



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS

Clipping Diário

Terça-Feira | 23.04.24



Empresas querem incentivo do governo a pesquisa sustentável e energia limpa, diz estudo

PLATAFORMA: FOLHA | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

O governo federal deve priorizar incentivos a pesquisa e desenvolvimento sustentável em sua agenda ambiental. É o que apontam 77% dos gestores de empresas ouvidos pela Amcham (Câmara Americana de Comércio para o Brasil) na pesquisa Panorama ESG 2024, divulgada nesta segunda-feira (22) pela organização.

Segundo o estudo, 67% das empresas apontam que é fundamental a liderança do governo federal na chamada “Agenda ESG”, sigla em inglês para meio ambiente, social e governança.

Entre outras demandas dos gestores, estão incentivos à geração de energias limpas, a facilitação do acesso a financiamento sustentável, políticas relacionadas à economia circular e preservação florestal e implementação do mercado de carbono. Esse último está sendo discutido no Congresso desde o segundo semestre do ano passado.

A pesquisa ouviu 687 líderes empresariais brasileiros, entre os quais 57% dos respondentes são “altos executivos de empresas, que, juntas empregam meio milhão de pessoas e totalizam um faturamento de R\$756 bilhões”, segundo a Amcham.

De acordo com o estudo, a adesão de empresas às medidas ESG aumentou no último ano. Segundo a Amcham, 71% das empresas ouvidas adotam medidas para melhorar as relações com meio-ambiente, governança e sociedade, ante 47% em 2023.

Ainda assim, 45% estão em estágio inicial de implementação de práticas ESG e 26% em avançado.

Algumas políticas solicitadas pelas empresas estão presentes na agenda ambiental do governo federal. Uma delas é a criação de um plano de prioridades e diretrizes para o incentivo à criação de tecnologias ligadas à transição ecológica, conforme detalhou à Folha, o secretário-executivo do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luis Fernandes.

Para 72% dos entrevistados, o pilar social é a prioridade da agenda ESG, seguido pela governança, com 68%. Por último, ficam as questões ambientais, prioritárias para 66% dos empresários. Os gestores podiam marcar mais de uma resposta, por isso a soma excede os 100%.

Na busca de fortalecer o pilar social, 65% afirmam promover a capacitação de funcionários, e 61% dizem estabelecer uma cultura de diversidade e inclusão.

Menos da metade dos participantes, 33%, afirma ter reduzido as emissões de gases de efeito estufa em suas organizações. Ainda assim, o resultado é melhor do que o visualizado em 2023, quando apenas 11% das empresas havia atingido a redução.

A sondagem ainda cita a 30ª Conferência das Nações Unidas para as Mudanças Climáticas (COP30), prevista para ocorrer em Belém (PA), em novembro de 2025, mostrando que pouco mais da metade dos gestores acredita que a realização do evento no Brasil impactará positivamente sua organização.

Combustível do futuro avança no Congresso

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

A aprovação na Câmara dos Deputados do Projeto de Lei (PL) 528/2020, que trata do chamado combustível do futuro, reacendeu o debate em torno da mudança na matriz energética na indústria marítimo-portuária.

O projeto cria programas nacionais de diesel verde, de combustível sustentável para aviação e de biometano, além de aumentar a mistura de etanol e de biodiesel à gasolina e ao diesel. A matéria, agora, está na Comissão de Serviços e Infraestrutura do Senado, com relatoria do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB).

AINDA FALTA

Relator na Câmara Federal, o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), admite que ficou faltando a definição de combustível marítimo descarbonificado.

“Aprovado na Comissão de Transição Energética, que presido na Câmara dos Deputados, faremos com operadores marítimos, companhias de navegação e fabricantes de motores, um próximo evento para discutir isso e se desdobrar em iniciativas legais”, complementa.

DEBATE NECESSÁRIO

Professor da Fundação Getulio Vargas (FGV), Gesner Oliveira acredita que o PL do Combustível do Futuro chega em boa hora, por estimular um debate essencial.

