamos apenas começando a dar os primeiros passos nessa direção, principalmente com a semiautomatização, que envolve a operação remota de guindastes", analisa. Larguesa acredita que os terminais de carga a granel estão mais automatizados devido à natureza volumosa, porém mais simples, de suas operações. Alguns terminais têm mínima interação humana, especialmente no embarque de navios", descreve.

Larguesa lamenta o Brasil enfrentar tantos desafios para acompanhar esse avanço tecnológico. Ele diz que a falta de protagonismo e as barreiras comerciais e tributárias impostas pelo governo dificultam a aquisição dessas tecnologias. Dessa maneira, os custos com tributação praticamente dobram qualquer investimento em equipamentos ou softwares importados.

Para ele, a resistência de sindicatos que representam trabalhadores diante do processo de automação é algo esperado e historicamente previsível. "Embora haja o medo inicial de perda de empregos, a história nos mostra que revoluções tecnológicas geralmente criam mais empregos de maior valor agregado e, conseqüentemente, com melhores remunerações", acredita.

Ele vê a Internet das Coisas (IoT) como uma realidade em muitas operações, como em balanças, semáforos, cancelas e torniquetes. Acrescenta que a chegada do 5G potencializará ainda mais essas aplicações devido à sua capacidade de conectar um maior número de equipamentos por antena. Menciona ainda que o Machine Learning já está sendo aplicado indiretamente através de inteligência artificial (IA) para aumentar a produtividade pessoal, como é o caso do ChatGPT. Além disso, soluções de OCR e BI já estão em uso, assim como outras aplicações operacionais para otimização de pátio e aprimoramento de OCRs.

A Fenop também identifica a necessidade de o setor contar com trabalhadores mais capacitados e mais preparados para as tecnologias. Aquino diz que, ao mesmo tempo, algumas funções laborais vão ficando dispensáveis. Ele deu como exemplo o conferente de carga e descarga que anotava os números dos contêineres no papel, depois passaram a digitalizar os dados num coletor e hoje esse serviço é feito com leituras automatizadas, por meio dos OCRs. Já nas operações de granéis, ele cita as esteiras com balanças automatizadas que pesam à medida que o produto vai sendo embarcado.

A Fenop considera inegável que o avanço tecnológico exige a revisão da capacitação dos trabalhadores. A federação também defende que o setor tenha mais acesso aos valores arrecadados das empresas que, ao longo dos anos, vem sendo contingenciados e utilizados por diferentes governos como superávit fiscal. A federação estima que, em média, somente 5% do que o setor empresarial paga retorna para treinamentos. "Temos hoje uma grande deficiência de melhoria na capacitação dentro do setor portuário porque recursos arrecadados não são disponibilizados. Estamos trabalhando para resolver isso", afirma Aquino.

Ele relata que, no mundo inteiro, existem algumas tensões com o segmento laboral. Aquino observa movimentos de resistência porque, inegavelmente, existe uma transferência de postos de trabalho. Em muitos terminais, um trabalhador que antes operava um equipamento na beira do cais, por exemplo, foi substituído por uma movimentação remota, com o operador dentro do prédio da instalação portuária ou até fora da região do terminal.



A federação tem um comitê técnico de inovação e tecnologia para trabalhar questões de tecnologia e sistemas envolvendo todas as regiões portuárias. “O Brasil ainda tem passos a avançar em relação à questão laboral que precisam ser trabalhados. Temos dialogado com as federações de trabalhadores sobre as mudanças, revoluções e realidades”, aponta. Aquino fala que esse é um dos fatores que influencia a necessidade de aumentar os trabalhadores com vínculo empregatício e reduzir os trabalhadores avulsos.

A iPort Solutions enxerga os principais terminais portuários de contêineres muito próximos ou já com projetos mapeados e em andamento para se tornarem autônomos. Entretanto, no mercado de terminais de retroárea, de carga solta, terminais de exportação e terminais de granéis essa realidade ainda é distante, principalmente longe dos grandes centros e capitais do Brasil. Na avaliação da empresa, as áreas do porto em que as atividades estão mais automatizadas no Brasil são as operações de segurança com utilização de drones, uniformes inteligentes, leitores automáticos de placas e identificação de contêineres e vagões entre outras tecnologias.

O fundador e diretor da iPort Solutions, Vander Serra de Abreu, associa essa automatização a um trabalho realizado pela Receita Federal do Brasil há muitos anos e que obriga os terminais a uma série de controles de segurança, assim como iniciativas da Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos) e Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) em todos os portos e terminais portuários do país.

Abreu destaca que, atualmente, o foco principal dos terminais está em buscar a automação elétrica e otimizar as comunicações com o 5G, entre outras iniciativas, em alinhamento com o manifesto ESG nos portos e também no aumento da segurança e compliance. “Para segurança, vemos os lacres eletrônicos e contêineres inteligentes como a ‘bola da vez’ e no compliance o atendimento a RFB integrando os dados dos terminais de toda sua movimentação, armazenagem e segurança a ‘API Recintos’ do Portal Único do Comércio Exterior”, aponta Abreu.

Para a iPort, tecnologias como IoT, Big Data e machine learning trazem mais segurança, controle e automação, reduzindo os riscos operacionais e, principalmente, transformando dados verdadeiramente em conhecimento para que possam ser explorados em busca de uma maior eficiência e eficácia dos processos logísticos e portuários, diminuindo o custo Brasil. “Infelizmente, devido a entraves burocráticos e legislações trabalhistas ou de reserva de mercado, essa transição [tecnológica] levará mais tempo [no Brasil] do que no mundo. Não por causa da tecnologia, e sim por causa do ambiente de negócios”, lamenta Abreu.

