

CLIPPING  
**ASSCOM**

---

ESPECIAL

# Aberta a temporada de cruzeiros no Porto do Rio de Janeiro

7 de novembro de 2022

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no **Porto do Rio de Janeiro** durante a temporada de cruzeiros 2022/2023, que começou oficialmente no último dia 28 de outubro. Até o fim da temporada, em abril de 2023, estão previstas 84 escalas nacionais e 35 internacionais de um total de 37 navios, sendo que 10 deles atracarão pela 1ª vez na cidade.

Visando melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, diversas ações foram implementadas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com a arrendatária. Entre as medidas da Autoridade Portuária, estão a manutenção perene das defensas, a substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação, além da dragagem que está sendo realizada com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, acredita que “esta temporada pós-pandemia vai marcar a retomada do crescimento do segmento de cruzeiros marítimos e que, com as ações de melhoria do terminal, atingirá níveis ainda mais elevados de satisfação dos passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro”.

## Navios em destaque

Segundo informações do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, os destaques desta temporada são os navios de grande capacidade como o MSC Seashore (7.077 pessoas), o MSC Seaview (6.842 pessoas), o Costa Firenze (6.538 pessoas), o MSC Preziosa (5.767 pessoas) e o MSC Fantasia (5.670 pessoas).

Outro fato relevante é que os navios internacionais, trazendo turistas estrangeiros para visitar a cidade, estão voltando a todo vapor, tais como: Arcadia, Celebrity Infinity, Aurora, Volendam, MS Marina, Balmoral, Viking Jupiter, Azamara Pursuit, Seven Seas Voyager, Seven Seas Mariner, MS Insignia, MS Hamburg, Europa, Silver Wind, Silver Cloud, World Explorer e Ocean Explorer.

Já os 10 navios que aportarão no Porto do Rio de Janeiro pela 1ª vez são: Swan Hellenic -Vega, Vicking Octantis, AidaMar, MSC Seashore, Norwegian Star, Costa Firenze, Bolette, Silver Moon, Seabourn Venture e Hanseatic Spirit.



## Embarque no Rio de Janeiro

TEMPORADA 2022/23

Como chegar?

Localizado na Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, o **Porto do Rio de Janeiro** é um dos mais movimentados do país. O terminal de passageiros de cruzeiro fica no Píer Mauá, que é próximo de diversos destinos turísticos da cidade.

O píer está situado na Avenida Rodrigues Alves, 10 - Praça Mauá, Rio de Janeiro - RJ, 20081-250 e possui duas paradas de VLT e estacionamento 24h. Para mais informações, entrar em contato pelo telefone: (21) 2516-2618 ou pelo e-mail: [operation@piermaua.rio](mailto:operation@piermaua.rio)

### Vantagens do Porto do Rio de Janeiro



2 paradas de VLT



2 km do Aeroporto



Estacionamento 24h



3,4 km da Rodoviária



## Ferrovias aumentam eficiência e capacidade de produção agropecuária, diz ministro

**Marcelo Sampaio participou da cerimônia que marcou o início das obras da primeira ferrovia estadual de Mato Grosso**

07/11/2022 18h24

A construção de novas ferrovias vai aumentar a eficiência do transporte de cargas e, ao mesmo tempo, a capacidade da produção agropecuária no Brasil, afirmou

nesta segunda-feira (7) o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Em Rondonópolis (MT), Sampaio participou de cerimônia que tornou oficial o início da obra da primeira ferrovia estadual do Mato Grosso.

Serão dois ramais, com 730 quilômetros de trilhos: um ligando Rondonópolis até Cuiabá e outro ligando Rondonópolis até Lucas do Rio Verde. Está previsto um investimento de R\$ 11,2 bilhões na ferrovia, recursos totalmente privados, com a geração de 235 mil empregos diretos e indiretos, impactando 27 municípios na margem do traçado previsto.

“A ferrovia vai trazer uma eficiência muito grande, aumentando a capacidade de produção agrícola, com todo cuidado ambiental necessário importante aqui na região. Além disso, o Mato Grosso vai ter acesso a medicamentos e a outros produtos industrializados com um valor mais barato e de forma também mais eficiente”, disse o ministro.



## **Acordo do MInfra com o governo de São Paulo viabiliza a implantação do trem intercidades**

**Cooperação tem vigência de 40 anos e torna possível a construção e a operação da ligação por trilhos entre a capital paulista e Campinas**

07/11/2022 19h08

Acordo de cooperação técnica assinado pelo Ministério da Infraestrutura em 4 de novembro com o governo de São Paulo vai permitir a construção e a operação do trem intercidades, entre as cidades de São Paulo e Campinas. Além disso, o documento também permite a segregação das linhas de carga e de passageiro, atualmente compartilhadas entre a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e a MRS Logística.

Com vigência de 40 anos, o acordo possibilita a coordenação necessária para a implantação do Projeto TIC Eixo Norte, destinado ao transporte ferroviário de passageiros, que compreende inicialmente o eixo entre os municípios de Campinas, Jundiaí e São Paulo. Estão previstos três serviços: trem intermunicipal integrado ao sistema metroferroviário; serviço de trem intermunicipal “parador” de passageiros; e serviço expresso.

O primeiro terá 35,2 quilômetros e ligará a Estação Barra Funda a Francisco Morato, atendendo, ainda, as cidades de Caieiras e Franco da Rocha. Já o serviço parador, com 66 quilômetros, unirá Francisco Morato a Campinas e atenderá Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista, Jundiaí, Louveira, Vinhedo e Valinhos.

O expresso terá 102 quilômetros para ligar São Paulo a Campinas, com parada em Jundiaí, integrado ao sistema metroferroviário.

#### Malha Sudeste

Já o transporte de cargas e passageiros, sob responsabilidade da MRS, concessionária da Malha Sudeste, contempla os seguintes projetos: segregação entre a Água Branca e Jundiaí; segregação entre o Brás e Rio Grande da Serra (SP); e das adequações do trecho central compartilhado, entre a Água Branca e o Brás.



## **Pistas revitalizadas na BR-452/GO vão melhorar escoamento da produção do vale do Rio Parnaíba**

**Região próxima às cidades de Itumbiara e Bom Jesus é conhecida pela indústria que produz derivados de milho, soja, algodão e leite**

07/11/2022 19h25

Motoristas que utilizam a BR-452/GO ganharam 15,1 quilômetros de pistas revitalizadas em dois seguimentos entre as cidades goianas de Bom Jesus e Itumbiara. Elas ficam na região do Vale do Rio Parnaíba e possuem um setor crescente de indústrias e uma agricultura relevante.

Por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Ministério da Infraestrutura garantiu serviços de fresagem com recomposição em Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), seguido de aplicação de micro revestimento e implantação da sinalização horizontal.



