

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 044/2023
Data: 13/03/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GOVERNO FEDERAL TRABALHA PARA ACELERAR IMPLANTAÇÃO DE PLATAFORMA DIGITAL NO PORTO DE SANTOS.....	4
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE PROPÕE QUE REPORTO SEJA PERMANENTE	5
AUTOMATIZAR É PRECISO	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
INVESTINDO NA CAMPANHA DE EXPLORAÇÃO DA BACIA DO AMAZONAS, SLB SE PREPARA PARA INICIAR OPERAÇÕES DE PERFURAÇÃO EM NOVOS POÇOS ONSHORE LOCALIZADOS NO CAMPO DE AZULÃO	7
MSGÁS BUSCA FORNECEDOR DE GNC E GNL PARA INTERIORIZAR MERCADO NO MATO GROSSO DO SUL	9
VEM AÍ A ESPERADA AMPLIAÇÃO DO GASBOL.....	9
A COMPRA DA COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM VAI ACELERAR OS NEGÓCIOS DA ARCELORMITTAL NO BRASIL.....	11
ACELEN ACELERA A MODERNIZAÇÃO DA REFINARIA DE MATARIPE EM BUSCA DE SEGURANÇA TOTAL EM SEU PARQUE INDUSTRIAL NA BAHIA.....	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	13
INSTITUCIONAL - CONFERÊNCIA PIANC AMÉRICA 2023	13
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 87,2 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO	15
PORTAL PORTO GENTE	16
ESG: GIGANTE DE TECNOLOGIA LANÇA STARTUP NA ÁREA.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – PÚBLICO E PRIVADO	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Passagens a R\$ 200 1</i>	18
<i>Passagens a R\$ 200 2</i>	18
<i>Passagens a R\$ 200 3</i>	18
<i>Aeropostos regionais</i>	18
REGIÃO NORDESTE - CS PORTOS INICIA SEGUNDA FASE DE INVESTIMENTOS NO PORTO DE ARATU	18
REGIÃO SUL - PARANAGUÁ PODE TER MAIS DUAS ÁREAS ARRENDADAS.....	20
NORTE – BRASIL EXPORT – MANAUS – AMAZONAS 3 E 4 DE ABRIL	21
NACIONAL - ARROZ BRASILEIRO BUSCA ABERTURA DO MERCADO CHINÊ.....	21
NACIONAL - SANTOS BRASIL É ELEITA UMA DAS TRÊS EMPRESAS MAIS INFLUENTES	22
BE JOB - EMPRESAS DE LOGÍSTICA E SERVIÇOS PORTUÁRIOS TÊM VAGAS ABERTAS	23
BE NEWS – BRASIL EXPORT – DIA 11 E 12/03/2023.....	27
EDITORIAL – FERTILIZANTES.....	27
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	28
<i>Missão UK 1</i>	28
<i>Missão UK 2</i>	28
<i>Missão UK 3</i>	28
<i>Aviação 1</i>	29
<i>Aviação 2</i>	29
NACIONAL - PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES PODE SAIR AINDA ESTE ANO.....	29
NACIONAL – BRASIL E AUSTRÁLIA ESTUDAM ACORDOS PARA EXPORTAÇÃO DE CARNE SUÍNA	29
REGIÃO NORDESTE - SUAPE FECHA PARCERIA COM GOVERNO INGLÊS PARA ACELERAR PRODUÇÃO.....	30
REGIÃO NORDESTE - COMITIVA PORTUGUESA VISITA PORTO DE ILHÉUS PARA DISCUTIR	31
REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL REGISTRA 26% DE AUMENTO	32
REGIÃO SUL - GOVERNADOR DO PARANÁ PEDE AGILIDADE AO GOVERNO FEDERAL	33
OPINIÃO – ARTIGOS - PÉROLAS QUE NÃO CRIAMOS	35
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	36
VAMOS EMITIR 12 MILHÕES DE PASSAGENS AÉREAS A R\$ 200 POR ANO, DIZ MÁRCIO FRANÇA À CNN.....	36
RUI COSTA CONFIRMA NOVO PAC ATÉ FIM DE ABRIL E REFORÇA INCENTIVO A PPPs	37
SÃO SEBASTIÃO TEM DESEMPENHO HISTÓRICO NA GERAÇÃO DE EMPREGOS EM 2022	37
SANTOS INICIA PROGRAMA PARA PAVIMENTAR E REVITALIZAR 25,5KM DE RUAS	38
BRASIL E AUSTRÁLIA INICIAM TRATATIVAS PARA ACORDOS COMERCIAIS	39
EM REUNIÃO NO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA, BRASIL E REINO UNIDO DISCUTEM COOPERAÇÃO EM SUSTENTABILIDADE.....	40
SECRETARIA DE FAZENDA DE SP VAI MUDAR PRESTAÇÃO DE CONTAS PARA EMPRESAS	40



PORTO DE SÃO FRANCISCO REGISTRA AUMENTO DE 26% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2023.....	41
OPERAÇÃO “ABRIGO PELO MAR” REAFIRMA A CAPACIDADE DA MARINHA DE ATUAR EM SITUAÇÕES DE CALAMIDADE PÚBLICA	41
JORNAL O GLOBO – RJ.....	43
HADDAD DIZ QUE BRASIL TEM 'GORDURA' PARA REDUZIR TAXA DE JUROS QUE O RESTO DO MUNDO NÃO TEM.....	43
HADDAD BUSCARÁ APOIO DE ALCKMIN PARA MARCO FISCAL.....	44
PRESIDENTE DA PETROBRAS DESCARTA SAÍDA DA BAHIA EM POST NA REDE SOCIAL.....	45
DECISÃO SOBRE CONSELHO DA PETROBRAS ESQUENTA DISPUTA NO GOVERNO ENTRE MINISTRO E CEO.....	46
AGRONEGÓCIO GANHA COM POLÍTICA DE CARBONO ZERO	48
DESMATAMENTO E CONFLITOS DE TERRA FRAGILIZAM O PAÍS	49
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	50
TOYOTA, CAOA, BYD, GWM: COMO AS MONTADORAS ASIÁTICAS LIDERAM CORRIDA DOS CARROS ELÉTRICOS NO BRASIL .	50
PETROBRAS MANTERÁ SUAS ATIVIDADES NA BAHIA, DIZ PRESIDENTE DA ESTATAL.....	54
REFORMA TRIBUTÁRIA: HADDAD QUER VOTAR PROPOSTA ATÉ OUTUBRO E DESCARTA CPMF E MUDANÇA NO SIMPLES	55
AUTOGESTÃO OU CONCESSÃO DE ZELADORIA SÃO OPÇÕES PARA O PORTO DE SANTOS, DIZ SECRETÁRIO DE PORTOS	56
PESO DO ESTADO NA ECONOMIA BRASILEIRA ATINGE EM 2022 MENOR NÍVEL EM QUASE TRÊS DÉCADAS	60
VALOR ECONÔMICO (SP).....	62
FÁBRICAS DA PREMIERPET SERÃO ABASTECIDAS 100% POR FONTE SOLAR.....	62
TARCÍSIO: PRIVATIZAÇÃO DA SABESP É A “GRANDE APOSTA” DO GOVERNO E PODE OCORRER EM 2024.....	63
DECRETO DEFINE COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DA ZONA FRANCA DE MANAUS	64
DESENVOLVIMENTISMO SUSTENTÁVEL E LEGISLAÇÃO.....	64
LEILÃO DO RODOANEL DEVE ATRAIR AO MENOS TRÊS GRUPOS.....	66
‘O FUTURO É O QUE DEVE NOS UNIR NO PSDB’, DIZ LEITE	68
DIÁRIO DO NORDESTE - CE.....	72
REFINARIA DE PETRÓLEO DO PECÉM PROTEGE ESTUDO E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL NA SEMACE	72
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	73
APROVADA A REESTRUTURAÇÃO TARIFÁRIA DO PORTO DE ITAGUAÍ	73
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL REGISTRA AUMENTO DE 26% NA MOVIMENTAÇÃO EM 2023.....	73
PARA PROMOVER INOVAÇÃO, STARTUPS FOCAM CADA VEZ MAIS NO SETOR MARÍTIMO	74
ABAC COMPLETA 50 ANOS E DISCUTE CONEXÃO DA CABOTAGEM COM CRESCIMENTO ECONÔMICO.....	75
INVESTIDORES SE REÚNEM COM MINISTRO PARA DISCUTIR PORTO DE ARROIO DO SAL	79
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	80
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	80



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO FEDERAL TRABALHA PARA ACELERAR IMPLANTAÇÃO DE PLATAFORMA DIGITAL NO PORTO DE SANTOS

Port Community System (PCS) conecta cadeia logística, tornando operações mais eficientes, seguras e sustentáveis

Por: *Bárbara Farias*



Conforme os estudos do governo britânico, a receita necessária para viabilizar economicamente o PCS foi calculada em R\$ 10 mi por ano Foto: Alexander Ferraz/AT

O Ministério de Portos e Aeroportos trabalha para acelerar a implantação do Port Community System (PCS) no Porto de Santos. A plataforma digital é tratada pela pasta como prioridade na agenda de modernização e transformação digital das Autoridades Portuárias. O projeto de inovação é desenvolvido pela Universidade de São Paulo (USP) por

meio do Instituto de Tecnologia de Software e Serviços (ITS), com financiamento do Prosperity Fund, o fundo de cooperação do Reino Unido.

O PCS está na agenda do setor portuário há alguns anos, mas enfrenta dificuldades para sair do papel. Em janeiro de 2022, por exemplo, A Tribuna noticiou que o projeto havia passado por revisão orçamentária e os próximos passos seriam a conclusão do mapeamento dos processos portuários e um plano de negócios com os modelos financeiro, de governança e de operação da plataforma.

Conforme os estudos realizados pelo governo britânico, a receita necessária para viabilizar economicamente o PCS foi calculada em R\$ 10 milhões por ano, com um retorno para a comunidade portuária de R\$ 1 bilhão. Para a arrecadação dos fundos, foi proposto um modelo de negócios com rateio de custos entre os agentes contemplados pelo PCS de forma proporcional ao uso por cada agente.

“A implantação do PCS nos portos públicos brasileiros é uma das prioridades dentro da temática de inovação para a nova gestão do Ministério de Portos e Aeroportos. As boas práticas mundiais reforçam que a adoção de novas tecnologias permite tornar as operações nos portos cada vez mais eficientes, seguras e sustentáveis”, informou a pasta, em nota para A Tribuna.

Ainda de acordo com o ministério, a conexão entre todos os entes da cadeia produtiva é outra vantagem que o sistema digital proporcionará. “Afim, trata-se de uma plataforma de troca de dados da comunidade que permite a conexão de múltiplos sistemas usados por diferentes organizações envolvidas na atividade, integrando as informações de toda a cadeia logística”.

Passo a passo

Segundo a pasta, os portos de Santos, Itajaí (SC), Suape (PE) e Rio de Janeiro (RJ) foram escolhidos para participar do projeto apoiado pelo governo britânico para implantar o PCS. “O mapeamento dos principais processos críticos para a comunidade portuária é um dos eixos. Na oportunidade, foram identificadas diversas propostas de melhorias para tornar as operações mais eficientes”.

Em 10 de fevereiro, o secretário estadual de Negócios Internacionais, Lucas Ferraz, recebeu desenvolvedores do ITS e da USP para demonstração do PCS. “O Governo de São Paulo apoia a implantação do PCS. Os próximos passos que a Secretaria de Negócios Internacionais deverá

acompanhar são o modelo de governança mais adequado e o diálogo com os agentes da comunidade portuária de Santos”, informou a secretaria, em nota.

Entidades destacam benefícios para o setor

Nos últimos anos, uma entidade que participou das reuniões sobre o PCS foi o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar). Seu diretor-executivo, José Roque, destacou que a plataforma digital contribuirá para que os processos de importação e exportação sejam facilitados no Brasil, já que se trata de um programa que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo.

“O ganho será no fluxo rápido das informações entre as partes interessadas e participantes do processo, mas o que reduzirá a permanência do navio no porto serão a celeridade e a produtividade dos terminais. E isso já ocorre diante de elevados investimentos efetuados e da agilidade e desburocratização no despacho das mercadorias.

A Receita Federal está empenhada em reduzir esses prazos com a implementação de sistemas de controle e desembaraço ágil das mercadorias”. Outra entidade que discutiu o PCS foi a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), cujo diretor-executivo, Angelino Caputo, lembrou que os debates para a implantação da plataforma no Brasil começaram por volta de 2018, na esteira das iniciativas para a implantação do Acordo Mundial de Facilitação do Comércio, definido pela Organização Mundial do Comércio (OMC) em 2013.

“Vasta documentação foi produzida e deve ser aproveitada para a continuidade do projeto. Dentre os ensinamentos deixados até aqui, podemos destacar que 80% do esforço para a implantação do PCS se refere à definição do modelo de governança, que envolve o processo decisório da comunidade, à elaboração do estatuto do PCS, à definição dos processos para a solução de conflitos, à gestão da segurança da informação, às políticas de custeio e investimentos e à metodologia para rateio de custos”.

Sobre a recente participação do Governo do Estado nas discussões sobre a plataforma, Caputo pondera que, “embora tenha feito um excelente trabalho na parte tecnológica que lhe foi confiada, a USP isoladamente teria dificuldades em garantir a implantação do PCS no Porto de Santos, principalmente concentrando negociações com o Governo do Estado, já que o porto, assim como a Autoridade Portuária, é de gestão federal”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/03/2023

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE PROPÕE QUE REPORTO SEJA PERMANENTE

Benefício fiscal para compra de equipamentos de infraestrutura portuária só está garantido até dezembro

Por: Bárbara Farias



A medida, que concede benefício fiscal para a compra de equipamentos de infraestrutura portuária, só está garantida até 31 de dezembro Foto: Alexander Ferraz/AT

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) propõe que o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) se torne permanente. A medida, que concede benefício fiscal para a compra de equipamentos de infraestrutura portuária, só está garantida até 31 de dezembro. A proposta consta na

Agenda Institucional Transporte e Logística 2023, lançada esta semana pela entidade. O Governo Federal busca alternativa para a solicitação.

Para a CNT, o caminho para a mudança de status do Reporto é a aprovação de um substitutivo ao Projeto de Lei (PL) 4.885/2016, do deputado federal Leônidas Cristino (PDT-CE). Nele, o parlamentar propõe extensão de isenções tributárias a empresas que atuam em terminais privados (TUPs) e ampliação dos limites previstos para importação de partes ou peças para reposição.

Conforme justifica Leônidas, que já foi secretário especial de Portos na década passada, o objetivo é reduzir o custo logístico na cadeia de suprimentos. Quanto à importação de partes ou peças para reposição, o deputado alega que a “legislação em vigor tolhe as empresas do setor”. Atualmente, o projeto de lei tramita na Comissão de Finanças e Tributação da Câmara Federal e aguarda parecer do relator, o deputado Mauro Benevides Filho (PDT-CE).