Na visão da DP World Santos, o setor portuário brasileiro vem experimentando uma série de transformações de automação e tecnologia que remam em direção à eficiência, segurança e sustentabilidade dos negócios. O CEO da DP World Santos, Fabio Siccherino, diz que a operação de contêineres já dispõe de ferramentas como o Sistema de Gerenciamento Operação Portuária (TOS) e Sistema de Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) que otimizam o fluxo de cargas. Esses sistemas rastreiam contêineres, programam operações de carga e descarga, controlam o fluxo de veículos no terminal, aumentam a segurança dos portuários, reduzem a incidência de falhas humanas e ajudam a minimizar os tempos de espera.

Outra realidade, segundo Siccherino, é a automatização de guindastes, que podem operar com maior precisão e rapidez do que os operados manualmente. Ele cita o Complexo de Celulose da DP World como pioneiro na adoção de uma das tecnologias mais modernas do mundo: as pontes rolantes que movimentam os fardos da matéria-prima sem a necessidade de um operador na máquina, possibilitando que ele controle tudo a distância, em ambiente climatizado, por meio de uma espécie de joystick.

Siccherino também vê como tendência a descarbonização de atividades-chave do setor portuário. Recentemente, a DP World iniciou a eletrificação de seus RTGs. O projeto prevê a adaptação de um total de 22 equipamentos, que atualmente funcionam à base de diesel. Cinco serão adaptados ainda



em 2023 e o restante em 2024. A DP World também implementou um sistema de sensor de fadiga em suas carretas, que é capaz de detectar os sinais de sonolência e distrações ao volante pelo motorista, assim como a ausência do cinto de segurança durante o percurso interno para deslocamento de cargas do porto.

O executivo vê os principais terminais brasileiros em diferentes estágios de automação em comparação com os grandes portos mundiais. Siccherino ressalta que a automação portuária é um processo contínuo e depende de diversos fatores, incluindo investimentos, infraestrutura, regulamentações e demanda. Ele acrescenta que, no cenário global, muitos dos principais portos do mundo estão investindo pesadamente em automação para melhorar a eficiência e a produtividade. Esses aportes incluem a implementação de tecnologias como guindastes automatizados, veículos guiados automaticamente, sistemas de gerenciamento de terminais avançados e uso de dados em tempo real para otimizar as operações.

Siccherino cita o sistema de armazenamento de contêineres 'Boxbay' da DPW, totalmente automatizado no terminal de Jebel Ali, em Dubai. O sistema movido a energia solar armazena contêineres em slots, em um rack de aço que possibilita empilhar até 11 contêineres. O Boxbay oferece três vezes a capacidade de um pátio convencional de contêineres, reduzindo os movimentos dos terminais em 70% e os custos de energia em 29%. O sistema entregou 19,3 movimentos por hora (mph) em cada transferência junto à água e 31,8 mph em cada guindaste terrestre.

O CEO da DPW Santos diz que a automação está presente em todo o ecossistema da empresa e trata-se de uma ferramenta imprescindível para a sustentação do maior e mais moderno complexo para movimentação de celulose do país. Siccherino conta que o pátio de operação do terminal portuário da DP World no Brasil usufrui de uma inteligência de alocação de contêineres executada de forma automática pelo Sistema de Gerenciamento Operação Portuária (TOS), com base nos parâmetros estabelecidos no planejamento realizado pelo time de operações no módulo Sparcs do TOS, buscando mais agilidade e diminuição de movimentos para conseguir realizar a operação proposta ao contêiner de forma ágil e com baixo custo.

Outro destaque da DP World é o Gate Rodoviário, onde todas as carretas que passam pelo terminal têm sua operação iniciada e finalizada sem a necessidade de intervenção manual, fazendo pleno uso conjunto dos Sistemas de Gerenciamento Operação Portuária (TOS) e de Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), que reconhecem a placa dos veículos, o condutor associado ao agendamento e o contêiner ligado à operação de forma segura e eficaz.

Para Siccherino, a transição tecnológica no setor portuário pode ocorrer mais rapidamente do que o esperado devido a fatores como pressões de eficiência, avanços tecnológicos, mudanças na demanda do mercado, regulamentações ambientais e investimentos estratégicos. No entanto, essa velocidade pode variar conforme a região, o terminal e as circunstâncias locais. O executivo pondera que a resistência à mudança, custos iniciais de investimento e questões regulatórias podem desacelerar o processo. "Embora a transição tecnológica seja viável em um curto período, sua velocidade depende de diversos fatores específicos da indústria e da região em questão", ressalta Siccherino.

O CEO da DPW Santos avalia que a aplicação de ferramentas como IoT, Big Data e Machine Learning são uma realidade no mundo todo e perpassa por inúmeras atividades como monitoramento e vigilância, logística, manutenção preditiva, segurança, estoque, sustentabilidade e automação dos portos.

Siccherino diz que a adoção dessas tecnologias resulta na diminuição do tempo necessário para cada tarefa, proporcionando uma elevada eficiência e segurança nas operações. Ele acrescenta que as operadoras de terminais no mundo inteiro possuem o desafio de capacitar seus colaboradores no uso dessas novas ferramentas e de reformular sua estratégia de negócios para executar as tarefas com maior qualidade em um período mais curto.



A Fenop destaca que o Brasil tem vivenciado um grande movimento de arrendamentos e autorizações de terminais de uso privado (TUPs) nos últimos anos, cujos projetos envolvem a aplicação de tecnologia moderna. Assim como nas renovações dos contratos de arrendamentos, que estabelecem como contrapartida investimentos para avanços tecnológicos que gerem ganho de competitividade. “Quanto mais tecnologia se aplica no porto, mais se consegue produtividade sem necessariamente precisar de novas áreas”, frisa Aquino.

O presidente da Fenop vê a tecnologia, além dos fatores de movimentação e de facilitação do comércio, como um grande instrumento de aumento de produtividade e mais utilização das áreas já usadas. Ele explica que a produtividade maior ajuda na preservação do meio ambiente, na medida em que se otimiza a operação em uma área já ocupada. “O Brasil ainda precisa de novas áreas portuárias, mas sem tecnologia precisaria muito mais”, conclui.