“O projeto de lei é um importante estímulo à transição energética no País. Um ponto importante é que haverá uma compensação tributária para usinas de biocombustíveis e destilarias que produzirem combustíveis de fontes agrícolas renováveis, provenientes da cana-de-açúcar, milho e soja. Assim, atingirá de forma positiva a produção de combustíveis para navios”, afirma Oliveira para A Tribuna.

URGENTE

Para ele, a necessidade de descarbonizar os transportes é uma das urgências da agenda climática mundial e já está criando uma demanda expressiva para esses novos produtos no Brasil e no exterior.

“As emissões de gases de efeito estufa de todo o setor de transportes corresponde a 35% de toda a queima de combustíveis fósseis no mundo. Essa relação é mais acentuada no caso do transporte marítimo, que tem nível baixo de prontidão tecnológica em soluções de descarbonização, além de vida útil das embarcações, em média de 20 a 35 anos, o que inibe a rápida aplicação de novas tecnologias”, acrescenta.

Cadeia terrestre será mais atingida

Especialista em infraestrutura e consultor portuário, Rodrigo Paiva entende que projeto vai atingir muito mais a cadeia logística do que a parte marítima.

“Acho que a adição de biocombustível nos combustíveis de origem fóssil já acontece e vai ser ampliada. Assim, a possibilidade de afetar os custos logísticos é maior na cadeia terrestre do que na cadeia marítima”, pontua.

Paiva entende que, para afetar o abastecimento de navios, é necessária uma iniciativa global, pois as embarcações são abastecidas em vários pontos do globo. Uma iniciativa única é pouco efetiva para isso, apesar de impactar a logística terrestre e a pegada de carbono da cadeia logística.

“O Brasil já está sendo um dos principais pontos de criação de energia alternativa limpa. Vejamos as iniciativas de solar, eólica, biometano proveniente de aterros sanitários ou de biodigestão (fonte agro) e hubs de hidrogênio verde. Apesar disso, globalmente ainda há muitas dúvidas no que apostar para o futuro”, acrescenta.

PREPARAÇÃO

A Autoridade Portuária de Santos (APS) já mira um importante mecanismo visando maior utilização do chamado hidrogênio verde. E ele passa pela Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, que pertence à estatal.

“Existem empresas que estão estudando a gestão de Itatinga, para o aumento da geração de energia elétrica. Um dos requisitos que nós exigimos é a geração de hidrogênio verde, que ficará disponível para os píeres de atracação, ou seja, os cais contarão com uma estrutura adequada para o abastecimento de dois tipos de navios em especial (cruzeiros e draga)”, afirma o presidente da APS, Anderson Pomini.

Segundo ele, Itatinga gera 15 megawatts, dos quais 50% são utilizados para alguns operadores portuários e para a sede do porto. “Há necessidade de investimentos, de troca dos fios de alta tensão (são 35 km de fios). Temos o principal insumo: a energia hidrelétrica”.

O presidente da APS afirma que Santos deve pautar o tema da descarbonização. “A gente já vem incentivando, inclusive, com a redução de tarifas, os navios que tenham selo verde, que já trabalharam para reduzir a emissão de CO2 quando da entrada e saída do nosso canal”, finaliza Pomini.

Portos em busca da multimodalidade

PLATAFORMA: FOLHA PE | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

Com a nomeação do presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, para relator do Projeto de Lei (PL) 406/2021, espera-se que avance no Congresso o tema da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.

O objetivo do PL é dar efetividade à integração física e operacional do modal de transportes no campo portuário. O PL tenta preencher uma lacuna deixada em aberto pelo Marco Legal de Setor Portuário. Quando foi instituído pela Lei 12.815, em 2013, ele não incluiu dispositivos que garantissem na operação portuária a multimodalidade.

