

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 182/2021
Data: 23/11/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TRABALHADORES PORTUÁRIOS PROTESTAM CONTRA FALTA DE PAGAMENTO EM SANTOS	4
ESTUDO REVELA IMPACTOS DO CLIMA NO PORTO DE SANTOS.....	4
RICARDO PUPO LARGUESA: TECNOLOGIA: ADMIRÁVEL MUNDO NOVO (E REMOTO!)	5
MSC PREZIOSA DEIXA O PORTO DE SANTOS NESTA TERÇA-FEIRA PARA MAIS UM CRUZEIRO.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
ANTAQ REALIZA XXVII COOPERAPORTOS COM O TEMA “OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”.....	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	8
‘PORTO 360°’ APRESENTA A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SANTOS.....	8
PLANO DE EXPANSÃO FERROVIÁRIA DO PORTO DA VIRGÍNIA.....	8
PORTOS DE DUBLIN PLANEJAM EXPANSÃO COM O MAIOR TERMINAL DE CONTÊINERES DA IRLANDA.....	9
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA APRESENTA BALANÇO E TRAÇA PERSPECTIVAS PARA 2022 EM ENCONTRO NA FIESP	10
ENEVA ESTUDA IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL DE GÁS NO PORTO DO ITAQUI.....	11
TRABALHO PORTUÁRIO FOI TEMA DE EVENTO NO PARANÁ QUE CONTOU COM A PRESENÇA DE MINISTRO DO TST	12
IMPORTAÇÕES CRESCEM 65,1% E BALANÇA COMERCIAL TEM DÉFICIT DE US\$ 1,06 BILHÃO EM TRÊS SEMANAS DE NOVEMBRO.....	13
GOV.FED – MINIST. DA AGRIC. PECUÁRIA E ABASTECIMENTO - BR	14
ACORDO GLOBAL PARA REDUÇÃO DE EMISSÃO DE METANO TRARÁ OPORTUNIDADES PARA A AGROPECUÁRIA BRASILEIRA, DIZ MINISTRA	14
CODEBA - COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA - BA.....	16
GUARDA PORTUÁRIO DA CODEBA PARTICIPA DO 1º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE EDITORES E PESQUISADORES.....	16
CODEBA REGISTRA TERCEIRO MAIOR VOLUME DE MOVIMENTAÇÃO DA HISTÓRIA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	17
PORTO SEM PAPEL PERMITE EMISSÃO DE TERMO DE CONTROLE SANITÁRIO DE VIAJANTE 100% DIGITAL.....	17
ISTOÉ - DINHEIRO	18
EXPORTAÇÕES DE BENS DO BRASIL CAEM 7,1% NO 3º TRI ANTE 2º TRI, DIZ OCDE	18
BRASIL PODE CRIAR FUNDO COM RECURSOS PRÓPRIOS PARA SUBSTITUIR FUNDO AMAZÔNIA, DIZ MOURÃO.....	19
GUEDES DIZ QUE ECONOMIA DEVE CONTINUAR CRESCENDO E QUE VAI COMBATER A INFLAÇÃO	20
PETROBRAS TEM RECORDE DE IMPORTAÇÃO DE CARGAS DE GNL EM 2021 POR DEMANDA TÉRMICA	20
ANEC ELEVA PREVISÃO DE EXPORTAÇÃO DE SOJA NO MÊS EM 100 MIL T; MANTÉM NÚMERO DO MILHO	20
MONEYTIMES.....	21
BOLSONARO DIZ QUE GOVERNO BUSCA REVER POLÍTICA DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS DA PETROBRAS	21
VALE RETOMA LICENCIAMENTO PARA PROJETO DE MINÉRIO DE FERRO APOLO EM MG SEM BARRAGEM.....	21
PETROBRAS E BRASKEM TÊM FORTE ALTA COM AVANÇO DO PETRÓLEO E ESPECULAÇÃO SOBRE VENDA	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	23
PETROBRAS PRECISA ELEVAR PREÇO DA GASOLINA EM 6%, ESTIMA ATIVA INVESTIMENTOS	23
SILVA E LUNA, DA PETROBRAS, EM AUDIÊNCIA SOBRE REAJUSTES DOS COMBUSTÍVEIS	28
HIDROGÊNIO MAIS BARATO NO CHILE, IMPORTAÇÃO SUPERESTIMADA NA ALEMANHA	28
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
PEC DOS PRECATÓRIOS DISPENSA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA PARA PERMITIR AUXÍLIO BRASIL PERMANENTE	31
BOLSONARO AFIRMA QUE QUER REVER PARIDADE INTERNACIONAL DO PREÇO DA PETROBRAS	33
TEREZA CRISTINA COMEMORA LIBERAÇÃO PARCIAL DE CARNE BRASILEIRA NA CHINA E ESTIMA NORMALIZAÇÃO ATÉ DEZEMBRO	34
ESTADOS NÃO PODEM COBRAR ALÍQUOTA MAIOR DE ICMS SOBRE ELETRICIDADE E TELECOMUNICAÇÕES, DECIDE STF	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	36
LIRA E PACHECO AGEM PARA MANTER EM SEGREDO NOME DE PARLAMENTARES DO ORÇAMENTO SECRETO	36
COMBUSTÍVEL DO FUTURO, HIDROGÊNIO VERDE É APOSTA DO MUNDO PARA CONTROLAR O AQUECIMENTO GLOBAL	38
MUDANÇAS CLIMÁTICAS JÁ AFETAM PORTOS BRASILEIROS, APONTA ESTUDO	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
MUDANÇA CLIMÁTICA JÁ AMEAÇA PORTOS BRASILEIROS, DIZ ESTUDO.....	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 182/2021
Página 3 de 60
Data: 23/11/2021
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

BRASIL PRECISA REVER OPERAÇÃO DO SISTEMA DE ENERGIA ELÉTRICA, AFIRMA ABEEÓLICA	48
SE VOCÊ QUER UM CULPADO, SOU EU, AFIRMA MOURÃO SOBRE COMBATE AO DESMATAMENTO	49
SIEMENS ENERGY FECHA CONTRATO PARA FORNECER TURBINAS A GÁS A TÉRMICA NO PORTO DO AÇU	50
MINÉRIO DE FERRO SOBE 4,4% NO PORTO DE QINGDAO E FICA PERTO DE US\$ 100 A TONELADA	51
MRS INVESTIRÁ R\$ 9,7 BI EM FERROVIA.....	51
PLANO PARA LEVAR O CAFÉ DO SUL DE MG, POR TRILHOS, A ANGRA	53
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	54
PORTO DE RIO GRANDE APRESENTA RISCO ALTÍSSIMO PARA AUMENTO DO NÍVEL DO MAR, MOSTRA ESTUDO	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	56
EMPRESAS DE APOIO BUSCAM EXTENSÃO DE INSTRUMENTO DE DESONERAÇÃO PARA ATIVIDADE	56
ENEVA ESTUDA IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL DE GÁS NO PORTO DO ITAQUI.....	56
GOVERNOS DECIDEM SOBRE FUNDO DE DE US\$ 5 BILHÕES PARA ACELERAR CARBONO ZERO NO TRANSPORTE MARÍTIMO	57
PORTOS AINDA PRECISARÃO DISCUTIR SEGUROS PARA MUDANÇAS CLIMÁTICAS	58
PORTO DE SÃO FRANCISCO REVITALIZA ESTRUTURA FERROVIÁRIA À ESPERA DA SAFRA RECORDE DE SOJA.....	59
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRABALHADORES PORTUÁRIOS PROTESTAM CONTRA FALTA DE PAGAMENTO EM SANTOS

Grupo de cerca de 200 funcionários está sem receber pagamento, benefícios e verbas rescisórias
Por: ATribuna.com.br e TV Tribuna



Grupo trabalhava para uma empresa de engenharia que prestava serviços a outra empresa no terminal portuário. Foto: Reprodução/TV Tribuna

Um grupo de trabalhadores demitidos no início deste mês realizaram por volta das 7h desta terça-feira (23) um protesto no Porto de Santos por falta de pagamentos e benefícios. Eles trabalhavam para uma empresa de engenharia que prestava serviços a outra empresa no terminal portuário.

A comissão desses trabalhadores afirma que nenhum deles recebeu o pagamento do mês, nem os benefícios e verbas rescisórias. Cerca de 200 funcionários foram demitidos no dia 4 de novembro e a expectativa era de que eles recebessem os valores até o último dia 11, o que não aconteceu, segundo a comissão.

Segundo a reportagem da TV Tribuna, um representante da empresa portuária chegou a conversar com os trabalhadores mais cedo, mas nada foi resolvido. A empresa de engenharia em questão é a mesma que teve o contrato rescindido com a Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/11/2021

ESTUDO REVELA IMPACTOS DO CLIMA NO PORTO DE SANTOS

Mudanças climáticas vão exigir ações preventivas para reduzir riscos de prejuízos nos complexos portuários brasileiros

Por: [Fernanda Balbino](#)



O cais santista está altamente sujeito a vendavais e também ao aumento do nível do mar Foto: Carlos Nogueira/AT

Dos 21 complexos portuários públicos brasileiros, o Porto de Santos é um dos primeiros no ranking das instalações que podem ser impactadas por mudanças climáticas. O cais santista está altamente sujeito a vendavais e também ao aumento do nível do mar. A tendência é que o risco se agrave nos próximos anos, segundo estudo divulgado ontem. Agora, serão traçadas diretrizes para minimizar

esses efeitos. A expectativa é de que as ações sejam identificadas até julho do ano que vem.



Paralisação de operações, fechamento de acessos terrestres e até quedas de pilhas de contêineres. Eventos como estes podem ser causados por mudanças climáticas nos complexos portuários brasileiros, inclusive o de Santos.

A constatação é fruto de uma parceria entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável por meio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).

A expectativa é de que a partir dos resultados da segunda fase do estudo, que será iniciada apenas com os portos de Santos, Aratu (BA) e Rio Grande (RS), os dados sejam apresentados às respectivas autoridades portuárias e ao Ministério da Infraestrutura. O plano é que as informações sirvam de base para a formulação de políticas públicas do setor. “Portos como Santos, Imbituba (SC), Natal (RN) e Recife (PE) poderão ter um agravamento do risco para vendavais, uma vez que a classificação de risco passa de alto para muito alto no cenário de 2050”, diz o estudo.

O trabalho lista 55 ações estruturantes para mitigar riscos das mudanças climáticas. De acordo com os dados apresentados ontem, poucos portos já implementaram medidas de adaptação. Entre elas, estão monitoramento meteorológico contínuo, abordagem da mudança do clima no plano estratégico do complexo portuário e realização de reuniões para discutir o assunto. “Nenhum porto relatou adotar seguros específicos relacionados aos impactos relativos a eventos causado pela mudança do clima, medida essa com potencial de mitigar os impactos financeiros desses eventos”, destacou o relatório do estudo.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou a necessidade de discussão do tema entre as autoridades portuárias brasileiras. “Como os portos estão se preparando para se adaptar às metas da IMO (Organização Marítima Internacional, na sigla em inglês) de reduzir emissões e exigir que armadores operem com embarcações menos poluentes? Nossos portos estão preparados para essas ações?”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2021

RICARDO PUPO LARGUESA: TECNOLOGIA: ADMIRÁVEL MUNDO NOVO (E REMOTO!)

Larguesa é engenheiro de computação, sócio-fundador da T2S, professor e pesquisador na Fatec Rubens Lara

Por: Ricardo Pupo Larguesa

Passados quase dois anos, a pandemia da covid-19 infelizmente ainda é um assunto atual. A humanidade precisou mudar hábitos e adaptar seu estilo de vida para lidar com este cenário caótico que parecia estar restrito aos filmes de ficção científica. E a tecnologia foi fundamental neste processo. A adaptação do nosso estilo de vida se refletiu, obviamente, nos negócios.

Novas atividades comerciais surgiram ou cresceram consideravelmente neste processo. Em velocidade surpreendente, as gigantes da tecnologia adaptaram sua infraestrutura e seus serviços para prover ferramentas de conectividade e entretenimento. E enquanto as “gigantes” da tecnologia superaram desafios para garantir o fluxo da informação entre pessoas e empresas, as “gigantes” da logística superaram desafios para garantir o fluxo de... bem, de tudo mais. E isso em meio a um aumento significativo do volume de cargas, fruto da alavancada sem precedentes do comércio eletrônico.

Com exceção da saúde, claro, a Tecnologia da Informação foi a área mais impactada. De repente, equipamentos e sistemas precisavam ser disponibilizados aos usuários.

Novos sistemas precisavam ser desenvolvidos ou adaptados a uma nova arquitetura descentralizada. E tudo isso sem afrouxar a segurança da informação. Foi um pesadelo!

Mas fora da zona de conforto, amadurecemos. Todas as previsões tecnológicas precisaram ser revistas, e foram. E das tendências que estão em pauta no pós-pandemia, gostaria de comentar duas delas voltadas ao setor portuário.

Transformação digital: essa já não é mais uma tendência, mas uma necessidade perene para qualquer negócio. Não estar presente no mundo digital hoje é pior do que como não ter um telefone ou um endereço. Esse termo deve cair em desuso. Assim como as novas gerações, os novos empreendimentos devem já nascer digitais.

Trabalho remoto: parece que se tornará permanente. Já é uma pauta comum em eventos de tecnologia e também do setor portuário, e tem gerado polêmica

De um lado, organizações preocupadas com produtividade e cultura organizacional desejam o retorno das atividades presenciais. De outro, profissionais em busca de mais qualidade de vida e menos tempo em trânsito preferem continuar trabalhando remotamente. Uma pesquisa do McKinsey Global Institute (MGI) estima que mais de 20% da força de trabalho global pode trabalhar remotamente.

No setor portuário, a automação e a maturidade da conectividade (em que a chegada do 5G pode ser um divisor de águas) podem permitir que mesmo a operação de equipamentos pesados possa ser feita remotamente.

Já é realidade em terminais modernos que guindastes e veículos movimentem cargas de forma autônoma, tendo apenas poucos operadores em uma sala remota lidando com exceções.

Tecnologicamente, eles poderiam fazer isso de casa. A área de TI já era familiarizada com o trabalho parcialmente remoto, mas agora, praticamente todas as áreas estão.

Para esquentar ainda mais a discussão, a efetividade sazonal das vacinas contra o coronavírus e a piora já evidente dos números em alguns países estão mantendo esta tendência em alta.

Pois é... sem conseguir evitar o trocadilho com o famoso livro de Aldous Huxley, um admirável mundo novo vem aí. E, neste “novo normal”, qualquer previsão é mera especulação. A única certeza que temos é que a TI estará lá.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2021

MSC PREZIOSA DEIXA O PORTO DE SANTOS NESTA TERÇA-FEIRA PARA MAIS UM CRUZEIRO

Navio deixa o Porto de Santos às 20 horas

Por: Redação



Preziosa retorna na sexta-feira (23), às 8 horas
Foto: Alexander Ferraz/AT

Dando continuidade à temporada de cruzeiros, o MSC Preziosa deixará o Porto de Santos nesta terça-feira (23), às 20 horas, com destino à Ilha Grande, no Rio de Janeiro. O cruzeiro terá duração de três noites e tem retorno previsto para às 8 horas de sexta-feira (26).

Aproximadamente 3 mil passageiros embarcarão no cruzeiro, conforme a determinação da Agência

Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) de até 75% de capacidade máxima, que é de 4,3 mil hóspedes.

Neste mês, as próximas escalas do navio estão agendadas para os dias 26 e 29. Além do MSC Preziosa, também passarão pelo Porto de Santos, neste ano, o MSC Seaside e o MSC Splendida. Também estão previstos o Costa Fascinosa e o Costa Diadema.

Durante a temporada de cruzeiros 2021/2022, que acontece até abril do ano que vem, são esperados 237 mil passageiros, que devem movimentar mais de R\$ 132 milhões na economia da região.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/11/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA XXVII COOPERAPORTOS COM O TEMA “OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”

O webinar aconteceu nesta segunda-feira (22) e reuniu especialistas do setor portuário e da Academia



Tecon, Porto do Rio Grande

AAgência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizou, hoje (22), o XXVII Cooperaportos. O encontro, transmitido por videoconferência, teve como tema os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e a Atividade Portuária. O evento foi mediado pelo superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, José Renato Fialho, e pelo coordenador do Programa de Educação Ambiental do Porto de Rio Grande, José Vicente de Freitas.

O diretor da Agência, Adalberto Tokarski, abriu o encontro e, na companhia do diretor de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança dos Portos do Rio Grande do Sul – Portos RS, Henrique Horn Ilha, falou sobre o tema As instituições e os Desafios da Gestão Ambiental Portuária no Brasil.

Em sua apresentação, o diretor da ANTAQ destacou a importância dos ODS para o setor portuário. Conforme explanou, são 17 objetivos e 169 metas a serem atingidas até 2030, entre as quais estão a questão da erradicação da pobreza, a mudança do clima e o uso sustentável dos oceanos, numa agenda que é mundial.

Tokarski lembrou que o setor portuário está muito inserido na questão da governança sócio-ambiental preconizada nos ODS, seja pela interação com o meio ambiente ou pelo grande número de trabalhadores que absorve. “Os desafios são enormes, e esse tema do Cooperaportos é extremamente importante e atual para o desenvolvimento sustentável dos portos brasileiros e do país”, reiterou.

O diretor de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança dos Portos do Rio Grande do Sul – Portos RS, Henrique Horn Ilha, lembrou que os ODS são muito ambiciosos, à medida em que a cada dia aumenta o passivo de gente no mundo que precisa ser alimentada e atendida num

contexto de sustentabilidade, saneamento básico e qualidade de vida. “Por isso, temos que trabalhar com muito afinco para inverter a atual tendência que ainda é de degradação”, afirmou.

Ilha observou que os portos são fator preponderante nesse equilíbrio em virtude de sua potência em termos de possíveis externalidades nos oceanos, costas, estuários e localidades em que estão inseridos. “Isso vale tanto nas suas questões operacionais e suas externalidades, como mudança de paisagem e eventuais acidentes, quanto no que é positivo de trazer riqueza, bem-estar social e ter uma relação com as cidades e seus entornos de forma amigável e transformadora”, frisou.

O encontro teve ainda mais duas apresentações, seguidas de amplo debate: A sustentabilidade portuária como alicerce para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), proferida pela oceanóloga da Portos RS, Katryana Camila Madeira, e pelo doutor em assuntos marítimos da empresa Maritime Transport and Logistics, Anas S. Alamoush; e A experiência de gestão no Terminal Wilson Sons, Tecon Rio Grande: desafios e perspectivas, apresentada pelo gerente de Saúde, Meio Ambiente e Segurança do Trabalho e Patrimonial da Wilson Sons, Tecon Rio Grande, Cleiton Lages.

As apresentações do XXVII Cooperaportos estarão disponíveis em breve no portal da Agência (www.gov.br/antag/pt-br).

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 23/11/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

‘PORTO 360°’ APRESENTA A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SANTOS

Informação: GShow - Porto 360° (23 de novembro de 2021)



Confira o programa ‘Porto 360°’ do dia 20 de novembro na íntegra – [Clique aqui para assistir](https://globoplay.globo.com/v/10061756/programa/)

O universo portuário ganha dinamismo nos episódios do Porto 360°, apresentado por Maxwell Rodrigues. O programa aborda sobre o mercado de trabalho, rotina e projetos das principais personalidades do setor, além de acompanhar os desafios das operações nos terminais. Os

destaques da maior locomotiva econômica do País estão no Porto 360°, exibido todos os sábados, às 12h.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 23/11/2021

PLANO DE EXPANSÃO FERROVIÁRIA DO PORTO DA VIRGÍNIA

Informação: Port Technology (23 de novembro de 2021)

O Conselho de Comissários da Virginia Port Authority (VPA) aprovou planos para expandir seu pátio ferroviário central para manusear mais de um milhão de contêineres ferroviários por ano.

Em 2023, o porto vai expandir muito seu pátio central ferroviário nos terminais internacionais de Norfolk (NIT) para lidar com 1,1 milhão de contêineres por ano através do sistema ferroviário.

Aprovada pelo conselho em 16 de novembro, a oferta de \$ 61,5 milhões da Allan Myers Virginia Inc. começará a ser construída em fevereiro de 2022 e será concluída no final de 2023.

Além disso, o conselho da VPA aprovou o avanço de um contrato de US \$ 18 milhões com a Konecranes para até três guindastes de pórtico montados em trilhos e seus sistemas de suporte.

Quando concluído, o pátio ferroviário central do NIT será capaz de acomodar 610.000 içamentos anuais de contêineres; a capacidade de elevação atual é de 350.000 no NIT e 480.000 no Virginia International Gateway (VIG).

O projeto também apoiará uma maior otimização do NIT, uma vez que o porto inicia seu planejamento preliminar para expandir a capacidade de contêineres no Cais Norte do terminal. Quando concluído, o projeto criará a capacidade de processamento para movimentar 630.000 contêineres anualmente. O trabalho de design está programado para ser concluído no final de 2022, com a construção começando na primavera de 2023.

Stephen A. Edwards, CEO e diretor executivo da VPA, comentou: “Em pouco mais de dois anos, o Porto da Virgínia será servido pelo canal de navios mais profundo e largo da Costa Leste dos Estados Unidos.