## **Governo federal edita MP que muda revisão do frete do transporte rodoviário de cargas**

**O objetivo é minimizar o impacto da alta dos combustíveis sobre o setor de transporte rodoviário de cargas**

07/11/2022 16h57

O Governo Federal editou, nesta terça-feira (17), Medida Provisória (MP) que altera a lei que trata da tabela do frete pago a transportadores de carga. Desde 2018, a lei previa a revisão semestral do valor do combustível considerado na tabela, além da revisão extraordinária desse custo sempre que identificado reajuste no preço do diesel igual ou superior a 10%.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a MP editada por Bolsonaro estabelece que essa revisão extraordinária passará, agora, a ser feita sempre que identificado aumento igual ou superior a 5% no valor do diesel.

A mudança visa atenuar o impacto da alta dos combustíveis sobre o setor de transporte rodoviário de cargas.

O piso

O piso estabelecido serve para que o transportador tenha condições de avaliar se o valor do frete ofertado pelo contratante está condizente com aquele serviço, evitando uma remuneração insuficiente, ou até mesmo o prejuízo durante o seu trabalho.

Medidas

O confronto entre a Rússia e a Ucrânia tem exigido medidas para amenizar o impacto da alta dos combustíveis sobre os caminhoneiros. Como exemplo, foram promovidas reformas significativas sobre o ICMS-combustível e foram implementadas políticas para melhorar o ambiente de negócio do transporte rodoviário, como o Programa DT-e, a Plataforma InfraBR, os Pontos de Parada e Descanso (PPD), e outros.

# CLIPPING ASSCOM

---

## M E N U

07 de  
Outubro

08 de  
Novembro

08 de novembro



# MERCADO FINANCEIRO ELEVA PROJEÇÃO DA INFLAÇÃO DE 5,61% PARA 5,63%

8 DE NOVEMBRO DE 2022

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), considerada a inflação oficial do país, subiu de 5,61% para 5,63% para este ano. A estimativa consta do Boletim Focus de hoje (7), pesquisa divulgada semanalmente, em Brasília, pelo Banco Central (BC) com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Para 2023, a projeção da inflação ficou em 4,94%. Para 2024 e 2025, as previsões são de inflação em 3,5% e 3%, respectivamente.

A previsão para 2022 está acima do teto da meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC. A meta, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é de 3,5% para este ano, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é de 2% e o superior de 5%.

Da mesma forma, a projeção do mercado para a inflação de 2023 também está acima do teto previsto. Para 2023 e 2024, as metas fixadas são de 3,25% e 3%, respectivamente, também com os intervalos de tolerância de 1,5 ponto percentual. Ou seja, para 2023 os limites são 1,75% e 4,75%.

Em setembro, houve deflação de 0,29%, o terceiro mês seguido de queda no indicador. Com o resultado, o IPCA acumula alta de 4,09% no ano e 7,17% em 12 meses, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Para outubro, o Índice de Preços ao Consumidor Amplo-15 (IPCA-15), que é a prévia da inflação, também teve aumento de 0,16%. Os dados consolidados de outubro serão divulgados na quinta-feira (10) pelo IBGE.

## TAXA DE JUROS

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, a Selic, definida em 13,75% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom). A taxa está no maior nível desde janeiro de 2017, quando também estava nesse patamar.



Para o mercado financeiro, a expectativa é de que a Selic encerre o ano nos mesmos 13,75%. Para o fim de 2023, a estimativa é de que a taxa básica caia para 11,25% ao ano. Já para 2024 e 2025, a previsão é de Selic em 8% ao ano, para os dois anos.

Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros, a finalidade é conter a demanda aquecida, e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança. Desse modo, taxas mais altas também podem dificultar a expansão da economia. Além da Selic, os bancos consideram outros fatores na hora de definir os juros cobrados dos consumidores, como risco de inadimplência, lucro e despesas administrativas.

Quando o Copom diminui a Selic, a tendência é de que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, reduzindo o controle sobre a inflação e estimulando a atividade econômica.

## PIB E CÂMBIO

A projeção das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira neste ano se mantém em 2,76%. Para 2023, a expectativa para o Produto Interno Bruto (PIB) – a soma de todos os bens e serviços produzidos no país – é de crescimento de 0,7%. Para 2024 e 2025, o mercado financeiro projeta expansão do PIB em 1,8% e 2%, respectivamente.

A expectativa para a cotação do dólar manteve-se em R\$ 5,20 para o final deste ano. Para o fim de 2023, a previsão é de que a moeda americana se mantenha nesse mesmo patamar.

**AGORARN**

## **Terminal Salineiro quer dobrar capacidade cinco anos após arrendamento**

**Após leilão, Consórcio entre duas empresas assume a gestão do Porto-Ilha pelos próximos 25 anos; entidades do setor dizem que privatização do Terminal Salineiro de Areia Branca era aspiração antiga**

08/11/2022 | 00:06

Nesta semana, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) entregou o Terminal Salineiro de Areia Branca, que agora passa a se chamar Terminal Salineiro Intersal (TSI), ao Consórcio Arrendatário Intersal, formado pelas empresas Intermarítima e Salinor. Segundo a Codern, o terminal é responsável

por escoar cerca de 95% de todo sal marinho no Brasil. A operação vai acontecer pelos próximos 25 anos e, neste período, serão investidos cerca de R\$ 164 milhões no local. O arrendamento foi leiloado em novembro do ano passado por R\$ 100 mil. Segundo a Codern, este era o último terminal do Brasil que ainda era operado pelo poder público.

Conhecido como Porto-Ilha de Areia Branca, o terminal está localizado no Oceano Atlântico, cerca de 15 km da costa do município potiguar com quem divide o nome. O leilão foi promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na Bolsa de Valores de São Paulo. Ainda segundo a Companhia, este investimento na estrutura do local vai possibilitar compra de equipamentos necessários para operação, incluindo a recuperação do pátio de estocagem.

Com isso, a capacidade de armazenamento deve aumentar de 90 mil para 150 mil toneladas. Em até cinco anos, a expectativa é de que a capacidade do terminal passe de duas toneladas por ano para quatro toneladas por ano, de acordo com a meta do Consórcio Intersal. Segundo o Portal do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, há a estimativa de 3.257 empregos diretos, indiretos e efeito renda, em virtude do arrendamento do terminal salineiro.

“É um dia muito importante e de vitória para a Codern, para o Rio Grande do Norte e para o Brasil. Os empregos foram não só preservados como ampliados. Estivemos sempre preocupados com as pessoas, ao mesmo tempo em que olhávamos para a economia e para o futuro. O Tersab tem um bonito horizonte pela frente”, disse Carlos Eduardo da Costa Almeida, diretor-presidente da Codern.