Muitos portos e terminais portuários de uso privado dependem exclusivamente de trechos rodoviários, e na visão de quem atua no setor, isso depõe contra economicidade das operações logísticas e a melhoria das condições ambientais. O projeto 406/21 determina que os contratos de concessão de portos deverão conter cláusulas de preservação do meio ambiente e de integração ao sistema rodoviário e ferroviário.

BR dos Rios' tem promessa de ir além de obras públicas e concessões

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

O diretor de navegação e hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Dino Antunes Batista, disse, na última sexta-feira (19), que o 'BR dos Rios' será um programa amplo relacionado à navegação interior e ao transporte fluvial, que vai tratar não somente das obras públicas e concessões. O futuro secretário nacional de hidrovias e navegação da pasta adiantou que o programa, em discussão, vai endereçar ações apontadas pela iniciativa privada, como a segurança patrimonial na região Norte e a formação de fluviários, a fim de oferecer uma estrutura mais adequada para que setores envolvidos na navegação interior possam dialogar com o setor público.

Batista citou a criação de conselhos hidroviários e do Conahidro (Comitê Nacional de Hidrovias), que deverá congrega instituições envolvidas na operação hidroviária, além da regulamentação da Lei das eclusas, entre outras ações. "O BR dos Rios, enquanto grande programa a abraçar ações nas hidrovias, vai trazer diversas propostas. Pretendemos anunciar quais serão essas propostas o quanto antes para mercado entender nossas linhas de ação", afirmou Batista, durante o webinar 'Diálogo com as Associadas da ABTP – Hidrovias e Navegação: estratégia e prioridades', promovido pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários.

Na ocasião, ele destacou que grande parte dos temas já vem sendo conversada com o setor, pelo menos, desde 2021. "Esperamos que o programa como um todo cubra diversos pontos colocados pela iniciativa privada, quem de fato executa e cria as condições que temos hoje para o desenvolvimento do transporte fluvial (...) Efetivamente, a grande prioridade que ministro nos deu foi a navegação interior", avaliou.

Batista ponderou que, apesar de as prioridades da secretaria estarem relacionadas ao modal hidroviário, a navegação está na agenda da secretaria. Ele falou da necessidade de finalizar a regulamentação do BR do Mar (Lei 14.301/2022), que trata da cabotagem, assim como trabalhar questões pontuais apoio portuário e do longo curso, além de desenvolver políticas para o apoio marítimo, preparando-no em especial para o futuro mercado de energia eólica offshore.

Batista chamou a atenção para a necessidade de ampliar a articulação e proximidade com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em relação à definição de prioridades em termos de obras públicas e acompanhamento das prioridades que forem definidas. Além disso, o orçamento das obras do modal hidroviário ficará concentrado na secretaria.

O futuro secretário acrescentou que as hidrovias têm relevância dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) quase todas as obras públicas hidroviárias estão consideradas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o que traz uma relativa vantagem quanto à possibilidade de articulação junto ao governo e a órgãos federais e estaduais. "Até o momento, trabalhamos com uma estrutura pequena que tínhamos para trabalhar dentro do departamento de navegação e hidrovias. Agora, vamos ter fôlego maior e estrutura maior para trabalhar questões orçamentárias, mas também de acompanhamento", ressaltou.

Obras do túnel Santos-Guarujá podem ter interdições parciais de até 72h

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse, nesta segunda-feira (22), que a obra do túnel Santos-Guarujá terá interdições parciais de até 72 horas. Ele explicou que um dos estudos em discussão prevê a interdição parcial do canal durante 24h ou 72h para aprofundamento de placas utilizadas na técnica de construção. A autoridade portuária defende a imersão como modelo de engenharia. Segundo Pomini, esta técnica é conhecida mundialmente, já tendo sido usada na construção de um túnel Fehmarnbelt, com 19 quilômetros de extensão, entre Dinamarca e Alemanha.