A Accenture já identifica algumas operações portuárias remotas ou autônomas como, por exemplo, máquinas de pátio em terminais de minérios. “A tendência é que isso avance e que tenhamos a operação toda autônoma dos portos. O planejamento integrado da operação já conectado com a parte de execução portuária também é algo que avançou bem nos últimos anos nos portos pertencentes a grandes mineradoras”, observa o diretor associado de Industry X da Accenture, Carlos Boechat.

Boechat diz que, comparando com a Austrália, por exemplo, existe uma quantidade muito maior de processos manuais no Brasil e menor maturidade no quesito automação e digitalização. “Estamos realmente ainda distantes quando fazemos esse comparativo. Porém, acreditamos que no Brasil temos totais condições de avançar rapidamente nesta agenda”, analisa Boechat.

A Accenture percebe que no setor portuário brasileiro a automação alcançou maior avanço em áreas no descarregamento de trens, movimentação de minério no pátio e carregamentos de navios. “Aqui no Brasil já temos torre de controle integrada do porto até a mina, com otimização de blendagem. A automação e integração da cadeia, envolvendo portos e navios, conectando o Brasil com a Ásia, por exemplo, também é algo a se destacar devido a se ter uma produção otimizada”, comenta diretor-executivo de Industry X da Accenture, Constantino Seixas.

A Accenture acredita que existem novas tecnologias que podem acelerar a transformação no setor portuário. Uma delas é a capacidade do 5G em integrar informações e habilitar a conectividade nos portos. Outro exemplo é o da tecnologia Digital Twin, que possibilita simular todo o ambiente dos portos, o que encurta o tempo de desenvolvimento dos programas de otimização, além de ser mais assertivo.

Boechat explica que o conceito ‘Connected Worker’ é algo que, através das tecnologias IoT, Big Data e Machine Learning, permite a rastreabilidade durante todas as etapas, bem como o empoderamento do operador de campo. Segundo o diretor, é algo que realmente revoluciona a forma de trabalho das pessoas que atuam no setor portuário.

Ele avalia que a utilização de mais sensores e IoT tem permitido a coleta de dados em equipamentos, o que habilita, por exemplo, o uso da manutenção preditiva. “Uma vez que temos diversos dados sendo coletados através de IoT, passamos a ter uma grande necessidade da tratativa desses dados, onde o Big Data tem permitido que os portos tenham uma melhor qualidade e gestão das informações”, diz Boechat.

Seixas considera que a inteligência dos dados pode revolucionar o setor portuário e que, dentro disso, a tecnologia de Machine Learning tem um papel fundamental. “O uso de generative IA na manutenção já começa a ser realidade em portos no Brasil”, observa o diretor-executivo da Accenture.



PRODUTOS E SERVIÇOS 737

Da Redação *PRODUTOS E SERVIÇOS*

Monitoramento

A DockTech, startup israelense, celebrou a assinatura de contrato com a Portos RS, responsável pela administração dos portos públicos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. A empresa desenvolve tecnologias de monitoramento em tempo real das profundidades do leito marítimo, com o objetivo de aumentar a eficiência e a segurança das operações marítimas e portuárias.

A DockTech, por meio da tecnologia de gêmeos digitais e análise massiva de dados, desenvolveu uma solução que utiliza as medições de profundidade coletadas por rebocadores e embarcações de apoio portuário para criar uma representação virtual do leito marinho dos portos e das vias de navegação. Desta forma, a solução permite acompanhar em tempo real a profundidade dos canais e entender como o padrão de assoreamento dos portos pode afetar a segurança da navegação e o transporte de cargas.

Após dois anos de colaboração, testes e coleta de dados, o sistema hoje monitora o leito marítimo e hidroviário das vias de navegação dos complexos portuários administrados pela Portos RS, por meio de rebocadores da Wilson Sons e outras embarcações que operam na região. Foram instalados dispositivos nas embarcações, envolvendo a integração da solução tecnológica com sensores de maré e dados AIS (Automatic Identification System), além de toda a configuração de marés, zoneamento e demarcações no sistema.

O sistema contratado pela Portos RS utiliza dispositivos instalados em embarcações locais para obtenção das informações relacionadas às condições de profundidade ao longo do canal de navegação. A autoridade portuária ressalta que o controle e acompanhamento dos assoreamentos dos canais de navegação possibilita que as equipes técnicas obtenham informações de forma mais ágil e precisa. Segundo a Portos RS, com a ferramenta será possível fazer intervenções pontuais, onde os assoreamentos são mais graves, gerando grande economia com os custos dessas obras.

Atualmente, a DockTech já possui operações ativas em nove países, contabilizando 122 embarcações que fazem o monitoramento em 35 localidades. Além de monitorar os portos do Brasil, por meio da frota de mais de 80 rebocadores, a startup opera nos Estados Unidos (Tampa Bay e Rio Mississippi), Colômbia (Barranquilla), Equador (Guayaquil), Austrália (Geraldton), Alemanha (Hamburgo), Romênia (Danúbio), Espanha (Valencia) e Israel (Ashdod).

Novo armazém

A Multilog, operadora de logística integrada, acaba de inaugurar o seu Armazém Geral Químico (AGQ) de Itajaí, em Santa Catarina, considerado o mais completo operado por uma empresa logística no país. O empreendimento, no qual foram investidos R\$ 50 milhões, é parte da estratégia de crescimento da empresa, que inclui reforçar suas capacidades em setores de crescimento acelerado.

Projetado para atender às demandas de armazenagem e logística de petroquímicas, agroquímicas, farmacêuticas e demais empresas do segmento químico, o AGQ detém a mais alta classificação aplicável a um depósito de químicos, sendo habilitado para a manipulação, armazenamento e distribuição de líquidos, gases inflamáveis ou combustíveis.

“Estamos entregando ao mercado um novo armazém totalmente preparado para atender à demanda do setor Químico, que busca, cada vez mais, soluções de logística integrada dentro dos mais altos padrões de segurança e sustentabilidade” afirma Alexandre Heitmann, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Multilog.