“Combinar a profundidade do canal com terminais modernos e capacidade ferroviária significativa vai atrair grandes navios e mais volume de carga. Precisaremos da capacidade ferroviária para suportar a carga adicional que receberemos desta mudança de grandes navios para a Virgínia”.

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

Data: 23/11/2021

PORTOS DE DUBLIN PLANEJAM EXPANSÃO COM O MAIOR TERMINAL DE CONTÊINERES DA IRLANDA

Informativo: Maritime Executive (23 de novembro de 2021)



O maior terminal de contêineres da Irlanda seria construído em frente ao rio Liffey (Porto de Dublin)

A Dublin Port Company está planejando a expansão de longo prazo do porto para atender às necessidades futuras do país, incluindo a construção do maior terminal de contêineres da Irlanda. Quando o projeto for concluído em 2040, eles terão investido mais US \$ 450 milhões, além dos projetos atuais e anteriores, adicionando

outros 20% à capacidade do porto.

“Há muito pouca capacidade ociosa para o crescimento futuro do comércio unitizado no Porto de Dublin ou em qualquer outro porto do país”, explica Eamonn O’Reilly, CEO do Porto de Dublin. “Estamos desenvolvendo o Porto de Dublin com base no Masterplan 2040 a um custo geral estimado de € 1,6 bilhões ao longo dos 30 anos de 2010 a 2040. A infraestrutura portuária é muito cara e, até o final deste ano, teremos investido € 500 milhões no 11 anos desde 2010. Nos próximos cinco anos, investiremos mais € 450 milhões. Pretendemos começar a construir o Projeto 3FM de € 400 milhões em 2026 e concluí-lo entre 2030 e 2035.”

Um dos principais elementos do plano diretor é a criação de um terminal de contêineres totalmente novo, com capacidade para movimentar 612.000 TEU anuais. O novo terminal de contêineres terá capacidade para mais de duas vezes o número de contêineres movimentados em todos os outros portos irlandeses em 2020. O plano também prevê o redesenvolvimento do

terminal de contêineres existente para criar um novo terminal de carga Ro-Ro com a capacidade para lidar com 288.000 reboques de carga anualmente. Uma nova bacia giratória de mais de 1.000 pés também seria criada no porto.

De acordo com funcionários do porto, “pontos de aperto” já são evidentes na área do porto norte após o Brexit, criando a necessidade tanto de projetos em andamento quanto de planejamento de longo prazo para acomodar o crescimento futuro da Irlanda. O porto em geral teve um crescimento de volume de 44% na última década, com crescimento de 37% nas operações Lo-Lo. Desde o Brexit, o crescimento acelerou com volumes de 2021 estimados em 14 por cento acima de 2020.

“O Masterplan 2040 projeta que o Porto de Dublin precisará de capacidade para uma movimentação anual de 3,1 milhões de reboques e contêineres até 2040”, disse O’Reilly. “O Projeto 3FM entregará um quinto dessa capacidade por meio de um novo terminal Lo-Lo – 360.000 contêineres por ano – e um novo terminal de carga Ro-Ro – 288.000 reboques de carga por ano.”

Outra parte importante do plano é a meta de reintegrar o Porto de Dublin à cidade de Dublin. O plano mestre prevê uma nova estrada e ponte sobre o rio Liffey ligando partes do porto para remover o tráfego de caminhões das estradas locais e criar capacidade adicional para pedestres, bicicletas e transporte público na cidade. Novas ciclovias e rotas de pedestres seriam criadas no porto, novas áreas de acesso público, bem como fornecer serviços e instalações de transformação de resíduos em energia para apoiar as operações portuárias.

O porto iniciou um período de comentários públicos até o final do ano e, em 2022, iniciará o processo de planejamento e as reuniões com as partes interessadas locais. Eles esperam registrar o pedido de planejamento em 2023 para receber a aprovação em 2024 e iniciar a construção em 2026. O projeto será concluído em fases entre 2030 e 2035.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 23/11/2021

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA APRESENTA BALANÇO E TRAÇA PERSPECTIVAS PARA 2022 EM ENCONTRO NA FIESP

Informação: FIESP (23 de novembro de 2021)



Fotos: Everton Amaro/Fiesp

Para encerrar os trabalhos do ano, o Conselho Superior de Infraestrutura (Coinfra) da Fiesp, na reunião desta sexta-feira (19/11), recebeu o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que apresentou o balanço das ações dos anos de 2019-2021 e o planejamento para 2022.

Com abertura de Paulo Skaf, presidente da Fiesp e do Ciesp, os conselheiros foram parabenizados pelo trabalho na construção de soluções e propostas para a indústria e o país: “Agradeço a

presença do ministro da Infraestrutura e desejo sucesso a todos os conselheiros”, disse. Já Marcos Marinho Lutz, à frente do Coinfra, destacou o engajamento dos presentes na luta pela infraestrutura do país. “Todos têm interesses relevantes no setor e esperam progresso para o próximo ano”, enfatizou.

O ministro frisou o desafio de fazer o país crescer, de modo sustentável e combatendo a negatividade que ronda o Brasil. “Precisamos enfrentar o excesso de regressividade dos tributos,

a questão da infraestrutura, do crédito, para seguirmos otimistas e acreditar que o Brasil avançará”, afirmou.

De acordo com Freitas, estamos em uma era na qual reformas foram elaboradas, e citou a nova Lei de Falências (n. 14.112/2020), o Marco do Saneamento Básico, (Lei n. 14.026/2020), a nova Lei das Agências Reguladoras (Lei n. 13.848/2019) e a autonomia do Banco Central (Lei Complementar n. 179/2021), por exemplo.

“Houve um ímpeto reformista não visto nos últimos anos, quando várias reformas foram aprovadas”, pontuou Freitas. Para o ministro, o câmbio no Brasil está mal precificado, apesar dos resultados de exportação do ponto de vista do agronegócio e da mineração. Quando se analisa os termos de troca versus taxa de câmbio, há um descasamento, também ocorrido em outros países importadores de commodities, uma percepção de risco fiscal.

Em sua análise, a situação fiscal do país melhorou. “O Brasil arrecadou R\$ 300 bilhões a mais este ano e, entre os diversos fatores que levaram a esse resultado, lembrou que houve uma migração do comércio formal para o eletrônico. O país sai de um déficit primário, nos nove primeiros meses do ano passado, de R\$ 630 bilhões para um superávit de R\$ 14 bilhões, em comparação com o mesmo período deste ano.

Freitas opina que temos uma situação fiscal sob controle e um endividamento que está caindo, o que, para Freitas, é importante comunicar a fim de dirimir parte do ruído negativo sobre o país, em um cenário no qual há dois tipos de investidores, os que não conhecem o Brasil e ficam temerosos, e os que o conhecem e enxergam um destino promissor e estão conectados com os projetos de infraestrutura.

Sobre a área energética, Freitas disse que o país está gerando estoque em potencial, que irá se transformar em energia cinética em pouco tempo. O Brasil irá se converter, nos próximos anos, em um grande canteiro de obras, como o 5G, com R\$ 47 bilhões de investimentos contratados. O país terá, no mínimo, 4G contratados nas rodovias, e 5G nas cidades, nas escolas, no agronegócio. Um fato curioso que citou é que a maior preocupação dos usuários hoje, em uma rodovia, é contar com Wifi, um campo que se abre também para a Internet das Coisas (IoT), exemplificou o ministro.

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

Data: 23/11/2021

ENEVA ESTUDA IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL DE GÁS NO PORTO DO ITAQUI

Informação: EMAP - Porto do Itaquí (23 de novembro de 2021)



Porto do Itaquí

Na última semana a Eneva, empresa brasileira que atua nos setores de geração, exploração e produção de petróleo e gás natural, além de comercialização de energia elétrica, anunciou a formalização de parceria para investir na instalação de um terminal de GNL (gás natural liquefeito) no Porto do Itaquí ou áreas próximas. A partir do acordo de cooperação assinado com a Servtec Investimentos e Participações, será iniciado um estudo de viabilidade para a implantação do projeto.

Para o presidente da EMAP, Ted Lago, este é mais um passo para a consolidação do Porto do Itaqui como hub de derivados de petróleo e energia. “Temos conversado com a Eneva sobre a possibilidade de implantação de um terminal de gás para atender tanto as indústrias locais quanto para uso veicular”, disse.

A empresa mantém relação sólida com o porto público do Maranhão desde que instalou seu primeiro empreendimento no estado, a usina de Itaqui. Para receber o carvão mineral utilizado na geração de energia, a Eneva conta com uma esteira que liga o porto à usina numa extensão de 5 quilômetros (foto).

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

Data: 23/11/2021

TRABALHO PORTUÁRIO FOI TEMA DE EVENTO NO PARANÁ QUE CONTOU COM A PRESENÇA DE MINISTRO DO TST

Informação: Agência de Notícias do Paraná (23 de novembro de 2021)



Nesta segunda-feira (22), o ministro Guilherme Caputo Bastos, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), visitou a sede da Portos do Paraná, onde participou do II Seminário sobre Trabalho Portuário. Organizado pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalhador Portuário Avulso (OGMO) de Paranaguá, o evento teve apoio da administração dos portos de Paranaguá e Antonina. – Paranaguá, 22/11/2021 – Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Nesta segunda-feira (22), o ministro Guilherme Caputo Bastos, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), esteve na sede da Portos do Paraná, em Paranaguá, para proferir palestra no II Seminário sobre Trabalho Portuário. Ele ressaltou a importância de debates sobre o tema relacionado à realidade portuária que, conforme disse, é muito diferente das relações de trabalho tradicionais.

“No mundo dos portos temos a autoridade portuária, os terminais portuários, os operadores que são os empregadores, mas que contam com o órgão gestor, que também atua como empregador. Enfim, a gente tem que se inserir nesse meio para que as nossas decisões possam ser sempre adequadas”, afirmou.

O ministro foi recebido pelo diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia. “É importante essa participação do ministro e demais autoridades da Justiça do Trabalho, para que possam desbravar esse ambiente tão complexo”, comentou Garcia. Ele explicou que a Portos do Paraná aproveita a ocasião para disseminar o bom entendimento e a boa prática de governança adotada na gestão portuária do Paraná.

Representante do segmento empresarial, Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), confirmou a complexidade do setor para quem não está inserido nele. “Para qualquer segmento que não vive o dia a dia do porto é muito difícil entender como funciona. É por isso que estamos fazendo esse trabalho de fomentar essa aproximação do setor com o judiciário que também traz suas interpretações e visões”, comentou.

SEMINÁRIO – O Seminário foi organizado pelo Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalhador Portuário Avulso (OGMO) de Paranaguá, com apoio da administração dos portos de Paranaguá e Antonina.



Ele reuniu, além de representantes do Judiciário, como TST, Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-SP) e Ministério Público do Trabalho (MPT), os operadores portuários, terminais, OGMO, sindicatos, advogados especialistas da área e Autoridade Portuária.

“O principal objetivo, na realização desse evento, é realmente aproximar esse aspecto jurídico das relações de trabalho portuário com a realidade que a gente vive nos portos”, afirmou Shana Carolina Bertol, advogada, diretora executiva do OGMO Paranaguá. Mostrar a real dimensão do que se decide nas instâncias superiores e os impactos que têm no Parnaá, segundo a advogada, gera aprendizado e troca para os dois lados, da justiça e do setor.

CONHECIMENTO – O diretor jurídico da Portos do Paraná, Marcus Freitas, iniciou o evento com um panorama da organização jurídica. Segundo ele, discutir o tema do trabalho portuário é extremamente relevante porque, apesar dos trabalhadores avulsos geridos pelo OGMO não terem vínculo empregatício direto com a empresa pública, eles atuam sob essa jurisdição.

“Temos que estar sempre conectados no âmbito das decisões do TST e dos tribunais regionais para que possamos fazer tudo de mais moderno possível, melhorar o ambiente de trabalho e evitar qualquer tipo de situação prejudicial ao trabalhador”, disse o diretor jurídico.

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

Data: 23/11/2021

IMPORTAÇÕES CRESCEM 65,1% E BALANÇA COMERCIAL TEM DÉFICIT DE US\$ 1,06 BILHÃO EM TRÊS SEMANAS DE NOVEMBRO

Informação: Comex do Brasil (23 de novembro de 2021)

Brasília – Uma forte alta de 65,1% nas importações e um crescimento de 31,2% nas exportações levaram a balança comercial brasileira a registrar um déficit de US\$ 1,06 bilhão em três semanas do mês de outubro. No acumulado do ano, apurou-se um superávit de US\$ 57,44 bilhões e a corrente de comércio (exportação+importação) totalizou cifra recorde de US\$ 441,48 bilhões. Os dados foram divulgados hoje (22) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

De acordo com os dados, as exportações em 2021 já somam US\$ 249,46 bilhões, com aumento de 35,5%, enquanto as importações subiram 39,1% e totalizam US\$ 192,02 bilhões.

No acumulado do mês, as exportações cresceram 31,2% e somaram US\$ 13,66 bilhões, enquanto as importações subiram 65,1% e totalizaram US\$ 14,72 bilhões. Dessa forma, a balança comercial registrou déficit de US\$ 1,06 bilhão, e a corrente de comércio alcançou US\$ 28,38 bilhões, subindo 46,9%.

Apenas na terceira semana de novembro, as exportações somaram US\$ 4,112 bilhões, enquanto as importações foram de US\$ 4,931 bilhões, resultando em um déficit de US\$ 819 milhões. A corrente de comércio foi de US\$ 9,043 bilhões.

Veja os principais resultados da balança →

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações no mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a terceira semana deste mês (US\$ 1,138 bilhão) com a de novembro de 2020 (US\$ 867,25 milhões), houve crescimento de 31,2%, com aumento nas vendas da Indústria Extrativista (+13,2%), da Indústria de Transformação (+38,1%) e da Agropecuária (+34,5%).



Na Indústria Extrativista, os destaques foram as vendas de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+43,5%); minérios de alumínio e seus concentrados (+174,1%); pedra, areia e cascalho (+244,6%) e outros minerais em bruto (+29,1%).

Já na Indústria de Transformação, o crescimento foi puxado pelas vendas de produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (+230,3%); carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas (+58,3%); açúcares e melaços (+27,9%); gorduras e óleos vegetais, "soft", bruto, refinado ou fracionado (+962,9%) e instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores, e suas partes (+165,7%).

Entre os produtos agropecuários, a alta das exportações refletiu, principalmente, o crescimento nas vendas de soja (+211,6%); café não torrado (+12,1%); frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+30,4%); especiarias (+118,7%) e produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (+33,9%).

Importações no mês

Nas importações, a média diária até a terceira semana de novembro de 2021 (US\$ 1,226 bilhão) ficou 65,1% acima da média de novembro do ano passado (US\$ 742,83 milhões). Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras da Indústria de Transformação (+53,3%), da Agropecuária (+77,5%) e, também, de produtos da Indústria Extrativista (+282,1%).

Na Indústria de Transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+171,4%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+212,2%); medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+162,5%); válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+69,4%) e motores e máquinas não elétricos, e suas partes, exceto motores de pistão e geradores (+136,4%).

Na Agropecuária, a alta ocorreu, principalmente, pela compra de milho não moído, exceto milho doce (+443,4%); trigo e centeio, não moídos (+120,7%); pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (+143,6%); cevada, não moída (+395%) e látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (+58,9%).

Por fim, na Indústria Extrativista a alta nas importações se deve, principalmente, à compra de gás natural, liquefeito ou não (+962%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+290,9%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+159,2%); outros minérios e concentrados dos metais de base (+82%) e outros minerais em bruto (+59,8%).

*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

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

Data: 23/11/2021



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

GOV.FED – MINIST. DA AGRIC. PECUÁRIA E ABASTECIMENTO - BR

ACORDO GLOBAL PARA REDUÇÃO DE EMISSÃO DE METANO TRARÁ OPORTUNIDADES PARA A AGROPECUÁRIA BRASILEIRA, DIZ MINISTRA

Em coletiva à imprensa, Tereza Cristina disse que a agricultura tropical já tem práticas sustentáveis para a redução da emissão de gases do efeito estufa



Foto : Guilherme Martimon/Mapa

A adesão do Brasil ao compromisso global para a redução das emissões de metano, durante a COP 26, em Glasgow, foi uma das principais conquistas da Conferência, na avaliação da ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento). Em coletiva de imprensa realizada nesta segunda-feira (22) a ministra disse que o Brasil já desenvolve técnicas para a redução de gases de efeito estufa, como o metano e o carbono. Também participaram da coletiva o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, e das

Relações Exteriores, Carlos França.

“Muito mais do que problemas, isso trará grandes oportunidades para nossa pecuária ser cada vez mais eficiente. A nossa agricultura tropical já faz a redução de vários gases, não só do metano e também do carbono. Temos muito a mostrar do que já vem sendo feito e o que mais vamos poder fazer, principalmente na pecuária, a partir das novas tecnologias que surgiram nos últimos anos”, disse.

O Brasil levou para a COP26 vários temas em que já trabalha para a sustentabilidade na agricultura e na pecuária e levou cases de realidades que já acontecem no nosso campo. O Ministério da Agricultura apresentou a segunda etapa do Plano ABC+, com tecnologias de baixa emissão de carbono praticadas pela agropecuária brasileira e as metas para a próxima década.

“Nós precisamos levar toda essa tecnologia e processos de produção, cada vez mais, principalmente para os pequenos produtores. O Brasil tem 6 milhões de propriedades rurais e nós precisamos democratizar e universalizar essas tecnologias para que os produtores rurais produzam de maneira cada vez mais sustentável”, destacou a ministra.

A ministra explicou que o compromisso global de redução de 30% nas emissões é voluntário e que o Brasil já desenvolve várias ações que podem contribuir para essa meta. “Já temos uma série de processos que vão ser melhor quantificados por nós, para que o Brasil possa assumir qual será a sua meta dentro desses 30%”, disse.

Entre as estratégias que já são utilizadas para reduzir a emissão de metano na pecuária brasileira estão o melhoramento genético de pastagens para desenvolver alimentos mais digestíveis para os animais e o melhoramento genético dos animais, que permite o abate precoce. Também está em estudo a utilização de aditivos que podem ser agregados na alimentação animal, com substâncias como taninos e óleos essenciais.

O ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, disse que o Brasil aderiu ao acordo do metano para demonstrar ao mundo os programas nacionais que já existem, como o ABC+ e o Lixão Zero. “O mundo não conhece as políticas nacionais, então queremos mostrar ao mundo que o Brasil é parte da solução, já temos programas, já fazemos essa atividade e por isso, nós tínhamos que estar dentro deste acordo, para trazer os outros países para esse desafio”, destacou Leite.

O ministro das Relações Exteriores, Carlos França, destacou que o compromisso para a redução de metano e a declaração de Glasgow sobre florestas e uso de terra demonstram o compromisso inequívoco que o Brasil tem com os esforços globais para o enfrentamento à mudança do clima. “O que tivemos em Glasgow foi um acordo possível, para que todos os países, grande e pequenos, ricos e pobres pudessem prosseguir sobre o marco da Convenção-Quadro e seus instrumentos, no enfrentamento desse que é o desafio comum: a mudança global do clima”, disse.

França também comentou o posicionamento de países da Europa em relação à produção brasileira, quando muitos oferecem subsídios à agricultura. "Na Europa há muita agricultura subsidiada. Terra e água são recursos escassos. Seria sustentável manter o uso ineficiente desses recursos nesses países, às custas de subsídios? Não seria isso antiecológico, contra o meio ambiente?", questionou.

Fonte: Gov.Fed - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

Data: 23/11/2021



CODEBA - COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA - BA GUARDA PORTUÁRIO DA CODEBA PARTICIPA DO 1º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE EDITORES E PESQUISADORES



O Guarda Portuário Anderson Palmeira foi um dos 46 selecionados pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP, para apresentar seu artigo científico sobre "Estudo das emissões de NOx e MP do transporte marítimo", durante o 1º Seminário Internacional de Editores e Pesquisadores, na Área de Segurança Pública, que acontece em Brasília, de 24 a 26 de novembro.

Acredito que este estudo é fundamental para a avaliação da qualidade do ar. A sensação é maravilhosa, pois posso contribuir para o avanço científico dos portos e do meu país. O

sentimento é de dever cumprido", declara Anderson Palmeira.

O evento reunirá profissionais, integrantes do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), pesquisadores e editores da área de segurança pública de instituições nacionais e internacionais. O objetivo é proporcionar a consolidação do conhecimento científico com foco na área de segurança pública nacional.

Os interessados poderão se inscrever e acompanhar o seminário através do link: <https://seminario-susp.mj.gov.br/pt-BR/inscricoes/>.

Fonte: CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia - BA

Data: 23/11/2021

CODEBA REGISTRA TERCEIRO MAIOR VOLUME DE MOVIMENTAÇÃO DA HISTÓRIA



Com 1.186.507 toneladas, nos três Portos Organizados, a CODEBA registrou, em outubro de 2021, o terceiro maior volume na movimentação de cargas da história da Companhia. O crescimento de 67,36% em cargas gerais foi determinante para o marco.