Por meio da assessoria de imprensa, a Codern afirmou que é uma “política de Estado fundamental para a indústria salineira do Brasil”, e que é um trabalho do atual presidente da República, Jair Bolsonaro (PL), para recuperar ativos da reunião. A Companhia informou que a única responsabilidade a partir de agora é fiscalizar o cumprimento do contrato de arrendamento em colaboração com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Segundo Airton Torres, presidente do Sindicato das Indústrias de Extração do Sal do Estado do Rio Grande do Norte (Siesal), atualmente o parque salineiro ocupa cerca de 40 mil hectares em todo o estado. Para ele, o arrendamento já era uma aspiração antiga do segmento. “O setor está muito otimista com o fato de o porto passar a ser operado por um ente privado, setor que tem muito mais agilidade nas operações. O que a gente espera é que a operação, como um todo, é que dê um salto de qualidade e faça com que o porto possa aumentar a movimentação de carga que vinha tendo enquanto estava sendo operado pela Codern”, disse.

Em relação à geração de empregos, Torres afirma aguardar aumento tanto no

próprio Porto-Ilha, quanto nas novas salinas que possam surgir na região. “Esse aumento de empregos começou porque para você ter uma ideia, a Codern operava o porto com um contingente de 115 pessoas. Mas o consórcio já contratou 140 pessoas. Dentre elas, cerca de 55 pessoas que trabalhavam com a Codern”, analisou.

Para os pequenos produtores, no entanto, o impacto praticamente não deve existir, segundo Ceiza Praxedes, presidente do Sindicato da Indústria de Moagem e Refino de Sal do Estado do Rio Grande do Norte (Simorsal). “Acredito que foi uma coisa positiva para o setor. Antes do arrendamento, o porto era explorado por três ou quatro empresas. Agora, com a privatização, existe uma possibilidade disso ser democratizado. Empresas menores também terão a oportunidade de alcançar essa operação, que antes não era possível”, defendeu.



## Travessia de balsas terá atividade interrompida para a passagem de navio gigante

Por Santa Portal em 08/11/2022 às 06:00

A travessia de balsas entre Santos e Guarujá será interrompida das 13h30 às 15h desta terça-feira (8) para a passagem de um navio de grande porte. Essa é a segunda vez que um navio gigante vem até o Porto de Santos, o [primeiro chegou na Cidade no dia 24 de outubro](#).

De acordo com o [Departamento Hidroviário \(DH\)](#), os usuários do serviço de travessia deverão se programar e, caso precisem ir de uma cidade a outra neste horário, é preciso buscar a alternativa de deslocamento terrestre.

A interrupção vai acontecer seguindo a determinação da Capitania dos Portos e da Marinha do Brasil. Durante a paralisação, as balsas não ficarão com veículos e passageiros embarcados.

De acordo com a Capitania dos Portos, uma das medidas de segurança para essa ação é deixar as balsas dentro das “gavetas” (berços de atracação) e sem veículos, pedestres e ciclistas em seu interior.

A Marinha do Brasil informou que o Navio Mercante APL Yangshan tem 347,09 metros de comprimento e 45,2 metros de largura. De acordo com o órgão, a paralisação é necessária e vale como uma medida de segurança.

A manobra consolida as operações e acontece após estudos, simulações e reuniões do Agente da Autoridade Marítima (AAM), Autoridade Portuária, Tanque de Provas da Universidade de São Paulo, Praticagem de São Paulo.

A operação do navio será realizada de acordo com diversas regras para que não ocorra nenhum tipo de problema. Algumas das regras estabelecem que é preciso que todos os terminais realizem procedimentos internos de segurança, tais como: reforço de amarrações e retirada de pranchas e guinchos. Assim como o levantamento hidrográfico e também do clima.

Após a realização da manobra, o tráfego será restabelecido.

**Valor**

## Exportação da China cai pela primeira vez desde 2020

A grande retração da demanda por seus produtos no exterior tira da China um importante motor de seu crescimento no momento em que sua economia é pressionada pela “covid-zero” e por uma grave crise no setor imobiliário

Por Jason Douglas — Dow Jones Newswires, de Cingapura

08/11/2022 05h02 · Atualizado há 7 horas

As exportações da China todo o mundo diminuíram inesperadamente em outubro, em um sinal de que o comércio global está em forte retração à medida que consumidores e empresas reduzem os gastos como resposta às medidas agressivas dos bancos centrais para conter a inflação.

As exportações chinesas em dólares caíram 0,3% ao ano em outubro, segundo dados oficiais divulgados ontem, bem abaixo da previsão dos economistas de alta de 4,5% e do ganho de 5,7% em setembro. Foi a primeira queda nas exportações desde maio de 2020.

Os embarques da China para os Estados Unidos caíram 13% ao ano em outubro, o terceiro mês de queda, enquanto as vendas para a União Europeia (UE) caíram 9%.

O comércio ajudou a dar suporte à sua economia chinesa durante a pandemia. Suas exportações dispararam em 2020 e 2021, com os mercados globais passando a comprar bens em vez de serviços.

Mas os dados mais recentes destacam a exposição do país a uma desaceleração global, à medida que outras grandes economias aumentam as taxas de juros para combater a inflação mais alta. Ao contrário da China, a maioria dos países removeu amplamente as restrições relacionadas à covid.

A queda das exportações chinesas contribui para o pessimismo sobre a economia mundial no momento em que líderes dos 20 países mais avançados do mundo (G-20) se preparam para uma reunião na Indonésia na próxima semana.

Um mercado de trabalho dinâmico nos EUA dá sinais de esfriamento enquanto o Federal Reserve (Fed) aumenta as taxas de juros para conter a inflação. Muitos economistas esperam por uma recessão no país nos próximos 12 meses.

A Europa se prepara para um inverno difícil depois que a Rússia decidiu estrangular o fornecimento de energia em resposta às sanções impostas por causa da guerra na Ucrânia. O Banco Central Europeu (BCE) aumentou taxas de juros em 0,75 ponto percentual pela segunda vez seguida em outubro, mas sinalizou mais preocupações com o crescimento da economia, levando a especulações entre os investidores de que ele poderá em breve diminuir o ritmo do aumento das taxas de juros.

Para a China, a segunda maior economia do mundo, a grande retração da demanda por seus produtos no exterior remove um importante motor de seu crescimento no momento em que sua economia é pressionada pela política de "covid-zero" e por uma grave crise no setor imobiliário.

"É quase como se se ela não tivesse uma perna para se apoiar", disse Steve Cochrane, economista-chefe para o Pacífico da Moody's Analytics em Cingapura.