Um dos diferenciais oferecidos pelo novo AGQ da Multilog é a capacidade de armazenamento compartimentado de cargas inflamáveis, com equipamentos blindados (luminárias, cabos e



equipamentos elétricos). Além de prevenir a incompatibilidade entre cargas químicas diversas, a compartimentação contribui para minimizar os impactos no escalonamento de eventuais sinistros.

O novo armazém químico da Multilog possui sistemas de contenção para derramamento de produtos químicos e de combate a incêndio de ação que atuam de forma autônoma do modelo Fire Dos Kidde, que age com a aplicação de espuma. Conta ainda com sistema de sprinklers e alarmes de detecção de fumaça por infravermelho e por temperatura.

Com capacidade para 10 mil posições, o AGQ pode receber cargas de sete das nove classes de risco, incluindo gases, líquidos e sólidos inflamáveis, matérias sujeitas à inflamação espontânea e aquelas que, em contato com a água, liberam gases inflamáveis.

Cabotagem

A Norsul e a alemã Hapag-Lloyd oficializaram uma joint venture, denominada Norcoast. A nova empresa, com 50% de participação de cada companhia, vai realizar o transporte de cabotagem de contêineres na costa brasileira. As operações estão previstas para o primeiro trimestre de 2024, inicialmente com 4 navios com capacidade de 3.500 TEUs cada. Um navio já foi afretado e outros três estão pré-acordados e devem estar disponíveis em janeiro de 2024.

A Norsul, empresa brasileira de navegação e integração logística, possui 60 anos de experiência em cabotagem no Brasil. A Hapag-Lloyd é um dos maiores armadores de longo curso globais, com uma frota de 258 porta-contêineres e capacidade total de transporte de 1,9 milhão de TEUs. A Norcoast será presidida por Gustavo Paschoa e oferecer serviços de cabotagem e feeder de contêineres nos portos brasileiros.

O diretor-geral da Hapag-Lloyd na América Latina, Andrés Kulka, destacou que a Norcoast oferecerá logística integrada, aproveitando a crescente demanda do mercado de cabotagem brasileiro. O diretor-presidente da Norsul, Angelo Baroncini, declarou que a Norcoast promoverá maior acesso e capacidade adicional para que mais empresas utilizem a cabotagem de contêiner como meio de transporte.

Nova sede

A Eagle, empresa de tecnologia especializada em desenvolver e customizar soluções de segurança eletrônica em portos, aeroportos e grandes empresas, inaugura nova sede. O novo endereço representa um investimento de R\$ 12 milhões e marca nova fase da companhia. Fundada em 2014, a empresa tornou-se uma das principais empresas brasileiras de desenvolvimento, customização e manutenção de projetos e soluções em segurança eletrônica do país.

A companhia atua em 16 estados. Sua nova sede está localizada em Blumenau (SC). Com mais de 130 profissionais diretos contratados e 30 vagas em aberto, a Eagle pretende aumentar em 50% a equipe em 2024, graças ao crescimento acelerado da marca nos últimos anos. As vagas são tanto para Blumenau quanto para várias regiões do país em que a companhia atua

Em 2022, o faturamento aumentou em 30% e em 2023 o objetivo é mais do que dobrar o resultado, crescendo em 150%. Para isso, a empresa estuda avançar em negociações de aquisição de negócios do mesmo segmento, e trabalhar no desenvolvimento de soluções para gerenciamento seguro da movimentação em terminais de veículos de carga.

Temporada

O Concais, terminal de cruzeiros do Porto de Santos, intensifica os preparativos para a temporada 2023/2024. O terminal marítimo de passageiros completa este ano 25 anos de operações. Desde a inauguração, em 1998, já passaram pelo terminal 12,6 milhões de hóspedes e mais de quatro milhões de tripulantes.

Com uma infraestrutura cada vez mais complexa, o terminal já investiu, desde a sua inauguração R\$ 30 milhões em equipamentos, câmeras e atualizações de softwares de segurança, sendo cerca de R\$ 4,1 milhões somente em 2023.



Todo esse investimento atende às Portarias Coana (Coordenação-Geral de Administração Aduaneira) 80 e 76 que dispõe sobre as condições de funcionamento e os requisitos técnicos do sistema de segurança de um recinto alfandegado. O alfandegamento de um recinto prevê os interesses aduaneiros e também defende a segurança dos viajantes, tripulantes e usuários da instalação portuária.

Primeiro terminal de passageiros certificado pelo ISPS Code no Brasil, com infraestrutura complexa, o Concais é dotado de protocolos de segurança que seguem rigorosamente o Plano de Segurança aprovado pela Cesportos/Conportos, com normas internacionais obrigatórias - ISPS Code, que trata da interface dos navios e das instalações portuárias que previne embarque de explosivos entre outros.

25 anos

A Penske Logistics comemora em outubro 25 anos no Brasil. O marco vem com quatro novos clientes importantes, de diferentes setores. A empresa encerrará 2023 com um crescimento de receita de dois dígitos, já impactando as operações do próximo ano, e prevendo boas perspectivas com a retomada no volume de operações dos clientes, tanto no transporte quanto na armazenagem.

A empresa iniciou suas operações no Brasil em uma joint venture com a extinta Cotia Trading. Em 2005, a Penske comprou as ações restantes e se tornou a única proprietária do grupo. Em 2014, iniciou a implementação de seu modelo LLP (Lead Logistics Provider) no Brasil, o que já permitiu aos clientes uma redução de custos de transporte da ordem de milhões de reais por ano.

A empresa atende a todo o território nacional, empregando cerca de mil funcionários, com instalações concentradas em três estados estratégicos: São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná.

Movimentação

A Asia Shipping, integradora logística, comemora o melhor agosto dos últimos sete anos. A empresa registrou um crescimento de 28,18% no volume de cargas embarcadas da China para o Brasil, saltando de 14.418 TEUs, em agosto de 2022, para 18.482 no mesmo período desse ano.