Em nota, o presidente da CNT, Vander Costa, explica que o objetivo de estabelecer uma agenda de discussões junto ao Governo Federal e ao Congresso Nacional é obter, por meio de políticas públicas, um ambiente favorável aos investimentos privados em infraestrutura de transportes. “Defendemos um amplo diálogo com os três poderes da República, tendo em vista que há um novo Governo Federal e uma nova composição no Legislativo”.

No que diz respeito ao Reporto, a CNT entende que “a não continuidade do regime tributário pode afastar os investidores privados que se sentem atraídos pelos novos marcos legais aprovados pelo Congresso Nacional”. A confederação se refere ao Marco Legal de Ferrovias (Lei Federal 14.273/2021) e ao Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, o BR do Mar (Lei Federal 14.301/2022).

A CNT argumenta que a prorrogação do Reporto é necessária. “São legislações que objetivam ampliar a construção e utilização das ferrovias e o transporte por cabotagem, diminuindo o Custo Brasil e fomentando os portos brasileiros. Contudo, essas boas iniciativas podem não ser aplicadas, em sua integralidade, com o fim do Reporto. O incentivo é fundamental para manter o estímulo aos investimentos e viabilizar uma infraestrutura de transporte mais robusta para o País”.

Também em nota, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que “está tratando o Reporto como um tema estratégico, buscando a melhor alternativa para desonerar e apoiar fortemente os investimentos em infraestrutura, e que seja alinhada com a proposta de reforma tributária que está em estudo pelo Governo Federal”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/03/2023

AUTOMATIZAR É PRECISO

Automação dos terminais portuários tem sido tendência importante

Por: Ricardo Pupo Larguesa



As empresas de transporte marítimo estão investindo em tecnologias de automação para melhorar a eficiência de toda a cadeia logística Foto: Alexander Ferraz/AT

O livro *Navegar é Preciso*, de Fernando Pessoa, é considerado uma obra importante da literatura portuguesa e reflete a diversidade e complexidade do trabalho deste escritor tão influente. Por meio de seus textos, Pessoa explora temas como a identidade nacional, a espiritualidade e a natureza humana, em uma linguagem poética e filosófica que cativa seus leitores.

O título do livro faz referência ao famoso verso do poema *Mar Português*, também de autoria de Pessoa: “Navegar é preciso, viver não é preciso”. Este verso é frequentemente citado em contextos diversos, como uma metáfora para a vida e as dificuldades que enfrentamos ao longo do caminho.

"Navegar é preciso, viver não é preciso" é um verso que remonta aos tempos antigos e tem sido interpretado de muitas maneiras ao longo dos séculos. Hoje, podemos associar esse verso à evolução da tecnologia marítima de cargas, especialmente à tendência crescente de automação nos terminais portuários. De fato, podemos dizer que "automatizar é preciso, trabalhar não é preciso" é uma afirmação cada vez mais verdadeira no mundo da logística de cargas.

Nos últimos anos, a automação dos terminais portuários tem sido uma tendência importante na evolução da tecnologia marítima de cargas. Com a automação, os navios podem ser carregados e descarregados com mais rapidez e eficiência, permitindo que as empresas reduzam os custos de operação e aumentem a capacidade de transporte. Embora ainda não haja terminais completamente automatizados no Brasil, há projetos em andamento para introduzir sistemas semiautomatizados nos principais portos do país.

Mas a automação não se limita apenas aos terminais portuários. Hoje em dia, as empresas de transporte marítimo estão investindo em tecnologias de automação para melhorar a eficiência de toda a cadeia logística. Isso inclui o uso de sistemas automatizados para rastreamento de carga, gerenciamento de estoque, planejamento de rotas e muito mais. Com esses sistemas, as empresas podem obter informações em tempo real sobre o status da carga, as condições climáticas e outros fatores importantes que afetam a operação.

Além disso, a automação pode tornar o transporte marítimo mais seguro e sustentável. Com a redução do tempo de espera nos portos e o uso mais eficiente de combustível, as empresas de transporte marítimo têm a oportunidade de reduzir significativamente as emissões de CO2 e outros gases poluentes. Isso é especialmente importante em um momento em que a sustentabilidade é uma preocupação crescente em todo o mundo.

Em resumo, arriscar vidas não é preciso, desperdiçar não é preciso, atrasar não é preciso, avariar não é preciso, falhar não é preciso... Mas automatizar é preciso.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/03/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

INVESTINDO NA CAMPANHA DE EXPLORAÇÃO DA BACIA DO AMAZONAS, SLB SE PREPARA PARA INICIAR OPERAÇÕES DE PERFURAÇÃO EM NOVOS POÇOS ONSHORE LOCALIZADOS NO CAMPO DE AZULÃO

Informações: [Click Petróleo e Gás](#)



A empresa já vem se mobilizando desde o início do ano para as operações de perfuração nos poços onshore do Campo de Azulão. Esse é mais um passo dado pela SLB na campanha de exploração da Bacia do Amazonas para o ano de 2023.

Mirando nos avanços da sua campanha de exploração da região da Bacia do Amazonas em 2023, a SLB, antiga Schlumberger, se prepara para dar início às atividades de perfuração em novos poços onshore no Campo de Azulão. Somente nos últimos quatro anos, ela já perfurou quatro poços na região, mas pretende expandir os números em

2023. Até o fim de 2024, serão pelo menos mais 16 estruturas a passarem pelo processo da companhia.



Antiga Schlumberger, SLB dá início aos preparativos para a campanha de perfuração de novos poços onshore do Campo de Azulão, na Bacia do Amazonas

Os investimentos em campanhas de exploração e busca por novas reservas de óleo e gás onshore no Brasil estão cada vez mais intensos.

Agora, é o momento da SLB, antiga Schlumberger, dar continuidade à sua campanha de exploração na região da Bacia do Amazonas.

A empresa, que já realizou 10 perfurações totais em poços localizados no Campo de Azulão somente nos últimos quatro anos, se prepara para mais uma etapa da iniciativa. Até o fim de 2024, serão outros 16 poços a passarem pelo processo de perfuração na campanha da companhia.

Desde o primeiro trimestre do ano, a empresa já vem realizando a mobilização de equipamentos para o início das operações de perfuração nas estruturas.

O gerente da SLB Andre Moroz, destacou o interesse da empresa em buscar novas reservas de combustíveis na Bacia do Amazonas.

“A construção dos referidos poços encontrou desafios técnicos, como a perfuração em meio à perda de circulação, e problemas de ruptura de ferramentas devido às condições geológicas mais severas que outras encontradas no Brasil. Com o passar do tempo houve melhoras significativas nos tempos de perfuração devido à aplicação de melhores práticas, lições aprendidas e utilização de novas tecnologias”, disse ele.

A empresa vem se destacando na utilização de novas tecnologias e equipamentos de modernização para as atividades de perfuração nos poços nacionais.

Para a campanha de novas perfurações de poços no Campo de Azulão em 2023, SLB se prepara para modernizar operações com a tecnologia optidrill + synapse

O Campo de Azulão é operado atualmente pela companhia Eneva. A SLB atua na região na construção de poços, principalmente os do tipo monobore de 3 fases, tecnologia consolidada pela Eneva.

Dessa forma, ela visa entregar os melhores resultados e eficiência nas operações de perfuração dos poços na área.

Para os próximos meses, a companhia prestará serviços integrados, incluindo direcional, brocas, fluidos de perfuração, perfilagem a poço aberto e revestido, cimentação e canhoneio.

Além disso, a SLB pretende expandir a modernização de suas atividades na região da Bacia do Amazonas para sua campanha de 2023 com a adoção da tecnologia optidrill + synapse.

Essa é uma tecnologia que permite um controle maior sobre as informações de perfuração em ambientes hostis.

“Estamos empregando os equipamentos mais modernos que a SLB dispõe, o que nos trará um enorme ganho de produtividade”, afirmou Moroz.

Dessa forma, a SLB investe ainda mais em tecnologia e inovação para tornar sua campanha de perfuração de poços onshore no Campo de Azulão ainda mais eficiente.

Fonte: Mercos Shipping Marítima Ltda
Data: 13/03/2023

MSGÁS BUSCA FORNECEDOR DE GNC E GNL PARA INTERIORIZAR MERCADO NO MATO GROSSO DO SUL

Plano de expansão da distribuidora prevê entrega de gás em mais cinco municípios entre 2024 e 2025
Informações: EPBR

A MSGás abriu uma chamada pública para contratar fornecedores de gás natural comprimido (GNC) e liquefeito (GNL), com o objetivo de interiorizar o abastecimento no Mato Grosso do Sul.

A distribuidora espera receber, até 5 de maio, as propostas para prestação de serviços de compressão e/ou liquefação, transporte e descompressão e/ou regaseificação da molécula de propriedade da MSGás, a partir de bases em Campo Grande e Três Lagoas.

Os serviços poderão ser contratados pelo prazo de cinco anos

O plano da MSGás é, a partir de 2024, levar gás natural a até cinco municípios, que somam uma demanda estimada em 21 mil m³/dia, num primeiro momento: Bataguassu, Dourados, Inocência, Ribas do Rio Pardo e Sidrolândia.

A primeira cidade contemplada pelo plano de expansão é Bataguassu, a partir de julho de 2024, com foco na demanda dos postos de gás natural veicular (GNV). A movimentação prevista é de 700 m³/dia.

Em seguida, a MSGás pretende iniciar o fornecimento de gás aos municípios de Dourados e Sidrolândia, a partir de setembro do ano que vem. Juntas, somam uma demanda de 500 m³/dia.

Em Dourados, porém, existe uma expectativa de que o consumo atinja cerca de 4,5 mil m³/dia em 2026, conforme o mercado local for sendo desenvolvido.

A partir de janeiro de 2025, a ideia é levar o gás até Inocência, que pode demandar 20 mil m³/dia, mas cujo ramal dedicado ainda depende da evolução nas negociações comerciais com o cliente.

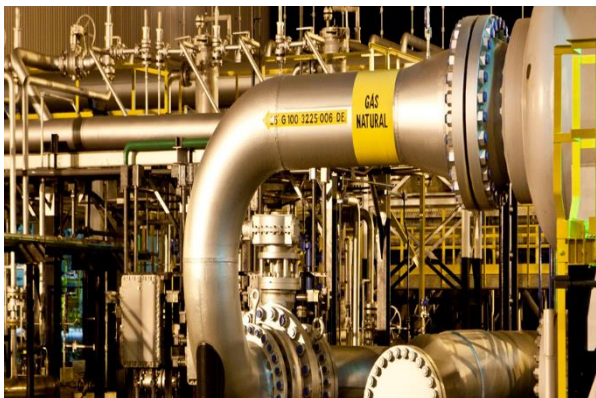
Por fim, a partir de março de 2025, está previsto o início do atendimento a Ribas do Rio Pardo, com foco em GNV e uma demanda estimada em 400 m³/dia.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 13/03/2023

DEMORA A ESPERADA AMPLIAÇÃO DO GASBOL

Projeto da TBG prevê até 7 milhões de m³/dia a mais na capacidade do gasoduto Bolívia-Brasil
Informações: EPBR



Instalações do Gasoduto Bolívia-Brasil (Foto: Divulgação/TBG)

TBG prepara ampliação do Gasbol

A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) espera lançar, no primeiro semestre, o edital da chamada pública incremental do Gasbol, projeto de ampliação em até 7 milhões de m³/dia da capacidade do gasoduto da TBG.

Distribuidoras de gás canalizado da região Sul convivem, há anos, com gargalos logísticos que as impedem de expandir o mercado e esperam, enfim, uma solução para o problema – que não será resolvido de imediato, é bom que se diga.



Caso as demandas sejam, de fato, contratadas na chamada pública, a previsão é que as obras durem cinco anos.

A TBG informou à epbr que o projeto original era de 4 milhões de m³/dia, mas depois de uma reavaliação do mercado, a empresa ampliou o escopo para até 7 milhões de m³/dia – uma obra estratégica para renovação das receitas da transportadora, dada a amortização do Gasbol.

Um projeto conceitual já foi elaborado, mas ainda não apresentado à ANP de forma oficial. Segundo fontes, trata-se de uma combinação de novas estações de compressão e alguns trechos de loops (seção paralela a gasodutos existentes) na faixa do Gasbol.

A maior parte da capacidade adicional (não toda ela) mira Santa Catarina e Rio Grande do Sul, os dois estados mais afetados pelos gargalos logísticos do gasoduto.

As limitações do Gasbol

Os gargalos do gasoduto Bolívia-Brasil já são uma realidade. O Gasbol é telescópico, o seu diâmetro é menor ao longo da extensão. Mais de 20 anos após a construção do gasoduto, ele apresenta barreiras à expansão do mercado no Extremo Sul.

A Sulgás (RS) estimava, em 2021, antes de sua privatização, uma demanda reprimida no estado de 1,5 milhão de m³/dia somente no mercado não-termelétrico – praticamente o tamanho atual do mercado gaúcho.

A capacidade do Gasbol até o Rio Grande do Sul está limitada em 2,5 milhões m³/dia. O consumo no estado costuma bater no teto durante o inverno.

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) já aponta, em seus estudos, restrições, por exemplo, na operação da termelétrica Canoas (248,5 MW) a plena carga, de forma simultânea à operação do Pólo Petroquímico de Triunfo — o que leva a substituição do gás por diesel na usina.

A Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), da Petrobras, consome cerca de 600 mil m³/dia e também opera no limite. “Se uma delas [fontes de consumo] puxar mais gás, corre o risco de a outra ficar sem”, afirma o diretor de Estratégia e Mercado da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), Marcelo Mendonça.

Em Santa Catarina, fontes relatam à epbr que o gargalo tem impedido a atração de investimentos na ampliação da indústria ceramista.

A TBG espera concluir em 2024 um projeto de reforço da capacidade do trecho sul, a partir da ampliação de estações de compressão – e, assim, transferir uma capacidade de saída de 680 mil m³/dia para o extremo sul do gasoduto. Mas os ganhos são marginais.

Quem são os potenciais carregadores?

A chamada incremental estava prevista para 2020. O atraso permitiu à TBG fazer uma nova consulta ao mercado, em 2022, para redimensionar a demanda dos potenciais clientes, chegando a essa sinalização superior aos 4 milhões de m³/dia considerados no projeto original.

SCGás (SC) e Sulgás (RS) são as candidatas naturais a contratar capacidade, na saída – bem como Compagas (PR) e Comgás (SP), em menor escala. Mas, com a abertura do mercado, outras candidatas despontam na entrada do sistema.

Compass. Não seria de se estranhar se a empresa do grupo Cosan buscar, no mercado da região Sul, oportunidades para comercialização de seu gás – a SCGás, aliás, negocia um contrato de suprimento com a Compass, sua sócia indireta, via Commit.