Autoridades de saúde chinesas disseram no sábado que o país manterá sua dura estratégia de combate à covid, frustrando as esperanças dos últimos dias, de uma flexibilização da política para a covid depois do congresso do Partido Comunista no mês passado.

Com o crescimento perdendo força nos EUA, Europa e China, economistas estão pessimistas com as perspectivas para a economia mundial neste ano e no próximo. O Fundo Monetário Internacional (FMI) alertou no mês passado que “o pior ainda está por vir”, afirmando acreditar que o PIB global crescerá 3,2% este ano, para depois cair para 2,7% em 2023.

A desaceleração das exportações chinesas “é um sinal preocupante para o crescimento global”, disse Duncan Wrigley, economista-chefe da Pantheon Macroeconomics para a China.

Zichun Huang, economista da Capital Economics, disse em nota a clientes ontem esperar que as exportações chinesas caíam ainda mais nos próximos meses, à medida que a economia global se aproxima da recessão. Os bloqueios da “covid-zero” prejudicaram a atividade econômica ao longo do ano.

07 de novembro

**portosenavios**

## **Quase 50% das cargas na cabotagem são transportadas via mercado feeder**

07/11/2022 - 20:45

Estudo apresentado pela Antaq aponta que serviço feeder e cabotagem 'pura', apresentaram crescimento constante, com cargas feeder variando entre 38% e 44% das cargas transportadas na cabotagem entre 2017 e 2021

Um estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concluiu que, tanto serviço feeder quanto a cabotagem pura, apresentaram crescimento constante desde 2017 no Brasil, com as cargas feeder variando entre 38% e 44% das cargas transportadas na cabotagem entre 2017 e 2021. A publicação confirmou que o complexo portuário de Santos, compreendendo os terminais do

porto organizado e o terminal de uso privado (TUP) da DP World Santos, é o maior ou o único hub port brasileiro, concentrando 65,83% de toda a carga feeder, como origem ou destino nacional.

“Quase metade das cargas na cabotagem são transportadas via mercado feeder. Será importante quando conseguirmos quantificar os dados do setor”, comentou o gerente de desenvolvimento e estudos da Antaq, José Gonçalves Moreira Neto, durante o webinar ‘Quantificação do mercado feeder na cabotagem brasileira’, promovido pela agência na última quinta-feira (3), em Brasília. A intenção da Antaq, segundo Neto, é passar a acompanhar o comportamento desse mercado com atualizações trimestrais.

A Gerência de Desenvolvimento e Estudos da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (GDE/SDS) da Antaq identificou que as empresas que realizam a navegação de longo curso tendem a utilizar empresas brasileiras de navegação (EBNs) coligadas, ou do mesmo grupo societário, para realizarem o serviço feeder no Brasil.

O levantamento identificou a prevalência da Hamburg Sud com 31% do mercado, seguida pela MSC (28%) e Aliança (14%) — Maersk e CMA CGM aparecem com 7% de participação cada. Neto ponderou que os estudos confirmaram a hipótese de que as empresas de longo curso utilizam predominantemente EBNs coligadas ou do mesmo grupo econômico. O gerente citou que a Hamburg Sud possui parceria com Aliança Navegação para movimentação de 72% da carga feeder transportada no trecho nacional. Já a MSC utiliza a Log-In em 85% das operações e a Maersk utiliza a Aliança como parceira em torno de 95%. A CMA CGM utiliza tem parcerias a Mercosul Line (48%) e a Log-In (45%).

A principal rota da carga feeder no Brasil, segundo o estudo é entre os portos de Vitória (ES) e Santos (SP) - representando em torno de 18% do mercado feeder. “Verificamos que Vitória hoje não recebe grandes navios de longo curso e tem uma linha dedicada para Santos para atender este mercado”, explicou. Outros destaques são as rotas entre Vitória e Rio de Janeiro e entre Santos e Pecém (CE). Os técnicos da Antaq concluíram ainda que o serviço feeder ajuda a manter a frequência da cabotagem na medida que aumenta a confiabilidade no mercado doméstico, sobretudo com a utilização da multimodalidade e da oferta de serviços porta-a-porta pelas empresas de navegação.

**portosenavios**

**Temas para transição serão discutidos sem prejuízo à pasta, diz Minfra**

07/11/2022 - 21:07

Leandro Miranda, atual chefe de gabinete do ministro da Infraestrutura, coordenará transição, por parte do governo Bolsonaro (PL). Ministério afirma que processos de editais de leilões em curso seguirão trâmites normais até definição pela equipe do governo eleito

O Ministério da Infraestrutura manifestou, nesta segunda-feira (7), que todos os temas necessários para a transição de governo serão discutidos da forma ‘mais tranquila possível e sem qualquer prejuízo ao trabalho técnico da pasta’. Procurado pela Portos e Navios, o ministério informou que, pelo lado do governo Jair Bolsonaro (PL), a transição será coordenada por Leandro Miranda, atual chefe de gabinete do ministro da Infraestrutura (Marcelo Sampaio).

O Minfra acrescentou que, no momento, os projetos em andamento seguem seus trâmites normais, sejam de estruturação, de análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ou de lançamento de editais até definição pela equipe de transição do governo eleito. Há grande expectativa do setor em relação aos processos de desestatização do Porto de Santos (SP), bem como da modelagem dos leilões dos arrendamentos STS-10 e STS-53, áreas dedicadas à movimentação de contêineres e de fertilizantes, respectivamente.

“Com base em princípios de Estado, na Lei 10.609/2002 e na orientação do governo federal, o Ministério da Infraestrutura conduz sua transição de forma técnica e republicana à coligação eleita no último domingo para a presidência da República”, informou em nota encaminhada pela assessoria especial de comunicação do ministério, em resposta à reportagem.

**portosenavios**

## **Analistas acompanham sinalizações sobre políticas para Petrobras no próximo governo**

07/11/2022 - 20:09

Com início da transição, aumenta interesse do setor sobre diretrizes para a companhia a partir de 2023 em questões como: agenda de leilões, preços de combustíveis, privatização, venda de ativos e conteúdo local

As políticas da Petrobras a partir de 2023 estão entre os principais pontos de atenção na pauta econômica e que serão discutidos no processo de transição entre os governos Jair Bolsonaro (PL) e Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que foi iniciado oficialmente nesta segunda-feira (7). Considerando o histórico das gestões petistas, as mudanças no marco regulatório a partir de 2016, ainda no governo Michel Temer (MDB), bem como as sinalizações dadas durante a



campanha eleitoral, especialistas ouvidos pela Portos e Navios tentam enxergar quais serão as diretrizes para a companhia nos próximos quatro anos. Ainda pairam dúvidas em questões como: agenda de leilões, preços de combustíveis, privatização, venda de ativos e conteúdo local.