Segundo Rafael Dantas, diretor de Vendas da companhia, o “recorde dos records” é resultado de uma combinação de fatores: aumento da participação da indústria automotiva; reforço da liderança em importações e aquecimento da demanda com a proximidade da Black Friday. “Temos neste último trimestre altas demandas do transporte internacional que, normalmente, estão associados a momentos festivos como antes do Natal, Ano Novo e durante o Ano Novo Chinês”, destaca Dantas.

De acordo com ele, o volume embarcado pelos setores automotivo e eletroeletrônico tem sido um grande diferencial para o desempenho da empresa neste ano, juntamente com a demanda elevada por placas fotovoltaicas, que deve se tornar ainda maior com a ampliação do uso de energia solar no Brasil.

Soluções

A DB Guindastes Transportes e Logística, empresa cearense especializada no mercado de movimentação e transporte de cargas, montagem de equipamentos e cargas superpesadas e superdimensionadas, adotou as soluções da TOTVS para digitalizar gestão administrativa financeira, processos de RH e processos de gestão de locação. Com quase 20 anos de atuação no segmento e matriz localizada em Fortaleza (CE), a DB Guindastes vai aprimorar a gestão do negócio por meio da integração dos seus processos de backoffice e core business.

Com a solução Rental by IT UP Business, a empresa poderá gerenciar e controlar todos os processos envolvidos na locação dos ativos de forma rápida e segura, com visualização e acompanhamento de todas as etapas e contratos de locação. A solução é integrada ao ERP TOTVS Backoffice - Linha Protheus, que unifica e digitaliza as rotinas administrativas, com módulos que cobrem as demandas de toda a operação, desde faturamento, contabilidade, contratos, licitações etc.



A parceria da DB Guindastes com a TOTVS também envolve a implantação do sistema TOTVS RH - Linha Protheus, que digitaliza diferentes processos da área de gestão de pessoas, como recrutamento e seleção, treinamento, admissão etc.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

EDITORIAL 737

Da Redação EDITORIAL

A Navalshore 2023, segunda edição após a pandemia, reuniu um setor mais maduro, ciente dos problemas e dos desafios para uma retomada sólida e sem repetir erros do passado que impediram que a indústria naval brasileira mantivesse a curva de crescimento. A 17ª edição do evento foi prestigiada pelos principais atores da indústria e pelo então ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que semanas depois deu lugar a Silvío Costa Filho, com discursos de uma transição sem mudanças nas diretrizes de governo para a indústria naval e para o setor portuário.

Uma das bandeiras da pasta tem sido o fomento à navegação interior, num momento de fortes cobranças por políticas de fomento e com um cenário crítico na região Norte. A estiagem severa afetou a navegação e demandou o direcionamento de recursos do governo para tentar mitigar os impactos. Os projetos de navegação interior continuam a ter destaque nas novas aprovações do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM).

O BDES acredita que a alteração na Lei 10.893/2004, no ano passado, possibilitará o apoio do fundo setorial a investimentos na construção e integração de módulos e ao desmantelamento de embarcações, que antes não era possível. O anúncio de que a P-32 será desmantelada em Rio Grande e a sinalização da Petrobras de que outras unidades devem ser desmontadas em estaleiros nacionais trouxeram boas perspectivas, sobretudo para instalações que contam com diques compatíveis com as exigências da companhia.

O banco de fomento observa o setor de petróleo e gás aquecido com a previsão de entrada de operação de novas plataformas que vão demandar embarcações de apoio marítimo para atendê-las. As empresas brasileiras de navegação confirmam a recuperação, mas avaliam que o apetite para investir na frota offshore nacional dependerá, entre outros fatores, das condições de financiamento proporcionadas pelos agentes financeiros.

Há uma expectativa também com o programa da Transpetro, detalhado na Navalshore, que prevê a construção de até 25 navios de cabotagem no Brasil para renovar a frota da companhia. A atual gestão da empresa acredita que a indústria naval brasileira já demonstrou capacidade de construção e vem reiterando que novas práticas, como o acompanhamento de perto pelos órgãos de controle, impedirão que erros do passado se repitam nesse novo ciclo.

Esta edição destaca ainda que os sistemas de controle aduaneiro e de fluxos comerciais absorvem avanços tecnológicos cada vez mais inovadores.

No começo de outubro, o mundo voltou as atenções para um novo conflito internacional, entre israelenses e o grupo Hamas, que trouxe novas incertezas para economia mundial e logo elevou os preços do petróleo. O momento é de apreensão e de torcida para que os líderes encontrem uma solução pacífica que minimize o quanto antes o sofrimento das pessoas e os efeitos econômicos globais.

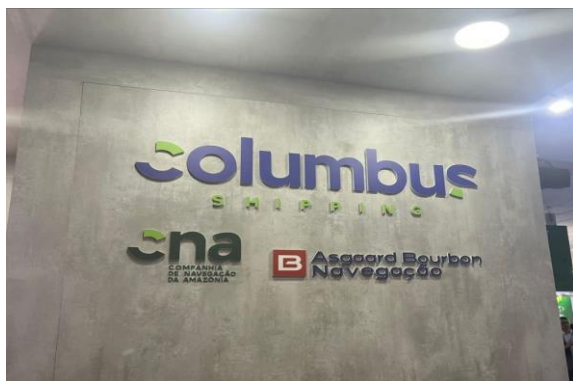
Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2023

COLUMBUS PROJETA AMPLIAR FROTA E DIVERSIFICAR ATUAÇÃO NA NAVEGAÇÃO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 27/10/2023 - 16:04



Arquivo/Divulgação

Empresa lançada na OTC Brasil é plataforma de investimentos do grupo MLog em serviços de apoio marítimo e no transporte fluvial, com aportes na Asgaard Bourbon e na Companhia de Navegação da Amazônia

A Columbus Shipping se considera preparada para ampliar a frota de apoio marítimo, diversificar a atuação no transporte fluvial e estuda a entrada em outros segmentos da navegação. A empresa, que iniciou as operações este mês, é a plataforma de investimentos em navegação do grupo MLog, detentora integral da companhia e tem como investidas a Companhia de Navegação da Amazônia (CNA) e a Asgaard Bourbon Navegação (ABN). O lançamento da marca ocorreu na OTC Brasil, realizada esta semana, no Rio de Janeiro.