A empresa prevê inaugurar este ano o seu Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), mas também busca oportunidades de aquisição de gás boliviano.

New Fortress Energy. A ampliação representa uma oportunidade para o gás importado pelo novo Terminal Gás Sul, em Santa Catarina. A epbr apurou que a NFE, no entanto, ainda não tem um fornecedor de molécula, às vésperas da conclusão da construção da planta.

Consumidores livres. Indústrias interessadas em instalar novas unidades ou ampliar fábricas existentes, no Sul, também são potenciais carregadores, no mercado livre. Destaque, por exemplo, para o setor ceramista em Santa Catarina e o petroquímico no Rio Grande do Sul.

Pré-sal. Como o Gasbol está interconectado à malha da Nova Transportadora do Sudeste (NTS), a ampliação do gasoduto binacional é uma oportunidade também para os novos fornecedores – sobretudo os produtores do pré-sal – chegarem ao mercado do Extremo Sul. A Galp, por exemplo, já tem contrato de longo prazo, até 2032, com a SCGás.

Fora isso, a ampliação do Gasbol abre possibilidades para contratação de novas termelétricas a gás no Sul, a partir do gás nacional.

E também para o biometano – já que a região tem um potencial grande nessa área. Nesse caso, há a expectativa de um projeto de gasoduto que corte o interior do Paraná e Santa Catarina, para capturar a produção do gás renovável do setor agropecuário. Algo parecido com o antigo projeto do gasoduto Chimarrão, que nunca saiu do papel.

Um gasoduto cada vez menos Bolívia-Brasil

A ampliação do Gasbol chega em um momento de incertezas sobre a capacidade boliviana de entrega do gás para o mercado brasileiro. Há controvérsias entre agentes sobre o ritmo do declínio na produção e promessas da YPF de ampliação dos investimentos nos campos.

Há pouquíssimo tempo, faltou gás: a Bolívia decidiu reduzir os despachos para o Brasil, em negociações para ampliar os volumes enviados à Argentina.

Foram decisões tomadas em um momento de distanciamento das relações brasileiras com vizinhos, mas a reaproximação após a eleição de Lula (PT) não resolve, de imediato, os gargalos de infraestrutura na Argentina — que precisa de gás para atravessar o inverno.

Então vamos de pré-sal. A EPE destaca, nos estudos preparatórios do Plano Decenal de Expansão (PDE) 2032, que o Sudeste (leia-se pré-sal) deve se consolidar como fonte de gás para o Sul.

A NTS, por exemplo, tem um projeto, batizado de “Corredor Pré-Sal”, que prevê aumentar em 24 milhões de m³/dia a oferta de gás do Rio até São Paulo – e que permitirá aumentar o transporte do gás do pré-sal para a região.

O gás argentino, se um dia o projeto de integração entre o Brasil e o país vizinho sair do papel, também pode se beneficiar da ampliação do Gasbol – já que o gasoduto, se invertido o seu fluxo, poderia escoar o gás de Vaca Muerta à malha nacional.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 13/03/2023

A COMPRA DA COMPANHIA SIDERÚRGICA DO PECÉM VAI ACELERAR OS NEGÓCIOS DA ARCELORMITTAL NO BRASIL

Informações: PetroNotícias



ArcelorMittal concluiu a aquisição da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), em uma operação que totalizou, aproximadamente, US\$ 2,2 bilhões. A CSP é uma operação de classe mundial e produz placas de alta qualidade a um custo globalmente competitivo. Sua instalação, localizada no estado do Ceará, foi comissionada em 2016. Ela opera um alto-forno com capacidade de 3 milhões de toneladas, tendo acesso ao Porto de Pecém via correias transportadoras, um porto de águas profundas de grande escala, localizado a 10 quilômetros da usina. A aquisição oferece sinergias operacionais e financeiras significativas e um potencial

para futuras expansões, como a opção de adicionar capacidade primária de fabricação de aço (incluindo processo de redução direta) e capacidade de laminação e acabamento. Dada a sua localização, aDCIM101MEDIADJI_0129.JPG CSP também apresenta uma oportunidade para criar um novo centro de produção de aço de baixo carbono, capitalizando a ambição do estado do Ceará de desenvolver um centro de hidrogênio verde de baixo custo em Pecém.



O CEO da ArcelorMittal, Aditya Mittal, disse que: “Esta é uma aquisição estratégica muito importante para a ArcelorMittal. Ela nos permite atender o crescimento da demanda de aço, através da adição de capacidade de produção de placas de alta qualidade e competitivas em custo, provendo oportunidade de vender tanto dentro do nosso próprio grupo quanto para os mercados da América do Norte e do Sul. A longo prazo, também temos a opção de aumentar sua capacidade e adicionar instalações de acabamento, enquanto há um caminho claro para descarbonizar o ativo, tendo em vista os investimentos em energia renovável que estão sendo

feitos no estado do Ceará.” Ele disse ainda que “Gostaria de dar as boas-vindas a todos os colaboradores da CSP na ArcelorMittal e agradecer à nossa equipe interna que trabalhou na transação e planejamento de integração. Estou confiante de que a CSP e nossos negócios atuais no Brasil formarão uma combinação sólida.”

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 13/03/2023

ACELEN ACELERA A MODERNIZAÇÃO DA REFINARIA DE MATARIPE EM BUSCA DE SEGURANÇA TOTAL EM SEU PARQUE INDUSTRIAL NA BAHIA

Informações: PetroNotícias



A Acelen está promovendo um conjunto de melhorias para eliminar ou mitigar riscos relacionados à segurança operacional, tanto de processo como de pessoas, nas unidades industriais da refinaria de Mataripe, na Bahia. Importante medida nesta direção foi a adoção de produto para cloração de água na forma de pastilhas, em linha com as práticas modernas da indústria, em substituição ao uso de cloro gasoso, um produto perigoso. O projeto, que teve seis meses de duração. O uso de cilindro de cloro a gás oferecia um maior risco de acidentes pessoais devido à possibilidade de vazamentos com formação de

nuvens tóxicas. Por isso, foi adotado o produto na forma de pastilha, que elimina por completo o risco de acidentes, além de melhorar a qualidade do recurso hídrico usado pela refinaria. Para a substituição

do produto, cinco sistemas de tratamento de água foram readequados, como, por exemplo, as unidades de tratamento de água e torres de resfriamento das unidades operacionais.

O vice-presidente de Operações da companhia, Celso Ferreira, explicou que “Quando chegamos na refinaria, nosso objetivo foi evoluir e transformá-la em uma referência no país. Para isso, avaliamos vários processos e logo buscamos soluções mais modernas, eficientes, de menor custo e sem riscos à saúde das pessoas que trabalham na refinaria.” A medida integra o plano de modernização colocado em prática pela Acelen, que segue os protocolos internacionais de segurança, com o objetivo de garantir e preservar a qualidade das operações. Também se une a uma série de iniciativas voltadas à redução de riscos potenciais da refinaria, a partir de novos investimentos, inclusive em tecnologia, como parte do compromisso da empresa com os aspectos ESG.

Além dos investimentos na mitigação de riscos de segurança operacional, a Acelen destinou R\$ 60 milhões para equipamentos de preservação ambiental no primeiro ano de gestão da refinaria. Como resultado, houve redução de emissão de particulados na operação e da geração de gases de efeito estufa, menor consumo de gás natural, contribuindo para melhorar a qualidade do ar. Também foi reduzida a emissão de enxofre na atmosfera e registrada melhor eficiência hídrica, com menor consumo de água e geração de efluentes nas operações.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 13/03/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS INSTITUCIONAL - CONFERÊNCIA PIANC AMÉRICA 2023

Evento acontecerá entre os dias 24 e 27 de abril em Fort Lauderdale, na Flórida



**CONFERÊNCIA PIANC AMÉRICA
E VISITA TÉCNICA GUIADA**

APOIANDO PORTOS, HIDROVIAS E MARINAS
DIANTE DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

O objetivo do evento promovido pela Associação Mundial para Infraestrutura de Transporte Aquaviário - PIANC América é trazer discussões acerca dos desenvolvimentos mais recentes do setor, em um ambiente voltado para apresentações, discussões e networking com membros de diversos países onde a PIANC possui representação. Alguns dos temas que merecem destaque são: Portos Marítimos, Navegação Interior, Sustentabilidade, Transporte Aquaviário no Continente Americano, e Mudanças Climáticas.

Data: 24 a 27 de abril de 2023
Local: Fort Lauderdale, Flórida, EUA



Brasília 13/03/2022 - Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário, conhecida como PIANC realizará, entre os dias 24 e 27 de abril de 2023, uma conferência para reunir especialistas internacionais em navegação, construção marítima, dragagem e operações portuárias para compartilhar pensamentos e ideias e ouvir apresentações.



O evento, organizado por meio da PIANC USA, acontecerá em Fort Lauderdale, na Flórida e tem como objetivo promover a colaboração entre os países da América do Norte, América do Sul e Caribe para construir um sistema de transporte aquaviário mais forte no hemisfério ocidental. Também desenvolver condições de exploração e segurança.

A PIANC é uma organização global criada em 1885, sem fins políticos e lucrativos, composta por membros de governos nacionais, empresas privadas, indústria, especialistas acadêmicos e jovens profissionais. A associação agrega membros em 66 países, incluindo 44 membros qualificados, cerca de 500 membros corporativos e 1.800 membros individuais.

O Brasil é membro qualificado na PIANC desde 2007, representado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Em 2022, a PIANC, a ANTAQ e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) assinaram um memorando de entendimento para implantação da Seção Nacional da PIANC no país.

Maiores informações podem ser acessadas por meio do seguinte link: www.piancamerica2023.org

CONFERÊNCIA PIANC AMÉRICA

- Todos os países da América do Norte Central e do Sul e do Caribe são bem-vindos
- Networking e atividades sociais
- Apresentações técnicas de stakeholders em toda a região
- Evento em inglês com sessões dedicadas em espanhol

TÓPICOS DAS SESSÕES

- Portos Marítimos
- Navegação Interior
- Marinas
- Sustentabilidade Ambiental
- Desafios e oportunidades de dragagem
- Transporte aquaviário no continente americano
- Energias Alternativas no Transporte Marítimo
- Mudança Climática

VISITA TÉCNICA BIENAL

Visitas à infraestrutura de transporte marítimo e aquaviário que acontecerão concomitantemente à conferência para Young Professionals.

INFORMAÇÕES / CONTATO

www.piancamerica2023.org

Telefone: +1 703-646-0329

E-mail: pianc@usace.army.mil

Site: www.pianc.us

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 13/03/2023

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 87,2 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO

Portos públicos são destaque de crescimento com movimentação de 29,2 milhões de toneladas



Brasília 13/03/2023 - O setor portuário movimentou 87,2 milhões de toneladas em janeiro deste ano. Os dados são do Estatístico Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A queda de 2,76% em comparação ao mesmo período de 2022 foi impulsionada pela diminuição da movimentação de minério de ferro, que movimentou 23 milhões de toneladas (decréscimo de 11% em comparação a janeiro do ano passado).

O destaque nas mercadorias fica para o milho que movimentou 6,2 milhões de toneladas, apresentando um crescimento de 127,93% quando comparadas a janeiro de 2022. Açúcar e Trigo também tiveram bons índices de movimentação com 1,6 milhão de toneladas (+32,17%) e 1,2 milhão de toneladas (alta de 20,0%), respectivamente.

A navegação de interior (4,9 milhões de toneladas movimentadas), foi o destaque do mês com crescimento de 10,15% em comparação a 2022. Um destaque da movimentação interior foi na carga containerizada (aumento de 40,22%). Também houve aumento na quantidade de Milho movimentado em instalações interiores (+185,51%).

A navegação de Longo Curso movimentou 58,5 milhões de toneladas em janeiro (queda de 3,55%). Já a cabotagem movimentou 23,7 milhões de toneladas (-2,42%). Apoio marítimo e portuário também registraram diminuição de 65,25% em comparação ao mesmo período do ano anterior, atingindo uma movimentação de 98 mil toneladas. Contudo os números são imprecisos devido à ausência de dados do porto de Areia Branca, que ainda não enviou os dados para o Sistema.

Portos e terminais

Apesar do decréscimo na movimentação total, houve crescimento na movimentação total dos portos organizados do país. Os portos públicos movimentaram 29,2 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 4,31% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Os principais destaques positivos para este ano foram as movimentações do Porto de São Francisco do Sul com 1,3 milhões de toneladas movimentadas, demonstrando um crescimento de 52,22% em relação a 2022.

O Porto de Itaguaí (RJ) com movimentação de 3,4 milhões de toneladas, o que representa uma variação positiva de 42,08%. O Porto de Itaqui (MA) fecha o pódio com 2,0 milhões de toneladas movimentadas, representando um aumento de 39,24% em relação a janeiro de 2022.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 13/03/2023



PORTAL PORTO GENTE

ESG: GIGANTE DE TECNOLOGIA LANÇA STARTUP NA ÁREA

Redação Portogente

Domani.Global é especializada em GHG escopo 1, 2 e 3, geração de créditos e venda de carbono



Ingrid Almança

Cada vez mais, a sustentabilidade vem ganhando destaque entre as organizações. Alinhadas ao propósito de investir em ações de ESG, mediante ao firmamento de acordos e pactos globais, tornou-se essencial buscar maneiras de colocar tais objetivos em prática. Diante desse cenário, a Domani.Global, uma spin-off da Seidor Brasil, empresa de tecnologia e uma das principais parceiras SAP no Brasil, nasceu com a missão de impulsionar a transformação para um futuro mais sustentável.

A companhia que, a princípio, iniciou suas atividades em 2019 como Seidor Agro, tem como foco liderar projetos de ESG (governança ambiental, social e corporativa), GHG (protocolo de gases do efeito estufa), créditos de compensação ambiental e reflorestamento para pequenas, médias e grandes empresas, produtores rurais e investidores de áreas florestais.

Tendo em vista o êxito conquistado e a relevância desse segmento, foi criada a Domani.Global, uma startup que, assim como o significado do seu nome (amanhã, em italiano), mantém o compromisso de promover um futuro melhor. Não à toa, a organização que atua em todo o país, já atende diversos clientes em todo o Brasil, somando um time diverso em conhecimento e história que desde o início da jornada já comercializou mais de 264 mil toneladas de carbono.

Levando em conta o avanço das discussões e a conscientização acerca do tema, as organizações têm como principal desafio executar ações que atendam às necessidades dessa pauta. Deste modo, a Domani.Global surge com o intuito de simplificar essas operações – instruindo, do início ao fim, a condução de cada projeto em busca do melhor resultado para clientes de cunho físico e jurídico, indústrias e produtores rurais.