Um dos primeiros conflitos de políticas já ocorreu na última quinta-feira (3), quando a estatal divulgou seus resultados trimestrais e um novo pagamento de dividendos, no montante de R\$ 43 bilhões, o que foi duramente criticado por Gleisi Hoffmann, presidente do PT: “Passada a eleição, volta a sangria na Petrobras. Estão preparando a distribuição de R\$ 50 bilhões em dividendos. Não concordamos com essa política que retira da empresa sua capacidade de investimento e só enriquece acionistas. A Petrobras tem de servir ao povo brasileiro”, escreveu em seu Twitter.

Especialistas observam que, em seu plano de governo, Lula promete ser uma forte oposição à privatização e fazer parte da transição para uma nova política de preços dos combustíveis e do gás, que considere os custos nacionais e que seja adequada à ampliação dos investimentos em refino e distribuição.

O sócio-diretor da Leggio Consultoria, Marcus D’Elia, teme que a estatal tenha um retrocesso na privatização e venda de ativos da companhia. “Acredito que não haverá privatização de outras refinarias da Petrobras e a gente ainda pode ter dificuldade de finalizar os processos que estão em andamento”, avaliou o consultor, especializado na área de petróleo e gás e infraestrutura.

Para D’Elia, a frequência dos leilões só é esperada em 2026. Nesse intervalo entre 2023 e 2025, o mercado acredita que possam ocorrer mudanças graduais, principalmente em relação ao conteúdo local. Com base nos governos anteriores, a expectativa é que possa haver um hiato, ou seja, vários anos sem leilões de novos blocos.

“Tivemos um hiato que prejudicou o crescimento da produção nacional de petróleo, interrompeu o crescimento que vinha acontecendo e isso pode vir a ocorrer novamente. Apesar de não sabermos quem será o ministro (Minas e Energia), as primeiras notícias da pessoa que está sendo avaliada para o cargo da presidência da Petrobras, mostra que o PT quer direcionar a empresa para a transição energética, o que significa diminuir o apetite pela exploração e produção”, comentou.

Sob a gestão de Lula, o senador Jean-Paul Prates (PT) tem sido um dos nomes mais cotados para presidir a Petrobras. Para o sócio-diretor da Leggio Consultoria, o fato do possível candidato ser um político é um sinal de retrocesso. “A gente vê uma situação análoga ao que já tivemos nos 14 anos anteriores: políticos à frente da empresa e uma visão de uso da Petrobras em prol de interesses políticos do governo”, apontou D’Elia.

O economista e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mauro Osório, vê como positiva a proposta do novo governo em agregar valor internamente. Segundo Osório, o atual governo estava com uma Petrobras focada em extrair petróleo cru e exportar e, para a próxima gestão, a ideia é ser integrada, buscando agregar valor do petróleo dentro do país.

"Só se descobriu o pré-sal, porque a Petrobras investiu o tempo todo em tecnologia. Ela é uma empresa de capital nacional, voltada para as especificidades do Brasil, buscando entender a realidade geológica brasileira, ou seja, uma empresa multinacional não teria o mesmo êxito, por conta da estratégia de investimento. Isso não vem de um governo, é uma estratégia da Petrobras desde a sua fundação. Na verdade, a ideia é voltar à veia histórica da empresa. Com isso, gerando mais emprego, renda e autonomia tecnológica", afirmou o professor.

Em seu programa de diretrizes, Lula indicou que "os ganhos do pré-sal não podem se esvaír por uma política de preços internacionalizada e dolarizada: é preciso abrigileirar o preço dos combustíveis e ampliar a produção nacional de derivados, com expansão do parque de refino". Além disso, Osório acredita que, a partir de 2023, a Petrobras terá novos programas de estímulo à indústria e à construção naval.

O economista defende que o Brasil precisa se reindustrializar, considerando que é um país com mais de 200 milhões de habitantes e de dimensões continentais. Osório ressaltou que 60% dos fornecedores da Petrobras estão fora do Brasil e 75% estão fora do estado do Rio de Janeiro. "O que isso significa?! Isso tudo é emprego que está deixando de ser gerado no país. Estamos com problemas de pouca receita para manter o auxílio emergencial no ano que vem e como você amplia a receita sem aumentar imposto? Ampliando quem pode pagar, ampliando o número de empresas, diversificando a estrutura produtiva", sugeriu.

Segundo reportagem publicada pela Folha de São Paulo, um grupo liderado pelo ex-ministro Aloizio Mercadante, vem discutindo retomar investimentos, com mais atenção à transição energética. O presidente eleito também tem defendido a retomada dos investimentos em refino e de contratações junto à indústria naval brasileira. Confira, alguns dos principais pontos que estão no plano de governo de Luiz Inácio Lula da Silva sobre o setor de energia:

- Preservação do regime de partilha da produção do pré-sal, no qual o governo tem direito a parcela do petróleo produzido;
- Forte oposição à privatização;
- Atuação também em segmentos que se conectam à transição ecológica e energética, como gás, fertilizantes, biocombustíveis e energias renováveis;

- Plano estratégico orientado para a segurança energética, a autossuficiência nacional em petróleo e derivados, a garantia do abastecimento de combustíveis no país;
- Transição para nova política de preços dos combustíveis e do gás, que considere os custos nacionais e que seja adequada à ampliação dos investimentos em refino e distribuição e à redução da carestia;
- Estatal voltando a ser empresa integrada de energia, investindo em exploração, produção, refino e distribuição.

**portosenavios**

## **Exportações de carne bovina têm receita de us\$ 1,225 bilhão em outubro**

07/11/2022 - 20:36

As vendas externas de carne bovina alcançaram US\$ 1,225 bilhão no mês de outubro de 2022, resultado 126% maior em relação ao mês de outubro de 2021 (US\$ 541,6 milhões), quando as vendas para a China estavam suspensas. O volume total exportado no mês foi de 234 mil toneladas, crescimento de 116% em relação a outubro do ano anterior (108,6 mil ton.).

No acumulado de janeiro a outubro, as exportações totais do produto cresceram 42% em receita, passando de US\$ 8,009 bilhões em 2021 para US\$ 11,37 bilhões em 2022, e 23% em volume (1,61 milhões de toneladas em 2021 para 1,985 milhões de ton. em 2022). O crescimento das vendas de carne bovina no ano reflete parcialmente o aumento dos preços médios praticados em 2022, que foi de US\$ 5.727,63/ton. (+15,2%).

Vale ressaltar, contudo, que os preços médios de exportação iniciaram tendência de queda a partir de junho/2022, quando alcançaram US\$ 6.490,28/ton., acumulando queda de 19,4% em 4 meses. No caso da China, maior comprador da carne bovina brasileira, os preços médios de exportação passaram de US\$ 7.311/ton. em junho de 2022 para US\$ 6.100 em outubro de 2022 (-16,6%). As informações são da Associação Brasileira de Frigoríficos (ABRAFRIGO), a partir de dados da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, compilados pela entidade.