231027-fredric-fuerth-columbus-asgaard-bourbon-divulgacao.jpg“A Columbus tem buscado de maneira contínua o movimento de aumento de frota. O mercado de óleo e gás tem mostrado uma demanda crescente de serviços, o que se reflete em novos contratos e novas oportunidades de aumento de ativos”, contou o CEO da Asgaard Bourbon e diretor da Columbus, Fredric Fuerth (foto) à Portos e Navios. Ele destacou o expertise da CNA, há 82 anos na operação fluvial, e da Asgaard, no offshore, desde 2012 — atualmente denominada Asgaard Bourbon.

No apoio marítimo offshore, a Columbus conta com 1 OSRV (combate a derramamento de óleo), 3 AHTS (manuseio de âncoras) e 1 WSSV (serviços de estimulação de poços). Na navegação fluvial, a Columbus tem à disposição 19 empurradores e 37 balsas. Fuerth explicou que o foco da empresa é oferecer soluções de logística e serviços nos mais diferentes segmentos de navegação (blue e brown water). A Columbus tem como parceiros empresas como Petrobras, Raízen, FS (Fueling Sustainability), Ipiranga e Vibra.

A Columbus entende que existe bastante espaço para o crescimento do portfólio com as navegações fluvial e de apoio marítimo. A empresa vislumbra novas oportunidades em projetos como cabotagem que possam se desenvolver em parceria com clientes. Para Fuerth, oportunidades de crescimento passarão necessariamente pela transição energética e, tanto o desenvolvimento de soluções tecnológicas para o mercado atual, quanto desenvolvimentos de novos projetos como atividades de descomissionamento e eólicas offshore, precisam estar em linha com a estratégia de ESG da companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/10/2023

INTEGR8 ABRE ESCRITÓRIO NO BRASIL E AMPLIA PRESENÇA NA AMÉRICA DO SUL

Da Redação NAVEGAÇÃO 27/10/2023 - 18:00



Divulgação

Trader global de bunker passa a contar com mesa de trading local para acompanhar atual dinâmica dos mercados brasileiro, que teve a entrada de novos players, e sul-americano

A comercializadora global de combustíveis marítimos Integr8 Fuels abriu, nesta semana, um escritório no Rio de Janeiro, que . O atendimento à região, antes feito a partir dos escritórios da empresa nos Estados Unidos, agora conta com uma mesa de trading local, com

objetivo de acompanhar a atual dinâmica do mercado sul-americano. Uma das razões foi a venda de refinarias da Petrobras nos últimos anos. Até dois anos atrás, a companhia era proprietária das principais refinarias no Brasil e era a única fornecedora física de óleo combustível marítimo (bunker) no país, ao lado de outros players que abasteciam o mercado exclusivamente com óleo diesel marítimo (MGO — Marine Gas Oil).

A leitura é que o mercado vem evoluindo e que, um ano atrás, houve a primeira entrega de bunker por uma empresa que não a Petrobras. A Integr8 observa que muitos fornecedores físicos de bunker entraram recentemente no mercado trazendo novo dinamismo, mais oportunidades de negociação de preços e flexibilidade de entrega ao mercado brasileiro de bunker.

Um cenário mais diversificado de produtores de combustíveis e de fornecedores de bunker abriu novas oportunidades beneficiando os compradores. Os tipos de combustíveis disponíveis foram ampliados para incluir a maioria dos principais tipos de óleo combustível e diesel, além de uma seleção de produtos de baixo carbono. Estas cadeias de fornecedores geram a expectativa de ajudar portos brasileiros a competir com portos com abastecimento de combustível já consolidados ao redor do mundo.

O escritório do Rio de Janeiro é liderado por Lucas Oliveira (foto), um engenheiro de produção brasileiro com experiência nas áreas de vendas, comercialização e distribuição de combustíveis marítimos, desenvolvimento de novos negócios e no mercado de aviação comercial. Oliveira tem MBA em gestão no setor de O&G pela Fundação GETúlio Vargas e representa a quarta geração de sua família na área de transporte marítimo.

Ele destacou a aproximação com clientes da América do Sul para oferecer suporte local para uma operação complexa e desafiadora. Oliveira explicou que a Integr8 Fuels vai acompanhar a evolução do setor e continuará a estreitar relacionamento com fornecedores novos e existentes. "Estamos preparados para ajudar nossos clientes na transição para opções de baixo carbono e também para fortalecer nossa rede de abrangência de combustíveis alternativos, como biocombustíveis e GNL", destacou.

A Integr8 tem 13 escritórios em todo o mundo: Cingapura, Londres e Dubai são os principais centros, com escritórios adicionais no Rio de Janeiro, Atenas, Houston, Nova York, Xangai, Orlando, Hamburgo, Mumbai, Oslo e Tóquio. O diretor administrativo, Tushar Gole, está baseado em Dubai. A empresa abastece mais de 5.000 embarcações anualmente por meio de mais de 450 fornecedores aprovados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/10/2023

OFFSHORE CONCENTRA QUASE 60% DE INVESTIMENTOS NORUEGUESES NO BRASIL

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 27/10/2023 - 20:58



Embarcação 'Normand Cutter', da Solstad (Divulgação Abran)

Relatório bianual registra um total de US\$ 7,3 bilhões aportados no país em 2021 e 2022, aumento de 5,6% frente ao ciclo anterior. Energias renováveis representaram 16% dos aportes no período

Os investimentos de empresas norueguesas no Brasil atingiram a marca de US\$ 7,3 bilhões em 2021 e 2022, um aumento de 5,6% em relação ao observado em 2019 e 2020. Do montante investido no país, 56%

tiveram como destino o setor offshore — marítimo e de petróleo e gás. As energias renováveis representaram 16% dos aportes, enquanto o agronegócio ficou com uma fatia de 10%. Os demais



segmentos responderam por 18% do total. Os dados constam no relatório de investimento da Noruega no Brasil, divulgado nesta sexta-feira (27), no Rio de Janeiro.