O mês ainda foi marcado pela chegada do primeiro lote de trilhos no Porto de Salvador, com cerca de 28.000 toneladas, destinado às obras do 2º trecho da Ferrovia de Integração Oeste-



Leste (FIOL), que liga Caetité/BA e Barreiras/BA, e pelo retorno da exportação de madeira no Porto de Ilhéus para o Porto de Aveiro, em Portugal. As operações com a commodity estavam suspensas por causa da pandemia da COVID-19.

Quanto ao acumulado de 2021, até outubro, a CODEBA registrou aumento de 16,31%, em relação ao mesmo período de 2020. Total de 11.127.974 toneladas. A alta de 24,57% nas importações foi um dos fatores que contribuíram para a elevação dos índices.

Fonte: CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia - BA

Data: 23/11/2021



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PORTO SEM PAPEL PERMITE EMISSÃO DE TERMO DE CONTROLE SANITÁRIO DE VIAJANTE 100% DIGITAL

Com a atualização da ferramenta, acaba a necessidade de interação presencial entre os fiscais da Anvisa e agências de navegação, reduzindo burocracia e facilitando o controle de informações

A gentes da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) agora poderão checar de forma 100% digital as informações declaradas por viajantes relacionadas à saúde, acessando virtualmente o Termo de Controle Sanitário de Viajante (TCSV). Com a atualização da ferramenta Porto Sem Papel, será possível que a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) emita, assine e compartilhe com as partes interessadas ao TCSV em formato digital.

Desenvolvido pelo Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, o Porto Sem Papel é idealizado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do MInfra. As melhorias recentes ocorreram em parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG) do Ministério da Economia.

“A atualização elimina a necessidade de interação presencial entre os fiscais da Anvisa e as agências de navegação, proporcionando melhorias na eficiência operacional dos processos atualmente existentes. É mais um avanço do Governo Federal, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, para trazer o setor portuário ao século 21, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Em agosto, a ferramenta recebeu uma série de atualizações. A principal delas foi a unificação da forma de acesso (login), primeira etapa da implantação da Janela Única Aquaviária, pelo acesso pelo Portal Único do Comércio Exterior (Pucomex). “As melhorias entregues ao Porto Sem Papel fazem parte da transformação digital que estamos promovendo no país e que está revolucionando a forma como o cidadão e as empresas se relacionam com o Estado. São atualizações importantes para facilitar e agilizar ainda mais a análise e liberação de mercadorias nos portos brasileiros e que, na prática, gera economia de recursos para as empresas do setor e maior satisfação para o usuário”, destacou o secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade.

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL

De 2019 para cá, o MInfra já economizou mais de R\$ 660 milhões com a digitalização de todos os seus serviços. Isso significa menos burocracia ao usuário e melhor uso do dinheiro público, que pode ser revertido a outras demandas relacionadas à infraestrutura de transportes. A conta da economia leva em consideração os valores que a União e contribuintes deixaram de gastar com serviços antes analógicos.

Hoje, 72% dos mais de 4,8 mil serviços do Governo Federal são digitais, e a meta é atingir os 100% até o fim do próximo ano. Atualmente, 116 milhões de pessoas estão cadastradas no

gov.br, que podem usufruir de mais de 3,4 mil serviços digitais. A transformação digital do Governo Federal gerou uma economia de mais de R\$ 3,1 bilhões por ano.

Além do Porto Sem Papel, são exemplos de digitalização o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV), que não existe mais em papel, a Carteira Digital de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave) e o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

Com informações do Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 23/11/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

EXPORTAÇÕES DE BENS DO BRASIL CAEM 7,1% NO 3º TRI ANTE 2º TRI, DIZ OCDE

Crédito: Diego Baravelli/Ministério da Infraestrutura



Exportações: resultado - bem abaixo do volume geral do Grupo dos Vinte (G20) - vem após um segundo trimestre robusto, de crescimento de dois dígitos (Crédito: Diego Baravelli/Ministério da Infraestrutura)

O Brasil registrou queda de 7,1% nas exportações de mercadorias no terceiro trimestre de 2021 ante os três meses anteriores, enquanto as importações tiveram baixa de 1,5%, informou nesta terça-feira a Organização para a

Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE). Segundo a entidade, o resultado – bem abaixo do volume geral do Grupo dos Vinte (G20) – vem após um segundo trimestre robusto, de crescimento de dois dígitos.

As exportações brasileiras de serviços, por outro lado, cresceram 3,6% na base trimestral, em termos sazonalmente ajustados medidos em dólares americanos. As importações de serviços recuaram 0,5% no mesmo período.

Entre as principais economias globais, as exportações de bens dos Estados Unidos tiveram alta de 1,0%, enquanto a de serviços subiu 2,2%. Já as importações avançaram 1,5% e 11,1%, respectivamente. Na China, as exportações de mercadorias cresceram 1,6%, enquanto as importações despencaram 6,2%. Entre serviços, os chineses exportaram 13,5% e importaram 2,4% a mais no terceiro trimestre.

Na União Europeia (UE), os resultados foram mais modestos, com as exportações de bens em queda de 0,5%, puxadas pelos recuos de Alemanha (-1,9%) e Itália (-1,5%). As importações subiram apenas 0,4% entre agosto e outubro. A OCDE não divulgou os dados agregados da UE para o comércio de serviços do bloco no terceiro trimestre.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/11/2021

BRASIL PODE CRIAR FUNDO COM RECURSOS PRÓPRIOS PARA SUBSTITUIR FUNDO AMAZÔNIA, DIZ MOURÃO

Vista aérea de região desmatada da Amazônia em Rondônia
Por Lisandra Paraguassu

BRASÍLIA (Reuters) – O governo brasileiro tenta organizar um fundo para financiar ações de desenvolvimento e proteção na Amazônia Legal com recursos de bancos públicos e privados para substituir o Fundo Amazônia, que é financiado por Noruega e Alemanha, disse nesta terça-feira o vice-presidente Hamilton Mourão.

Os repasses para o fundo pelos dois países estão suspensos desde 2019, quando o governo do presidente Jair Bolsonaro fez mudanças na governança e na possibilidade de aplicação de recursos que desagradaram aos dois países. Desde então, o governo brasileiro tenta renegociar os acordos, mas ainda sem sucesso.

Em entrevista depois da reunião do Conselho Nacional da Amazônia Legal (CNAL), do qual é coordenador, Mourão afirmou que Noruega e Alemanha têm o domínio do fundo por possuírem os recursos e podem aceitar ou não as mudanças, mas que o Brasil precisa encontrar soluções próprias.

“Temos que buscar soluções nossas. Nós temos os bancos privados que desejam cooperar com ações dessa natureza, temos os próprios bancos públicos. Estamos estudando isso. É possível que a gente consiga colocar um outro tipo de fundo em pé usando a mesma governança prevista para o Fundo Amazônia usando recursos nossos, aqui do Brasil”, afirmou.

“Eu acho que o Brasil tem plenas condições, com a gama de recursos que existe no mercado, de colocar um fundo dessa natureza em pé e, conseqüentemente, a gente não ficar dependendo do dinheiro pertencente a outros países”, acrescentou.

FALTA DE COORDENAÇÃO

Diante de mais um número recorde de desmatamento na Amazônia registrado pelo sistema de monitoramento do país –22% de aumento entre agosto de 2020 e julho de 2021, o maior desde 2006–, Mourão reconheceu que houve uma falha de integração entre as Forças Armadas, que fizeram duas operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) na Amazônia, e as agências de proteção ambiental.

O vice-presidente afirmou que as Forças não são parte das agências de fiscalização e, apesar de terem feito operações e apreensões, não podiam multar infratores.

“O que eu observei: na primeira fase dessas operações, que foram se encerrar em abril este ano, não houve essa verdadeira integração entre o trabalho das Forças Armadas e as agências ambientais. Conseqüentemente, as Forças Armadas realizaram operações de cerco, fizeram apreensões de material, mas não havia a presença do agente que realmente era capaz de emitir a multa, de realizar a verificação em detalhe”, afirmou.

A partir do meio deste ano, explicou, houve uma integração, com as Forças Armadas fazendo a segurança para agentes de fiscalização, mas isso teria ocorrido apenas depois de agosto.

Mourão, que em 2020 disse que podia ser cobrado este ano para que os números fossem melhores, reconheceu que não conseguiu avançar na coordenação do Conselho e na ação contra o desmatamento.

“Se você quer um culpado, sou eu. Não vou dizer que foi ministro A, ministro B ou ministro C. Eu não consegui fazer a coordenação e a integração da forma que ela funcionasse. Ela só foi funcionar na última fase da operação.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 23/11/2021

GUEDES DIZ QUE ECONOMIA DEVE CONTINUAR CRESCENDO E QUE VAI COMBATER A INFLAÇÃO

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta terça-feira que a economia brasileira deve continuar crescendo e que vai combater a inflação. Ele participou no período da manhã de audiência nas comissões de Trabalho, Administração e Serviço Público e de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

“São R\$ 700 bilhões de investimentos já contratados, não é um plano, são contratos assinados”, disse Guedes. “O governo está fragilizado, se endividou muito, quase quebrou, foi dilapidado. Quando os senhores legislam destravando os investimentos privados, há uma invasão de centenas de bilhões”, completou, falando aos deputados.

Guedes disse que o desemprego no Brasil já era o dobro do mundo, considerando os “40 milhões de invisíveis” de antes, e que o aumento da inflação no País está em linha com o observado no resto do mundo.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 23/11/2021

PETROBRAS TEM RECORDE DE IMPORTAÇÃO DE CARGAS DE GNL EM 2021 POR DEMANDA TÉRMICA

Por Marta Nogueira

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Petrobras bateu recorde de transbordo de cargas de gás natural liquefeito (GNL) neste ano, com um total de 104 operações até 4 de novembro, em meio a importações em patamares históricos para atender a forte demanda de térmicas diante de uma grave crise nos reservatórios de hidrelétricas.

Em comunicado nesta terça-feira, a empresa disse ainda ter a expectativa de atingir um total de 120 transbordos de cargas de GNL entre embarcações (STS ou Ship-to-Ship) através de seus terminais de regaseificação até o fim deste ano.

A marca deste ano superou os 103 procedimentos registrados em 2014, anteriormente o ano de maior demanda. “O recorde é resultado de um conjunto de iniciativas adotadas pela Petrobras para ampliar a oferta de gás natural, garantindo o atendimento aos seus compromissos no atual cenário de crise hídrica nacional”, disse a empresa. Desde 2009, data de inauguração do primeiro terminal de GNL do Brasil, foram realizadas 716 operações no total, adicionou a empresa.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 23/11/2021

ANEC ELEVA PREVISÃO DE EXPORTAÇÃO DE SOJA NO MÊS EM 100 MIL T; MANTÉM NÚMERO DO MILHO

(Por Roberto Samora)



Navio cargueiro descarrega soja no porto de Paranaguá, no Paraná

SÃO PAULO (Reuters) – A exportação de soja do Brasil deve atingir 2,6 milhões de toneladas em novembro, cerca de 100 mil toneladas acima da previsão da semana anterior, de acordo com dados da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) divulgados nesta terça-feira.



Se confirmado, o volume deve superar em 1,8 milhão de toneladas o total embarcado no mesmo mês do ano passado.

No ano até novembro, as exportações de soja estão estimadas em 84,55 milhões de toneladas, novo recorde, já superando o total do ano completo de 2020 (82,3 milhões).

No caso do milho, a Anec praticamente manteve a projeção de embarques no mês a cerca 3 milhões de toneladas, o que significa uma queda de 1,9 milhão de toneladas na comparação anual, com a menor oferta decorrente da quebra de safra.

No acumulado do ano até o final deste mês, os embarques de milho estão projetados em 17,56 milhões de toneladas, ante 33,4 milhões no ano completo de 2020.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/11/2021



MONEYTIMES

BOLSONARO DIZ QUE GOVERNO BUSCA REVER POLÍTICA DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS DA PETROBRAS

Por Reuters

O presidente Jair Bolsonaro voltou a criticar nesta terça-feira a política de preços de combustíveis da Petrobras (PETR4) que busca a paridade com o mercado internacional, e disse que o governo está buscando rever a regra como uma forma de conter o aumento dos combustíveis.

“(A Petrobras) é uma empresa que eu não tenho domínio sobre ela, tem o seu aparelhamento, ela busca o lucro. Tivemos problema sério no passado, além da corrupção, com a questão da paridade com o preço internacional.

Estamos buscando rever essa questão”, disse Bolsonaro em entrevista à Rede Correio Sat, no Palácio do Planalto.

Bolsonaro culpa em parte a política de preços da Petrobras, que leva em conta a variação do câmbio no país e os preços internacionais do petróleo, pela disparada dos combustíveis neste ano.

O presidente também defende que seja aprovado um projeto no Congresso para fixar um valor para o imposto estadual ICMS, que incide sobre os combustíveis.

O projeto já passou pela Câmara e agora precisa ser analisado pelo Senado.

“Tudo o pessoal critica o governo, mas a Petrobras entrega a gasolina a 2,30 o litro, como é que chega a 7 no final da linha?... O pessoal cobra de mim a solução, mas a solução parte de outros órgãos, não apenas de mim”, afirmou Bolsonaro.

Fonte: MoneyTimes

Data: 23/11/2021

VALE RETOMA LICENCIAMENTO PARA PROJETO DE MINÉRIO DE FERRO APOLO EM MG SEM BARRAGEM

Por Reuters

A mineradora Vale (VALE3) reiniciou o processo de licenciamento ambiental para seu antigo projeto Apolo, entre as cidades de Caeté e Santa Bárbara, em Minas Gerais, após uma profunda



revisão do plano original, que permitiu uma redução de impactos ambientais, conforme apresentação da empresa vista pela Reuters.

Com capacidade para produzir 14 milhões de toneladas por ano e vida útil de 29 anos, o cronograma do Projeto Apolo Novo Conceito prevê conquistar a licença para iniciar operações em 2028, segundo documento da empresa apresentado à Assembleia Legislativa de Minas Gerais nesta terça-feira.

No mais novo plano, a companhia dispensará o uso de barragens e contará com uma usina e um novo ramal ferroviário de 8 km de comprimento, que será conectado à Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM).

A empresa protocolou em setembro junto ao Estado mineiro o novo Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) para a retomada do licenciamento.

A expectativa da empresa é obter a licença prévia em 2023, seguida da licença de instalação em 2024.

O empreendimento deve gerar cerca de 2.600 empregos temporários no pico das obras.

Já na fase de operação, serão cerca de 2.800 vagas de trabalho, sendo 740 empregos diretos (entre próprios e terceiros) e 2.100 indiretos e induzidos.

Ainda durante a operação, estima-se a movimentação de cerca de 138 milhões de reais em massa salarial anualmente, além de uma adição de 151 milhões de reais em impostos (CFEM e TRFM) por ano.

Novo Conceito

O empreendimento, que teve seu licenciamento original iniciado em 2009, passou por diversas revisões para atender mudanças na legislação e solicitações da sociedade civil, conforme destacou a Vale em email à Reuters.

Além da eliminação do uso de barragens, a versão remodelada também traz reduções significativas na área do projeto, no consumo de água e na emissão de carbono, ressaltou a empresa.

“O novo Projeto Apolo ocupa uma área 32% menor do que a proposta inicial de 2009, passando de 2.000 hectares para 1.368 hectares”, disse a empresa, por email.

“A área do empreendimento também não interfere com os limites do Parque Nacional da Serra do Gandarela, criado em 2014 com uma área de 31.270 hectares, dos quais cerca de 15.000 hectares estão em processo de possível doação pela Vale para o ICMBio.”

O consumo de água reduziu em cerca de 95% devido ao processamento a seco do minério de ferro. Atualmente, a necessidade do insumo para o projeto está prevista em aproximadamente 100 m³/h, contra 1.900 m³/h estimados em 2009.

Para aumentar as condições de segurança e reduzir a emissão de gás carbônico na atmosfera, serão utilizados caminhões autônomos na área de lavra para transporte do minério.

Apresentações do novo conceito a comunidades vizinhas foram iniciadas em julho, segundo a empresa, ao frisar que manterá o relacionamento com esses grupos, além de outros setores da sociedade civil, para esclarecimento de dúvidas e discussão de soluções relacionadas ao projeto.

Fonte: MoneyTimes

Data: 23/11/2021

PETROBRAS E BRASKEM TÊM FORTE ALTA COM AVANÇO DO PETRÓLEO E ESPECULAÇÃO SOBRE VENDA

Por Kaype Abreu



Braskem, em Maceió +- (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)

As ações da Petrobras (PETR4) e Braskem (BRKM5) lideram as altas do Ibovespa na tarde desta terça-feira (23), dia em que o petróleo tipo Brent avança mais de 3%, a US\$ 82,33.

Por volta das 15h40, os papéis preferenciais da estatal negociados na B3 subiam 5,2%, a R\$ 27,70, enquanto os da petroquímica avançavam 6,2%, a R\$ 49,88.

A Braskem, que atua com uma área da química relacionada aos derivados de petróleo e sua utilização na indústria, ainda tem as ações movimentadas pela especulação do mercado sobre a venda da fatia da Petrobras na companhia.

Na segunda (21), uma nota no no blog do jornalista Lauro Jardim, do jornal O Globo, afirmava que a companhia está em negociação com a Petrobras e com bancos credores para realizar a venda de um grande volume de ações preferenciais da petroquímica.

A Petrobras negou nesta terça a intenção de vender os papéis, dizendo que a participação na Braskem “segue fazendo parte dos ativos contemplados em sua gestão de portfólio”.

Mas o analista da Planner, Mario Mariante, diz já faz bastante tempo que a possibilidade de venda dos papéis é ventilada no mercado e que, à medida que os dias passam, os investidores começam a fazer preço sobre a operação. Neste ano, os papéis da Braskem acumulam alta de mais de 100%.

Fonte: MoneyTimes
Data: 23/11/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS PRECISA ELEVAR PREÇO DA GASOLINA EM 6%, ESTIMA ATIVA INVESTIMENTOS

Por epbr - 23 de novembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Ativa Investimentos estima que a Petrobras precisa aumentar o preço da gasolina em 6% para eliminar a defasagem entre o preço do combustível no país e sua cotação internacional. “Nos últimos reajustes, a Petrobras fez elevações deixando, em média, 14% de potencial altista para trás, o que atribuíamos a uma defasagem temporal na correção”, avalia o economista-chefe da Ativa Investimentos, Étore Sanchez.



— A Ativa pontua que começam a circular hipóteses que o benchmark da Petrobras não é a zeragem completa da defasagem, mas sim um patamar mais baixo, a fim de garantir market share. “Se essa hipótese estiver correta seria como se a paridade devesse ser calculada com o preço internacional somada a um deságio do market share proposto pela companhia”, explica Sanchez.

— Assim, de acordo com a corretora, se a Petrobras estiver colocando esse deságio na conta, é possível que haja redução do preço da gasolina nos próximos dias. “No longo prazo a estratégia pode gerar arbitragem, mas no curto prazo é completamente cabível”, explica o economista-chefe da Ativa.

— Apesar disso, a Ativa não acredita em novos reajustes no momento. E o próximo movimento da Petrobras irá definir, afinal, qual é a estratégia da companhia.

— “Com toda sorte, o próximo reajuste, ou a ausência dele, será muito relevante para ajustarmos as perspectivas sobre o comportamento da gasolina ao dos próximos meses. Caso o próximo reajuste seja baixista, apesar do potencial altista, reforça a hipótese de market share. Se ficar parado e/ou tivermos um reajuste altista, reforça a hipótese sobre defasagem temporal (espera por estabilização)”, diz Sanchez.

Silva e Luna em audiência sobre combustíveis no Senado O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, estará na audiência pública que será promovida pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado nesta terça (23/11), a partir das 9h (horário de Brasília), para discutir os sucessivos aumentos nos combustíveis. As informações são da Agência Senado.

— A CAE também aprovou a convocação dos ministros da Economia, Paulo Guedes, e das Minas e Energia, Bento Albuquerque, para a audiência., que será transmitida no canal da epbr no YouTube. A iniciativa para a realização da reunião partiu do próprio presidente da CAE, Otto Alencar (PSD/BA).

— A audiência fez parte de um acordo na CAE que adiou para 30 de novembro a votação do Projeto de Lei 1472/2021, do senador Rogério Carvalho (PT/SE), que propõe mudanças na política de preços da Petrobras, baseada no Preço de Paridade de Importação (PPI).

— O adiamento se deu após o relator Jean Paul Prates (PT/RN) apresentar parecer propondo mudanças no texto. O senador propõe a criação de um sistema de banda móvel de preços, controlado pelo governo, para reduzir a volatilidade nas bombas.

— Além de Rogério Carvalho, o senador Jader Barbalho propôs o projeto de lei 3450/2021, que proíbe a vinculação dos preços dos derivados de petróleo aos preços das cotações do dólar e do barril de petróleo no mercado internacional.

Saipem fecha contrato com a Petrobras para Búzios 7 A Saipem fechou um novo contrato de US\$ 940 milhões com a Petrobras para a instalação de um sistema submarino de riser rígido para o projeto Búzios 7, campo do pré-sal na Bacia de Santos. O projeto inclui engenharia, aquisição, construção e instalação (EPCI) de sistema que interconecta 15 poços submarinos ao FPSO.