Para Fabiano Sant Ana, co-founder e CEO da Domani.Global, o grande diferencial da empresa está no seu propósito de facilitar o acesso a esses serviços. “As mudanças climáticas e seus impactos negativos para a sociedade, meio ambiente e empresas estão acontecendo em um ritmo acelerado, e o mundo já se atentou para a necessidade de agir. No entanto, ainda temos como obstáculo executar ações concretas, justamente, pela carência de encontrar organizações que instruam seus usuários sobre o que e como fazer. Por isso, a Domani.Global tem concentrado os seus esforços em oferecer ao mercado uma experiência acessível, inovadora e ampla para todos”, pontua.

Compartilhando o mesmo sentimento, está Ingrid Almança, diretora de operações, marketing e customer success da Domani.Global. “As ações de sustentabilidade vêm se destacando à medida que vemos o aumento do comprometimento das nações em firmar acordos e pactos globais. Contudo, mais do que entender a sua importância, é essencial colocar em funcionamento cada uma dessas frentes de serviço. E, ao identificarmos essa dor no mercado, pudemos traçar com assertividade as nossas estratégias”, destaca.



A empresa disponibiliza ao mercado uma plataforma exclusiva de compensação ambiental, que pode ser adquirida por pessoas físicas e jurídicas que desejam fazer sua compensação das emissões nos ambientes em que estão inseridos. Vale destacar que a ferramenta tem capacidade de realizar a neutralização de carbono em empresas de qualquer porte ou segmento. Além disso, a Domani.Global concentra sua atuação em outras frentes de serviços, sempre com foco em trabalhar os aspectos de sustentabilidade e governança nas corporações.

O propósito da startup é promover a sustentabilidade e garantir que os negócios estejam alinhados com as melhores práticas de governança corporativa. Para atingir esse resultado, a empresa tem investido na formação e capacitação da equipe. “Na Domani.Global, trabalhamos com o potencial de cada pessoa do time e incentivamos o aprimoramento contínuo de suas habilidades. Assim, proporcionamos um ambiente de trabalho que valoriza o desenvolvimento pessoal e profissional, e que estimula a troca de experiências e conhecimentos. E, assim, podemos fazer a diferença em um mercado que a cada dia se torna mais exigente, questionador e dinâmico”, explica Fabiano Harada, diretor técnico e produtos certificados da Domani.Global.

Fazendo jus ao propósito de se preocupar com o amanhã, a empresa já tem definidos os objetivos para 2023. A Domani.Global tem como meta para, até o primeiro trimestre do ano, atingir a marca de 1 mil clientes, além de ter uma carteira de projetos contratados no valor de R\$ 50 milhões englobando suas três ofertas chaves, ESG, GHG e Carbono. “Atuar com a causa do meio ambiente nos ensina que não podemos parar. E, no que depender de nós, esse é apenas o início de um trabalho que irá gerar excelentes resultados a favor da sociedade, meio ambiente e para as empresas”, finaliza Sant Ana.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/03/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PÚBLICO E PRIVADO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A CS Portos, que passou a operar os terminais ATU12 e ATU18, no Porto de Aratu (BA), concluiu a primeira etapa das melhorias nas instalações e, agora, prepara a próxima fase, a ser iniciada em abril e com a previsão de um aporte de R\$ 600 milhões.

Neste capítulo inicial, a CS Portos investiu R\$ 60 milhões na revitalização de armazéns e na reestruturação de serviços de apoio, como os de controle de acesso, da rede de incêndio, de drenagem e pavimentação, no ATU12, que opera fertilizantes, enxofre, concentrado de cobre, minério de ferro e magnesita. Já no ATU18, que vai movimentar granéis sólidos vegetais, houve a adoção de serviços de inspeção, triagem, pesagem, entre outros.

Agora, estão programadas obras pontuais, como a criação de um novo berço no ATU18, a reforma estrutural do TGS I, localizado no ATU12, a aquisição de carregadores e descarregadores de navios, esteiras transportadoras, implementação de um novo armazém para fertilizantes, toda a parte de pavimentação e construção das balanças, tombadores e silos, além das vias terrestres.

Como afirmou o presidente da CS Ports, Marcos Tourinho, em reportagem publicada na edição de hoje do jornal BE News e no portal BE News, “tudo o que já fizemos deu uma nova cara para os terminais, inclusive com aumento de produtividade e segurança nas operações. Mas a fase que se inicia será ainda mais importante, visto que colocaremos em prática tudo o que foi firmado em nosso contrato de concessão, o que vai alterar de forma relevante o modo que o porto opera e sua escala”.



Os investimentos no ATU12 e no ATU18 são exemplos de como a iniciativa privada tem apostado no crescimento da economia brasileira e de seu comércio exterior. Cabe agora, ao poder público, responder a essas iniciativas e buscar modernizar o sistema portuário, reduzindo sua burocracia e agilizando seus procedimentos. O setor privado confia no futuro do mercado portuário brasileiro

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PASSAGENS A R\$ 200 1

Um programa desenvolvido pelo Ministério de Portos e Aeroportos prevê comercializar passagens aéreas a R\$ 200 o trecho (considerando ida e volta, serão R\$ 400), para qualquer ponto do Brasil. Ele será destinado a aposentados e pensionistas da Previdência Social, funcionários públicos com salário de até R\$ 6.800 e estudantes, mas cada uma dessas pessoas só poderá adquirir duas passagens (duas idas e duas voltas) por ano, exceto em dezembro, janeiro e julho. De acordo com o ministro Márcio França, a expectativa é que sejam adquiridas de 14 milhões a 15 milhões de passagens (de R\$ 200) por ano - hoje, o mercado movimenta, anualmente, 90 milhões de passagens, com 10 milhões de passageiros.

PASSAGENS A R\$ 200 2

França afirma que o programa já está “montado”, aguardando apenas a aprovação do Governo Federal. A proposta não prevê um subsídio ou a compra dessas passagens pelo Governo, mas um acordo com as companhias aéreas para que os assentos que tradicionalmente não são ocupados em uma viagem sejam comercializados com este custo. O ministro explica que essas empresas operam com 78% a 80% de ocupação por voo. Esses 20% restantes é que seriam vendidos com o preço reduzido ao público do programa.

PASSAGENS A R\$ 200 3

França destaca que essa iniciativa já foi realizada há alguns anos pela Caixa Econômica, com o programa Melhor Viagem, voltado a idosos. Para que o programa seja implantado, hoje, faltam apenas a decisão política do Governo e a parceria com as três companhias aéreas que atendem o público brasileiro: Azul, Gol e Tam.

AEROPORTOS REGIONAIS

O ministro de Portos e Aeroportos também afirmou que o Governo pretende implantar 100 aeroportos regionais. Eles serão instalados em aeródromos já existentes, que serão preparados para receber aeronaves de passageiros. França considera que tal medida integrará uma política pública de integração nacional e tais unidades serão subsidiadas. Elas serão tratadas como uma escola pública ou um hospital público, ou seja, equipamentos necessários para a sociedade - no caso, a integração do território nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2023

REGIÃO NORDESTE - CS PORTOS INICIA SEGUNDA FASE DE INVESTIMENTOS NO PORTO DE ARATU

CS Portos inicia segunda fase de investimentos no Porto de Aratu em abril

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

A CS Portos, que assumiu a operação dos terminais ATU12 e ATU18 do Porto de Aratu, na Bahia, em junho de 2022, informou que concluiu, no mês passado, a primeira etapa da reforma que estava planejada. Agora, se prepara para iniciar a segunda fase dos trabalhos, em abril.

Controlada pela CS Infra, do Grupo Simpar, a CS Portos investiu cerca de R\$ 60 milhões em obras de melhorias e modernização.

De acordo com a companhia, foi reestruturada toda a parte de rede de incêndio, drenagem, pavimentação do pátio e revitalização dos armazéns no ATU12, que recebe e realiza a movimentação de cargas de fertilizantes, enxofre, concentrado de cobre, minério de ferro e magnésita.



A CS Portos investirá, nos primeiros três anos da operação, mais de R\$ 627 milhões em obras de melhorias e modernização dos terminais ATU12 e ATU18 Crédito: Divulgação

TUDO O QUE JÁ FIZEMOS DEU UMA NOVA CARA PARA OS TERMINAIS, INCLUSIVE COM AUMENTO DE PRODUTIVIDADE E SEGURANÇA NAS OPERAÇÕES. MAS A FASE QUE SE INICIA SERÁ AINDA MAIS IMPORTANTE”

MARCOS TOURINHO
presidente da CS Portos

Além do acabamento externo e implementação da CSTV – sistema de monitoramento por câmeras para o alfandegamento – foram construídas portarias nos píeres, com o processo de controle de veículos e pessoas, sistema que não existia.

Já no ATU18, que irá oferecer serviços de movimentação e armazenagem padrão de granéis sólidos vegetais e demais serviços portuários relacionados, como inspeção, triagem, pesagem, entre outros – a capacidade de armazenagem e movimentação de cargas deve atingir mais de cinco milhões de toneladas após os investimentos na segunda fase.

Para esta etapa, serão mais de R\$ 600 milhões em investimentos, focados em reforma de espaços e modernização de todos os equipamentos.

Segundo a empresa, alguns pontos serão prioridades a partir de agora, como a criação de um novo berço no ATU18, a reforma estrutural do TGS I, localizado no ATU12, a aquisição de carregadores e descarregadores de navios, esteiras transportadoras, implementação de um novo armazém para fertilizantes, toda a parte de pavimentação e construção das balanças, tombadores e silos, além das vias terrestres.

Também estão programadas uma nova sede, com refeitório e almoxarifado, entre outras coisas. “Tudo o que já fizemos deu uma nova cara para os terminais, inclusive com aumento de produtividade e segurança nas operações. Mas a fase que se inicia será ainda mais importante, visto que colocaremos em prática tudo o que foi firmado em nosso contrato de concessão, o que vai alterar de forma relevante o modo que o porto opera e sua escala”, afirma Marcos Tourinho, presidente da CS Portos.

O executivo destacou que desde o início, “toda a equipe tem trabalhado com o objetivo de elevar o nível do serviço e de segurança oferecido nos terminais, assim como aumentar a produtividade das áreas, com foco principal no atendimento dos clientes e usuários do porto”.

Ele ressaltou ainda que os investimentos nos dois terminais contribuem com a geração de empregos e resultam em mais oportunidades de negócios, impactando de forma significativa a economia local.

Investimentos

A CS Portos conquistou os terminais em leilão no final de 2020. Ao todo, a empresa investirá, nos primeiros três anos da operação, mais de R\$ 627 milhões em obras de melhorias e modernização, conforme previsto no Plano Básico de Implantação (PBI), aprovado pelo Ministério da Infraestrutura.

Os contratos do ATU12 e ATU18 têm duração de 25 e 15 anos, respectivamente. Ambos podem ser prorrogados por até 70 anos. A projeção é mais que quadruplicar a capacidade de armazenagem e produtividade nos terminais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/03/2023

REGIÃO SUL - PARANAGUÁ PODE TER MAIS DUAS ÁREAS ARRENDADAS

Governo do Paraná deve enviar até o próximo mês os editais para os leilões ao TCU

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



As áreas PAR14 e PAR15 serão destinadas para a movimentação e o armazenamento de granéis sólidos vegetais, considerados pontos fortes do Porto de Paranaguá Crédito: Divulgação

NO FINAL DE FEVEREIRO O FTS GROUP ARREMATOU POR R\$ 1 MILHÃO O TERMINAL PAR50, DESTINADO À MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS

O Governo do Paraná deve enviar até o próximo mês ao Tribunal de Contas da União (TCU) os editais para os leilões de

arrendamento de duas áreas do Porto de Paranaguá. Os dois lotes, juntos, envolvem investimentos da ordem de cerca de R\$ 2 bilhões.

As duas áreas a serem leiloadas são denominadas de PAR14 e PAR15. Elas serão destinadas para a movimentação e o armazenamento de granéis sólidos vegetais, considerados pontos fortes do complexo portuário.

Localizadas a leste do Porto de Paranaguá, a PAR 14 tem uma área de 49.841 m² e prevê investimento de cerca de R\$ 1,2 bilhão. Já a PAR15, com 38.859 m², o investimento previsto é de R\$ 656,8 milhões. Ambas são áreas já ocupadas e operacionais.

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária, já concedeu uma área em leilão realizado no final do mês de fevereiro.

O FTS Group arrematou por R\$ 1 milhão o terminal PAR50, destinado à movimentação de granéis líquidos. O evento, que ocorreu na sede da B3, em São Paulo, e não teve outros concorrentes.

Com a concessão, que terá 25 anos de duração, o porto garante investimentos de R\$ 338,2 milhões em obras de ampliação da capacidade operacional, incluindo a construção de uma extensão no píer de líquidos e dois novos berços para o segmento. Também são esperados 300 novos empregos diretos e indiretos. A área tem aproximadamente 85 mil metros quadrados, 18 tanques verticais já instalados e capacidade total de aproximadamente 70.181 m³.

O leilão do PAR50 foi o terceiro conduzido pela Portos do Paraná desde que o estado passou a ter autonomia para administrar contratos de exploração de áreas portuárias.

Outra área do complexo portuário, o PAR32, foi concedido também para a FTS Group. Com uma área 6.651 m², o investimento privado esperado é de, no mínimo, R\$ 4,17 milhões, ao longo do período de dez anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/03/2023

NORTE – BRASIL EXPORT – MANAUS – AMAZONAS 3 E 4 DE ABRIL
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

NORTE EXPORT
3 E 4 DE ABRIL

MANAUS
AMAZONAS

Local: Quality Manaus

Apoio logístico e de visita técnica: **SUPER TERMINAIS**

#zonafranca
#cadeiasprodutivas
#navegação
#hidrovias
#logistica
#sustentabilidade

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Brasil Export, discutindo ideias e apontando caminhos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/03/2023

NACIONAL - ARROZ BRASILEIRO BUSCA ABERTURA DO MERCADO CHINÊ

Meta foi divulgada pela Abiarroz, junto com o balanço das exportações do cereal em fevereiro
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Em fevereiro, o Brasil exportou mais de 103 mil toneladas de arroz, o que gerou uma receita de US\$ 30,5 milhões



O grupo falou ainda sobre o protocolo de cooperação assinado entre as duas entidades em 2022, que estabeleceu orientações para um intercâmbio entre Ilhéus e Aveiro - Crédito: Divulgação

A abertura de novos mercados para o arroz brasileiro, principalmente o da China, é a prioridade deste ano para a Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz). A meta foi divulgada na sexta-feira (10), junto com o balanço das exportações do cereal em fevereiro.



A intenção também se fortifica após o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, na sigla em inglês) projetar uma queda de 2% na produção chinesa do grão em 2023, ao mesmo tempo em que o consumo deve crescer 1%.