A publicação destaca que o crescimento é reflexo dos investimentos robustos no setor marítimo e de petróleo offshore e da expansão dos aportes no setor de energias renováveis. O documento foi produzido pelo Consulado Geral da Noruega no Rio de Janeiro em parceria com a Embaixada da Noruega e a Innovation Norway, a agência norueguesa de fomento às exportações. O levantamento mostra também investimentos no setor do agronegócio, indústria química, finanças, TI (tecnologia da informação), mídia e mineração.

O relatório sublinhou que as energias renováveis têm tido cada vez mais espaço no mercado. O percentual de 16% do investimento total nas fontes renováveis em 2021-2022 representou um crescimento de seis vezes se comparado ao período de 2019-2020. A Noruega tem expertise nos segmentos de eólicas offshore, captura de carbono, eletrificação da mobilidade e na descarbonização dos transportes marítimos.

A tendência é que o setor de energia continue a liderar os aportes noruegueses no Brasil pelos próximos anos, já que importantes companhias, como Equinor, Scatec Solar, Hydro, Statkraft e Aker, apresentaram recentemente novos projetos de expansão no país. A cônsul-geral da Noruega no Rio de Janeiro, Mette Tangen, salientou que o país europeu acredita que o Brasil será um dos protagonistas da transição energética no mundo.

“Nossas relações comerciais e políticas já duram quase 180 anos e estamos prontos a ajudar o Brasil, com o fornecimento de tecnologias e soluções, no seu processo de descarbonização”, comentou Mette no evento. O embaixador da Noruega no Brasil, Odd Magne Ruud, acrescentou que o Brasil se destaca como um mercado altamente competitivo e promissor para o avanço da energia limpa e produtos sustentáveis.

O relatório apurou ainda que as companhias norueguesas contribuíram com o pagamento de mais US\$ 1,8 bilhão em impostos no Brasil no período, um aumento de 47% em comparação com os dados de 2019 e 2020. Atualmente, 236 empresas norueguesas têm operações no Brasil, em 18 estados, com geração de 31.000 postos de trabalho diretos e 133.200 postos indiretos. Os setores offshore, marítimo e de petróleo e gás concentram 61% do total da força de trabalho direta e indireta no Brasil.

Offshore

O relatório elencou uma série de projetos de empresas norueguesas na área offshore. Entre eles, o projeto de produção submarina Mero-4, da Petrobras, que contará com sistemas entregues pela Aker Solutions. A empresa foi contratada em 2021 para fornecer um sistema composto por até 13 árvores submarinas. A instalação está prevista para o período entre 2023 e 2025, e as unidades da Aker no Brasil executarão a maior parte do trabalho.

Outro destaque da publicação é um contrato de EPCI da Subsea7 para o desenvolvimento dos campos Búzios 8 e Mero-3 da Petrobras, que inclui dutos, umbilicais e infraestrutura associada. Os projetos também abrangem a ancoragem de linhas à unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência (FPSO).

A Equinor anunciou o uso de embarcações híbridas em suas operações brasileiras a partir de 2023. A iniciativa tem como meta a redução de até 40% de carbono emitido em comparação com embarcações operadas integralmente por diesel. No final de 2022, a empresa iniciou a fase 1 do campo de Bacalhau. Esse projeto, que tem sua primeira produção de petróleo prevista para 2024, recebeu investimentos de aproximadamente US\$ 8 bilhões e tem a Equinor como operadora.

A Solstad teve novos contratos de afretamento no Brasil confirmados, entre os quais: AHTS Turquesa por 3 anos; CSV Normand Valiant (por 2+2 anos); e CSV Normand Flower (3 anos) para a Petrobras. O relatório também cita o PSV Sea Brasil (2 anos) e o PSV Far Scotsman (2 anos) para a Equinor, além do PSV Normand Swift para um acordo de médio prazo e PSV Normand Starling (2

anos) para a Shell Brasil. Outro contrato compreende o AHTS Normand Topazio (300 dias) e o AHTS Normand Turmalina (18 meses) para a Enauta Energia. A Solstad também confirmou contratos referentes ao OCV Normand Cutter (foto), ao CSV Normand Pioneer e ao PSV Normand Titus para diferentes empresas operando no Brasil.

Em entrevista recente à Portos e Navios, a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) destacou que as empresas de navegação norueguesas que atuam no segmento offshore têm mantido, ao longo dos anos, relevante participação no mercado, sobretudo nos espectros de maior porte e mais avançados da frota como PLSV (lançamento de linhas), CSV (apoio à construção offshore), RSV (embarcações equipadas com robôs), WSV (estimulação de poços), AHTS (manuseio de âncoras) e Accommodation Vessels (flotel).

A Abran avalia que o mercado de apoio offshore sinaliza uma recuperação, fruto da valorização do óleo e da diminuição da construção de novas embarcações. Na visão dos armadores noruegueses, os projetos já sancionados pelas operadoras e os que estão em andamento são suficientes para manter um bom nível de atividade, compatível com a frota atual. A associação observa perspectivas para crescimento caso o bom ambiente de negócios seja ainda mais dinâmico e competitivo.

A entidade ressaltou ainda que as empresas de navegação norueguesas que atuam no setor offshore são líderes no segmento de instalação das eólicas offshore, com grande experiência na instalação dos aerogeradores e toda a engenharia associada, em diferentes partes do mundo. As companhias norueguesas se consideram aptas a atuar desde o início do processo, com o levantamento dos dados geofísicos integrados que fornecem informações essenciais para os projetos. “A perspectiva de início dessas atividades no Brasil é muito animadora para nós e estamos certos de que poderemos oferecer grande contribuição para o sucesso dessa indústria, como temos feito, desde o início do O&G brasileiro”, informou a Abran em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2023

NAVIOS PORTA-CONTÊINERES ATINGEM A IDADE MÉDIA MAIS ALTA EM 13 ANOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 26/10/2023 - 18:52



A indústria global de porta-contêineres terá uma mudança na idade média da frota nos próximos dois anos, à medida que novas construções entrarão em serviço em substituição de uma parte da frota envelhecida. De acordo com o grupo industrial BIMCO, a frota de contêineres atingiu a sua idade média mais elevada desde 2010.