‘No dia da execução do aprofundamento da placa, combinado com mercado, o canal terá interdição parcial, permitindo a entrada e saída dos navios – ou à direita ou esquerda, a depender do local do aprofundamento da placa, parcialmente por até 72h’, afirmou Pomini, durante painel do evento Santos Export. 6

Os impactos para operações portuárias, considerando a implantação do canteiro de obras, execução e entrega, foram um dos principais temas levantados nas audiências públicas presenciais em Santos e Guarujá, realizadas na semana passada. Pomini ressaltou que os estudos estão sendo aprofundados pela engenharia e o cronograma que consta na audiência pública poderá ser modificado, dependendo dos novos estudos.

O diretor-presidente da APS frisou que a premissa será o menor impacto possível às operações portuárias, rodoviárias e ferroviárias. Ele garantiu que todos os detalhes serão submetidos ao mercado, para em conjunto com agentes e entidades setoriais para decidir o melhor momento para interdição dessas 72h para implementação dessa placa. “Não sabemos quantas placas serão aprofundadas. Para cada placa, teremos a interdição parcial do canal permitindo entrada e saída de navios com cronograma que será equacionado com o mercado”, afirmou.

Lucas Ferraz: “Queremos implantar o PCS no Porto de Santos”

PLATAFORMA: PORTAL BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

O secretário de Negócios Internacionais do Estado de São Paulo, Lucas Ferraz, afirmou que o Governo Estadual tem o desejo de implementar o Port Community System no Porto de Santos. Existe a expectativa de que a tecnologia seja usada em São Sebastião.

Durante sua participação na solenidade de abertura do Fórum Santos Export, o secretário mencionou iniciativas que estão sendo trabalhadas pela pasta, voltadas para tentar solucionar gargalos regulatórios e microeconômicos de portos e aeroportos.

Entre eles está um programa para redução de atrasos nas operações portuárias, o selo OEA Paulista, voltado para empresas de importação e exportação instaladas em São Paulo com o aumento de benefícios. E, por fim, o PCS.

“O PCS é uma agenda que começamos em Brasília, no qual já vemos apoio do Reino Unido. Estamos trazendo o Estado e gostaríamos muito de ver instalado no Porto de Santos. Entendemos a complexidade relativa ao tamanho, por tratar-se do maior porto da América La- na”, disse o secretário.

Segundo Ferraz, a ideia é que o sistema seja integrado ao Porto de São Sebastião.

Anúncio

Representando o Governo Federal, a secretária executiva-adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos, Gabriela Costa, revelou que a pasta autorizou o projeto referente à segunda fase do Aeroporto Metropolitano do Guarujá (SP), no qual está incluso a construção do novo terminal de passageiros.

“Faço questão de passar essa notícia em primeira mão. O aeroporto já teve a primeira fase autorizada. É uma demanda antiga da Baixada Santista e que estamos entregando”, declarou.

Segundo a secretária, o novo aeródromo receberá operação de aviação geral e comercial.

Participaram da solenidade de abertura o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos); os deputados federais Paulo Alexandre Barbosa (PSDBSP) e Edinho Bez (MDB-SC); José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Caio França, deputado estadual (PSB); Ricardo Molitzas, presidente do Conselho do Santos Export e do Instituto Brasil Logística; o capitão de mar e guerra Marcus André de Souza e Silva, capitão dos Portos de São Paulo; Valter Souza, diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT); Elias Júnior, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos; João Paulo Tavares Papa, ex-prefeito de Santos; e Bayard Umbuzeiro Filho, diretor-presidente do Grupo Transbrasa.

InfraJur discute impactos da precariedade de acessos nos investimentos nos portos

PLATAFORMA: PORTAL BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

No segundo painel do InfraJur 2024, especialistas abordaram as dificuldades que os problemas de acesso aos portos nacionais representam para os investimentos em infraestrutura. O Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur) ocorre como parte da programação do Fórum Santos Export, nos dias 22 e 23 de abril, em Santos (SP).