Aliás, a missão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China, marcada para o fim deste mês, é vista pela associação como uma “ótima oportunidade” para aprofundar as relações bilaterais.

“O arroz brasileiro já está presente em mais de 100 mercados e pode apoiar o fornecimento do produto na região asiática”, diz a gerente de Exportação da Abiarroz, Carolina Matos.

Ela ressalta que o mercado chinês é de extrema importância para o arroz porque é o maior produtor e consumidor mundial do produto.

“A Abiarroz vem trabalhando com o governo brasileiro a inclusão do produto beneficiado na pauta de negociações entre os dois países”, enfatiza a gerente de Exportação da entidade.

“Além de termos um produto de qualidade inquestionável, a indústria do arroz vem intensificando suas ações sustentáveis. Ao adquirir o arroz beneficiado, o passivo responsável pela emissão do gás metano, a casca do arroz, é reutilizada no Brasil pelas indústrias e cooperativas como forma de gerar energia limpa”, explica.

BALANÇO

Em relação às exportações do cereal no mês passado, Gâmbia, Venezuela, Senegal, Serra Leoa, Estados Unidos, Cabo Verde, Peru, Bolívia, Canadá e Panamá lideraram as compras de arroz (base casca) do Brasil.

Os embarques totalizaram mais de 103 mil toneladas em fevereiro, gerando receita de US\$ 30,5 milhões, de acordo com o levantamento da Abiarroz.

Ainda segundo o órgão, com base em dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), os resultados de fevereiro ficaram abaixo dos alcançados no mesmo mês de 2022, quando o volume exportado foi de 129 mil toneladas, representando US\$ 37,9 milhões.

No primeiro bimestre de 2023, os embarques do arroz brasileiro atingiram 252.588 t, com receita de US\$ 78,6 milhões. Em igual período de 2022, o Brasil exportou 270.964 t, com divisas de US\$ 82,5 milhões, informa a Abiarroz.

Já as exportações de arroz beneficiado em fevereiro somaram 5.642 t, com divisas de US\$ 2,6 milhões. As compras do cereal beneficiado, de maior valor agregado, foram lideradas pelos EUA, seguido de Cabo Verde, Peru, Bolívia, Canadá, Gâmbia, Panamá, Bahamas, Venezuela e Angola.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2023

NACIONAL - SANTOS BRASIL É ELEITA UMA DAS TRÊS EMPRESAS MAIS INFLUENTES

Empresa do setor logístico e portuário foi destaque em pesquisa do Pacto Global da ONU no Brasil
Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

Em fevereiro, conforme dados divulgados pela SCPAR, 76 navios carregaram e descarregaram 1,140 milhão de toneladas no porto catarinense



A pesquisa que destacou a Santos Brasil fez parte de um relatório de 2023 com o tema “A evolução do ESG no Brasil” Crédito: Divulgação

A Santos Brasil, empresa voltada para o segmento logístico e portuário, foi eleita a 3ª empresa mais influente na temática ESG (governança ambiental, social e corporativa), no âmbito digital, em um relatório divulgado na última semana do Pacto Global da ONU no Brasil, em parceria com a Falconi e a Stilingue. A pesquisa fez parte de um relatório de 2023 com o tema “A evolução do ESG no Brasil”.

Nesta mesma categoria, a Embraer ficou na primeira colocação, com a Eurofarma em segundo. Fecham o top 5 as empresas Amaggi Brasil e Naturgy Brasil, em 4º e 5º, respectivamente.

Os portais de notícias, como esperado, dominaram como os principais responsáveis por disseminar a cultura ESG no âmbito digital. Mas foi possível perceber que outras instituições também têm contribuído no papel de informar a sociedade sobre a importância de uma agenda sustentável.

O estudo foi realizado a partir da complementaridade entre um questionário de pesquisa e o monitoramento da temática nas redes sociais feito com social listening. Esse termo pode ser traduzido como “escuta social” e consiste na prática de identificar comentários e conversas relevantes para uma marca nos mais diversos ambientes digitais, desde redes sociais até fóruns, comunidades, sites especializados, entre outros.

A integração dessas metodologias permite ampliar o escopo da análise, levantando um diálogo entre uma audiência específica e o público geral. O questionário foi distribuído para os signatários do Pacto Global e clientes Falconi entre os meses de setembro e outubro de 2022, com 11 perguntas e o objetivo de mapear a aderência das organizações a iniciativas e projetos em ESG, compreendendo também as principais barreiras daqueles que buscam avançar nessa agenda e os benefícios que têm percebido com tal investimento.

A pesquisa foi realizada de forma anônima e, para a estratificação dos dados, foram considerados o faturamento, o número de colaboradores e a classificação entre 12 setores, sendo eles: agronegócio, associações e entidades de classe, comércio, comunicação e mídia, construção, consultoria, educação, energia, indústria, infraestrutura, serviços e outros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2023

BE JOB - EMPRESAS DE LOGÍSTICA E SERVIÇOS PORTUÁRIOS TÊM VAGAS ABERTAS

Por **VITORIA MALAFATI** redacao@portalbenews.com.br

A coluna BE Job traz vagas de emprego em empresas que atuam nos setores de logística, portuário e de comércio exterior. Há oportunidades para candidatos com Ensino Médio e Superior. Confira a seguir.

REGIÃO NORTE

Ensino Superior

Despachante Aduaneiro

Empresa: Yamaha Motor do Brasil Logística Ltda.
Cidade: Manaus (AM)



Período: tempo integral

Atividade: Elaborar e controlar os documentos envolvidos nas operações de importação e exportação; Analisar e registrar as declarações de importação e exportação no sistema integrado; Representar a empresa perante a Receita Federal e demais órgãos controladores; Coordenar as operações junto a cadeia logística internacional e nacional; Solicitar e efetuar os pagamentos de taxas e impostos; Atualizar relatórios e planilhas; Executar outras tarefas correlatas às acima descritas e a critério do superior.

Requisitos: Estar cursando ou ter concluído curso superior ou tecnólogo na área de administração ou áreas correlatas; Ser habilitado para atuar como despachante aduaneiro; Ter atuado como despachante aduaneiro por pelo menos 4 anos. Inglês intermediário; Conhecimentos em Excel e Powerpoint; desejável conhecimento do sistema Softway (Thomson Reuters)

Inscrições:

https://yamaha.gupy.io/job/eyJqb2JJZCl6Mzk4MDM3OSwic291cmNlljoiZ3VweV9wdWJsaWNfcGFnZSJ9?jobBoardSource=gupy_public_page

Ensino Médio

Ajudante Apoio Portuário

Empresa: Unitapajós

Cidade: Barcarena (PA)

Período: tempo integral

Atividade: Prestar apoio na chegada das barcas; Auxiliar na formação de comboios, conectando, soltando e recolhendo cabos entre as barcas; Realizar a atracação e desatracação de comboios ao porto; Realizar a limpeza do convés das embarcações; Ser comprometido(a) com as Normas e Procedimentos da UNITAPAJÓS.

Requisitos: Ensino médio completo; residir ou ter disponibilidade para residir em Barcarena/PA.

Inscrições:

https://www.vagas.com.br/vagas/v2488592/ajudante-apoio-portuario?utm_campaign=google_jobs_apply&utm_source=google_jobs_apply&utm_medium=organic

REGIÃO NORDESTE

Ensino Superior

Supervisor de Estoque PL

Empresa: Não informado

Cidade: Camaçari (BA)

Período: tempo integral

Atividade: Ficará responsável pelo estoque; Recebimento físico e fiscal, toda a parte de industrialização; Assegurar o lançamento de dados e assegurar que os produtos estejam adequados e com a qualidade esperada; Ratificar todas as etapas de conferência de processo, focado na parte fiscal contábil; Liderar gestão de estoque; Definir e mostrar oportunidade de melhora; Liderar a execução de um planejamento; Inventários rotativos; Operações de transporte; Operações Portuárias.



Requisitos: Graduação em administração, contabilidade ou engenharia de produção; Experiência com gestão de estoque; Capacidade de identificar oportunidade de melhorias; Inglês avançado/fluyente.

Inscrições:

<https://br.indeed.com/jobs?q=Transporte+Portu%C3%A1rio&l=bahia&vjk=33932ba838c8e151>

Ensino Médio

Auxiliar Administrativo – Planejamento Logístico

Empresa: Grupo BR

Cidade: Fortaleza (CE)

Período: tempo integral

Atividade: Prestar apoio administrativo na realização das atividades do setor; Atendimento telefônico ativo e reativo; Apoiar equipe de entrega para soluções de problemas de devolução, troca, prestação de conta, Comunicar com as diversas áreas através de e-mail/ Atender telefônico / Atendimento presencial, Utilização de sistemas internos; Monitoramento de rota (WayData); Emissão de AET – Autorização Especial de Trânsito (Via site DETRAN); Emissão de relatórios diários de acompanhamento de rota. Análise de reclamações, referente a problemas com entrega de mercadoria; Cadastro de motoristas e veículos no sistema interno da empresa e cadastro Buony; Realização de agendamentos de entrega, Liberação de veículo para rota, quando necessário.

Requisitos: Hard Skills: Habilidade com uso formal de e-mail, Habilidade com Excel Básico, Saber lidar com Sistema Informatizado, Habilidade com cálculos

Soft skills: Trabalho em Equipe e colaboração, Organização, Comunicação Interpessoal Pro ativo, desejável experiência na área.

Inscrições:

https://rb.gupy.io/job/eyJqb2JJZCI6NDEwNTM3Mywic291cmNlIjoiz3VweV9wdWJsaWNfcGFnZSJ9?jobBoardSource=gupy_public_page

REGIÃO CENTRO – OESTE

Ensino Médio

Auxiliar de Manobra (Banco de Captação)

Empresa: Romo

Cidade: São Simão (GO)

Período: Escala 6x2 – Turnos (07:00 às 15:00 / 15h:00 às 23:00 / 23:00 às 07:00 / Rotativo).

Atividade: Receber os trens e realizar manobra nos pátios e/ou terminais, operar AMV, comunicar-se com o Maquinista via rádio, confirmar teste de freio, conferir formação do trem de acordo com o sistema, engatar e desengatar composição garantindo a sua formação.

- Acoplar mangueira, apertar e soltar freios manuais.
- Cobrir a cauda do trem conforme RO e auxiliar em movimento de recuo.
- Colocar e retirar calços em veículos ferroviários.
- Realizar procedimentos operacionais conforme a Trilha de Carreira da área.
- Realizar atividades pertinentes à função em qualquer local abrangido pela Rumo.

Requisitos: Ensino Médio Completo, Disponibilidade para trabalhar em escala e turnos.



Inscrições: <https://rumolog.csod.com/ux/ats/careersite/1/home/requisition/9105?c=rumolog>

Conferente de Cargas

Empresa: Não informado

Cidade: Três Lagoas (MS)

Período: tempo integral, segunda das 07:00 às 17:00 de terça à sexta feira das 09:00 as 19:00

Atividade: Verifica, recebe, separa e embala os produtos e materiais dentro de um estoque. Lança no sistema tudo o que chega na empresa, coloca os dados nas planilhas e faz relatórios para diversos setores, além de realizar inventários.

Requisitos: Ensino médio completo

Necessário experiência, ter conhecimento em simbologia e notas fiscais. Disponibilidade para contratação imediata. Proativo. Comprometimento.

Inscrições: https://www.jobbol.com.br/vagas/902433333-conferente-de-cargas-tres-lagoas-merco?utm_source=Indeed&utm_medium=organic&utm_campaign=Indeed

REGIÃO SUDESTE

Ensino Superior

Supervisor de Logística

Empresa: transportadora

Cidade: Cubatão (SP)

Período: tempo integral

Atividade: Profissional atuará como gestor de transportadora localizada em Cubatão.

Requisitos: Inglês – Nível Básico, formação em: Administração, Logística ou áreas correlatas, atuação anterior em transportadora exercendo atividades como contratação de motoristas e cálculo de frete.

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2480579/supervisor-de-logistica>

Ensino Médio

Assistente Operacional

Empresa: Tora Transportes

Cidade: Santos/ Guarujá (SP)

Período: tempo integral

Atividade: Recebimento e conferência de programação, agendamento de carga nos terminas, solicitar ou emitir manifesto de carga , Cte , MDF-e , Rpa.

Acompanhar processo de carregamento até sua liberação para trânsito, enviar follow up ao Clia sobre andamento do processo em etapas, preenchimento de planilhas para acompanhamento gerencial , recebimento e baixa de minutas de devolução de container.

Requisitos: Conhecimento no agendamento de carga nos terminais portuários de Santos / Guarujá, Excel intermediário e Boa comunicação



Inscrições:

<https://br.indeed.com/jobs?q=Transporte+Portu%C3%A1rio&l=Santos%2C+SP&radius=50&from=sug&vjk=7c567e8dbe07e3ba>

REGIÃO SUL

Ensino Superior (cursando)

Assistente de Comércio Exterior
Empresa: BM3 Market Solutions
Cidade: Itajaí – SC
Período: tempo integral

Atividade: Auxiliar os analistas nos processos de Importação e Exportação; Realizar Abertura de processos de um modo geral (no sistema interno e com os prestadores de serviços); Enviar follow up para os clientes; Inserir informações no sistema; Realizar cadastros de produtos; Realizar cadastros de clientes e fornecedores nacionais e internacionais; Suporte na liberação da carga; Acompanhar a coleta, entrega e devolução do contêiner; Controle de recebimento de documentos originais e envio ao despachante.

Requisitos: Ensino Superior em andamento em Logística, Comércio Exterior ou áreas correlatas; Familiaridade com documentos de Importação e Exportação; Noções básicas em Comércio Exterior; Conhecimento em pacote office.

Inscrições:

https://bm3.gupy.io/job/eyJqb2JJZCI6NDI2Nzc3Miwic291cmNlIjoiz3VweV9wdWJsaWNfcGFnZSJ9?jobBoardSource=gupy_public_page

Comercial (estágio)

Empresa: Allog Group
Cidade: Porto Alegre (RS)
Período: meio período

Atividade: Auxiliar na execução dos procedimentos da área comercial, visando seu desenvolvimento, aprendizado e colaboração ao bom desempenho do setor. Auxiliar no lançamento de cotações no sistema; Auxiliar no atendimento telefônico a clientes; Auxiliar no envio de follow-up a clientes; Auxiliar no controle e emissão de dados via sistemas internos e externos; Auxiliar na conferência de documento; Fornecer suporte aos integrantes do setor; Solicitar materiais administrativos e de escritório, quando necessário; Executar outras atividades pertinentes e correlatas a função.

Requisitos: Cursando graduação em Comércio Exterior, Logística, Relações Internacionais, Logística, Gestão Portuária, Engenharia da Produção ou cursos relacionados. Inglês Básico é necessário para as atividades que envolvem comunicação com pessoas no exterior.