— A Saipem também será responsável pelo fornecimento e instalação das âncoras do FPSO e pelo engate do navio plataforma no campo. A empresa vai utilizar seu FDS para a instalação do sistema.

— Em julho de 2020, a Saipem já havia conquistado o contrato da Petrobras para o projeto Búzios 5, cujo FPSO está sendo construído pela Moddec.

5G e satélites vão agregar US\$ 70 bi ao setor de óleo e gás até 2030 As novas tecnologias de conectividade a serem implementadas na indústria de petróleo e gás em plataformas e refinarias

devem agregar até US\$ 250 bilhões de valor às operações até 2030. A projeção é de Nicolás Simone, diretor de transformação digital e inovação da Petrobras.

— Em painel sobre internet 5G na indústria, realizado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), o executivo estimou que 28% desse montante, ou US\$ 70 bilhões, virão especificamente da tecnologia de sinal de nova geração e dos chamados satélites de órbita baixa.

— Segundo Simone, entre US\$ 160 bilhões e US\$ 180 bilhões virão de infraestrutura já existente, como os satélites de média órbita (O3B), instalados a 2 mil quilômetros da terra e malhas de fibra ótica.

— A nova aparelhagem, a ser introduzida sobretudo em plataformas offshore, vai levar a uma redução de 20% a 25% no custo do barril de petróleo até 2030, projeta Simone. Valor

Schlumberger inaugura centro de inovação A Schlumberger inaugurou no Rio de Janeiro a sua primeira Innovation Factori na América Latina, uma de suas sete unidades existentes no mundo. Com investimento de R\$ 16,6 milhões, o projeto vai apoiar os clientes na aceleração da adoção de Inteligência Artificial e Inovação para resolver desafios em seus negócios.

— A Innovation Factori é um modelo de desenvolvimento de projetos de inovação digital, que conta com mais de 5 mil especialistas em E&P e 500 cientistas de dados. Além de toda a experiência e suporte global, a unidade brasileira trabalhará em parceria com a equipe dos clientes para criar, construir e implantar soluções digitais em escala corporativa.

Produtores independentes A Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás (ABPIP) participou da elaboração de uma carta encaminhada ao governo do Rio Grande do Norte com sugestões para que o setor de petróleo e gás no estado contribua ainda mais com o desenvolvimento potiguar.

— O documento pede melhorias no projeto de lei estadual sobre a atividade de distribuição de gás natural, que atualmente encontra-se na Assembleia Legislativa (Alerj), para que seja mais aderente aos objetivos da Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/21). Pede, ainda, ajustes nos procedimentos de licenciamento ambiental.

— A ABPIP vai participar, nesta quinta (25/11), do VI Fórum Onshore Potiguar, em Mossoró. O evento reunirá especialistas, membros da cadeia produtiva de petróleo e gás e representantes do governo estadual.

Venda da Braskem A Petrobras informou que ainda não há qualquer definição ou decisão sobre a venda de sua participação na Braskem. O comunicado da companhia foi uma resposta ao colunista Lauro Jardim, de O Globo, que informou que “estaria em curso uma negociação tripartite entre a Odebrecht e sua sócia Petrobras com os bancos credores (da Odebrecht) para a venda de um naco de ações preferenciais da empresa”. Segundo Jardim, a venda da Braskem não é prioridade para a Odebrecht.

— “A Petrobras mantém seu posicionamento em buscar a venda integral de sua participação na Braskem e segue realizando estudos para determinar a melhor estrutura para essa transação”, disse a petroleira no comunicado.

— A Odebrecht detém 38,3% da Braskem, ou 50,1% do capital com direito a voto, enquanto a Petrobras tem uma participação total de 36,1%, ou 47% das ações com direito a voto, segundo informações do site da companhia.

— Em 2018, a Whirlpool Corporation, dona das marcas Brastemp e Consul, solicitou “urgente atenção” do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre a compra da



participação da Odebrecht na Braskem pela LyondellBasell. A denúncia foi arquivada, e a negociação não foi adiante.

Os contratos futuros de petróleo fecharam em alta nessa segunda (22/11), em uma sessão volátil. Grande parte das atenções se voltou para a possibilidade de uma série de países grandes consumidores da commodity liberarem suas reservas estratégicas de óleo. O tema, aliado às perspectivas de novas restrições na Europa para tentar conter o avanço da covid-19, pressionou o preço durante grande parte do dia, mas a possibilidade de ajustes na oferta pela Opep+ impulsionou o petróleo.

— O Brent para janeiro subiu 1,03% (US\$ 0,81), a US\$ 79,70 por barril, enquanto o WTI para o mesmo mês subiu 1,07% (US\$ 0,81), a US\$ 76,75. Estadão

Etanol em alta no Nordeste e no Norte A consultoria Pecege, de Piracicaba (SP), estima que as usinas do Nordeste e do Norte do país venderão o açúcar e o etanol da nova safra regional, a 2021/22, por preços ainda mais altos que os da temporada passada.

— De acordo com a consultoria, os preços médios do etanol anidro vendido pelas usinas serão até 40% maiores do que os da safra passada e, no caso do etanol hidratado, poderão subir até 35%. Valor

Importação de energia elétrica cresce 63,8% A importação de energia elétrica entre janeiro e outubro de 2021 custou ao governo US\$ 2 bilhões, depois de um crescimento de 63,8% na comparação com igual período do ano passado. A informação é do Valor.

— No ano passado, as importações de energia em relação a 2019 caíram 4,8%. Na comparação entre 2019 e 2018, as importações haviam caído 11%.

— Entre janeiro e outubro, o Brasil comprou US\$ 670 milhões da Argentina, alta de 7.503% em relação a igual período do ano passado. No Uruguai, a compra de energia chegou a US\$ 266 milhões, alta de 3.784%.

— Em termos absolutos, o Paraguai continua sendo o maior exportador de energia ao Brasil. Vendeu US\$ 1,08 bilhão neste ano, mas a cifra representa queda de 10,8% sobre igual período de 2020.

Mais Luz para a Amazônia O Ministério de Minas e Energia (MME) autorizou a celebração do segundo contrato do Programa Mais Luz para a Amazônia, a ser executado pela distribuidora Amazonas Energia. Serão instalados sistemas de geração fotovoltaica, equipados com conjunto de baterias, para garantir o fornecimento contínuo de energia a todas as unidades consumidoras.

— Serão atendidas nove comunidades em áreas isoladas de Manaus, um total de 259 famílias e 342 comunidades na Calha do Rio Purus, nos municípios de Beruri, Boca do Acre, Canutama, Lábrea, Pauini e Tapauá, onde residem 4.121 famílias sem acesso à energia elétrica.

— Ao todo, o programa vai atender 4.380 famílias, a um custo de R\$ 209 milhões, sendo R\$ 188 milhões de recursos subvencionados do governo federal (90%) e R\$ 21 milhões da distribuidora. A Amazonas Energia terá o prazo de 12 meses para a instalação dos sistemas.

Votorantim e Nexway fazem parceria em eficiência energética A Votorantim Cimentos reduzirá em 5.900 MWh o consumo anual de energia em sua fábrica de Cantagalo (RJ), por meio de um projeto desenvolvido e implantado pela Nexway Eficiência, empresa de eficiência energética do Grupo Comerc Energia.

— O projeto foi concebido após um estudo detalhado. O resultado foi a redução de 55% do consumo de energia de alguns equipamentos e 6% de economia energética em toda a unidade.



— Com o projeto, a fábrica de Cantagalo melhora a sua pegada ambiental e se torna ainda mais sustentável. Conforme projeção realizada pela Nexway, a unidade da Votorantim Cimentos terá uma redução de emissões de 1.680 toneladas de CO2.

CCEE conclui parte do estudo sobre abertura total do mercado livre A Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) entregou ao Ministério de Minas e Energia (MME) e à Aneel a primeira parte de um estudo com propostas de aprimoramentos regulatórios para permitir a entrada de consumidores de menor porte no Ambiente de Contratação Livre (ACL).

— Atualmente, podem adquirir energia elétrica no mercado livre apenas consumidores ligados à alta tensão, que, sozinhos ou em grupo, alcançarem carga a partir de 500 kW. O estudo busca traçar a melhor estratégia para que quem estiver abaixo desse limite mínimo, incluindo residências.

— As propostas incluem:

- Tornar o processo de medição escalável, visto que o atual pode ser custoso para consumidores e distribuidoras;
- Desenvolvimento da atuação do suprimento de última instância, que será responsável por garantir o fornecimento caso a empresa com o qual o consumidor tinha contratos fique impedida de exercer a sua atividade;
- Aprimoramentos para o comercializador varejista, que pode representar os consumidores de menor porte junto à CCEE e facilitar os trâmites de migração para o mercado livre, além de absorver parte dos riscos;
- Tratamento dos contratos das distribuidoras que perderam parte de seus clientes, inicialmente por meio de medidas para evitar novos legados, melhorar os modelos de transferência da energia entre os ambientes regulado e livre, e favorecer a gestão ativa dos portfólios pelas empresas de distribuição.

— O próximo passo será a proposição de um cronograma para uma abertura sustentável do mercado e de medidas regulatórias para tanto. As análises devem ser enviadas ao MME até o final de janeiro de 2022.

— A abertura do mercado livre foi incluída na MP que tratou da privatização da Eletrobras, mas acabou retirada do texto final.

GreenYellow emite R\$160 milhões em debêntures verdes no Brasil A GreenYellow anunciou uma captação de R\$160 milhões em debêntures verdes. O valor será utilizado para reembolsar os investimentos e aportes de capital realizados na implementação de projetos de eficiência energética e para futuros projetos com benefício ambiental. A operação contou com a coordenação do Itaú BBA e Santander.

— Para basear a operação, a Sitawi Finanças do Bem, consultoria em finanças sustentáveis e responsável pela avaliação independente, analisou os investimentos feitos pela GreenYellow desde 2018 no segmento de soluções de inteligência no consumo de energia e avaliou os impactos dessas ações, tendo como base os conceitos de ESG.

Uma mensagem da Pré-Sal Petróleo SA:

Na próxima quinta-feira (24), nós nos encontramos no 4º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo!

Que tal participar do nosso tradicional encontro para atualização e compartilhamento de conhecimentos sobre a nossa indústria? Venha assistir a apresentações e debates de líderes e especialistas da Petrobras, CNODC Brasil Petróleo e Gás, CNOOC International, TotalEnergies, Equinor e ExxonMobil.



Na oportunidade, Eduardo Gerk, nosso diretor-presidente, abrirá o nosso evento apresentando o estudo “Estimativas de Resultados nos Contratos de Partilha de Produção”, que é produzido anualmente e vai contemplar o período de 2022 a 2031!

O encontro acontece virtualmente, no YouTube da agência epbr, de forma gratuita.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/11/2021

SILVA E LUNA, DA PETROBRAS, EM AUDIÊNCIA SOBRE REAJUSTES DOS COMBUSTÍVEIS

Por epbr - 23 de novembro de 2021 - Em Vídeos

ASSISTA : <https://youtu.be/IQpynzJ1O2Y>

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) fará na terça-feira (23), a partir das 9h, uma audiência pública com o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, para discutir os sucessivos aumentos nos combustíveis que têm marcado a política de preços da empresa neste ano.

Os secretários de Petróleo e Gás do MME, Rafael Bastos, e executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, participam da audiência pública.

A iniciativa para a realização da reunião partiu do próprio presidente da CAE, Otto Alencar (PSD-BA).

“Em 2021, a Petrobras aumentou os preços da gasolina 11 vezes, e 9 vezes os preços do diesel. No ano a gasolina subiu 74%, e o diesel, 64,7%. É primordial a avaliação desta política de preços que vem sendo praticada no segmento de combustíveis”, argumenta Otto no requerimento de marcação da audiência.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/11/2021

HIDROGÊNIO MAIS BARATO NO CHILE, IMPORTAÇÃO SUPERESTIMADA NA ALEMANHA

Por Nayara Machado 22 de novembro de 2021 - Atualizado em 23 de novembro de 2021 Em Diálogos da Transição

*Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br*

Para descarbonizar a mineração nacional, o governo do Chile traçou uma meta ambiciosa: produzir o hidrogênio verde mais barato do mundo em dez anos.

Em entrevista ao jornalista Gabriel Chiapinni, o ministro de Minas e Energia do Chile, Juan Carlos Jobet, conta que o objetivo é ter 5 GW de capacidade de eletrólise em desenvolvimento até 2025, produzir o hidrogênio verde mais barato do planeta até 2030 e estar entre os três maiores exportadores até 2040.

Diferente do Brasil, cujo Plano Nacional do Hidrogênio (PNH2) indica a abertura de múltiplas rotas para produção H2, incluindo de fonte fósseis, como o gás natural, o governo chileno tem sinalizado ao mercado que a aposta é hidrogênio verde, produzido a partir de fontes renováveis, como a geração de energia eólica.

O plano foi consolidado na Estratégia Nacional de Hidrogênio Verde, lançada em 2020. Veja a íntegra (.pdf)

“Nossa estratégia contempla o desenvolvimento desse combustível em diferentes etapas. Na primeira, buscamos que o hidrogênio produzido seja utilizado por nossas indústrias-chave, de forma que elas possam diminuir sua pegada de carbono e ganhar competitividade”, diz Jobet.

“Assim que a indústria estiver consolidada, poderemos exportar o hidrogênio”.

A estratégia se assemelha ao plano de Minas Gerais, o Minas de Hidrogênio, que prevê num primeiro momento a produção de H2V para descarbonização da indústria local do estado.

Isso garantiria o acesso a mercados cada vez mais exigentes, como o europeu, que deverá em breve taxar o carbono sobre produtos importados.

Atualmente, o Chile é o maior produtor global de lítio e de cobre, minerais essenciais para a produção de baterias, cada vez mais importantes num cenário de transição energética — não apenas para a mobilidade, mas também para suporte à geração de energia renovável e intermitente.



A solar park in Chile's Atacama desert (image: Felipe Cantillana - Imagen de Chile)

Um dos principais destinos para a produção futura de H2V, a Alemanha tem investido pesado no desenvolvimento deste mercado, firmando acordos com países da América Latina onde a oferta e preço da energia renovável favorecem a produção do H2V.

Alemanha anuncia € 34 milhões para desenvolver mercado de hidrogênio verde no Brasil

<https://epbr.com.br/alemanha-anuncia-e-34-milhoes-para-desenvolver-mercado-de-hidrogenio-verde-no-brasil/>

O país europeu tem meta de reduzir as emissões de carbono em 55% nos próximos cinco anos e ser neutra até 2045 — e para isso pretende substituir o carvão por hidrogênio verde.

O esquema de importação H2Global do país pretende lançar as primeiras licitações este ano ou no início de 2022.

Mas a estratégia focada na importação de H2V e amônia verde pode estar superestimando a capacidade de transporte do hidrogênio — um gás volátil e altamente inflamável.

Estudo do instituto de pesquisa Fraunhofer Umsicht afirma que, até 2030, os caminhões são a única opção realista de transporte para importar hidrogênio verde. Mas isso exigiria uma quantidade de viagens tão grande, que reduziria o ganho ambiental da tecnologia.

Os pesquisadores sugerem ao governo alemão que impulse a produção doméstica e a produção descentralizada perto dos consumidores.

A importação de hidrogênio liquefeito, na forma de amônia, por navio também é improvável antes de 2030, segundo a pesquisa, já que os navios capazes de fazer esse transporte são, em maioria, protótipos até agora.



Outra opção, os gasodutos devem ganhar mais relevância apenas no pós-2030, de acordo com os pesquisadores, que apontam a necessidade de converter os existentes e construir novos para transportar o H2V importado.

Não é um gargalo exclusivo da Alemanha.

A Holanda, por exemplo, encomendou um estudo à PwC para avaliar como a rede de gás natural existente poderia desempenhar um papel na distribuição do H2.

E até mesmo o Brasil, que se pretende exportador, examina se o etanol e o biometano podem se alternar para distribuição de hidrogênio no mercado interno.

H2V na mobilidade. Um grupo de empresas do Rio de Janeiro formou parceria para fabricar e vender, nos próximos meses, ônibus movidos a hidrogênio verde e eletricidade.

Os protótipos foram desenvolvidos no Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, a Coppe-UFRJ.

A fabricação de um novo protótipo em escala pré-industrial começará no início do ano que vem. Depois dessa fase, será realizada a produção e a venda. CNN

Armazenamento em Glasgow. O governo do Reino Unido liberou hoje (22) £ 9,4 milhões em financiamento para um projeto pioneiro de armazenamento de hidrogênio perto de Glasgow, onde aconteceu a COP26.

O projeto Whitelee vai desenvolver o maior eletrolisador do Reino Unido, produzir e armazenar hidrogênio para abastecer os fornecedores locais de transporte com combustível zero carbono.

Desenvolvido pela ITM Power e BOC, em conjunto com a divisão de Hidrogênio da ScottishPower, a instalação será capaz de produzir de 2,5 a 4 toneladas de hidrogênio verde por dia, o suficiente para abastecer 225 ônibus que viajam entre Glasgow e Edimburgo.

Curtas

Taxa de carbono. Com o desmatamento atingindo recordes consecutivos, o governo brasileiro está preocupado com as taxas da União Europeia sobre o carbono.

Segundo o Broadcast/Estadão, Joaquim Leite (Meio Ambiente), Tereza Cristina (Agricultura) e Carlos França (Relações Exteriores) criticaram as ações do bloco para barrar de suas importações produtos que não tenham origem comprovada.

Para eles, trata-se apenas de “protecionismo ambiental” porque, no caso brasileiro, muitos artigos já têm certificação de origem.

Avanço do mar. A prefeitura de Ilhabela, no litoral norte de São Paulo, abriu licitação na semana passada para contratar um estudo de retirada da areia do mar e alargamento de algumas praias.

A medida busca reduzir a erosão costeira e evitar a inundação de ruas, onde o nível do mar tem alcançado trechos da malha urbana. Em algumas ocasiões, a água destruiu ciclovias e chegou a atingir as casas. Exame

Eólicas. O Brasil superou a marca de 20 GW de capacidade instalada em geração eólica. É o suficiente para suprir a demanda de mais de 20 milhões de habitantes.

A eólica é a terceira maior fonte de geração de energia elétrica no país, com destaque para a região Nordeste, que sozinha responde por cerca de 90% da capacidade instalada. MME

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/11/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PEC DOS PRECATÓRIOS DISPENSA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA PARA PERMITIR AUXÍLIO BRASIL PERMANENTE

Mudança está sendo negociada pelo governo com lideranças do Senado

Por Manoel Ventura, Julia Lindner e Geralda Doca

BRASÍLIA — O relatório da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios no Senado prevê a dispensa de limitações legais e de regras orçamentárias para a execução de despesas relacionadas a programas sociais e de combate à pobreza. A mudança representa mais um dribble nas normas que regem as contas públicas para bancar o Auxílio Brasil.

As linhas gerais do parecer do líder do governo, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), foram apresentadas a senadores na tarde desta terça-feira e foram obtidas pelo GLOBO.

Na prática, o texto permite um Auxílio Brasil de R\$ 400 de maneira permanente (e não só até dezembro de 2022), embora esse valor não seja fixado na PEC.

Uma limitação para a expansão do programa sempre foi a necessidade de estabelecer uma compensação financeira, seja por aumento receita ou corte de despesa, como exige a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Essa foi uma justificativa recorrente da equipe do Ministério da Economia para lançar um programa com valores temporários.

A PEC permite ignorar a LRF e outras regras orçamentárias para pagar um benefício social sem necessidade de compensação financeira.

Como se trata de uma PEC, essa dispensa poderia ser feita, já que a Constituição se sobrepõe à LRF e outras regras orçamentárias, de acordo com técnicos do Congresso. O relatório não permite, porém, o pagamento do auxílio fora do teto de gastos (a regra segundo a qual as despesas não podem crescer acima da inflação).

Em entrevista no início da noite, o Bezerra confirmou a intenção de dispensar a necessidade de compensação para o Auxílio Brasil.

— O governo quer sim cumprir com toda a legislação aplicável. Ela exige sim que, para cada despesa nova e aumento de despesa, indeque-se que uma fonte. Como nós estamos tratando da natureza do programa através de Emenda constitucional, a interpretação é que estaria suprida essa exigência na partida do programa para financiar o Auxílio Brasil — afirmou.

O senador disse que o espaço aberto com a PEC vai se manter nos próximos anos e estará vinculado ao Auxílio Brasil.

— Existem interpretações de que o espaço fiscal que está sendo aberto agora vai perdurar nos anos seguintes — afirmou.

O relatório da PEC diz que será preciso aprovar uma lei até dezembro de 2022 para tratar de programas sociais. O texto dispensa essa lei "da observância das limitações legais quanto à criação, à expansão ou ao aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento de despesa".



Nelsinho Trad: Líder do PSD diz que partido pedirá vista de relatório, adiando análise da PEC dos Precatórios no Senado

Essa é uma das principais mudanças na PEC dos Precatórios, que o governo tenta votar na Comissão de Constituição e Justiça do Senado até quinta-feira e no plenário da Casa na próxima semana.

A proposta original do governo prevê o Auxílio Brasil de R\$ 400, no mínimo, para todas as famílias do antigo Bolsa Família até dezembro de 2022. Depois disso, os beneficiados voltariam a receber um ticket médio de R\$ 224.