A BIMCO relata que pela primeira vez em mais de uma década os navios atingiram um novo pico com uma idade média de 14,2 anos. Nos últimos 13 anos, a idade média aumentou 4,3 anos. Em agosto de 2010, a idade média estava em 9,9 anos. A média atual dos porta-contêineres é a mais alta dos três principais segmentos de transporte marítimo — 11,9 anos dos graneleiros e 12,8 anos dos petroleiros.

Segundo a BIMCO, durante o período 2010-13, um total de 2.516 navios foi entregue e 1.384 navios foram reciclados. Esta evolução, no entanto, não foi suficiente para manter baixa a idade média. 21% dos contêineres têm mais de 20 anos. Quase 70% de todos os navios porta-contêineres têm mais de 10 anos.

A idade dos navios por si só os torna candidatos à reciclagem nos próximos anos. As transportadoras também estão aumentando o tamanho dos seus navios nas principais rotas para obterem maior eficiência. A BIMCO destaca que dos navios com mais de 20 anos, os com capacidade inferior a 2.999 TEUs somam 76% da frota. E entre 3.000 e 5.999 TEUs, 16%. A renovação da frota nos últimos anos tem se concentrado nos segmentos pós-Panamax.

Atualmente, a indústria foca na construção de navios maiores. O número de navios encomendados abaixo de 6.000 TEUs é significativamente inferior ao número de navios com mais de 20 anos com a mesma capacidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2023

PLATAFORMAS DE PERFURAÇÃO OFFSHORE COM CONTRATOS MAIS LONGOS

Da Redação OFFSHORE 26/10/2023 - 18:59



O aumento da entrada em operação de plataformas de perfuração offshore está causando um descompasso entre demanda e oferta. A fim de garantir o serviços, os contratos estão mais longos, segundo o Westwood Global Energy Group.

Na última década, os contratos mais longos para novos negócios foram observados em 2013 para plataformas autoelevatórias e em 2014 para plataformas flutuantes. No entanto, a duração dos contratos diminuiu durante a recessão do setor, atingindo o seu ponto mais baixo em 2018 para os floaters e em 2019 para as jackups. Desde

a recuperação do mercado global de plataformas em 2021, a duração dos contratos tem aumentado novamente.

Em média, a duração dos contratos jackup concedidos aumentou 36% em comparação com 2021, enquanto os navios-sonda registaram um aumento de 41% e os semi-submarinos registaram um aumento substancial de 117%.

Neste momento, os navios-sonda têm obtido contratos com duração média de 569. A procura está em alta na América do Sul, México, Mediterrâneo, Índia e África Ocidental. Já as semisubmersíveis estão com duração média de 384 dias e alta demanda na América do Sul, México, Mar do Norte, Extremo Oriente e Austrália.

O Westwood Global Energy Group prevê que a duração dos contratos das plataformas continuará a aumentar, com alta utilização e disponibilidade limitada, levando a contratos de longo prazo para navios-sonda e semi-submersíveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2023

ATUALIZAÇÃO REGULATÓRIA DEU SEGURANÇA PARA NOVO PLAYER NA CABOTAGEM, AVALIA ADVOGADO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 26/10/2023 - 20:26



Ilustração (Divulgação Norcoast)

Pedro Neiva vê Antaq alinhada com alterações no marco regulatório trazidas a partir da Lei 14.301 e avalia que elas permitiram possibilidade de outorga mediante afretamento de embarcação, sem restrição de bandeira

O projeto da Norcoast, anunciado na semana passada, veio em resposta a uma conjuntura favorável do mercado de cabotagem e da atualização do marco regulatório, com repercussões da Lei 14.301/2022, que

alteraram a base da lei 9.432/1997 para implementação de dispositivos auto aplicáveis —



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 180/2023
Página 110 de 110
Data: 30/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

independentes da regulamentação do BR do Mar, que está em curso. A leitura é do advogado Pedro Neiva, que vê o novo player do transporte de contêineres na costa brasileira como uma primeira resposta forte para ampliação da oferta de serviço neste segmento da cabotagem, hoje concentrado em três empresas.

A Norcoast, joint venture entre a brasileira Norsul e a alemã Hapag-Lloyd, baseou o pedido de outorga em um novo conceito de EBN. A Lei 14.301/2022 trouxe a possibilidade de outorga mediante o afretamento de embarcação, porém sem restringir se é embarcação nacional ou estrangeira. Em caso de afretamento de embarcação estrangeira, essa outorga requer que o afretamento seja a casco nu, com suspensão de bandeira e registro no REB (Registro Especial Brasileiro). O advogado salientou que essa outorga com base nessas novas diretrizes não permite a possibilidade de bloqueio (circularização).

Neiva acredita que esse movimento de outorga foi emblemático e, naturalmente, abrirá precedente. Ele ressaltou que essa alternativa viabiliza a possibilidade de ampliação de oferta, mas mantém a necessidade de investimentos de longo prazo para que a empresa tenha capacidade de prover o serviço com qualidade. “A agência está passando um recado ao mercado que está atualizada ao novo marco legal da navegação”, comentou o sócio do escritório Neiva e Marques Advogados à Portos e Navios.

O entendimento do advogado é que esse negócio não aceita ‘aventureiros’, pois requer elevado custo e grande expertise da navegação para fazer gestão e a parte comercial, já que novas empresas estarão amarradas à embarcação, minimamente, por um ano, com base em contrato a casco nu. “Uma nova empresa ainda necessita expertise operacional e comercial para poder operar, mesmo mediante esse novo formato de outorga”, analisou Neiva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 30/10/2023