Inscrições: <https://br.indeed.com/viewjob?from=appsharedroid&jk=a86f1f69bae9706f>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT – DIA 11 E 12/03/2023

EDITORIAL – FERTILIZANTES

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O Governo Federal quer tornar o Brasil, país que se destaca por sua produção agrícola, menos dependente do fertilizante importado. Para isso, elaborou estratégias que vão integrar o Plano Nacional dos Fertilizantes, a ser anunciado ainda neste ano e que estabelece medidas para ampliar a produção do composto.

As informações são do ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Carlos Fávaro, e estão entre os destaques da entrevista dada pela autoridade ao Jornal e ao Portal BE News, publicada na edição deste final de semana.

A proposta do Governo de aumentar a fabricação de fertilizantes no País surgiu no ano passado, com a invasão da Ucrânia pela Rússia. O conflito acabou dificultando as importações do aditivo agrícola - o Brasil importa 85% do produto, sendo 26% vindo da Rússia - o que levou a uma grande corrida aos demais fornecedores internacionais do composto. Nesse cenário e diante da importância do agronegócio à economia nacional, autoridades e setor privado destacaram a importância de o País reduzir a dependência das importações desse artigo.

A ideia é adotar medidas que acabem, direta ou indiretamente, expandindo a produção nacional. Não se descarta prospectar novas jazidas e incentivar o setor privado a abrir fábricas de fertilizantes. Dessa forma, o Brasil fica mais blindado a variações da economia internacional ou de países exportadores. Para um país que tem no agronegócio um dos eixos mais importantes de sua economia, ter essa atividade dependendo de um insumo estrangeiro é obtuso.

Que promessas e discursos apresentados desde 2022 sejam colocados em prática e o agronegócio reduza suas dependências de fertilizantes estrangeiros. Tal medida acaba por fortalecer a atividade e a própria economia do País. Esse é o caminho a ser seguido. Que suas medidas logo sejam colocadas em prática e os resultados não tardem a aparecer.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/03/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

MISSÃO UK 1

O presidente do Porto de Pecém (CE), Hugo Figueiredo, acredita que os portos brasileiros com planos para produzir o hidrogênio verde (H2V) podem firmar parcerias entre si e cooperar. A proposta foi destacada após o executivo participar de uma missão no Reino Unido nos últimos dias, com o objetivo de conhecer os avanços tecnológicos na produção e na utilização do combustível em cidades da Inglaterra e da Escócia. O complexo prevê iniciar a produção de H2V em 2026.

MISSÃO UK 2

A missão, organizada pelo governo britânico, também teve a participação do presidente do Porto de Suape (PE), Márcio Guiot, do diretor de Relações Institucionais e Sustentabilidade do Porto do Açu (RJ), Eduardo Kantz, e do diretor de Planejamento Portuário da PortosRS, Giovani Trindade - todos portos com planos para produzir o combustível.

MISSÃO UK 3

Durante a viagem, a comitiva conheceu terminais portuários, empresas e universidades ligadas à cadeia do H2V. Na última quinta-feira, os executivos participaram do seminário Hydrogen Opportunities in Brazil (Oportunidades do Hidrogênio no Brasil), ocorrido na embaixada brasileira em Londres. No evento, tiveram contato com investidores europeus interessados no combustível - a União Europeia assumiu o compromisso de parar de utilizar combustíveis fósseis até 2050 e, para isso, apostam no uso do H2V - e puderam apresentar os planos de seus portos para produzi-lo.

AVIAÇÃO 1

Responsável pela maior malha aérea do Brasil, a companhia Azul anunciou que irá ampliar sua oferta de voos entre os aeroportos internacionais de Viracopos, em Campinas (SP), e Belém (PA). A medida entrará em vigor em 2 de maio, quando passam a ser realizados três voos diários, nos sete dias da semana, entre a capital paraense e seu principal hub, em Campinas. A rota será operada com a aeronave Airbus modelo A320, com capacidade para até 174 Clientes.

AVIAÇÃO 2

Esse aumento integra a estratégia da companhia de investir no crescimento da região da Amazônia, afirmou a gerente de Planejamento de Malha da Azul, Beatriz Barbi. “A ampliação do número de voos traz mais uma opção aos clientes da Azul, além de ter um papel importante, sobretudo em uma região que o principal meio de transporte da população são as embarcações fluvial”, disse.

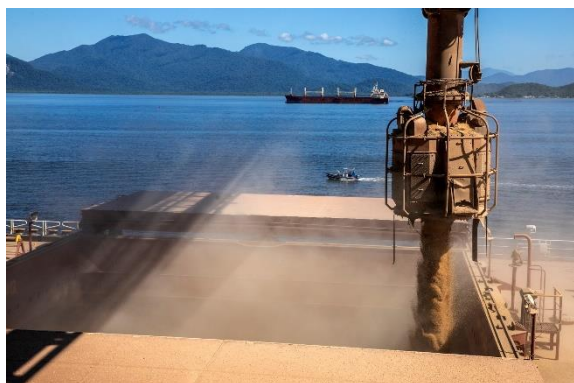
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/03/2023

NACIONAL - PLANO NACIONAL DE FERTILIZANTES PODE SAIR AINDA ESTE ANO

Titular da pasta da Agricultura, Carlos Fávaro, diz que a produção de insumos deve ser tratada como assunto de soberania nacional

Por **MARÍLIA SENA** redacao@portalbenews.com.br



O Brasil produz apenas 15% da sua demanda de adubo e quer se tornar menos dependente de outros países Crédito: Claudio Neves/Portos do Paraná

O ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Carlos Fávaro, garantiu que as estratégias para o Plano Nacional dos Fertilizantes saem do papel ainda este ano. O projeto está sob responsabilidade da Secretaria do Conselho Nacional de Fertilizantes da pasta. “Já está em andamento. Já tivemos reuniões nesse sentido. São ações em todas as áreas”.

Junto com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, o ministro da Agricultura pretende tornar o Brasil “menos dependente do mercado internacional”.

“Neste momento de globalização o Brasil viu como a gente tem que tratar fertilizantes com algo de soberania nacional”, enfatizou. “Como nós vamos pensar em produzir sem ter fertilizantes?”, criticou o ministro.

O Brasil produz apenas 15% da sua demanda de adubo. Carlos Fávaro lembrou que o alerta veio após a pandemia de Covid-19 e com a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, os dois grandes fornecedores mundiais dos insumos.

O ministro também lembrou que para o projeto ter sucesso é importante diminuir o preço do gás natural. “É o gás natural mais caro do mundo, o que tira a competitividade da indústria nacional. Tem indústrias fechando. Por exemplo, nós precisamos produzir mais fertilizantes e por que estamos fechando? Porque temos o gás natural entre os mais caros do mundo”, finalizou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/03/2023

NACIONAL – BRASIL E AUSTRÁLIA ESTUDAM ACORDOS PARA EXPORTAÇÃO DE CARNE SUÍNA

Também há intenção de importar cevada e trigo

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A embaixadora da Austrália, Sophie Davies, foi recebida pelo ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Carlos Fávaro Crédito: Divulgação

O ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Carlos Fávaro, recebeu no último dia 8 a embaixadora da Austrália, Sophie Davies, para analisar novas possibilidades de exportação e importação entre os países.

Durante a reunião, segundo a pasta, os dois iniciaram as primeiras conversas relacionadas a acordos comerciais que permitam a exportação da carne suína brasileira e a importação de cevada e trigo australianos.

Para isso, Brasil e Austrália devem articular pela redução das tarifas que possibilitem as exportações entre ambos, junto à Organização Mundial do Comércio (OMC).

A Austrália também tem interesse pelas técnicas de agricultura sustentável e suas características similares às do Brasil.

“A agricultura é muito importante para o nosso país. Somos orgulhosos da nossa agricultura sustentável e temos muito a compartilhar. É uma grande oportunidade para a cooperação na área de pesquisa”, afirmou a embaixadora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/03/2023

REGIÃO NORDESTE - SUAPE FECHA PARCERIA COM GOVERNO INGLÊS PARA ACELERAR PRODUÇÃO

Iniciativa foi anunciada durante a Hydrogen Opportunities in Brazil, em Londres

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot, foi um dos representantes da estatal pernambucana no evento realizado no Reino Unido Crédito: Divulgação

O ENCONTRO OCORRIDO NA EMBAIXADA BRASILEIRA NA CAPITAL LONDRINA REUNIU REPRESENTANTES DE QUATRO ATRACADOUROS NACIONAIS E DO SENAI BRASIL

O Porto de Suape, em Pernambuco, fechou uma parceria de incentivo à pesquisa e à produção de hidrogênio verde com o governo do Reino Unido. A empreitada binacional foi anunciada na última quinta-feira (9), durante a realização do Hydrogen Opportunities in Brazil, ocorrido em Londres, capital inglesa.

O evento, promovido pela Embaixada do Brasil no Reino Unido em conjunto com o governo anfitrião, contou com a participação do Senai de Pernambuco e da Bahia, e de quatro portos nacionais: Pecém (CE), Açúcar (RJ), Rio Grande (RS) e Suape, que se encontra com uma agenda avançada em relação aos projetos para produção do combustível do futuro. Todos os complexos foram agraciados com a ação.

O diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot, e o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade da empresa, Carlos Cavalcanti, representaram a estatal pernambucana no evento londrino e apresentaram o potencial estratégico de Suape e os projetos de H2V em andamento e previstos no complexo para uma plateia composta por empresários do setor de energias renováveis e pesquisadores da área.

“O evento é de grande importância para Suape. A partir dessa agenda, vamos criar um grupo específico para rever nossa estratégia. Precisamos mapear as oportunidades em toda cadeia de valor do H2V e estabelecer parcerias com centros de pesquisa de energias renováveis, como os das cidades de Aberdeen (Escócia) e Sheffield (Inglaterra)”, explicou Marcio Guiot.

A PARCERIA

A conexão direta de um porto britânico com o Complexo de Suape para fortalecimento dos projetos focados na pesquisa e produção do hidrogênio verde foi vista pelos presentes como “de grande importância”, porque promove a troca contínua de informações e de tecnologia sobre o tema para ambos os países.

O Instituto Senai de Inovação (ISI) foi representado pelo diretor André Luiz Pierre Mattei e o Senai Cimatec, pelo gerente executivo José Luís Gonçalves de Almeida.

O evento teve apoio da Câmara de Comércio Brasil Reino Unido, Lide United Kingdom, Santander e REA (Associação de Energia Renovável e Tecnologia Limpa).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/03/2023

REGIÃO NORDESTE - COMITIVA PORTUGUESA VISITA PORTO DE ILHÉUS PARA DISCUTIR

Objetivo é atrair novos investimentos e aumentar o fluxo das exportações

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



O grupo falou ainda sobre o protocolo de cooperação assinado entre as duas entidades em 2022, que estabeleceu orientações para um intercâmbio entre Ilhéus e Aveiro Crédito: **Divulgação/Governo da Bahia**

“Aveiro é uma importante porta de entrada da Europa. O estabelecimento do protocolo para estreitar a relação entre o Porto de Aveiro e o Porto de Ilhéus abre um conjunto de possibilidades”

Bebeto Galvão,
vice-prefeito de Ilhéus

Uma comitiva portuguesa formada por autoridades do Porto de Aveiro visitou o Porto de Ilhéus (BA), no último dia 3. Entre os objetivos do encontro estavam a atração de investimentos e o aumento no fluxo das exportações entre os dois complexos.

A conversa contou com a presença da diretora-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Ana Paula Calhau e o vice-prefeito da cidade, Bebeto Galvão, e foi um desdobramento da Intermodal South América, evento voltado ao setor de transporte, logística e comércio exterior, realizado entre os dias 28 de fevereiro e 2 de março.

O grupo falou ainda sobre o protocolo de cooperação assinado entre as duas entidades, em novembro do ano passado, que estabeleceu regras e orientações para um intercâmbio de conhecimentos e experiências profissionais por cinco anos entre Ilhéus e Aveiro. Para as autoridades, este tipo de convênio é uma oportunidade de manter o diálogo de forma permanente, fortalecendo as relações comerciais.

“Aveiro é uma importante porta de entrada da Europa. O estabelecimento do protocolo para estreitar a relação entre o Porto de Aveiro e o Porto de Ilhéus abre um conjunto de possibilidades e dentro dessa cadeia de valores nós analisaremos quais os produtos que efetivamente poderemos exportar”, disse o vice-prefeito.

E completou: “O mercado interno se aqueceu e agora estamos restabelecendo essa parceria comercial, que gera oportunidades com crescimento dos operadores, aumento de emprego formal e renda”.

Para Eduardo Elísio Peralta Feio, presidente da Administração do Porto de Aveiro (APA), a visita representou um passo importante para aprofundar o protocolo firmado com a Codeba no ano passado.

“Portugal e Brasil têm uma relação histórica e, obviamente, os portos têm um papel relevante. Esse contato que fizemos com as instituições e empresários de Ilhéus é um princípio fundamental para desenvolver essa estratégia conjunta que beneficia as duas regiões”, declarou.

A diretora-presidente da Codeba destacou o acordo firmado entre as entidades de gestão, que promove o intercâmbio de experiências dentro da atividade portuária.

“Celebramos um acordo de fomento e parceria com o Porto de Aveiro e agora estamos trazendo as autoridades portuárias portuguesas para que conheçam o potencial que Ilhéus possui. É um momento muito importante, pois estamos negociando laços de amizade entre portos-irmãos”.

Além da relação comercial e econômica, o estreitamento do diálogo possibilita a troca cultural e de conhecimentos técnicos pela via de cooperação bilateral.

A reunião também contou com a participação do presidente da Associação Comercial e Industrial de Ilhéus (ACII), Libério Menezes; do secretário da Casa Civil, Mozart Aragão; do assessor técnico especial da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Inovação, Vinícius Briglia; e do superintendente de Desenvolvimento Econômico e Inovação, Maurício Galvão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/03/2023

REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL REGISTRA 26% DE AUMENTO

Em janeiro e fevereiro, 2,4 milhões de toneladas foram movimentadas no complexo portuário

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



Em fevereiro, conforme dados divulgados pela SCPAR, 76 navios carregaram e descarregaram 1,140 milhão de toneladas no porto catarinense Crédito: Divulgação

Na linguagem popular, o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, começou 2023 com o pé direito. Nos dois primeiros meses do ano, o complexo portuário registrou a movimentação de 2,4 milhões de toneladas de mercadorias. No mesmo período, em 2022, foram 1,9 milhão de

toneladas, o que representa um aumento de 26%.

No mês de fevereiro, conforme dados divulgados pela SCPAR São Francisco do Sul Autoridade Portuária, 76 navios carregaram e descarregaram 1,140 milhão de toneladas no porto do norte catarinense.