De acordo com uma fonte a par do assunto, se a necessidade de fonte permanente para o programa for dispensada, o recurso viria do Orçamento junto com as demais despesas.

O governo pretendia usar a reforma do Imposto de Renda como fonte de compensação para um auxílio de R\$ 300. O projeto foi aprovado na Câmara, mas está travado no Senado.

Ao todo, o relator fez sete alterações no texto. As mudanças estão sendo feitas para garantir os 49 votos necessários para aprovar a PEC. Como o GLOBO mostrou, o governo não tem votos suficientes para a proposta sem alterações em relação ao texto aprovado pela Câmara.

A PEC abre um espaço orçamentário total de R\$ 106 bilhões, valor que será usado para despesas obrigatórias do governo (principalmente pagamentos do INSS) e para o Auxílio Brasil.

Para convencer os senadores a aprovar a proposta, o relatório de Bezerra carimba a destinação dos recursos ao programa social e despesas previdenciárias (o que, na prática, não permite usar o recurso para reajustar salários de servidores públicos).

— Essa foi uma manifestação de muitos senadores, no sentido de que o espaço fiscal esteja vinculado ao Auxílio Brasil em primeiro lugar, e vinculado às despesas relacionadas ao valor do salário mínimo — disse Bezerra, que espera ter de 50 a 53 votos no plenário.

O texto também cria uma comissão do Congresso para fiscalizar precatórios. Outras duas mudanças dizem respeito aos precatórios do Fundef.

O relatório garante prioridade para o pagamento de precatórios do antigo Fundef (fundo de financiamento à educação básica que deu lugar ao Fundeb) devido a estados no próximo ano.

Com isso, seriam pagos pouco mais de R\$ 6 bilhões a quatro estados que esperam esse recurso: Bahia, Pernambuco, Ceará e Amazonas. Com relação ao Fundef, a ideia de Bezerra é que o repasse seja feito diretamente aos professores por meio de um abono salarial.

Outra mudança diz que os precatórios deverão ser apresentados até 2 de abril do ano anterior ao seu pagamento. Por último, o texto permite que titulares de precatórios vendam esse direito a outras pessoas ou empresas.

A forma como o espaço orçamentário será aberto não muda. Isso será feito por meio de uma limitação para o pagamento de precatórios e por uma mudança na forma como o teto de gastos é calculado.

O acordo costurado com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), prevê que a PEC seja fatiada. Primeiro, seria promulgada a parte que abre o espaço fiscal, permitindo um auxílio de R\$ 400 no curto prazo. As alterações feitas pelo Senado, caso confirmadas, também precisam ser votadas pelos deputados. Isso seria promulgado num segundo momento.

BOLSONARO AFIRMA QUE QUER REVER PARIDADE INTERNACIONAL DO PREÇO DA PETROBRAS

Presidente disse que pretende começar a pagar vale-gás em dezembro

Por Daniel Gullino

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta terça-feira que busca rever a política da Petrobras de impor paridade internacional para os preços de combustível. Bolsonaro, contudo, não entrou em detalhes sobre como isso seria feito.

— (A Petrobras) É uma empresa também que eu não tenho domínio sobre ela, tem seu aparelhamento. Ela busca o lucro. Tivemos problema sério no passado, além da corrupção, a questão da paridade com o preço internacional. Estamos buscando rever essa questão — disse o presidente, durante entrevista para o Portal Correio, da Paraíba.

Questionado sobre se o governo já tem estudos sobre a alteração dessa política, no entanto, Bolsonaro falou apenas sobre o cálculo do ICMS.

— Nós temos uma ação no Supremo, já está indo para quatro meses, a gente lamenta ter demorado tanto assim, nós queremos regulamentar um dispositivo de uma emenda constitucional de 2021, para definir o valor do ICMS.

O preço médio da gasolina acumula alta de 50% no ano no Brasil e tem sido um dos principais focos de pressão contra Bolsonaro. O preço máximo do litro encontrado nas bombas chegou em R\$ 7,99, no Rio Grande do Sul.

A atual política de preços, que repassa aos combustíveis a variação do petróleo e do dólar, foi estabelecida durante o governo do ex-presidente Michel Temer.

Também nesta terça-feira, o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, participou de uma audiência na Câmara e negou que a estatal seja culpada pelo aumento da gasolina. Segundo ele, a empresa fez 15 reajustes em 2021, mas foram contabilizados 38 reflexos ao consumidor.

PEC dos Precatórios

Na mesma entrevista, Bolsonaro disse que pretende começar a pagar em dezembro o vale-gás, criado por meio de uma lei sancionada na segunda-feira.

— A previsão é chegar agora em dezembro. Já em dezembro. O objetivo é atender aquela parte mais carente da nossa sociedade.

Entretanto, na segunda-feira, o Ministério da Economia afirmou que os recursos para o novo programa social não estão garantidos, mesmo a lei prevendo que eles virão de dividendos da Petrobras.

O presidente ainda disse esperar que o Senado aprove "até na próxima semana, no máximo" a PEC dos Precatórios, para viabilizar ainda em dezembro o pagamento de R\$ 400 do Auxílio Brasil, programa social que substituiu o Bolsa Família.

— Está no Senado. Espero que aprove até na próxima semana, no máximo, para a gente começar a pagar logo em dezembro esses 400 reais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2021

TEREZA CRISTINA COMEMORA LIBERAÇÃO PARCIAL DE CARNE BRASILEIRA NA CHINA E ESTIMA NORMALIZAÇÃO ATÉ DEZEMBRO

Ministra da Agricultura disse não acreditar em suspensão da compra de carne bovina pelos americanos

Por Eliane Oliveira e Natália Bosco

BRASÍLIA. A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, afirmou que, após a liberação do ingresso na China da carne bovina com certificados sanitários emitidos até 3 de setembro — um dia antes do anúncio dos casos de vaca louca no interior do país — o próximo passo será o fim do embargo "daqui para frente".

Ou seja, a volta das compras, pelos chineses, de carnes produzidas após a Organização Mundial de Saúde Animal anunciar, dois dias depois da notificação, que o Brasil continua com status de país de risco insignificante para a doença.



Ministra da Agricultura, Tereza Cristina. Foto: Marcos Correa / Agência O Globo

as autoridades chinesas estão em andamento. Ela acredita que a situação será resolvida até o próximo mês.

— A liberação dos certificados sanitários emitidos até o dia 3 de setembro alivia um pouco os exportadores. Havia muitos contêineres no mar. Agora temos o próximo passo, que é liberar a carne brasileira daqui para frente — disse a ministra.

Tereza Cristina disse que as negociações com Ela acredita que a situação será resolvida até o próximo mês.



Vaca louca: Não há risco para a saúde humana, afirma governo Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

Segundo a ministra, parte do que não foi para a China acabou sendo vendido nos Estados Unidos. Daí a reação dos pecuaristas americanos, que pediram ao governo dos EUA que suspendesse a entrada de carne bovina in natura do Brasil.

—Não acredito em suspensão pelos EUA, pois seria um embargo comercial, uma vez que não há motivo sanitário para isso.

Ela voltou a afirmar que a carne brasileira é segura:

— Não tem nada descontrolado, nunca houve. Foram casos atípicos. Tanto que a autoridade mundial, que é a OIE (Organização Mundial da Saúde Animal, sigla em inglês) liberou o Brasil em dois ou três dias. Rapidamente o caso foi concluído e todos os países membros da OIE liberaram a carne (brasileira).

A ministra acrescentou:

— Só a China que tem um protocolo diferente com o Brasil e que o Brasil teve que fazer a sua auto suspensão. Por isso, só a China ficou com esse problema, mas está tudo solucionado. Não



existe nenhum motivo para preocupação nem dos nossos consumidores, nem dos consumidores externos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2021

ESTADOS NÃO PODEM COBRAR ALÍQUOTA MAIOR DE ICMS SOBRE ELETRICIDADE E TELECOMUNICAÇÕES, DECIDE STF

Maioria dos ministros ponderou que são serviços essenciais

Por André de Souza

BRASÍLIA — O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que os estados não podem cobrar uma alíquota de ICMS sobre energia elétrica e telecomunicações em percentual acima do praticado em outros produtos. Por outro lado, não deliberou sobre a restituição de valores cobrados indevidamente.

A decisão foi tomada no julgamento de uma lei de Santa Catarina, mas tem repercussão geral, ou seja, deve ser seguida por juízes e tribunais de todo o país em casos semelhantes. O ICMS é a principal fonte de receita dos estados.

A lei catarinense estipula uma alíquota geral de 17%, mas, no caso de energia elétrica e serviços de comunicação, o ICMS é de 25%. A lei foi questionada pelas Lojas Americanas, e o julgamento foi no plenário virtual, em que os ministros do STF não se reúnem, votando pelo sistema eletrônico da Corte.

O relator é o ministro Marco Aurélio Mello, que já se aposentou. Como o julgamento começou antes de ele deixar o STF, seu voto foi computado. Marco Aurélio destacou que, pela Constituição, cabe aos estados instituir impostos sobre a circulação de mercadorias e prestações de serviços, caso do ICMS.

Alíquotas diferenciadas

O tributo ainda poderá ser seletivo, ou seja, ter alíquotas diferenciadas, "em função da essencialidade das mercadorias e dos serviços".

Marco Aurélio destacou que a energia elétrica e as telecomunicações podem ser consideradas serviços essenciais, tendo em vista serem utilizadas por quase toda a população. Citou ainda a lei que, ao tratar do direito de greve, diz o que são serviços essenciais.

"Adotada a seletividade, o critério não pode ser outro senão a essencialidade. Surge a contrariedade à Constituição Federal, uma vez inequívoco tratar-se de bens e serviços de primeira necessidade, a exigir a carga tributária na razão inversa da imprescindibilidade", diz trecho do voto de Marco Aurélio

Concordaram com ele mais sete ministros: Dias Toffoli, Cármen Lúcia, Ricardo Lewandowski, Edson Fachin, Rosa Weber, Luiz Fux e Nunes Marques.

Três ministros discordam do relator

Toffoli chegou a sugerir uma modulação dos efeitos da decisão, ou seja, sua aplicação a partir de 2022, desobrigando assim a devolução do que foi cobrado a mais até agora. Nunes Marques também endossou a modulação proposta por Toffoli.

Apenas três ministros discordaram do relator: Alexandre de Moraes, Gilmar Mendes e Luiz Roberto Barroso. Moraes, que foi acompanhado pelos outros dois, votou para reduzir o ICMS das telecomunicações, mas não o da energia elétrica.

Ele destacou que a lei catarinense, apesar de impor uma alíquota maior, também estabeleceu um imposto menor, de 12%, para quem consome pouca eletricidade, beneficiando os mais pobres, não tendo havido assim "qualquer ofensa à isonomia tributária".

"Muito pelo contrário, o tratamento diferenciado foi estabelecido pelo Estado justamente com vistas a equalizar o ônus das operações com energia elétrica, de modo a cobrar mais de quem consome mais e possui maior capacidade contributiva, e cobrar menos de quem consome menos e possui menor capacidade contributiva", destacou Moraes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LIRA E PACHECO AGEM PARA MANTER EM SEGREDO NOME DE PARLAMENTARES DO ORÇAMENTO SECRETO

Os presidentes da Câmara e do Senado defendem não ser possível identificar e divulgar os padrinhos das emendas de relator porque a lei não previa esse nível de transparência no passado
Por Breno Pires e Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A cúpula do Congresso Nacional age para manter em segredo os nomes dos deputados e senadores beneficiados com emendas de relator relativas a 2020 e 2021, mesmo após a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que suspendeu a execução dessas verbas e determinou a divulgação das informações. Esses repasses de dinheiro público estão no centro do orçamento secreto, mecanismo usado pelo governo de Jair Bolsonaro para distribuir bilhões de reais a um grupo de parlamentares, com o objetivo de aprovar projetos de interesse do Palácio do Planalto.

Na liminar que determinou a "ampla publicidade" dos repasses, a ministra Rosa Weber, do Supremo, estabeleceu que os nomes dos parlamentares beneficiados devem ser divulgados, incluindo os valores que já foram pagos. A ministra escreveu que "o regimento pertinente às emendas do relator (RP 9) distancia-se dos ideais republicanos, tornando imperscrutável a identificação dos parlamentares requerentes e destinatários finais das despesas nelas previstas, em relação aos quais, por meio do identificador RP 9, recai o signo do mistério". A decisão da magistrada foi referendada pelo plenário da Corte, por 8 votos a 2, mas a cúpula do Legislativo e do Executivo se prepara para driblar a ordem por meio de artifícios jurídicos que envolvem justamente a informalidade do esquema de loteamento do orçamento em troca de apoio.

Os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), deram declarações públicas nesse sentido entre a semana passada e nesta segunda-feira, 23. De

acordo com eles, não é possível identificar e divulgar os padrinhos das emendas de relator relativas a 2020 e 2021 porque a lei não previa esse nível de transparência no passado.



Uma das brechas usadas por Lira e Pacheco para justificar não dar a transparência exigida pelo Supremo é a falta de uma indicação formal por parte do parlamentar beneficiado Foto: Dida Sampaio/Estadão



Para especialistas e técnicos de órgãos de controle, no entanto, o governo e o Congresso são obrigados a dar transparência a essas indicações e a todos os critérios adotados para aprovação e execução das emendas, incluindo a digital de quem indicou o recurso.

Conforme o Estadão/Broadcast apurou, Pacheco deve procurar os ministros do STF para sustentar a brecha que limitaria a transparência do passado e prometer que os padrinhos serão identificados apenas a partir do Orçamento de 2022, em uma tentativa de modular a decisão do STF. O presidente do Senado se reuniu na última semana com o presidente do Supremo, Luiz Fux, e deve conversar com outros ministros nos próximos dias.

"A origem dessas emendas é o relator-geral do Orçamento. Não há obrigatoriedade legal de se identificar como e por que o relator-geral definiu tal ou qual emenda para tal ou qual município", disse Pacheco durante evento da Associação Comercial de São Paulo (ACSP), na capital paulista, nesta segunda-feira, 22. O presidente do Senado defende limitar a transparência à divulgação do beneficiário final do recurso, mas não abre mão de manter em segredo quem apadrinhou a verba. "Isso não era exigido pela lei até então, nem por isso era uma emenda que fosse oculta, absolutamente não é."

Na semana passada, o presidente da Câmara falou no mesmo sentido. Ao citar o impasse, Lira usou uma regra de mudança tributária como exemplo para defender a inviabilidade de dar toda a transparência ao que já passou. "A gente está discutindo no intuito de cumprir-se a decisão na medida da sua exequidade. A gente não pode é, por exemplo, se uma empresa que tem um sistema de um Simples, declara o Imposto de Renda de um jeito, você fazer uma lei agora e pedir para ela retroagir", disse o deputado na última quinta-feira, 18.

Uma das brechas usadas por Lira e Pacheco para justificar não dar a transparência exigida pelo Supremo é a falta de uma indicação formal por parte do parlamentar beneficiado. Como o Estadão revelou na série de reportagens iniciada em maio, as emendas de relator-geral do orçamento de 2020, em parte, foram direcionadas atendendo pedidos individuais feitos por deputados e senadores, registrados em ofícios. Depois que o mecanismo foi revelado, porém, o Congresso concentrou os pedidos no relator-geral do orçamento de 2021, senador Márcio Bittar (PSL-AC), cortando as solicitações diretas.

Assim, uma solução aventada no Palácio do Planalto é dar publicidade apenas aos ofícios do relator-geral e alegar que, formalmente, desconhece os nomes dos deputados e senadores solicitantes desses repasses – apesar de essas informações serem conhecidas informalmente, pois fazem parte da articulação do Executivo com o Legislativo. O Congresso, por sua vez, também alega não ter as informações centralizadas. O Supremo não intimou diretamente o relator-geral a apresentar os nomes dos parlamentares, que nesse jogo de empurra poderão continuar em segredo.

Execução. Tanto Pacheco quanto Lira defendem a retomada da execução das emendas de relator suspensas pelo STF. A Polícia Federal pediu ao Supremo para investigar suspeitas de desvios de dinheiro público por meio do orçamento secreto. Para convencer os ministros da Corte, a cúpula do Congresso promete apresentar um projeto de resolução para alterar o mecanismo de indicação das emendas de relator (RP-9) a partir do Orçamento de 2022.

O relator da proposta, senador Marcelo Castro (MDB-PI), afirmou que uma das medidas é estabelecer um limite de valor para as emendas RP-9, base do orçamento secreto, que neste ano somaram quase R\$ 20 bilhões. "Houve um exagero. Se depender de mim, as emendas continuarão, mas com uma trava, um limitador", disse em entrevista à Rádio Eldorado nesta terça-feira. Ele afirmou que a proposta vai incluir um mecanismo para dar transparência aos repasses, mas apenas para as emendas futuras.

No governo, o discurso de que não é possível saber os autores dos repasses tem sido repetido desde antes da decisão do Supremo. Foi o que disse o ministro da Controladoria-Geral da União



(CGU), Wagner Rosário, em audiência na Câmara dos Deputados, no início de outubro. “Muitas vezes estão cobrando a CGU e me ligam... ‘Ah, ministro, o senhor tem que dar transparência total a quem fez’. Eu não sei quem fez. Se o Parlamento não me informar quem está beneficiado, eu não sei. Então, se tem uma ajuda que pode se fazer, tem que ser debatido no Parlamento, para ver se o relator-geral encaminha”, sugeriu o ministro, tentando tirar a responsabilidade do governo.

Transparência. A possibilidade de os nomes dos beneficiados nunca serem revelados é vista como concreta e é criticada por especialistas da área de transparência e analistas orçamentários ouvidos pela reportagem. “Se o Legislativo e o Executivo disponibilizarem ofícios do relator assumindo as indicações dos verdadeiros autores, a transparência continuará a não existir. Será mera burla à decisão do STF”, disse ao Estadão o secretário-geral da ONG Contas Abertas, Gil Castello Branco. “Todos os nomes dos beneficiados e as comunicações entre parlamentares tratando da destinação de emendas de relator-geral têm que ser publicados. Principalmente aquilo que está mantido na clandestinidade”, afirmou ele.

Para o diretor da ONG Transparência Brasil, Manoel Galdino, se o Legislativo e o Executivo não revelarem os nomes dos parlamentares beneficiados, “estarão descumprindo a decisão do Supremo, porque não é plausível que não existam as informações”. “É muito dinheiro e uma parcela muito importante do orçamento para não saberem quem está sendo beneficiado pela liberação do recurso”, afirmou o diretor da Transparência Brasil.

Marcio Cunha Filho, professor da faculdade de Direito do IDP, disse que “a alegação de desconhecimento ou inexistência da informação, ou outras alegações semelhantes tais como a ausência de competência para fornecimento das informações, feriria os objetivos gerais e o espírito da decisão da ministra Rosa Weber”.

O Estadão questionou a Casa Civil, o Ministério da Economia e integrantes da cúpula do Congresso se a determinação do Supremo de divulgar os nomes dos responsáveis sobre os repasses será atendida. As assessorias da Casa Civil e do Congresso não responderam. A Economia, responsável por manter os painéis de informações orçamentários do governo, disse que “nas emendas de relator-geral, RP-9, não existe destinação de recursos para parlamentar, o que está previsto em regulamento infralegal no art. 40 da Portaria Interministerial n. 6.145, de 2021, são comunicações entre o autor da emenda (relator-geral) e o ministério responsável pela programação, em que o eventual detalhamento enviado por aquele não é vinculante para este”.

O relator-geral do orçamento de 2022, Hugo Leal (PSD-RJ), responsável pela defesa do Congresso na ação que contesta o orçamento secreto, tampouco respondeu aos questionamentos da reportagem. A interlocutores, ele disse que está focado em dar transparência daqui para a frente e que não responde pelo que ocorreu em 2020 e 2021. Os relatores-gerais de 2020, Domingos Neto (PSD-CE, e 2021, Marcio Bittar, não responderam aos questionamentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/11/2021

COMBUSTÍVEL DO FUTURO, HIDROGÊNIO VERDE É APOSTA DO MUNDO PARA CONTROLAR O AQUECIMENTO GLOBAL

Com três vezes mais energia do que a gasolina, o hidrogênio tem a capacidade de se tornar uma fonte limpa para o transporte de carga e para a indústria; Brasil pode ser um dos principais produtores

Por Renée Pereira

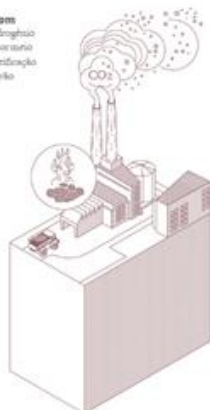
Para atender a demanda, Brasil teria de aumentar em 180 GW a capacidade instalada atual só com energia renovável - JF DIORIO/ESTADÃO

Elemento mais abundante do universo, o hidrogênio virou a última fronteira energética para um futuro neutro em gás carbônico (CO₂) e já movimentou bilhões de dólares entre empresas e investidores. Um levantamento feito pela consultoria McKinsey mostra que, até julho, havia cerca de 359 projetos para a produção de hidrogênio verde em grande escala no mundo, o que somava US\$ 150 bilhões em investimentos. Mas esses números mostram apenas o começo de uma revolução no mercado global de energia, que teria o Brasil como um dos líderes.