Neste ano, até outubro, a China proporcionou uma receita de importações de US\$ 6,981 bilhões, contra US\$ 3,875 bilhões no mesmo período em 2021. A movimentação foi de 1.054.281 toneladas de carne bovina, enquanto que, no mesmo período de 2021, as importações foram de 721.994 toneladas. No ano passado, a China representava 48,4% das vendas de carne bovina brasileira ao

exterior e, neste ano, já representa 61,4%. Isso sem contar mais 82.350 ton. de Hong Kong que proporcionaram US\$ 290,3 milhões de receitas.

Na segunda posição entre os 20 maiores importadores até outubro, as aquisições dos Estados Unidos possibilitaram uma receita de US\$ 819,4 milhões (+ 19,9%), comprando 158.475 toneladas em 2022, contra 95.758 toneladas em 2021. O Egito proporcionou uma receita de US\$ 344,2 milhões, (+70,7%) e elevou suas aquisições de 51.145 toneladas para 90.329 toneladas neste ano, ficando no terceiro lugar. O Chile ficou em quarto lugar entre os 20 maiores importadores, com uma receita de US\$ 322,3 milhões (-28%) e queda de 88.062 toneladas movimentadas em 2021 para 63.391 toneladas em 2022.

Na quinta posição veio Hong Kong, com uma receita de US\$ 290,3 milhões (-61,3%) e queda nas importações de 194.838 toneladas para 82.350 toneladas. As Filipinas proporcionaram uma receita de US\$ 246,1 milhões (+ 49,5%) e aumentaram suas importações de 39.336 toneladas para 54.744 toneladas, ficando na sexta posição. No total, 112 países aumentaram suas importações enquanto que outros 52 reduziram suas compras.

**portosenavios**

## **Tecon Salvador inicia exportação de carne para a Rússia**

07/11/2022 - 20:22

Operação no porto da capital da Bahia abre nova opção para escoamento de proteína animal na exportação brasileira

A Wilson Sons, por meio do Tecon Salvador, deu início à operação de exportação de carne bovina para a Rússia. O embarque no porto da capital baiana ocorreu em outubro e teve como destino a cidade de São Petersburgo. Neste primeiro embarque, o volume que está sendo exportado é de 28 toneladas. Há novos embarques previstos para as próximas semanas.

A carne bovina exportada foi produzida na cidade de Janaúba, em Minas Gerais. Atualmente, o Brasil possui a liderança como maior exportador de carne bovina do mundo, superando países como Austrália, Estados Unidos e Índia. Este ano, o país deverá responder por 22% das exportações globais de carne bovina, segundo dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos.

A importação de carnes bovinas e suínas do Brasil para a Rússia voltaram a ser permitidas em 2021.

## **Porto de Santos recebe reunião de alinhamento da Operação Reliqua**

07/11/2022 - 20:19

Até o dia 16 de novembro, operação coordenada pelo Ibama fiscalizará armazenagem de produtos perigosos e cargas abandonadas

A Santos Port Authority (SPA) sediou nesta segunda-feira (7) a reunião de alinhamento da Operação Reliqua 2022, coordenada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A atividade tem como objetivo a fiscalização das operações e armazenamento de produtos perigosos e cargas abandonadas no Porto de Santos. A vistoria será realizada até 16 de novembro em 42 terminais do porto organizado, dez empresas fora da área de jurisdição da SPA e em instituições do polo industrial de Cubatão.

Nesta terceira edição da Operação Reliqua, representantes do Ibama de outros portos brasileiros participarão das atividades, a fim de multiplicarem essa experiência nos portos onde atuam.

O diretor de Infraestrutura da SPA, Afrânio Moreira, destacou que a meta é aprimorar sempre as condições de segurança de manuseio e acondicionamento de cargas perigosas no complexo portuário de Santos, reduzindo-se, cada vez mais, o número de autuações por desconformidade com as normas existentes.

A chefe do Ibama em Santos, Ana Angélica Alabarce, comentou que a Operação Reliqua foi apresentada na Organização das Nações Unidas (ONU) no ano passado e frisou que se trata de uma importante ferramenta para garantir à sociedade que as operações e armazenamento de cargas perigosas no complexo portuário de Santos ocorram em condições seguras.

Integrantes do Ibama, da SPA, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Capitania dos Portos de São Paulo, do Exército Brasileiro, da Receita Federal, do Corpo de Bombeiros, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e de órgãos municipais de Santos integram as quatro equipes que atuarão na fiscalização dos terminais.

## Proposta da Alerj quer impulsionar economia do mar no Rio

**Projeto apresentado na Alerj busca desenvolver e tornar a economia do mar uma política de estado. Setor representa 44% do PIB fluminense**

7 de novembro de 2022

A Assembleia Legislativa do Rio (Alerj) pretende fortalecer a economia do mar e o setor naval fluminense. Para isso, a Alerj poderá tornar permanente a comissão especial para o fortalecimento e ampliação da Indústria Naval e de OffShore do setor de Petróleo e Gás no Rio de Janeiro. A proposta é de autoria da deputada estadual Célia Jordão e busca impulsionar o desenvolvimento da indústria naval e das atividades relacionadas à economia do mar.

A proposta da parlamentar é criar a Comissão Permanente pelo Desenvolvimento da Indústria Naval e Atividades Relacionadas à Economia do Mar, justificando a relevância dessa atividade econômica para o estado.

“A Indústria Naval, por estar inserida na Economia do Mar, deve ser tratada como política pública de estado, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico. A consolidação de uma comissão permanente contribui para fortalecer as discussões de propostas relacionadas ao setor”, justifica Célia.

A deputada é autora da lei que criou a Política Estadual da Economia do Mar no Rio de Janeiro, para orientar atividades econômicas que apresentam influência direta e indireta do mar. O objetivo da proposta é promover o desenvolvimento socioeconômico do Rio, gerando emprego e renda de forma sustentável, além de contribuir para o aumento da arrecadação e da inserção social.

Economia do Mar representa 44% do PIB fluminense

É importante lembrar que este setor tem um papel fundamental para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro. O segmento está diretamente relacionado à produção de petróleo e gás offshore, bens e serviços ligados aos recursos marinhos e atividades marítimas e portuárias. Essas atividades são essenciais para gerar demandas de construção, montagem e transporte de equipamentos da indústria naval.

No mundo, o setor deve chegar a uma movimentação de US\$ 3 trilhões até 2030, segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Já no Brasil, de acordo com o Centro de Estudos da Economia do Mar para o Rio de Janeiro, em 2018, a economia do mar movimentou R\$ 415,7 bilhões, correspondentes a 5,93% do produto interno bruto (PIB) brasileiro daquele ano.