A importação alcançou 600 mil toneladas, principalmente pela chegada de produtos siderúrgicos (275 mil toneladas) e fertilizantes (272 mil toneladas). Já a exportação atingiu 540 mil toneladas, impulsionada pelos grãos: milho, 389 mil toneladas, e soja, 108 mil toneladas.

“O ano de 2023 já começou com recorde histórico de movimentação. Em janeiro, foram 1,25 milhão de toneladas, 50% a mais do que no mesmo período de 2022”, explica o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira.

A retomada da exportação de milho, após a quebra da safra em anos anteriores, somada às melhorias realizadas na infraestrutura portuária, estão entre as principais causas do aumento na movimentação de cargas este ano, segundo Cleverton.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/03/2023

REGIÃO SUL - GOVERNADOR DO PARANÁ PEDE AGILIDADE AO GOVERNO FEDERAL

Trecho da rodovia que dá acesso ao Porto do Paranaguá tem afundamento e opera de forma parcial
Por **CÁSSIO LYRA** redacao@portalbenews.com.br



A pista da BR-277 sofreu um afundamento, apresentando rachaduras na altura do km 33,5, e precisou ser interditada Crédito: Divulgação/Dnit

SEGUNDO O GOVERNADOR DO PARANÁ, A SOLUÇÃO DE LONGO PRAZO PARA A RECUPERAÇÃO DA BR-277 PASSA PELA NOVA CONCESSÃO, QUE DEPENDE DO AVAL DA UNIÃO

O governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior (PSD), afirmou que os governos do Estado e Federal vão atuar em conjunto para a recuperação total da rodovia BR-277, estrada que dá acesso ao litoral do Paraná e principal acesso ao Porto de Paranaguá. De acordo com o governador, o assunto é tratado como prioridade, que pediu agilidade a respeito.

A pista sofreu um afundamento, apresentando rachaduras na altura do km 33,5. Houve interdição do trecho a partir da madrugada de quarta-feira (8). A estrada foi liberada parcialmente, mas sem previsão de tráfego normalizado.

Conforme sua agenda oficial, o governador encontra-se no Japão, onde está participando de uma série de reuniões com autoridades locais, incluindo o vice-ministro da Agricultura do Japão, além de grupos empresariais, para apresentar o mercado de carnes do Paraná, assunto esse de muito interesse do país asiático.

“Estou no Japão para trazer investimentos ao Paraná e abrir mercado para a carne suína, mas tenho acompanhado a fissura na BR-277, na rodovia federal. O Darci Piana (vice-governador) tem me informado e mandou um ofício para o Ministério dos Transportes pedindo agilidade para resolver o problema. E o Governo Federal já mandou geólogos e investimentos para essa rodovia”, disse o governador.



Segundo o governador, a solução de longo prazo para a recuperação da rodovia passa pela nova concessão, que depende do aval da União.

“Precisamos buscar uma solução com as concessões. Estamos esperando uma proposta do Governo Federal para finalizar essa parceria, que é tão importante para a nossa infraestrutura. O Paraná tem pressa. Nós estamos em um momento de crescimento na economia, temos uma grande geração de emprego e temos que ter infraestrutura adequada”, afirmou.

De acordo com o Governo Estadual, dentro do formato definido em comum acordo, estão previstos investimentos de mais de R\$ 50 bilhões em obras de duplicações, contornos e viadutos, que devem ser realizadas no período inicial dos contratos, que terão validade de 30 anos.

O leilão será pela menor tarifa, com disputa livre, com um aporte financeiro em relação ao desconto concedido, chamado de seguro-usuário, para garantir a execução do acordo.

Desde as primeiras horas de interdição da rodovia, por intermédio do Ministério dos Transportes, foi determinada a presença de equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit), que afirmou já ter iniciado estudos para a realização de obra.

“O Dnit já iniciou os levantamentos de topografia e fará ensaios e sondagens do solo em diversos pontos do local. Após essa etapa, iremos elaborar um estudo de alternativas para o projeto de contenção. Por último, iremos elaborar o projeto da alternativa selecionada”, informou o órgão, em nota.

A PRF do Paraná afirmou que não existe previsão para liberação total do trecho da rodovia. Equipes seguem no local para auxiliar a passagem de veículos pelo trecho parcialmente liberado. Segundo o Dnit, o trecho onde ocorreu o incidente está geologicamente comprometido.

Paranaguá

Em comunicado oficial, a Portos do Paraná informou que, mesmo com a interdição parcial na rodovia, a chegada de caminhões pela BR-277 foi retomada normalmente. As operações no complexo não sofreram alterações.

Segundo a Autoridade Portuária, tanto o embarque dos navios quanto a descarga dos caminhões ocorreram normalmente desde a última quarta-feira.

União

O Ministério dos Transportes informou, em nota, que os dois primeiros lotes da concessão das rodovias integradas do Paraná estão em fase final de discussão entre o Governo Federal, o governo paranaense e a bancada federal do Estado no Congresso Nacional.

A pasta disse, também, que destinou a quantia de R\$ 439 milhões para obras de manutenção e recuperação de rodovias federais do Paraná e que o trecho da BR-277 está incluso nesse orçamento.

O comunicado afirma que os serviços prestados pelo Dnit no local da rodovia estão cerca de 60% executados. Segundo o Ministério, a expectativa é que a terceira pista seja liberada na próxima semana.

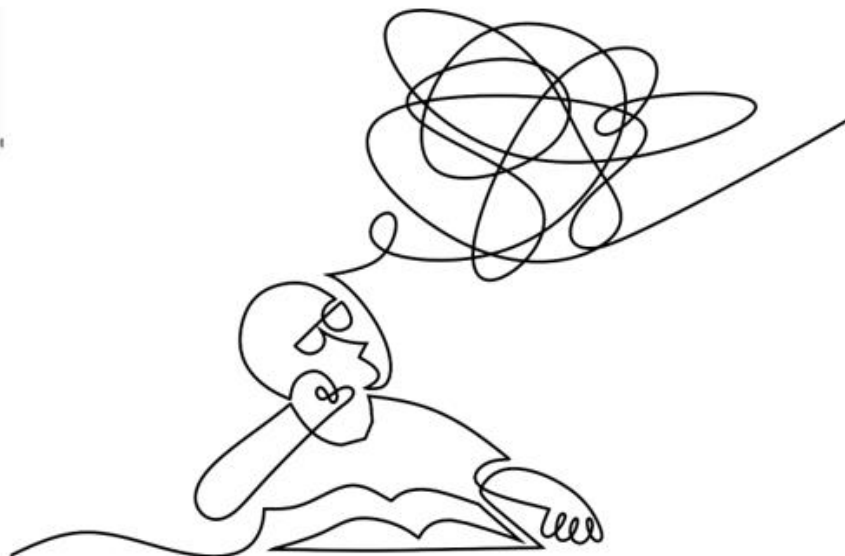
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/03/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - PÉROLAS QUE NÃO CRIAMOS



LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista
opinioao@portalbenews.com.br



O sucesso pode ser caminho para o fracasso. O que estamos fazendo com as novas gerações? Pergunto-me que seres verdadeiramente humanos estamos criando – ou deixando que se criem – enquanto vivenciamos nosso sucesso profissional, encantados com as inovações tecnológicas à nossa frente e desafiados pela competição.

No ambiente em que vivo somos 1 por cento, a ponta do iceberg sócio-econômico deste imenso país de miseráveis. Curtimos o conforto e satisfação por tudo que galgamos e podemos propiciar às nossas famílias.

Mas o que nos favorece nos prejudica, é o mantra oriental. E vice-versa. Como lembrou Rubem Alves, ostra feliz não faz pérola. Ao sofrer com a invasão de um grão de areia, o crustáceo, para se proteger, passa a envolver o grão com uma resina que acaba nos encantando em colares. O sofrimento e esforço da ostra, portanto, é que dá boas pérolas.

O sucesso profissional nos envaidece e deve sim ser orgulho para nossos filhos. Mas é fundamental que eles entendam que o sucesso não é deles, e requer sua própria construção.

Recentemente vi um vídeo em que uma jovem é hostilizada por colegas que a chamam de riquinha. Ao que ela respondeu: “Rico é o meu pai. Eu não tenho nada”. Lúcida a menina que tem a percepção exata de sua dimensão e o desafio que a vida lhe proporcionou ao dar-lhe conforto e condições básicas para fazer sua própria pérola.

Enquanto muitos de nós mergulhamos na batalha cotidiana para ascender cada vez mais e alcançar o sucesso, acabamos deixando de lado — por falta de tempo ou distorção própria de valores — nossas crianças. Acima de serem presenteadas com iPhones e viagens à Disney, precisam aprender a distinguir valores.

Nos ambientes da escola, do clube e dos amigos com os quais convivem, essas crianças crescem se sentindo num fantástico mundo que um dia, provavelmente, não será mais seu.

A SUV à porta da escola e as memoráveis viagens de férias às vezes levam à construção de seres visivelmente toscos. E quando muito, ao negarmos — coisa muito rara — algo desejado pelo filho, nos limitamos à velha frase: “Não reclame, há muita criança que não tem nem o que comer!”

Isso, de tão banalizado, não surte o menor efeito na criança, não a tira de seu conforto, não combate a síndrome do pensamento acelerado, não dá qualquer vantagem para a próxima postagem no TikTok ou Instagram. Essa criança sem dúvida, nesse momento, se sente a mais infeliz do universo e se

envergonha por não ter aquilo que os colegas possuem e a escola nada faz para romper essa sanha consumista.

Às vezes geramos seres que se julgam superiores. E se habituam a praticar bullying com os demais.

São crianças que se acham inteligentes. Não precisamos dessa inteligência imposta anos a fio pela fracassada pedagogia brasileira que só serve para alcançar boa pontuação no vestibular e nada mais.

Certamente 70 por cento do que me enfiaram goela abaixo nos bancos escolares nunca utilizei e nem lembro mais. Desde uma simples equação de segundo grau. Se houvesse decidido ser engenheiro, aí sim teria que mergulhar na Matemática. A mim bastam as quatro operações e quando muito regra de três.

Há de se distinguir, portanto, o significado da inteligência. Desprezo a inteligência associada ao acúmulo de informação. Enalteço a inteligência vista como sinônimo de sabedoria. Burro é quem não pratica a humildade, a simplicidade e o amor ao próximo que nos traz sucesso enquanto espécie humana.

Não espero que sejamos todos minimalistas, mas que nossos filhos sintam-se felizes com o que possuem e com o que são graças a seus próprios esforços.

Infelizmente, porém, nós pais e mães temos cada vez menos tempo e somos cada vez mais insensíveis para os seres que estamos construindo enquanto exercemos nosso trabalho em empresas, hospitais e tribunais.

O sucesso muitas vezes nos inebria. E mal sabemos que ao festejá-lo tanto, estamos trilhando um melancólico caminho para um derradeiro fracasso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/03/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

VAMOS EMITIR 12 MILHÕES DE PASSAGENS AÉREAS A R\$ 200 POR ANO, DIZ MÁRCIO FRANÇA À CNN

Informações: CNN Brasil (13 de março de 2023)

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou, em entrevista à CNN nesta segunda-feira (13), que um novo programa do governo terá passagens aéreas a R\$ 200 para aposentados, estudantes e servidores públicos.

A estimativa do ministro é emitir 12 milhões de passagens aéreas anualmente. A ideia é comprar assentos ociosos nas aeronaves e oferecer os bilhetes durante os meses de menor procura.

“O Governo Federal não entra com nenhum tipo de subsídio. Ele entra com a organização e os bancos, Caixa ou Banco do Brasil, que vão intermediar essa possibilidade”, disse o ministro.

Segundo França, a previsão é que o programa comece a funcionar no segundo semestre desse ano, inicialmente ocupando 5% da ociosidade nos voos.

“Com isso, vamos baratear todas as passagens. A medida que você não tem mais ociosidade, as outras passagens também podem ficar mais baratas”, acrescentou.

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

Data: 13/03/2023



RUI COSTA CONFIRMA NOVO PAC ATÉ FIM DE ABRIL E REFORÇA INCENTIVO A PPPS

Informações: Infomoney (13 de março de 2023)

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, confirmou, nesta sexta-feira (10), que o governo Lula quer lançar o novo plano de investimentos até o final de abril, como mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) na segunda-feira. “Final de abril, Lula lançará o novo PAC”, disse.

Após reunião entre o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, a equipe econômica e ministros da área de infraestrutura, Costa reforçou que o novo programa de obras será composto de investimentos federais, concessões e um incentivo a novos projetos de Parceria Público-Privada (PPP).

O ministro da Casa Civil lembrou que o Executivo federal nunca lançou mão das PPPs para ativos de infraestrutura, e que esse formato será usado a partir de agora para alavancar investimentos no País.

Segundo Costa, os empreendimentos que serão concretizados via PPP terão participação do governo federal, seja de forma direta ou em obras de Estados e municípios.

Como mostrou o Broadcast, a Casa Civil tem em mãos uma lista de mais de 400 empreendimentos listados como prioritários pelos Estados – a pasta ainda selecionará o que entrará no plano. Agora, se inicia a fase de reuniões com os ministérios de Lula.

“Iniciamos a reunião de hoje com a infraestrutura retomada de planejamento que cada ministério fez, e apresentamos o novo plano de investimentos”, comentou o ministro à imprensa, lembrando que o nome do novo programa ainda não está definido. Mais cedo, Lula pediu que o plano não repetisse a marca PAC.

O ministro também comentou que o governo iniciou a temporada de receber os projetos que são demandados pelos municípios, e que a carteira do programa de investimentos não será composta apenas de novos projetos, prevendo a igualmente a conclusão de obras.

Segundo Costa, o Executivo também editará uma Medida Provisória para viabilizar especialmente obras na área de educação.

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

Data: 13/03/2023

SÃO SEBASTIÃO TEM DESEMPENHO HISTÓRICO NA GERAÇÃO DE EMPREGOS EM 2022

Informações: PMSS (13 de março de 2023)

A Prefeitura de São Sebastião, por meio das Secretarias de Desenvolvimento Econômico e Social (SEDES) e de Planejamento (SEPLAN), comemora os resultados expressivos alcançados pelo município na geração de empregos em 2022.

Durante o período, foram geradas 2.269 vagas de emprego com carteira assinada, recorde histórico na cidade desde 2004, ano em que os registros começaram a ser disponibilizados pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho e da Previdência Social.

Os números também são 55% superiores aos de 2021, quando foram geradas 1.459 vagas de emprego em São Sebastião.

A gestão dos empregos no município é feita pela SEDES, por meio do Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT), vinculado ao Departamento de Emprego e Renda.

Os setores que mais empregaram em 2022 foram turismo, serviços e construção civil, segundo explica o diretor do Departamento de Emprego e Renda, Afonso da Silva Vale. “O excelente desempenho em empregabilidade é fruto de grandes investimentos feitos pela administração municipal ao longo de todo



o município, melhorando a infraestrutura e qualificando a mão de obra, assim como a exposição das belezas naturais de São Sebastião em grandes eventos, incentivando o turista a nos visitar”, disse.