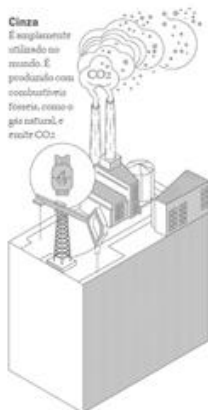
Embora possa ser encontrado em grande quantidade, o hidrogênio na Terra só existe na combinação com outros elementos. Ele está na água e nos hidrocarbonetos, como gás, carvão e petróleo. Para consegui-lo na forma pura, é preciso separá-lo. Esse processo já é conhecido no mundo na produção do hidrogênio marrom, cinza e azul, que usam combustíveis fósseis – as cores indicam o tipo de combustível usado (mais informações no quadro abaixo). Atualmente são produzidos mais de 60 milhões de toneladas por ano do produto para refinarias, siderúrgicas e fabricantes de amônia, entre outros.

Tipos de hidrogênio

Marrom
É o hidrogênio feito por meio da queima do carvão.



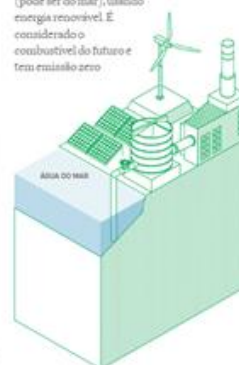
Cinza
É o elemento utilizado no mundo. É produzido com combustíveis fósseis, como gás natural, e emitido CO₂.



Azul
Esta tecnologia envolve a captura de CO₂ nas chaminés das indústrias e armazenamento em um local apropriado, como um poço de petróleo esgotado ou camadas profundas de água salina.



Verde
É o hidrogênio produzido por eletrólise da água (pode ser do mar), usando energia renovável. É considerado o combustível do futuro e tem emissão zero.

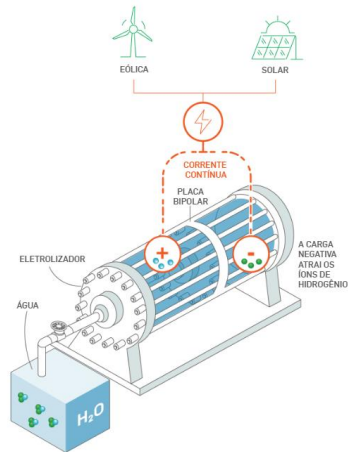


A revolução, no entanto, vem do hidrogênio verde, considerado o combustível mais limpo do mundo. Não gera gases poluentes nem durante a combustão nem durante a produção. A aposta do mundo para limitar o aquecimento global até 2050 está num método criado há quase 200 anos pelo químico e físico britânico Michael Faraday. Trata-se da eletrólise da água, que separa o hidrogênio do oxigênio por meio de uma corrente elétrica. Para ser considerado verde, a energia elétrica tem de ser de uma fonte totalmente renovável, como a eólica e a solar – ainda não está claro se as hidrelétricas seriam consideradas verdes por causa do impacto ambiental durante a construção.

A solução é vista como a principal alternativa ao petróleo – até mesmo para as petroleiras. Para não ficar para trás, a maioria delas tem estudos e projetos para a produção de hidrogênio verde. Na BP, por exemplo, o presidente da multinacional britânica, Mario Lindenhayn, afirma que o desenvolvimento do combustível está em estudo em sete centros da companhia, na Europa e na Austrália. Shell e Petrobras também seguem o mesmo caminho, assim como as empresas de energia elétrica e terminais portuários, que estão de olho nas exportações futuras.

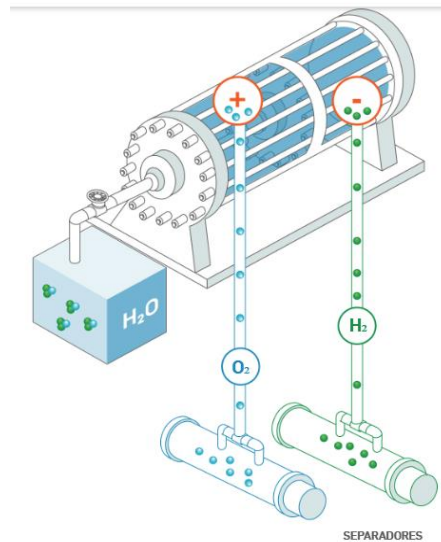
A multinacional alemã Thyssenkrupp é outra companhia ativa no desenvolvimento de projetos mundo afora para produção do hidrogênio. A empresa é fornecedora de tecnologia e constrói toda a planta de eletrólise para a quebra das moléculas. A companhia participa de projetos na Alemanha, no Canadá, na Austrália e na Arábia Saudita. No Brasil, alguns negócios em discussão devem ser fechados nos próximos meses, diz o presidente do grupo para América do Sul, Paulo Alvarenga.

Como é feito o hidrogênio verde



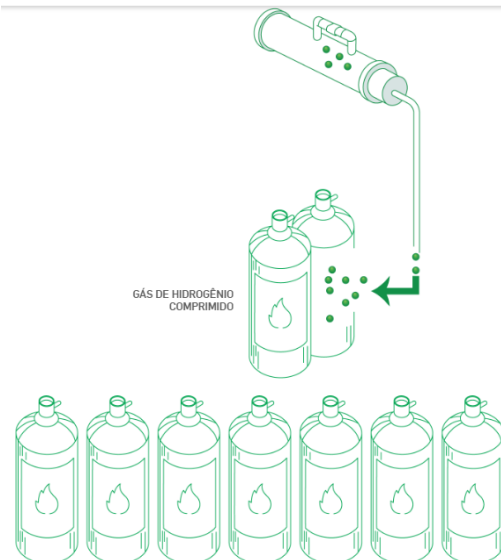
Passo 1

Utilizando energia proveniente de fontes renováveis, dois eletrodos submersos na água e ligados a uma fonte de energia criam uma corrente contínua



Passo 2

Os eletrodos atraem para si os íons de carga oposta e fazem a separação do hidrogênio da água do oxigênio



Passo 3

Na forma gasosa, o hidrogênio precisa ser armazenado de forma apropriada em botijões, por exemplo. O produto é altamente inflamável

A efervescência no setor foi captada pelo banco de investimento Goldman Sachs, que calcula que até 2050 o mercado de hidrogênio no mundo ultrapassará US\$ 11 trilhões. T tamanha euforia se deve ao potencial do produto. O hidrogênio tem três vezes mais energia do que a gasolina com a vantagem de ser uma fonte limpa. “Essa é uma tendência sem volta. O que está em jogo não é a competição (de empresas e países), mas a sobrevivência mundial”, diz o coordenador geral do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel), da UFRJ, Nivalde de Castro.



Para atender a demanda, Brasil teria de aumentar em 180 GW a capacidade instalada atual só com energia renovávelJF DIORIO/ESTADÃO

Ele lembra que no ano passado a Alemanha já havia anunciado leilões para compra de hidrogênio verde. Nessa corrida, o Brasil pode ser um dos grandes beneficiados. Com amplo potencial para geração eólica e solar, o País teria capacidade de produzir hidrogênio verde para consumo próprio

e para exportação.

Segundo o sócio da McKinsey João Guillaumon, o Brasil pode se tornar um dos líderes mundiais na produção do hidrogênio verde. Cálculos da consultoria mostram que até 2040 a receita com esse combustível limpo ficará entre US\$ 15 bilhões e US\$ 20 bilhões, sendo 70% do montante no mercado doméstico. Entre as principais aplicações estão o uso no transporte de carga e na siderurgia, por exemplo. Mas, para alcançar esse patamar, será necessário investir algo da ordem de US\$ 200 bilhões para formar a indústria e produzir o hidrogênio.

O volume de energia elétrica terá de ser elevado em 180 gigawatts (GW) apenas com renováveis. Isso significa dobrar a capacidade atual da matriz elétrica brasileira, que hoje inclui hidrelétricas, térmicas, eólica, solar e nuclear. A fonte eólica, por exemplo, tem cerca de 20 mil megawatts (MW) instalados e a solar, 10 mil MW. Ou seja, para pensar na produção de hidrogênio verde é preciso expandir exponencialmente essas fontes de energia.

PRODUÇÃO EM LARGA ESCALA PRECISA SUPERAR DESAFIOS

Apesar de ser a grande aposta do mundo, a produção em larga escala do produto terá de superar uma série de desafios. O uso intensivo da energia é um deles. Uma planta de eletrólise de 90 MW, por exemplo, produz 11.100 toneladas de hidrogênio. E estamos falando em uma demanda de milhões de toneladas. Só a Alemanha quer comprar inicialmente 5 milhões de toneladas.

Essa questão da energia é um dos temas estudados pela professora do Departamento de Química da Universidade Federal de São Carlos Lucia Helena Mascaró. Ela trabalha em tipos de catalisadores capazes de reduzir o consumo de eletricidade no processo de separação do hidrogênio. A platina, diz a professora, seria um bom material, mas é caro e escasso. “Estamos buscando metais que tenham comportamento similar à platina, mas que sejam abundantes e baratos. Estamos avançando”, afirma. Entre os produtos que têm apresentado boa performance estão ligas de níquel, sulfetos e fosfetos. “Hoje, a demanda de energia para produzir 2,4 milhões de toneladas seria de 3.600 terawatts-hora. Isso significa consumir toda a energia produzida na Europa na produção de hidrogênio durante um ano.”

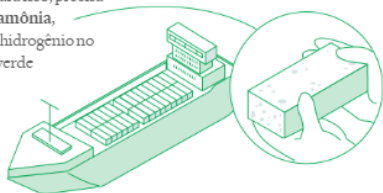
“Estamos buscando metais que tenham comportamento similar à platina, mas que sejam abundantes e baratos, para serem usados como catalisadores que reduzam o consumo de energia na produção do hidrogênio”

Lucia Helena Mascaro, professora do Departamento de Química da Universidade Federal de São Carlos

Hidrogênio Verde - Transporte e usos

TRANSPORTE

Podem ser exportados em navios. Para isso, precisa ser transformado em barras de amônia, por exemplo, e reconvertido em hidrogênio no destino ou usado como amônia verde



ONDE PODE SER USADO

O hidrogênio pode substituir o combustível fóssil usado atualmente

Transporte



CARROS DE PASSEIO



ÔNIBUS



CAMINHÕES



NAVIOS

Processos industriais



SETOR QUÍMICO



SIDERÚRGICO



FERTILIZANTES



O objetivo é que também possa substituir o gás nos sistemas de calefação

Para Lucia Helena, outro desafio é a segurança do produto, pois é altamente inflamável e explosivo. Como um dos usos esperados para o hidrogênio é no transporte, o armazenamento tem de ser feito com muito cuidado. Isso leva à questão do transporte do hidrogênio, sobretudo para exportar, destaca o também professor da Universidade Federal de São Carlos **Ernesto C. Pereira**.

Um dos métodos avaliados pelo mercado – por ser mais maduro e promissor – é transformar o hidrogênio em amônia e transportá-la em navios por grandes distâncias. No destino, a amônia verde pode ser usada diretamente na indústria, como na fabricação de fertilizantes, ou transformada novamente em hidrogênio. O produto também pode ser transportado na forma de gás comprimido ou liquefeito. Na

Europa, há expectativa de que seja desenvolvida uma rede de dutos para transporte de hidrogênio gasoso.

Mas há outro desafio: baratear o custo do produto. Hoje o preço do quilo do hidrogênio cinza é US\$ 2. O verde está entre US\$ 5 e US\$ 8. O objetivo é que, até 2040, esse valor esteja abaixo de US\$ 1. No Brasil, segundo a McKinsey, o preço do quilo estaria em US\$ 1,5 em 2030. “O hidrogênio será como o computador, o notebook e o telefone. Quando foram lançados, eram (produtos) apenas para uma elite e hoje estão popularizados. A massificação da produção vai reduzir os preços”, diz Paulo Alvarenga, da ThyssenKrupp.

Portos brasileiros querem virar central de hidrogênio e exportar produto

De olho no mercado internacional, os portos brasileiros já se articulam para criar centrais de distribuição de hidrogênio com a participação de empresas estrangeiras. O movimento ainda está em fase de estudos e de conclusão de acordos entre Estados, portos e empresas, mas tem potencial para deslançar uma série de projetos nos próximos anos, sobretudo por causa do potencial eólico e solar.

O Porto de Suape, em Pernambuco, assinou um memorando de entendimento com a multinacional francesa de energia Qair Brasil para a construção de uma planta de eletrólise de água num total de US\$ 3,8 bilhões de investimentos – a empresa investe em energia renovável no Nordeste. O projeto já tem terreno definido para as obras e está em fase de engenharia, diz o secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio.

“Essa é uma grande oportunidade para o Brasil, que pode se tornar um fornecedor para a Europa. Nesse cenário, o Nordeste aparece com vigor para novos investimentos”

Geraldo Julio, secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco

Segundo ele, a expectativa é a de que a construção do empreendimento tenha início em 2022. A previsão é de que um primeiro módulo seja concluído em 2025. O projeto completo terminaria em 2030. “Essa é uma grande oportunidade para o Brasil, que pode se tornar um fornecedor para a Europa. Nesse cenário, o Nordeste aparece com vigor para novos investimentos”, diz o secretário de Pernambuco, que afirmou que negocia com outras empresas a instalação de mais plantas para produzir hidrogênio.

A companhia francesa também tem acordo com o Porto de Pecém, no Ceará, outro candidato a virar um centro de hidrogênio no País. O projeto prevê o uso de energia elétrica gerada pelo Complexo Eólico Marítimo Dragão do Mar e de um parque de energia eólica offshore (nas águas do mar), segundo o complexo portuário. O investimento total previsto é de US\$ 6,95 bilhões.

O porto tem acordo com outras empresas para desenvolver projetos de menor porte, como o da portuguesa EDP. O empreendimento faz parte do programa de Pesquisa e Desenvolvimento da UTE Pecém, instalada em São Gonçalo do Amarante (CE). A planta de eletrólise será abastecida por uma usina solar de 3 MW. O objetivo é criar um guia com análises e cenários para aumentar a escala da produção do hidrogênio, diz a empresa.



Avanço da energia solar deve ajudar a tornar o hidrogênio mais competitivo - FELIPE RAU/ESTADÃO

Ainda sem acordos firmados, o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, também corre para fechar parcerias. O complexo, da empresa Prumo, chegou a assinar um memorando de entendimento com a Fortescue Future Industries para desenvolver projetos industriais verdes baseados em hidrogênio no Estado. Mas, por enquanto, os planos não foram adiante.

O grupo decidiu iniciar um novo estudo sobre a produção de hidrogênio. “Estamos conversando com investidores e empresas para fazer um megaestudo”, diz o diretor de Desenvolvimento de Negócios da companhia, Mauro Andrade. Segundo ele, o objetivo é definir modelos econômicos e de engenharia. “O Brasil consome hoje 400 mil toneladas de hidrogênio cinza (poluente). Com o produto renovável, podemos contar uma nova história.”

Ele explica que, com o hidrogênio e a possibilidade de transformá-lo em amônia, o País teria capacidade de tornar viável uma indústria de fertilizantes. Hoje, apesar do tamanho do agronegócio brasileiro, boa parte do produto usado é importado.

‘Não adianta ter programa ambicioso e não conseguir tirar do papel’, diz diretor de planejamento energético

De olho no potencial do mercado, o governo federal lançou em agosto deste ano o Programa Nacional de Hidrogênio (PNH2), que tem o objetivo de mobilizar setores público e privado, academia e órgãos internacionais para acelerar o desenvolvimento de um mercado de hidrogênio em larga escala e competitivo. Foram definidos seis eixos de trabalho: o fortalecimento das bases tecnológicas, capacitação de mão de obra, planejamento energético, legislação, demanda e competitividade e cooperação internacional.

Mas a estratégia brasileira não está concentrada apenas no hidrogênio verde. Segundo o diretor da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) Giovani Machado, a ideia é focar no hidrogênio de baixo carbono azul (onde há a captura de boa parte do carbono) e turquesa (produzido pela pirólise do gás). Segundo ele, esses tipos de produtos são mais competitivos do que o verde, que ainda custa muito caro. “Não estamos atrasados, mas não adianta ter planos ambiciosos e não conseguir tirá-lo do papel. Isso não é uma corrida de 100 metros, mas uma maratona”, disse ele. A EPE é uma empresa pública vinculada ao Ministério de Minas e Energia e faz estudos e pesquisas para o planejamento do setor energético brasileiro.

Machado afirma que neste momento é importante criar a fundação para ter uma economia de baixo carbono, e o hidrogênio verde faz parte dessa construção. A expectativa é que o produto só ganhe competitividade a partir de 2030 com o avanço e o barateamento das eólicas offshore e o aumento da escala de produção dos eletrolisadores. “Acreditamos no hidrogênio verde, mas temos etapas a seguir para que esse mercado funcione de forma adequada.”

“Acreditamos no hidrogênio verde, mas temos etapas a seguir para que esse mercado funcione de forma adequada” – Giovani Machado, diretor da EPE

Ele diz que tem acompanhado os anúncios de projetos privados feitos por grandes empresas e conversado com os investidores. Mas, na situação atual do País, não é possível dar nenhum tipo de subsídio para o desenvolvimento dessa indústria. Ele destaca que já há incentivo para as fontes renováveis e linhas de financiamento disponíveis.

O executivo afirmou que uma das frentes que o governo vai trabalhar é na criação de um site que reúna todas as legislações que de alguma forma estejam relacionadas com a produção do hidrogênio. Por exemplo, já há isenção de tributos na compra de eletrolisador, diz ele. “Queremos diminuir a assimetria de informações e esclarecer as dúvidas dos investidores.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/11/2021

MUDANÇAS CLIMÁTICAS JÁ AFETAM PORTOS BRASILEIROS, APONTA ESTUDO

Vendavais são o maior risco para 7 terminais, entre eles o de Santos, aponta levantamento conjunto de entidades brasileira e alemã

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Preocupação crescente no mundo, os efeitos das mudanças climáticas já podem ser percebidos no setor portuário brasileiro, que precisará se tornar mais resiliente para evitar uma série de prejuízos aos usuários e para a economia no futuro.

A conclusão é de um estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), que mapeou as principais ameaças climáticas e os impactos da mudança do clima em 21 portos públicos brasileiros. Com o resultado, a agência pretende subsidiar a construção de políticas públicas, além de construir uma regulação que incentive a adaptação dessas infraestruturas.

O documento, divulgado ontem, apontou os vendavais como a principal ameaça climática para o setor. Maior complexo portuário da América Latina, o Porto de Santos (SP) está entre as sete estruturas que já correm risco alto em razão dessa intempérie, junto dos portos de Imbituba (SC), Recife (PE), Rio Grande (RS), Salvador (BA), Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ). Esse número pode chegar a 16 em 2050, aponta o estudo, considerando riscos altos e muito altos. Quando afetam a zona portuária, os vendavais podem causar a paralisação das operações por instabilidade nos equipamentos ou o fechamento de acesso aos portos.

O risco climático nos portos públicos brasileiros

Estudo da Antaq e agência alemã aponta onde vendavais, tempestades e o aumento do nível do mar oferecem maiores riscos

Ranking do índice atual para risco de vendavais nos portos públicos		Ranking do índice atual para risco de tempestade nos portos públicos		Ranking do índice de risco para aumento do nível do mar em 2030 e 2050	
PORTO	ESTADO	PORTO	ESTADO	PORTO	ESTADO
1º Imbituba	SC	1º Rio Grande	RS	1º Aratu-Candeias	BA
2º Santos	SP	2º Aratu-Candeias	BA	2º Rio Grande	RS
3º Recife	PE	3º Cabedelo	PB	3º Paranaguá	PR
4º Rio Grande	RS	4º Natal	RN	4º Santos	SP
5º Salvador	BA	5º São Francisco do Sul	SC	5º São Francisco do Sul	SC
6º Paranaguá	PR	6º Recife	PE	6º Fortaleza	CE
7º Itaguaí	RJ	7º Paranaguá	PR	7º Itaguaí	RJ
8º Ilhéus	BA	8º Santos	SP	8º Imbituba	SC
9º São Francisco do Sul	SC	9º Imbituba	SC	9º São Sebastião	SP
10º Rio de Janeiro	RJ	10º Suape	PE	10º Cabedelo	PB
11º Fortaleza	CE	11º São Sebastião	SP	11º Recife	PE
12º São Sebastião	SP	12º Fortaleza	CE	12º Vitória	ES
13º Aratu-Candeias	BA	13º Rio de Janeiro	RJ	13º Suape	PE
14º Suape	PE	14º Salvador	BA	14º Ilhéus	BA
15º Natal	RN	15º Ilhéus	BA	15º Salvador	BA
16º Cabedelo	PB	16º Vitória	ES	16º Itaqui	MA
17º Itaqui	MA	17º Itaguaí	RJ	17º Natal	RN
18º Angra dos Reis	RJ	18º Itajaí	SC	18º Itajaí	SC
19º Itajaí	SC	19º Itaqui	MA	19º Angra dos Reis	RJ
20º Niterói	RJ	20º Angra dos Reis	RJ	Niterói	
21º Vitória	ES	21º Niterói	RJ	Rio de Janeiro	

Fonte: Antaq

ESTADO #

Maior risco

Entender e preparar os espaços para as mudanças climáticas são medidas cruciais para o setor portuário, principalmente em razão da relevância desse mercado para a economia brasileira e global. Segundo a Antaq, os portos são responsáveis por movimentar uma média anual de R\$ 293 bilhões, representando 14,2% do PIB nacional. Além disso, 95% do comércio exterior do Brasil, em peso, passa pela infraestrutura portuária.