## Após três anos, Porto de Paranaguá volta a receber navio com turistas

**Com 205 metros de comprimento, o navio Viking Octantis trouxe ao Paraná 292 turistas e 258 tripulantes. Eles saíram de Nova York, nos Estados Unidos, e chegaram ao Brasil pelo Rio de Janeiro. De Paranaguá seguem para Ushuaia, na Argentina.**

07/11/2022 - 16:50

O Porto de Paranaguá recebeu nesta segunda-feira (07) o primeiro navio de turismo desde a pandemia da Covid-19. Com 205 metros de comprimento, o navio Viking Octantis trouxe 292 turistas e 258 tripulantes. Eles saíram de Nova York, nos Estados Unidos, e chegaram ao Brasil pelo Rio de Janeiro. Do Paraná seguem para Ushuaia (o fim do mundo), na Argentina.

A opção pela escala no porto paranaense considerou as belezas do Litoral do Estado, com quase 80% dos pacotes vendidos antes do desembarque. Entre os destinos escolhidos estavam a Ilha da Cotinga, Ilha do Mel, Morretes, Antonina e Paranaguá.

“O Porto de Paranaguá é multipropósito e, apesar de não ter um terminal exclusivo para navios de turismo, conta com espaço de pátio no cais que permite a criação de uma estrutura de receptivo itinerante, como fizemos hoje”, explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo ele, a atração deste tipo de turismo é importante para geração de emprego e renda na região. Dados da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA) estima que cada turista e tripulante que desembarca em uma cidade de escala deixa cerca R\$ 560,00 na economia local.

“O Estado tem investido para atrair este tipo de turismo e temos a expectativa de que venham embarcações ainda maiores”, destaca Irapuã Cortes Santos, diretor-presidente da Paraná Turismo. “O Paraná tem um Litoral belíssimo e quando um navio chega por aqui temos a possibilidade de apresentar outros atrativos, para que voltem. Temos mais de 2 mil atrativos, como as praias de água doce no Noroeste, a beleza de Foz do Iguaçu, opções de turismo religioso e de aventura”.  
CULTURA – Os turistas e tripulantes do Viking Octantis foram recebidos com festa pelos parnanguaras. A Secretaria de Cultura e Turismo da cidade levou ao cais do porto apresentações de fandango caiçara e capoeira.

“Receber este tipo de embarcação é uma oportunidade para mostrar nossa expressão e identidade. Estas pessoas vão levar uma boa recordação, uma impressão positiva e recomendar nosso Litoral”, afirma a secretária de Cultura e

Turismo de Paranaguá, Maria Ângela Plahtyn Torres.

A americana Brooke, de Los Angeles, visita o Brasil pela primeira vez e disse estar animada com a cultura, a comida e a hospitalidade das pessoas. Ela e o marido, Kel, optaram pelo passeio de trem pela Serra do Mar. “Tudo é muito bonito, estamos ansiosos para ver mais. As paisagens que vimos ao chegar, a natureza, tudo nos chamou muita atenção”, afirma.

Os 292 turistas que vieram para o Paraná são de 11 nacionalidades diferentes, a maioria dos Estados Unidos. Entre os 258 tripulantes, são 43 nacionalidades, a maioria filipina.

RETOMADA – Com a pandemia, o Porto de Paranaguá ficou três anos sem receber cruzeiros. O último com parada turística em Paranaguá foi o MS Hamburg, em dezembro de 2019, com 411 passageiros e tripulantes. Antes desse, o porto paranaense recebeu o Midnatsol, em outubro de 2016.



## **PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 102% NAS EXPORTAÇÕES PELO CORREDOR LESTE EM OUTUBRO**

7 DE NOVEMBRO DE 2022

A exportação de grãos e farelo pelo Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) aumentou 102,6% em outubro. No ano passado, foram 765.700 toneladas de granéis sólidos vegetais embarcados pelo complexo no mesmo mês. Em 2022, subiu para 1.551.466 toneladas.

“Apesar de quase 12 dias de paralisação por conta da chuva, a produtividade alcançada nos outros 19 dias de operação foi alta, o que fez com que tivéssemos esse crescimento”, explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No acumulado de janeiro a outubro, a alta registrada foi de 7,4%. No ano passado, nos dez meses, foram 14.816.811 toneladas de granéis sólidos vegetais embarcados. Neste ano, subiu para 15.913.067 toneladas.

Garcia lembra que em 2021 houve quebra significativa na safra brasileira de milho e diz que, neste ano, além de um resultado melhor na lavoura, os exportadores tiveram mais oportunidade frente à lacuna deixada pela Ucrânia (em guerra com a Rússia) no mercado internacional.



MILHO – Tanto no mês, quanto no acumulado do ano, o milho foi o produto que puxou a alta. Somente no mês de outubro, 568.739 toneladas do cereal foram exportadas, 821% a mais que as 61.709 toneladas embarcadas pelo Corex, nos mesmos 31 dias, em 2021.

Neste ano 3.714.053 toneladas de milho foram embarcadas. Em 2021, no período, o volume não passou de 714.464 toneladas. A variação positiva do produto, nessa comparação, foi de quase 420%.

Dos 12 terminais interligados ao Corredor Leste de Exportação do porto paranaense, nove armazenaram e carregaram o cereal no último mês de outubro. Em volume, o que mais movimentou milho, no último mês, foi o terminal Rocha, que exportou 243.055 toneladas do produto nos 30 dias. Como explica Daniel Camargo, gerente comercial e de logística da Rocha Terminais Portuários, os fatores que impulsionaram esse total exportado foram a estrutura e o mix de clientes.

“Temos quatro armazéns, sendo dois deles com divisórias, ou seja, capazes de atender até dois produtos diferentes, simultaneamente, por armazém”, diz.

Na descarga rodoviária, segundo Camargo, a empresa também opera com dois produtos simultaneamente (soja e milho), recebendo até 400 caminhões/dia. Já no modal ferroviário, a descarga chega a 250 vagões/dia.

“Para os próximos três meses, outubro, novembro e dezembro, nossa expectativa é movimentar algo em torno de mais 650 mil toneladas de milho”, afirma.

OUTROS PRODUTOS – Os embarques de soja em grão pelo Corex, neste ano, já somam 8.287.044 toneladas (em 2021 foram 10.225.327 toneladas). De farelo de soja são 3.823.563 toneladas (no ano passado, 3.843.032 toneladas).

De trigo, 32.895 toneladas (eram 33.989 toneladas em 2021). Neste ano, até agosto, houve embarque de 55.513 toneladas de farelo de milho (DDGS). O produto não passou pelo Corex no ano passado.