Mario Povia, presidente-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), atuou como moderador do debate, destacando o déficit de infraestrutura no Brasil, especialmente no setor de transportes. Ele apontou a falta de segurança jurídica como um obstáculo para atrair investimentos privados aos terminais portuários, resultante da má qualidade dos acessos.

Povia ressaltou o esgotamento fiscal e orçamentário que o país enfrenta há alguns anos, impactando os modelos de concessões e arrendamentos portuários. A autoridade mencionou a complexidade burocrática e tributária, que afeta tanto o mercado interno quanto o externo, dificultando a compreensão do modelo brasileiro por parte dos investidores internacionais.

Marcelo Sammarco, vice-presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), destacou que os agentes financeiros internacionais demonstram receio em equipar os terminais nacionais sem uma contrapartida do Poder Público para proporcionar condições favoráveis ao acesso, logística e escoamento de carga. Ele citou o exemplo dos gargalos no Porto de Santos, que têm resultado em filas nos terminais, congestionamentos, danos aos caminhões e obstáculos no acesso aquaviário.

“A ausência de acesso aquaviário ou rodoviário acaba impactando na segurança jurídica daquele que investiu em um arrendamento, trouxe tecnologia com a expectativa de que teria no entorno a infraestrutura necessária para operar. Quando isso acontece, temos uma sinalização negativa para futuros arrendamentos, cria-se uma incerteza muito grande”, disse Sammarco.

Também participaram do painel “Segurança jurídica: entraves legais para investimentos na área de infraestrutura”, Sandra Silva, gerente jurídica da Cargill, e Alessandro Marques, advogado do Salomão Advogados.

Petrobras lidera aumento de investimentos entre maiores companhias de óleo e gás do mundo

PLATAFORMA: PORTOS E NAVIOS | CADERNO: ONLINE | 23.04.24

A Petrobras é a empresa do mercado global de óleo e gás cujo investimento mais cresceu. Em 2023, a companhia praticamente dobrou seu esforço de investimentos, somando US\$ 21,4 bilhões entre investimentos diretos e ativos relacionados ao arrendamento de unidades de produção, contra um montante de US\$ 10,9 bilhões em 2022.

-A Petrobras tem excelentes projetos, capazes de gerar retornos expressivos e garantir o futuro da companhia. Estamos investindo com responsabilidade, foco na disciplina de capital e compromisso de manter o endividamento sob controle – destacou o diretor de Financeiro e de Relacionamento com Investidores da Petrobras, Sergio Caetano Leite.

Os investimentos são realizados prioritariamente com recursos próprios da Petrobras gerados pelas suas operações. A dívida bruta da companhia segue limitada a US\$ 65 bilhões, patamar considerado saudável para empresas do segmento e porte da Petrobras.

Fruto desses investimentos, a Petrobras iniciou a produção de quatro sistemas no ano de 2023: FPSO Anna Nery e Anita Garibaldi - projetos de revitalização de Marlim e Voador - FPSO Almirante Barroso em Búzios – atingindo capacidade nominal em menos de cinco meses - e do FPSO Sepetiba, no campo de Mero. Esses sistemas ajudaram a empresa a superar a produção de 2022 em 3,7%, atingindo 2,78 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed) em 2023.

Essa capacidade de implantar simultâneos sistemas de produção em águas ultraprofundas em um mesmo ano, coloca a empresa em um lugar de destaque na indústria mundial.

Embora o petróleo ainda seja necessário para atender a demanda global de energia, a Petrobras tem se voltado para projetos de descarbonização e de energias de baixo carbono, construindo assim o processo de transição energética de forma justa, gradual e inclusiva.

O Plano Estratégico da Petrobras para o quinquênio 2024-2028 (PE 2024-28+), prevê investimentos da ordem de US\$ 102 bilhões nos próximos cinco anos, um crescimento de 31% em relação ao ciclo anterior. Com esse aumento de investimentos, a companhia estima a geração de 280 mil empregos diretos e indiretos por ano.