“A mudança do clima já está acontecendo, mas não estamos expostos a ela indefesos, a adaptação pode ser uma chance de tornar as nossas cidades e portos mais agradáveis”, afirmou Friederike Sabiel, representando a embaixada alemã no evento de lançamento do estudo.

Porto de Imbituba, em Santa Catarina; local está ameaçado pelos vendavais causados pelas mudanças climáticas Foto: Divulgação - 8/2/2013

Por estarem localizadas em zonas costeiras, as instalações portuárias são afetadas direta ou indiretamente por eventos extremos, como tempestades, aumento do nível médio do mar e inundações, por exemplo, além dos vendáveis. “A intensificação desses eventos devido às alterações do clima causará impactos e perdas econômicas significativas ao setor, influenciando a economia regional e o funcionamento das cadeias de abastecimento global”, aponta a Antaq. “Espera-se que o levantamento possa ser o ponto de partida para a melhoria regulatória do setor”, afirmou o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Nível do mar

Para o levantamento, além dos vendáveis, os técnicos estudaram a vulnerabilidade dos portos para tempestades e o aumento do nível do mar. No caso das tempestades, atualmente dez portos apresentam um risco climático considerado alto ou muito alto, situação que pode gerar alagamentos nas áreas portuárias, deslizamentos e paralisação nas operações. Se observadas as projeções para 2030, 11 portos poderão ter o risco de aumento do nível do mar classificado como alto ou muito alto, entre eles o de Santos (SP) e o de Paranaguá (PR).

O estudo apurou que poucos portos implementam medidas de adaptação. Entre as mais comuns, estão a implantação de monitoramento meteorológico, abordagem da mudança do clima no plano estratégico e realização de reuniões para debater as adaptações.

A Antaq ainda não tem resposta de como futuras adaptações desses portos serão bancadas, questão que deve ser debatida dentro do governo. A entidade tenta obter financiamentos do exterior.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/11/2021*



VALOR ECONÔMICO (SP)

MUDANÇA CLIMÁTICA JÁ AMEAÇA PORTOS BRASILEIROS, DIZ ESTUDO

A principal ameaça está no risco de vendáveis, que já afeta sete portos – entre eles o de Santos, o maior do país – e pode se tornar um problema futuro para outras nove instalações na costa brasileira

Por Nicola Pamplona, da Folhapress — Rio



Imagem geral dos terminais de containers no porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Os portos brasileiros já sentem efeitos das mudanças climáticas e as perspectivas são de que as ameaças se agravem nos próximos anos, com impactos que podem gerar riscos para a operação e para a economia do país.

A conclusão é de estudo feito pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) em parceria com a GIZ, braço da Cooperação

Alemã para o Desenvolvimento Sustentável, com o objetivo de identificar os riscos e apontar medidas mitigadoras.



Segundo o estudo, a principal ameaça está no risco de vendavais, que já afeta sete portos – entre eles o de Santos, o maior do país – e pode se tornar um problema futuro para outras nove instalações na costa brasileira.

O risco de tempestades já afeta nove portos, mas não há previsão de mudanças significativas no longo prazo. Em 11 dos 21 portos pesquisados, a estimativa é que a elevação do nível dos oceanos gere riscos altos ou muito altos a partir de 2030.

"Os impactos nas operações portuárias em função da mudança do clima já são uma realidade no Brasil, e, mantidas as condições atuais, há uma tendência de piora neste cenário", afirma o texto, divulgado na segunda-feira (22) pela Antaq.

"A partir desse relevante diagnóstico, faz-se necessário uma concertação de ações entre governos, autoridades portuárias e agência reguladora para mitigar os impactos da mudança do clima nos portos brasileiros", completa.

Vendavais, tempestades e ressacas

O estudo alerta que a ocorrência de vendavais, tempestades e ressacas pode levar à interrupção da navegação nas regiões portuárias e até mesmo à inundação de pátios de terminais e áreas próximas, como zonas urbanas.

"Além disso, esses impactos, em conjunto, acarretam aumento dos custos dos complexos marítimos e afetam ainda a durabilidade e resistência das instalações e das infraestruturas portuárias frente às condições climatológicas adversas", diz.

Os portos são responsáveis por 95% da corrente de comércio exterior do país, destaca a Antaq, movimentando R\$ 293 bilhões por ano, o equivalente a cerca de 14,2% do PIB. É um setor que vem recebendo grande atenção do governo, com a concessão de 12 terminais apenas em 2021.

Os portos considerados com risco alto ou muito alto de ocorrência de vendavais são Imbituba (SC), Santos (SP), Recife (PE), Rio Grande (RS), Salvador (BA), Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ). A projeção do estudo é que, em 2050, 16 portos públicos brasileiros estejam nessas condições.

Nas projeções para 2050, 5 portos foram classificados com risco muito alto de vendavais e outros 11, com risco alto. Natal, Salvador e Suape (PE) são os que apresentam maior variação no nível de risco nesse período.

"Nesses casos em que o risco aumenta consideravelmente, é necessária uma atenção por parte da administração portuária, a fim de evitar possíveis prejuízos no futuro decorrentes da falta de investimento em medidas de adaptação", diz o estudo.

Em relação à ocorrência de tempestades, o estudo indica que não há mudança brusca no número de portos sob ameaça. Hoje, têm risco alto ou muito alto os portos de Rio Grande (RS), Aratu-Candeias (BA) e Cabedelo (PB), os únicos que manterão essas condições nas projeções para 2050.

Outros seis portos, incluindo Santos, foram classificados como risco médio de tempestades atualmente. A lista sobe para sete em 2050.

Considerando a elevação do nível do mar, 11 portos terão, em 2030, risco classificado como alto ou muito alto: Aratu (BA), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Santos (SP), São Francisco do Sul (SC), Cabedelo (PB), Fortaleza (CE), Imbituba (SC), Itaguaí (RJ), Recife (PE) e São Sebastião (SP).

O estudo avaliou, ainda, a adoção de medidas de adaptação pelos operadores dos portos públicos. Em geral, detectou pouco interesse por medidas de gestão e quase nenhuma iniciativa estrutural – apenas um porto respondeu que trabalhava em mudança estrutural.

Entre 13 medidas de gestão do questionário do estudo, apenas três eram adotadas por mais de 20% dos portos: realização de reuniões para discutir a adaptação, abordagem da mudança do clima no plano estratégico e implementação de um monitoramento meteorológico.

"A adoção de medidas de adaptação como resposta a mudança do clima pelos portos públicos da costa brasileira ainda é incipiente e carece de maior adesão", diz o estudo, que alerta para a "necessidade imediata da adoção de medidas de adaptação por parte do setor portuário".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2021

BRASIL PRECISA REVER OPERAÇÃO DO SISTEMA DE ENERGIA ELÉTRICA, AFIRMA ABEEÓLICA

Presidente da associação diz que é necessário aproveitar melhor os recursos, pensar em investimentos para eficiência energética, trazer novas tecnologias e preparar o mercado para essas tecnologias

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



Foto : Divulgação/Voltalia

A presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), Elbia Ganoum, acredita que o Brasil precisa melhorar os processos de operação do sistema de energia elétrica.

“Precisamos enxergar as hidrelétricas com os demais recursos que elas oferecem para o sistema, que não são somente a energia elétrica. Precisamos mudar a forma de operar o

sistema, é o que trará a mudança para o próprio planejamento do sistema, para que se possa aproveitar melhor os recursos”, afirmou em evento on-line promovido pela Fundação Getulio Vargas (FGV) nesta terça-feira (23).

As usinas hidrelétricas são caracterizadas como uma energia de base, ou seja, podem ser acionadas a qualquer momento, diferentemente de fontes como a solar e a eólica, que dependem de condições climáticas para gerar energia.

“Não é porque os recursos são abundantes que vamos aproveitá-los mal. Temos que pensar melhor em investimentos para eficiência energética, trazer novas tecnologias, e preparar o mercado brasileiro para essas tecnologias”, complementou.

Nesse sentido, Elbia apontou que o Brasil está bem posicionado para receber investimentos em geração de energia eólica em alto-mar (offshore).

Ela lembrou que o Ibama já tem 22 projetos desse segmento em licenciamento, num total de 46 gigawatts (GW) de capacidade. Segundo ela, para esses investimentos se concretizarem, é necessário ter uma diretriz regulatória, além de uma melhor logística portuária e soluções para conexão das usinas offshore à malha de transmissão. “Precisamos tornar o Brasil atrativo para esses investimentos”, destacou.



Para Elbia, é preciso agilizar a atração de investimentos, de modo a não perder oportunidades. A executiva participou da Conferência do Clima (COP26) na Escócia no começo deste mês e disse ver uma mudança global nas discussões sobre a descarbonização da matriz energética. Ela destacou o ganho de importância de temas relacionados ao meio ambiente, sociedade e governança (ESG, na sigla em inglês).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2021

SE VOCÊ QUER UM CULPADO, SOU EU, AFIRMA MOURÃO SOBRE COMBATE AO DESMATAMENTO

Dados do Inpe mostraram novo recorde de desmate para o mês de outubro. Mourão chefia o Conselho da Amazônia, estrutura responsável por coordenar as ações de preservação no bioma
Por Folhapress — Brasília

O vice-presidente e coordenador do Conselho Nacional da Amazônia Legal (CNAL), Hamilton Mourão, disse ser ele o culpado pelo fracasso do combate ao desmatamento no Brasil. Na última semana, dados do Projeto de Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal por Satélite (Prodes), do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), mostraram novo recorde de desmate para o mês de outubro.

"Se você quer um culpado, sou eu. Não vou dizer que foi ministro A, ministro B ou ministro C. Eu não consegui fazer a coordenação e a integração da forma que ela funcionasse", disse o vice-presidente a jornalistas, após a última reunião do CNAL de 2021, no Itamaraty, hoje.

"Ela só foi funcionar na última fase da operação, quando a Sumaúma aconteceu e aí a turma acordou para a necessidade de conversar efetivamente uns com os outros, despirem seus preconceitos. Porque cada um tem seu preconceito, em relação ao outro, à forma do outro de trabalhar, e a partir daí houve sinergia dos trabalhos", continuou.

Mourão chefia o Conselho da Amazônia, estrutura responsável por coordenar as ações de preservação no bioma, mas que passa por um processo de esvaziamento.

Não estiveram presentes no encontro os ministros Joaquim Leite (Meio Ambiente) e Anderson Torres (Justiça), que hoje coordenam as principais medidas de combate ao desmatamento, desde que a atuação dos militares na região não foi prorrogada em outubro.

Mourão disse que Leite é "a cara do combate ao desmatamento", mas minimizou as ausências, alegando que estariam presentes os responsáveis técnicos por coordenar as ações nos ministérios.

A militarização do combate a ilícitos ambientais durou 16 dos 34 meses do governo Bolsonaro, custou R\$ 550 milhões aos cofres públicos e não derrubou os índices de desmatamento da Amazônia, conforme o jornal "Folha de S.Paulo" mostrou em reportagem publicada em 24 de outubro.

Ao todo, foram três GLOs, cujos decretos presidenciais deram amparo legal a três operações de intervenção militar: Verde Brasil, Verde Brasil 2 e Samaúma. O vice-presidente chegou a anunciar a prorrogação desta última, o que não ocorreu.

As declarações nesta terça-feira de Mourão ocorrem depois de três ações das Forças Armadas na região e de o crime ambiental continuar em índices alarmantes, a despeito disso. Dados do Prodes mostram que houve um recorde de desmatamento no mês de outubro, com aumento de 22% em relação ao ano anterior.



Queimada em meio a área de floresta próximo a capital Porto Velho — Foto: Bruno Kelly/Amazonia Real.

O Inpe concluiu os dados em 27 de outubro e inseriu o relatório no sistema eletrônico de informações do governo federal no mesmo dia, mas a disponibilização só foi feita após a CoP 26, conferência da ONU sobre mudanças climáticas ocorreu em Glasgow, na Escócia, entre os dias 31 de outubro e 13 de novembro.

O vice-presidente disse ainda que dos 13.235 quilômetros quadrados entre agosto de 2020 e julho de 2021 (índice mais elevado desde 2006), cerca de 60% corresponde a desmatamento ilegal. A informação não foi divulgada por ministérios ou órgãos de fiscalização.

"Em torno de 8.100 quilômetros quadrados definitivamente considerados ilegais e os outros, como foram realizados em áreas privadas, onde havia autorização para supressão para a vegetação são considerados desmatamento legal", disse o vice-presidente.

Ele reconheceu, contudo, que a área de desmatamento ilegal é "troço pra chuchu".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2021

SIEMENS ENERGY FECHA CONTRATO PARA FORNECER TURBINAS A GÁS A TÉRMICA NO PORTO DO AÇU

O acordo prevê a entrega de toda a ilha de energia, que inclui três turbinas a gás, uma turbina a vapor, quatro geradores elétricos e três geradores a vapor com recuperação de calor

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



— Foto: Reprodução/site

A Siemens Energy fechou contrato com a Gás Natural Açú (GNA) para fornecer turbinas a gás para a usina GNA II, segunda térmica no Porto do Açú, no norte fluminense.

O escopo do acordo prevê a entrega, pela Siemens Energy, de toda a ilha de energia, que consiste em três turbinas a gás de alta eficiência, uma turbina a vapor, quatro geradores elétricos e três geradores a vapor com recuperação de calor, além de sistemas de instrumentação e controle. Os serviços oferecidos pela Siemens Energy cobrirão também a operação e manutenção de longo prazo da planta, incluindo monitoramento remoto avançado.

"Esse projeto é estratégico, não só pela sua grandiosidade, mas também pela localização geográfica, próximo aos dois principais sistemas de gasodutos do Brasil, nas regiões Nordeste e Sudeste do país. Importante ressaltar que nossas turbinas a gás para GNA II estão prontas para queimar hidrogênio posteriormente. Isso significa que nossa tecnologia é preparada para o futuro dos nossos clientes", afirma o membro do Conselho Executivo da Siemens Energy AG, Jochen Eickholt.

A usina está sendo construída em conjunto com a parceira do consórcio Andrade Gutierrez, que fornecerá as obras civis e de infraestrutura. GNA II terá 1.627,6 megawatts (MW) de capacidade.

As obras começaram em outubro e a previsão é de início das operações no segundo semestre de 2024.

Após a entrada em operação da segunda unidade, o complexo do Açú será o maior da América Latina em geração térmica, com capacidade instalada de 3 gigawatts (GW). GNA I

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2021

MINÉRIO DE FERRO SOBE 4,4% NO PORTO DE QINGDAO E FICA PERTO DE US\$ 100 A TONELADA

Matéria-prima registrou o maior preço em mais de duas semanas

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Mineração; minério de ferro — Foto: Pixabay

Impulsionados pela retomada das operações em usinas siderúrgicas na China e pela melhora do sentimento em relação à economia chinesa, os preços do minério de ferro voltaram a rondar o nível de US\$ 100 por tonelada no mercado à vista e chegaram a atingir o limite de alta de 10% no mercado futuro nesta terça-feira, na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE).

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro avançou 4,4%, ou US\$ 4,20 por tonelada, no porto de Qingdao, para US\$ 99,83 a tonelada. Esse é o maior preço em mais de duas semanas.

Com o desempenho de hoje, a principal matéria-prima do aço reduziu a 6,9% as perdas acumuladas em novembro. Em 2021, a desvalorização ainda é expressiva, de quase 38%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério para janeiro encerraram o dia com alta de 7,8%, a 587 yuan por tonelada, depois de terem alcançado o limite de ganho de 10% ao longo da sessão.

Segundo a Fastmarkets, após as restrições mais rigorosas à produção de aço na China, muitas siderúrgicas estão em vias de retomar níveis de operação mais elevados, aquecendo a demanda por minério de ferro.

Ontem, o banco central da China indicou que deve adotar medidas de estímulo para suportar a retomada da economia doméstica, injetando otimismo nos mercados de minério e aço.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2021

MRS INVESTIRÁ R\$ 9,7 BI EM FERROVIA

Novo contrato, previsto na renovação da concessão, prevê 280 obras e segregação de 90 km de linhas da CPTM na capital paulista

Por Daniel Rittner — De Brasília

O novo contrato de concessão da ferrovia administrada pela MRS Logística prevê investimentos de R\$ 9,7 bilhões e 280 obras ferroviárias, em 51 municípios, incluindo a segregação de 90 quilômetros de trilhos compartilhados com trens de passageiros da CPTM na região metropolitana de São Paulo. No acesso ao Porto de Santos (SP), a capacidade de movimentação de cargas aumentará dos atuais 51 milhões para 110 milhões de toneladas.

Recém-aprovada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a renovação antecipada do contrato foi remetida no dia 21 de outubro para um último pente-fino do Tribunal de Contas da União (TCU), que já aprovou a modelagem. A concessão, que expira em 2026, deve ser renovada antecipadamente por 30 anos. Depois do aval conclusivo do tribunal, o processo segue para o Ministério da Infraestrutura, que fica autorizado a celebrar o novo contrato.



Mello, presidente: “Esperamos assinar acordo no primeiro quadrimestre de 2022” — Foto: Divulgação

“Esperamos a assinatura para o primeiro quadrimestre de 2022”, disse ao Valor o presidente da MRS, Guilherme Segalla de Mello. A maior parte dos investimentos negociados com o governo em troca da prorrogação - R\$ 5,4 bilhões - vai para melhorias dentro da própria malha, compra de material rodante (vagões e locomotivas), modernizações para atender critérios de desempenho fixados no novo contrato.

Outros R\$ 4,3 bilhões ficam como outorga livre, que o ministério decidiu usar em obras de interesse público e na eliminação de conflitos urbanos, como invasões da faixa de domínio e passagens de nível críticas (quando há cruzamento da ferrovia com ruas ou avenidas no meio de cidades).

É dentro dessa segunda parte que haverá a separação de vias nas linhas 7-Rubi, 10-Turquesa e 12-Safira da CPTM. Hoje os trens de cargas e de passageiros dividem os mesmos corredores. Isso transforma a travessia da Grande São Paulo em um pesadelo logístico, com as composições da MRS tendo que aproveitar “janelas” de ociosidade - principalmente durante a madrugada - para cruzar a região metropolitana.

Haverá segregação das vias - na prática a construção de novas linhas férreas paralelas às existentes - em 90 quilômetros da rede atualmente compartilhada. Somente um pequeno trecho continuará tendo uso dividido entre a MRS e a CPTM. “O convívio [dos trens de cargas com trens de passageiros] passa a ser de seis quilômetros, entre Barra Funda e Mooca”, explica Mello, referindo-se aos dois bairros paulistanos.

Além de dinamizar ambas as operações, essa “duplicação” dos trilhos viabilizará o Trem Intercidades (TIC), projeto do governo estadual para criar um serviço expresso de passageiros São Paulo-Jundiaí-Campinas. O TIC encerrou um processo de consulta pública no mês passado e o sonho da gestão João Doria (PSDB) é fazer o leilão desse trem rápido até o fim de 2022. Sem a separação das vias, isso seria tecnicamente impossível.

As obras da segregação devem durar até dez anos, afirma Mello, porque precisarão ser executadas essencialmente na janela horária de meia-noite às 5h, quando não houver tantos trens circulando - para diminuir a periculosidade dos trabalhos. No entanto, se houver permissão para a execução nos fins de semana, esse prazo pode ser antecipado.

O projeto de construir um Ferroanel em São Paulo, imaginado desde a década de 1960, foi perdendo força até ser abandonado pelas partes envolvidas na renovação do contrato. Vários motivos pesaram na decisão: topografia complicada, dificuldades ambientais, incerteza com as desapropriações, risco de engenharia. No fim das contas, segundo Mello, ninguém sabia se o dinheiro da outorga livre seria suficiente para bancar o empreendimento. A solução adotada, nas palavras dele, gera “ganhos palpáveis com recursos limitados”.

O novo contrato prevê ainda a construção de quatro polos terminais integradores: dois na cidade de São Paulo (Lapa e Mooca), um em Igarapé (MG) e outro em Queimados (RJ). Acessos

ferroviários ao Porto do Rio serão ampliados. Quase R\$ 1 bilhão de reais irá para viadutos, passarelas, soluções às passagens de nível e vedações (muros de segurança).

Hoje 65% das cargas transportadas pela MRS são de minério, coque ou carvão. São itens produzidos ou que abastecem parte de seus acionistas: MBR (32,9%), Grupo CSN (37,2%), UPL (11,1%), Vale (10,9%) e Gerdau (1,3%). Com nova concessão, a empresa quer aumentar de 14% para 40% a participação de cargas gerais - agrícolas, celulose, construção civil, um pouco de alimentos e bebidas.