COREX – Pelo Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá operam, além da Rocha, a Cotriguaçu, Louis Dreyfus, Coamo (com dois terminais), Cargill, Interalli, Centro Sul, AGTL e Cimbessul – entre os terminais privados.

No complexo, os exportadores que não têm terminais próprios utilizam os silos públicos: o vertical (que armazena e carrega soja em grão); e os horizontais (farelo de soja).

## **Fórum Econômico Mundial prepara estudo inédito sobre financiamento à transição verde no Brasil**

07/11/2022 | 21h30

Os achados iniciais do trabalho, que é feito em parceria com a Oliver Wyman, serão apresentados em Davos, em janeiro

BRASÍLIA - O Brasil foi escolhido como tema de estudo do Fórum Econômico Mundial sobre os desafios para financiar a transição para a economia de carbono zero, conta com exclusividade ao Estadão/Broadcast Kai Keller, que lidera essa iniciativa no Fórum.

Devido à relevância econômica e de biodiversidade do País, a ideia é que o Brasil sirva como “caso de estudo” sobre a agenda de transição em mercados emergentes e os ajustes que esse grupo precisa fazer para adaptar à realidade local os acordos globais – como os que são discutidos na conferência do clima, a COP-27, que começa neste domingo.

Os achados iniciais do trabalho, que é feito em parceria com a Oliver Wyman, serão apresentados em Davos, em janeiro, onde pode acontecer o primeiro contato do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), com as principais lideranças do mercado financeiro internacional. No pontapé inicial do estudo, em outubro, a primeira mensagem dada pelos líderes do setor privado é a necessidade de uma “narrativa consistente” para enfrentar o desafio climático no País. O relatório final ainda não tem data para a publicação.

O Brasil é o segundo país escolhido por Davos para uma análise mais detalhada sobre os desafios de financiamento da descarbonização. O trabalho foi iniciado com uma avaliação global e, no ano passado, o Fórum colocou uma lupa sobre a China, que há 16 anos é o maior emissor de gás carbônico do mundo, respondendo por cerca de 30% das emissões globais em 2020. Lá, o Fórum concluiu que serão necessários US\$ 170 bilhões para atingir os objetivos de neutralidade de carbono, o que só será possível com mecanismos de financiamento “verde” mais sofisticados e a ajuda do governo.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, Keller explica que o tema de como financiar a transição para economia de baixo carbono tem sido um grande foco do Fórum, mas que a questão é diferente a depender do setor e da região. Ele cita que a transição na siderurgia ou na indústria de construção, por exemplo, é complexa e vai precisar da ajuda de tecnologias inovadoras, por isso, arriscadas e caras, o que vai exigir o desenvolvimento de novos modelos de financiamento.

Diante desse desafio, a instituição, com a iniciativa, pretende facilitar o diálogo de líderes empresariais e de instituições financeiras. “Os empréstimos tradicionais podem ser considerados, mas normalmente não têm a duração exigida para um projeto que é muito arriscado. O venture capital não tem o tamanho necessário para financiar todas essas novas tecnologias. Project finance também não é adequado.”

Após a análise global, a China foi escolhida, segundo Keller, porque tem um ambiente financeiro muito diferente do europeu ou norte-americano. A intenção foi entender se as mesmas soluções desenhadas para o mundo desenvolvido tradicional funcionariam para o gigante asiático e o que precisaria ser ajustado.

### Lentes emergentes

Agora, escolheram o Brasil porque acreditam que pode ser um exemplo representativo dos desafios e oportunidades que os mercados emergentes vão enfrentar nessa agenda de transição. “É necessário considerar mais fatores. A realidade econômica atual difícil tem que ser equilibrada de alguma maneira com a agenda de sustentabilidade.”

É olhar pelas “lentes” desse grupo que precisa considerar outros pontos, como alto desemprego e inflação, para poder alinhar as soluções locais com as iniciativas globais contra a crise climática, algo crucial para o sucesso dessa batalha.

A opção pelo Brasil como representante do grupo deve-se, segundo Keller, ao tamanho da economia e à presença de indústrias bem desenvolvidas, mas também graças à grande biodiversidade e pegada ecológica, que é o jargão da área de sustentabilidade usado para medir quantos recursos naturais uma sociedade ou atividade necessita para absorver os resíduos que gera.

### Narrativa consistente

O primeiro encontro do Fórum com bancos, grandes empresas e alguns representantes do governo ocorreu no mês passado, em São Paulo. Em um país com a imagem internacional manchada pelo discurso e pelas políticas do governo Jair Bolsonaro (PL) no meio ambiente, os participantes colocaram como questão urgente a criação de uma narrativa consistente sobre o plano para enfrentar o desafio climático que congregue setor privado e público.

Apesar de considerar que pode haver certa frustração entre os atores brasileiros sobre a falta de ação até agora, Keller, contudo, não vê relação com as mudanças no comando do País. O líder da iniciativa também disse que, nesse primeiro encontro, o foco principal foi entender os desafios e oportunidades do ponto de vista dos negócios, que depois serão compartilhados com o governo. A lista de participantes dos encontros é fechada, mas será divulgada na publicação do

relatório.

“Nosso projeto é oferecer uma plataforma para permitir que as pessoas se unam e possam abertamente discutir o que é necessário ser feito. No final, depende de como os agentes brasileiros querem formatar essa narrativa e como querem comunicá-la. Mas nós vimos um grande desejo de fazer isso.”

Além da questão da narrativa, o primeiro workshop mostrou, segundo Keller, a necessidade de envolver as pequenas empresas na discussão, pois aqui elas são parte relevante da cadeia de produção. O foco na conscientização dos consumidores também foi considerado importante, algo novo em relação aos estudos no âmbito global e na China. “A mensagem é que, como país, é preciso articular como enfrentar esse desafio, e todo mundo tem um papel para desempenhar: indústria, setor financeiro, governo e consumidores”, disse o líder da iniciativa no Fórum.

### Palco

Outro workshop está inicialmente previsto para dezembro, além de uma discussão sobre o estudo no encontro anual do Fórum, em Davos. Para Keller, o maior evento do setor financeiro global vai colocar a discussão da transição climática no Brasil em um “palco enorme” e será uma grande oportunidade para a formatação da narrativa que os atores brasileiros querem. “Davos é uma oportunidade para que a indústria articule uma frente ampla”, disse.

“Começamos a discussão no Brasil há poucos meses, não teremos uma grande discussão sobre finanças sustentáveis no País, seria prematuro, mas é uma oportunidade para reunir esse pequeno grupo, para apresentar essas primeiras discussões, e para receber algum tipo de avaliação de líderes”, completou, citando a participação de empresas e do governo.