O processo de renovação antecipada do contrato da MRS começou em abril de 2016, no fim do governo Dilma Rousseff, e atravessou a gestão Michel Temer. A assinatura chegou a ser prevista para 2018 ou 2019, mas o atraso não provocou reclamações. “Usamos bem o tempo para aumentar a maturidade dos projetos. Qualquer projeto bem feito agora leva a uma economia de tempo mais adiante”, diz o presidente da empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2021

PLANO PARA LEVAR O CAFÉ DO SUL DE MG, POR TRILHOS, A ANGRA

Defendido pelo Porto Seco Sul de Minas e pelo Tpar, novo corredor depende da reativação de trechos ferroviários

Por Fernando Lopes — De São Paulo



Um projeto que poderá movimentar investimentos de mais de R\$ 20 bilhões busca viabilizar as exportações de produtos do sul de Minas Gerais, principalmente café, pelo porto de Angra dos Reis, no litoral do Rio de Janeiro. A intenção é unir essas pontas por ferrovia.

Defendido pelo Porto Seco Sul de Minas e pelo Terminal Portuário de Angra dos Reis (Tpar), o novo corredor logístico depende da reativação dos trechos ferroviários Varginha-Três Corações-Lavras (Shortline Sul de Minas) e Barra Mansa-Rio Claro-Angra (Shortline Sul

Fluminense). Os dois fazem parte da Ferrovia Centro-Atlântica, administrada pela VLI, mas estão inoperantes desde 2010 e 2009, respectivamente.

Atualmente concentradas no porto de Santos, as exportações que partem do Porto Seco Sul de Minas rendem cerca de US\$ 1 bilhão por ano (R\$ bilhões, incluindo impostos) e chegam ao litoral paulista em caminhões, com custos mais altos e elevado número de acidentes, principalmente na Rodovia Fernão Dias.

De acordo com levantamento feito pelo Grupo de Estudos Econômicos do Sul de Minas, a movimentação anual chega a 100 mil contêineres, incluindo exportações de café, importação de fertilizantes e movimentação inter-regional de café para blendagem. Com o novo corredor, estima-se que o volume poderá dobrar.

“Só de café, são 80 mil contêineres, mas com a redução de custos certamente o aumento será expressivo. Para Santos, o exportador paga, hoje, R\$ 3,4 mil por contêiner, valor que sobe para R\$ 3,8 mil no caso do transporte ao porto do Rio. Com a ligação entre Varginha e Angra, o custo cai para R\$ 1,8 mil, sem contar a logística reversa [transporte de fertilizantes do porto para os polos cafeeiros]”, afirma Cleber Marques de Paiva, presidente do Porto Seco de Varginha e exportador de café.



Paiva estima que, ao todo, somando-se obras de infraestrutura - inclusive em pequenos trechos rodoviários de ligação -, terminais e armazenagem, os investimentos no projeto Varginha-Angra podem alcançar entre R\$ 20 bilhões e R\$ 23 bilhões, grande parte em projetos privados no Porto Seco Sul de Minas e arredores. Para dar início aos trabalhos, ele acredita que seja necessário um capital de risco de R\$ 200 milhões.

Se tudo der certo, a ferrovia poderá chegar a 5 quilômetros do porto de Angra, e na perna rodoviária de ligação a ideia é que o transporte das cargas seja realizado por caminhões elétricos, para reduzir o impacto da operação no ambiente. "O projeto não é ambientalmente hostil", afirma Paiva, lembrando das vantagens do transporte ferroviário em relação ao rodoviário nessa frente.

No porto de Angra dos Reis, serão necessários investimentos estimados em R\$ 150 milhões para suportar o aumento da movimentação de cargas, incluindo a estrada de chegada para os caminhões e melhorias no terreno no entorno. "É um projeto transformador para o terminal", afirma Leandro Cariello, sócio do Splenda Port Group, holding que tem a concessão do Tpar. Mas tudo isso depende da reativação dos trilhos.

Com 130 quilômetros de extensão, o Shorline Sul de Minas requer reforma e modernização, mesma situação do Shortline Sul Fluminense, que tem 106 quilômetros. Nos dois casos, a VLI inicialmente optou por reformar e devolver a concessão. E, apesar das gestões do Porto Seco Sul de Minas e do Tpar, o futuro desses shorlines ainda é incerto.

"A VLI, administradora da Ferrovia Centro-Atlântica, esclarece que estudos de demanda já feitos na região indicam que o trecho citado não tem demanda suficiente para justificar economicamente sua recuperação e operação. Esses estudos estão sendo atualizados, conforme estabelecido pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), como parte natural do processo de renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica. É necessária a conclusão desses levantamentos para uma nova análise do potencial de cargas do trecho. A determinação de projetos e aportes a partir da renovação do contrato de concessão é feita com base na metodologia e parâmetros técnicos da agência reguladora e decisão do Ministério da Infraestrutura", disse a empresa em nota ao Valor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/11/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO DE RIO GRANDE APRESENTA RISCO ALTÍSSIMO PARA AUMENTO DO NÍVEL DO MAR, MOSTRA ESTUDO

Terminal no Sul do RS também pode ser ameaçado por vendavais e tempestades. Autoridade responsável pelo porto diz que pesquisa ajudará a preparar local para eventuais fenômenos.

Por g1 RS

Um estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), divulgado nesta segunda-feira (22), projeta as ameaças climáticas que portos do Brasil devem sofrer nos próximos anos. Observando os níveis de emissão de CO² na atmosfera em 2030 e 2050, o porto de Rio Grande, no Sul do estado, tem risco altíssimo de ameaça pelo aumento do nível do mar, sendo o segundo mais alto dos 21 terminais analisados.

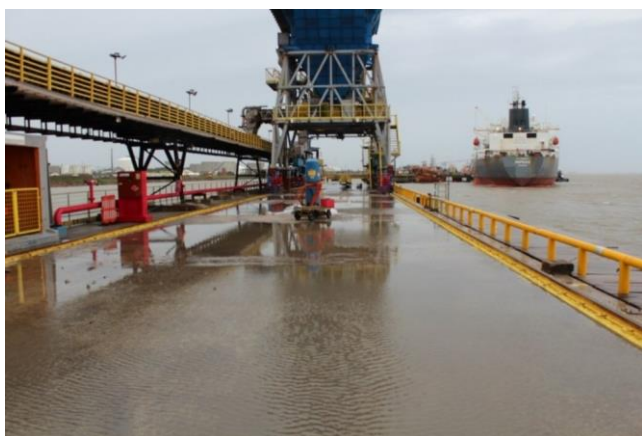
Rio Grande tem ainda risco altíssimo, o maior entre os portos, de sofrer com tempestades, segundo a ANTAQ. Em relação a vendavais, o risco observado é alto.



Porto de Rio Grande, no Sul do estado — Foto: Divulgação/Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul

A Portos RS, autoridade portuária responsável pelos terminais do estado, afirma que o Porto de Rio Grande vem fazendo um esforço em conjunto com a ANTAQ para averiguar a situação, como explica o diretor de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança do órgão, Henrique Ilha.

"O Porto de Rio Grande é mais ao sul e está mais afeito às grandes modificações provocadas pelo clima. Os mares do sul têm essa potência especial", diz.

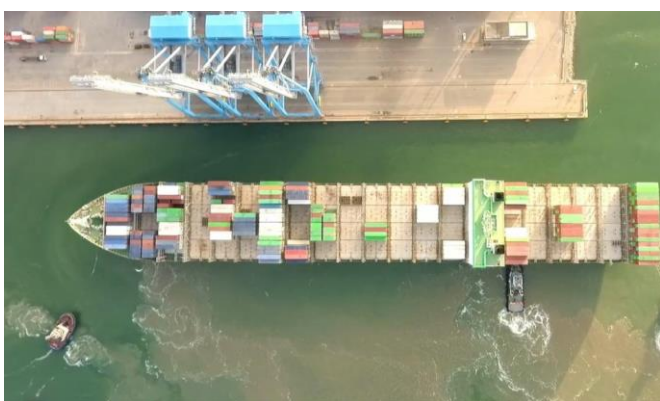


Esses indicadores servirão para que o porto se prepare para eventuais fenômenos climáticos.

"Isso [o estudo] é bom para o porto, porque nós temos agora todo um roteiro. Essa consultoria vai estruturando quais são os pontos de maior cuidado que nós devemos ter", explica Henrique Ilha.

Pier alagado após chuva no terminal de Rio Grande — Foto: ANTAQ/Divulgação

A agência lista uma série de recomendações para evitar os impactos projetados para as próximas décadas. Entre as medidas, estão a diversificação das ligações terrestres para o porto, a construção de infraestruturas de abrigo, a ampliação do processo de dragagem e a melhoria da qualidade dos acessos ao terminal.



Porto de Rio Grande é o principal terminal hidroviário do RS — Foto: Reprodução/RBS TV

"Espera-se que o levantamento possa ser o ponto de partida para a melhoria regulatória do setor portuário, além de se constituir um norteador de políticas públicas sobre o tema, tão importante e atual para o país e o mundo", diz o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery.

Um acordo entre a ANTAQ e a Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável prevê a elaboração de levantamentos específicos para os portos de Rio Grande, Santos (SAP) e Aratu (BA). A medida visa detalhar os impactos das ameaças climáticas na infra e superestrutura desses terminais.

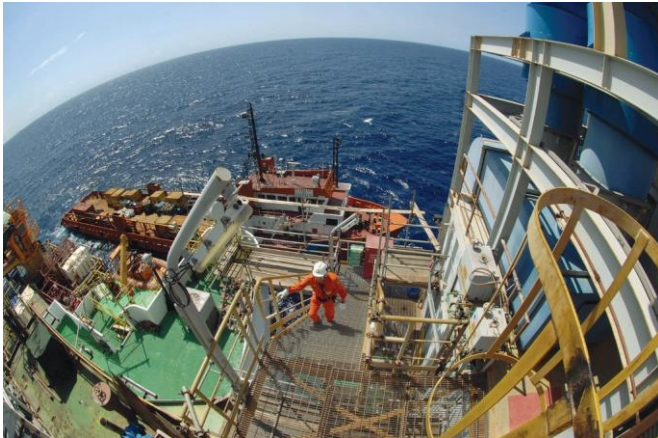
Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 23/11/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EMPRESAS DE APOIO BUSCAM EXTENSÃO DE INSTRUMENTO DE DESONERAÇÃO PARA ATIVIDADE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 23 Novembro 2021



Steferson Faria (Agência Petrobras/Arquivo)

Segmento avalia que CPRB volta a ser importante para absorção de mão de obra, considerando cenários de reaquecimento gradual de contratações que as empresas começam a perceber no setor de petróleo e gás.

Empresas de apoio marítimo defendem a reinserção da atividade entre as beneficiadas da Contribuição Previdenciária sobre a

Receita Bruta (CPRB), que funciona como desoneração da folha de pagamento e integra as discussões no Congresso sobre Reforma Tributária. Após a inclusão da atividade entre as beneficiadas em janeiro de 2013 e, mesmo com a revisão da alíquota em 2015, algumas empresas de apoio que aderiram à CPRB alcançaram economia de até 30%. A retirada desse instrumento em 2018, afetou o caixa dessas empresas, que tentavam se recuperar da crise do setor de petróleo de gás, instaurada no final de 2014 e com reflexos até hoje.

A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) destacou que a medida contribuiu para a criação de milhares de postos de trabalho, diretos e indiretos, no período em que esteve vigente. A vice-presidente executiva da Abeam, Lilian Schaefer, ressaltou que a associação busca diálogos institucionais e junto a parlamentares para a volta da CPRB e que já houve conversas sobre o tema junto ao Ministério da Infraestrutura. Há possibilidade de que o tema seja proposto por projeto de lei ou por medida provisória. Atualmente, somente 17 setores estão contemplados pela CPRB.

A Abeam entende que, apesar de não ter números em grande escala como os do setor de construção civil, por exemplo, a atividade de apoio marítimo possui potencial de crescimento e geração de empregos. De acordo com a associação, no período em que a CPRB esteve presente para a atividade, somado a outros fatores conjunturais, o segmento de apoio saltou de 1.600 empregos diretos, no final de 2012, para 14.900 empregos no final de 2018.

A avaliação do segmento de apoio é que a CPRB volta a ser importante para a absorção de mão de obra, considerando os cenários de reaquecimento gradual de contratações que as empresas de apoio começam a enxergar para os próximos anos. “Viemos de uma conjuntura muito negativa — queda do preço do barril, Lava Jato, redução de frota, pandemia (...). Agora, respirando novos ares, os números estão indicando uma pequena retomada. A CPRB aparece como meta para trazer o ambiente de negócios mais saudável e competitivo para o apoio marítimo brasileiro”, afirmou Lilian.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/11/2021

ENEVA ESTUDA IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL DE GÁS NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Novembro 2021



Na última semana a Eneva, empresa brasileira que atua nos setores de geração, exploração e produção de petróleo e gás natural, além de comercialização de energia elétrica, anunciou a formalização de parceria para investir na instalação de um terminal de GNL (gás natural liquefeito) no Porto do Itaqui ou áreas próximas. A partir do acordo de cooperação assinado com a Servtec Investimentos e Participações, será iniciado um estudo de viabilidade para a implantação do projeto.

Para o presidente da EMAP, Ted Lago, este é mais um passo para a consolidação do Porto do Itaqui como hub de derivados de petróleo e energia. “Temos conversado com a Eneva sobre a possibilidade de implantação de um terminal de gás para atender tanto as indústrias locais quanto para uso veicular”, disse.

A empresa mantém relação sólida com o porto público do Maranhão desde que instalou seu primeiro empreendimento no estado, a usina de Itaqui. Para receber o carvão mineral utilizado na geração de energia, a Eneva conta com uma esteira que liga o porto à usina numa extensão de cinco quilômetros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2021

GOVERNOS DECIDEM SOBRE FUNDO DE DE US\$ 5 BILHÕES PARA ACELERAR CARBONO ZERO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 22 Novembro 2021



Reunião IMO - Arquivo

Uma semana depois da COP26, 174 governos se reúnem esta semana na Organização Marítima Internacional (IMO) em Londres para abordar os desafios urgentes de redução de emissões de carbono enfrentados pelo transporte marítimo internacional.

Uma reunião crítica do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC), realizada pelo regulador da indústria naval global da ONU, decidirá se vai em frente com um fundo de P&D de US \$ 5 bilhões — o 'Fundo de

Pesquisa Marítima da IMO (IMRF)'.
(A frase 'Pesquisa Marítima da IMO (IMRF)' está incompleta no texto original e foi completada aqui para manter o contexto.)

Pago inteiramente pela indústria, sem nenhum custo para governos ou contribuintes, o fundo seria usado para acelerar o rápido aumento das soluções tecnológicas para garantir que combustíveis com zero de carbono possam ser usados em grandes navios oceânicos.

Se aprovado, o fundo de P&D deverá estar pronto e funcionando até 2023, com a capacidade de colocar um grande número de navios de carbono zero na água até 2030, tornando o transporte líquido zero até 2050 uma realidade.

Uma proposta para o IMRF foi apresentada pela primeira vez em 2019 e agora é apoiada pelos principais países com transporte marítimo, incluindo Dinamarca, Grécia, Japão, Panamá,

Cingapura e Reino Unido, além de países em desenvolvimento como Libéria, Nigéria e Palau, que coletivamente representam a maioria dos navios do mundo.

No entanto, o IMRF precisa da aprovação regulamentar da maioria dos governos participantes do MEPC para que o sistema obrigatório de contribuição para P&D seja aprovado. O fundo será financiado pela coleta de US\$ 2 por tonelada de combustível marítimo consumido por navios de longo curso.

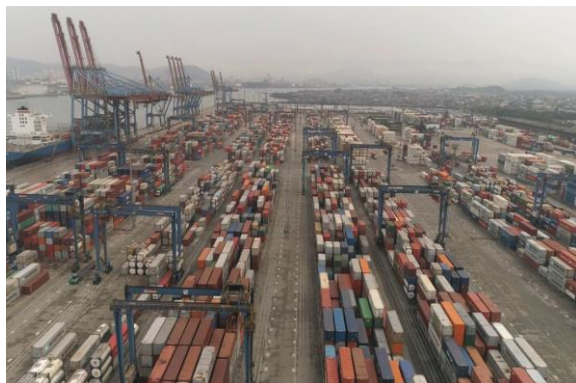
Apesar dos apelos generalizados durante a COP26 para que o transporte marítimo global descarbonize completamente até 2050, uma meta que o a indústria de navegação apóia totalmente, teme-se que alguns governos possam levantar obstáculos processuais ao fundo de P&D.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2021

PORTOS AINDA PRECISARÃO DISCUTIR SEGUROS PARA MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Novembro 2021



Arquivo/Divulgação

Relatório apontou que poucos portos implementaram medidas de adaptação para mitigar efeitos das mudanças no clima. Estudo concluiu que principais medidas adotadas pelos portos no Brasil são a implementação de monitoramento meteorológico contínuo nos portos, abordagem da mudança de clima no plano estratégico do porto e realização de reuniões para discutir adaptações.

O superintendente de desempenho, desenvolvimento e sustentabilidade (SDS) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), José Renato Ribas Fialho, disse, nesta segunda-feira (22), que a contratação de seguros de operação e de infraestrutura já são de difícil contratação no mercado brasileiro e que a questão do seguro para mudanças climáticas será tema importante para ser tratado com política pública nos próximos anos, com participação da agência reguladora nas discussões. Ele explicou que a agência regula e fiscaliza a presença e contratação de seguros pelas autoridades portuárias públicas.

Fialho ressaltou que o resultado dos dois eixos do estudo "Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos Costeiros Brasileiros", parceria da Antaq com a Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável por meio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, será apresentado para a formulação de políticas públicas e que a etapa seguinte do estudo, aprofundando com os portos de Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS), servirá de subsídio.

"O seguro para instalações portuárias, de forma geral, já não é fácil de conseguir. Se tratar de mudanças climáticas, será mais complicado ainda. Tem que ser tratado pelas várias esferas de governo nos próximos anos para que o mercado possa fornecer esse tipo de solução para os terminais portuários", disse Fialho durante o lançamento do estudo.

O gerente de desenvolvimento e estudos (GDE) da Antaq, José Gonçalves Moreira Neto, acrescentou que cabe aos atores envolvidos buscar a otimização da solução da questão desse seguro. Ele contou que nenhum dos 21 portos que participaram do estudo relatou que adotava seguros específicos para impactos climáticos. "Do ponto de vista econômico-financeiro, é uma preocupação grande e pode ser alvo de uma regulação mais ativa da agência", disse Neto.

A Antaq percebeu que poucos portos implementaram medidas de adaptação para mitigar os efeitos das mudanças no clima. O estudo concluiu que as principais medidas adotadas pelos portos nacionais são a implementação de monitoramento meteorológico contínuo nos portos, a abordagem da mudança de clima no plano estratégico do porto e a realização de reuniões para discutir adaptação. Ainda assim, essas medidas mais comuns não passam de 30% dos portos estudados. “Apresentamos um diagnóstico consistente da temática para o país. Esperamos que seja utilizado pelas autoridades portuárias e pelo governo em suas políticas para incorporar o tema no sistema portuário brasileiro”, disse Neto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2021

PORTO DE SÃO FRANCISCO REVITALIZA ESTRUTURA FERROVIÁRIA À ESPERA DA SAFRA RECORDE DE SOJA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Novembro 2021



A próxima safra de soja no Brasil, que começa no início de 2022, promete ser a maior da história. Por isso, o Porto de São Francisco do Sul se antecipou e concluiu, esta semana, as obras de melhoramentos para a recepção do cereal pelo modal ferroviário.

O setor que recebe os trens, no terminal graneleiro, passou por uma ampla revitalização que incluiu a reforma na balança ferroviária, nivelamento da plataforma e a manutenção da moega, que é a estrutura na qual são descarregados os vagões.

Desde a moega, os grãos são direcionados para os armazéns ou navios, por uma esteira chamada correia transportadora.

O elevador que transporta os cereais também recebeu melhorias: a ‘gaiola’ foi substituída e toda a estrutura de 27 metros de altura, modernizada. “O trabalho contou com mão de obra própria, do porto, o que possibilitou gerar uma economia de 60% no custo da reforma”, explica o gerente de armazenagem, Lindomar Dutra, que informa haver sido gasto cerca de R\$ 300 mil durante os 30 dias de obras.

O presidente do porto, Cleverton Vieira, lembra que em 2021 o porto recebeu, pela via ferroviária, cerca de três milhões de toneladas de cereais, o que representa 50% da movimentação de granel agrícola exportada por São Francisco do Sul.

Foram mais de 700 trens que chegaram carregados de soja e milho, que têm como destino principal a China.

A maioria dos grãos é proveniente de Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul e alcança o porto por meio do corredor ferroviário que liga Mafra, no Planalto Norte de Santa Catarina, ao Porto de São Francisco, num trajeto de 170 quilômetros.

Em Corupá, a 80 quilômetros do complexo portuário, é feito o transbordo e distribuição dos vagões que seguem para São Francisco do Sul.

Em média, cada trem é composto por 80 vagões, que transportam em torno de 50 toneladas cada um. Assim, todos os anos, aproximadamente 57 mil vagões são descarregados em três locais do complexo portuário: no terminal graneleiro, administrado pelo porto, e em mais dois terminais privados, Terlogs e Bunge.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2021



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 182/2021
Página 60 de 60
Data: 23/11/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de "feeds" é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006