Para 2023, diante do grande desafio imposto pela tragédia natural que se abateu sobre o município, o diretor conta que a gestão trabalha muito forte e com velocidade para, a exemplo do que aconteceu na pandemia, ofertar soluções e manter a empregabilidade.

“Estamos com diversas parcerias com o governo do Estado e empresas privadas, visando auxiliar os empresários e empreendedores, e trabalhando duro para reconstruir a cidade e voltar a oferecer ao turista o que o município tem de melhor, as belezas naturais”, concluiu.

Liderança regional

Os números de São Sebastião se destacam, também, em relação aos demais municípios do litoral norte, que criaram juntos 1.561 vagas de emprego em 2022.

Se comparada com cidades acima de 80 mil habitantes, São Sebastião figura como a quarta no Estado de São Paulo e a 18ª no Brasil que mais criou vagas de emprego per capita.

Os dados são monitorados pela SEPLAN como parte do Plano Municipal de Desenvolvimento Integrado, instrumento de planejamento utilizado para o estabelecimento de diretrizes, projetos e ações direcionados às secretarias municipais para os próximos anos, integrando, por meio das ações, o desenvolvimento municipal.

Vagas de emprego

Nesta sexta-feira (10), o PAT de São Sebastião disponibiliza 86 oportunidades de emprego, com opções para moradores de todas as regiões do município. Entre os profissionais buscados estão ajudante geral, eletricista, consultor externo, motorista de Kombi e micro-ônibus, nutricionista, recepcionista, cozinheira e técnico de segurança do trabalho. Confira a relação completa de vagas no link www.saosebastiao.sp.gov.br/pat/.

O PAT fica no Shopping Pierotti, localizado na Avenida Guarda Mor Lobo Viana, 435, loja 1, bloco C, no Centro. O horário de atendimento é de segunda a sexta-feira, das 8h às 17h.

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

Data: 13/03/2023

SANTOS INICIA PROGRAMA PARA PAVIMENTAR E REVITALIZAR 25,5KM DE RUAS

Informações: Prefeitura de Santos (13 de março de 2023)

Com a pavimentação de 74 vias de 19 bairros, Santos dá início neste mês de março a um grande programa de reestruturação urbana que prevê ainda: melhorias no sistema de drenagem, implementação ou conservação de passeios acessíveis, revitalização da sinalização viária e, em algumas localidades, embutimento das redes de telecomunicações, arborização e criação de ciclovia.

O investimento total gira em torno de R\$ 200 milhões, sendo cerca de R\$ 140 milhões provenientes de verbas estaduais, R\$30 milhões de orçamento próprio além de R\$30 milhões de orçamento federal, que tornarão possível a renovação de 25,5 quilômetros de ruas na Aparecida, Areia Branca, Boqueirão, Campo Grande, Caneleira, Centro Histórico, Encruzilhada, Estuário, Gonzaga, José Menino, Marapé, Morro do José Menino, Pompeia, Ponta da Praia, Rádio Clube, Saboó, Valongo, Vila Belmiro e Vila Mathias.

As novidades foram anunciadas pelo prefeito Rogério, que aponta o assunto como prioridade. “Santos é a Cidade mais verticalizada do Brasil, 60% das pessoas moram em edifícios por ser um território compacto. Então todo o sistema viário é extremamente importante. Este grande projeto que começamos visa melhorar de maneira considerável a qualidade das vias e consequentemente a vida da população”.



O canal 1, entre a Avenida Presidente Wilson e a Rua Antonio Bento de Amorim, é a via com maior extensão a ser beneficiada: 2.004 metros. O trecho será totalmente repavimentado. Na avenida, que corta os bairros José Menino, Pompeia, Marapé, Campo Grande e Vila Belmiro, haverá reparos gerais na rede de microdrenagem, revitalização da sinalização viária, arborização com espécies regionais e criação de passeios acessíveis. O projeto contempla ainda conservação da ciclovia, muretas, guarda-corpos e do talude do canal.

Segundo o secretário de Serviços Públicos, Wagner Ramos, serão beneficiadas ruas, avenidas e praças em 17 frentes de trabalho. “Algumas áreas estão sendo licitadas agora, como no caso da Avenida Pinheiro Machado, mas os serviços, no geral, começarão neste semestre”.

Outras obras já iniciaram, como é o caso do Elevado Aristides Bastos Machado, ao lado da Rodoviária, no Centro Histórico, que iniciou na última segunda-feira (6) a maior intervenção já realizada nessa estrutura desde a inauguração, há quase 47 anos. Com 385 metros de extensão, a estrutura passará por reparo e reforço, com intervenções principais no viaduto e no entorno, este se transformando em área de esporte e lazer.

BAIRROS

Com 26 ruas, o Estuário é o bairro com mais vias a serem atendidas, seguido pelo Saboó com 15, Rádio Clube (7) e Aparecida (6). Na Ponta da Praia, o programa atenderá à Rua Bassim Nagib Trabulsi, misto de área comercial e residencial, onde o recapeamento cobrirá seus 231 metros de extensão.

“Além disso, haverá reestruturação do sistema de drenagem, implementação de passeios acessíveis, embutimento das redes de telecomunicações, revitalização da sinalização viária e arborização com árvores regionais”, prosseguiu Wagner Ramos.

Já no Valongo, além do Elevado Aristides Bastos Machado, a Praça dos Andradas e as ruas Mansueto Pierotti e Cristiano Otoni.

A Avenida Álvaro Guimarães (arte abaixo), entre as praças Jerônimo La Terza e José de Oliveira Lopes, no Rádio Clube, já em obras, ganhará ciclovia, após a conclusão do recapeamento completo dos 933,50 metros lineares da via, implementação de passeios acessíveis, reestruturação do sistema de drenagem, revitalização da sinalização viária e arborização com exemplares nativos.

Os serviços estarão a cargo da TMK Engenharia, Fortnort Desenvolvimento Ambiental e Urbano, Sabino Comércio e Empreiteira, Construtora Ferreira Marques, Agnus Engenharia, PGV Terraplenagem e Dekton Engenharia e Construção Ltda.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/03/2023

BRASIL E AUSTRÁLIA INICIAM TRATATIVAS PARA ACORDOS COMERCIAIS

Informações: Revista Cultivar (13 de março de 2023)

O Ministério da Agricultura e Pecuária foi um dos primeiros visitados pela embaixadora da Austrália, Sophie Davies, devido ao grande interesse de seu país pelas técnicas de agricultura sustentável e suas características similares às do Brasil.

Em reunião com o ministro Carlos Fávaro foram realizadas as primeiras conversas para dar início aos acordos comerciais que possam permitir a exportação da carne suína brasileira, bem como a importação de cevada e trigo australianos. Para isso, Brasil e Austrália devem articular, junto à Organização Mundial do Comércio (OMC), pela redução das tarifas que possibilitem as exportações entre ambos.

“A agricultura é muito importante para o nosso país, por isso o senhor é um dos primeiros ministros que estamos visitando. Somos orgulhosos da nossa agricultura sustentável e temos muito a compartilhar. É uma grande oportunidade para a cooperação na área de pesquisa”, afirmou a embaixadora.



Neste sentido, a proposta de Fávares é uma parceria em pesquisas de métrica de mercado de carbono a fim de que se possa certificar quanto as florestas podem capturar de carbono a fim de que se aplique um padrão semelhante ao maior número de países.

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

Data: 13/03/2023

EM REUNIÃO NO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA, BRASIL E REINO UNIDO DISCUTEM COOPERAÇÃO EM SUSTENTABILIDADE

Fonte: Ministério da Agricultura e Pecuária (13 de março de 2023)

O desenvolvimento de uma parceria tripartite entre Brasil, África e Reino Unido, com ações para o desenvolvimento econômico e metas de sustentabilidade, foi um dos temas da reunião realizada entre o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e a Embaixada do Reino Unido nesta sexta-feira (10). A secretária de Inovação, Desenvolvimento Sustentável, Irrigação e Cooperativismo, Renata Miranda, recebeu a delegação britânica, chefiada pela ministra-conselheira, Melaine Hopkins, e ressaltou que o intercâmbio de experiências entre os países possibilitou mostrar que o Brasil conta com tecnologias, inovações e pesquisas de ponta para o setor, como a fixação biológica do nitrogênio, recuperação de pastagens degradadas, plantio de florestas, Integração Lavoura-Pecuária-Floresta e manejo sustentável da produção, entre outras.

Ocupando posição de vanguarda, a ciência tropical brasileira ainda não é amplamente considerada nas principais discussões e fóruns internacionais que influenciam diretrizes no contexto de mudanças climáticas, particularmente nos temas de carbono e fatores de emissão.

Para a ministra-conselheira, o Brasil é um ator global cuja voz sobre ciência tropical deve ser ouvida e o Reino Unido pode ser um canal com outros atores globais relevantes (Estados, organismos internacionais, indústria e investidores) para fazer reverberar as experiências de sustentabilidade ambiental brasileiras, muitas das quais contam com parceria do Reino Unido há mais de uma década.

Um dos principais temas destacados pela secretária do Mapa foi a necessidade de agregação de valor nas cadeias produtivas brasileiras, especialmente as que envolvem os pequenos produtores rurais e que privilegiam a participação feminina.

“A agricultura sustentável nacional é diferente e melhor em muitos aspectos. Mesmo no Brasil há muita heterogeneidade a se considerar e as soluções precisam se basear na realidade da produção, precisam ser customizadas e refletir resultados que impactem os territórios levando-se em conta todas as suas particularidades, desafios e oportunidades”, salienta Renata.

Outro ponto de interesse destacado pelo Mapa foi a discussão mais minuciosa da nova legislação britânica voltada para a repressão do desmatamento ilegal e proteção de florestas tropicais a fim de identificar não apenas possíveis entraves para o comércio agrícola brasileiro, mas também melhores oportunidades de mercado no Reino Unido para produtos que cumprem com os requisitos legais de sustentabilidade.

Também estiveram presentes no encontro a diretora do Departamento de Produção Sustentável e Irrigação (DEPROS), Sibelle Silva, e da parte do Reino Unido, a chefe de Clima, Natureza e Energia, Bruna Cerqueira, e a gerente de Clima e Agricultura Sustentável, Ana Gutiérrez.

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

Data: 13/03/2023

SECRETARIA DE FAZENDA DE SP VAI MUDAR PRESTAÇÃO DE CONTAS PARA EMPRESAS

Informações: Diário do Litoral (13 de março de 2023)

A Secretaria de Fazenda e Planejamento de São Paulo vai anunciar nesta semana a eliminação da GIA (Guia de Informação e Apuração do ICMS) na prestação de contas dos contribuintes.



Segundo a pasta, as informações do documento, entregue pelas empresas mensalmente ao governo, já constam na EFD (Escrituração Fiscal Digital), gerando dupla obrigação no modelo atual.

A extinção da GIA será feita de forma gradativa. Inicialmente, serão beneficiados contribuintes do RPA (Regime Periódico de Apuração) que atendam a critérios definidos pela secretaria.

Ainda segundo a pasta, a medida vai beneficiar 350 mil empresas do regime periódico, que devem economizar 18 horas por ano com a simplificação do processo.

A alteração no regulamento foi enviada ao governador Tarcísio de Freitas na sexta-feira (10).

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

Data: 13/03/2023

PORTO DE SÃO FRANCISCO REGISTRA AUMENTO DE 26% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2023

Informações: Porto de São Francisco (13 de março de 2023)

Nos dois primeiros meses do ano, o Porto de São Francisco do Sul movimentou 2,4 milhões de toneladas de mercadorias. Considerando que no mesmo período de 2022 foram 1,9 milhão de toneladas, o aumento chega a 26%.

Neste último mês de fevereiro, segundo dados divulgados pela autoridade portuária esta semana, 76 navios carregaram e descarregaram 1,140 milhão de toneladas no porto do Norte catarinense.

A importação alcançou 600 mil toneladas, principalmente pela chegada de produtos siderúrgicos (275 mil toneladas) e fertilizantes (272 mil toneladas). Já a exportação atingiu 540 mil toneladas, impulsionada pelos grãos: milho, 389 mil toneladas, e soja, 108 mil toneladas.

“O ano de 2023 já começou com recorde histórico de movimentação. Em janeiro, foram 1,25 milhão de toneladas, 50% a mais do que no mesmo período de 2022”, explica o presidente do Porto, Cleverton Vieira. A retomada da exportação de milho, após a quebra da safra em anos anteriores, somada às melhorias realizadas na infraestrutura portuária, estão entre as principais causas do aumento na movimentação de cargas este ano, segundo Cleverton.

Dados gerais do Porto:

- Maior porto em movimentação de carga de Santa Catarina.
- Responsável por metade de todo o aço importado pelo Brasil e por 80% de toda a soja exportada por SC.
- 8º maior porto do Brasil em movimentação de carga.
- 5º lugar no ranking ambiental entre os 34 portos públicos brasileiros.
- O complexo portuário movimenta R\$ 100 bilhões por ano, equivalente a 43% do comércio exterior catarinense.
- Sete berços de atracação de navios, numa extensão de 1,5 km.

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

Data: 13/03/2023

OPERAÇÃO “ABRIGO PELO MAR” REAFIRMA A CAPACIDADE DA MARINHA DE ATUAR EM SITUAÇÕES DE CALAMIDADE PÚBLICA

Informações: Agência Marinha de Notícias (13 de março de 2023)

Imediatamente após a constatação dos danos causados pelas fortes chuvas no litoral Norte do Estado de São Paulo, a Marinha do Brasil (MB) mobilizou-se para auxiliar a população da região. Ainda na manhã do dia 22 de fevereiro, o Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) “Atlântico” suspendeu do Arsenal de Marinha, no Rio de Janeiro, com um efetivo de mais de 1.000 militares, dentre esses 180



Fuzileiros Navais e 70 profissionais de saúde. O navio chegou ao porto de São Sebastião-SP, uma das áreas mais afetadas, no dia seguinte (23).

A prontidão da MB para atuar em situações de emergência possibilitou que, em coordenação com a Defesa Civil e a Secretaria Municipal de Saúde, observando orientações do Ministério da Defesa e do Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, fossem mapeadas as necessidades locais para o melhor emprego das capacidades trazidas pelo navio.

Nesse contexto, para desafogar as unidades públicas de saúde, foram montados um Hospital de Campanha (HCamp) no navio, durante a travessia Rio-São Sebastião, e um outro no bairro de Jaquehy, na cidade de São Sebastião. Também foram mobilizadas equipes móveis de assistência médica, que atenderam os desabrigados na localidade de Barra do Sahy. Ao todo, foram realizados mais de 1.200 atendimentos médicos, odontológicos, psicológicos e religiosos.

A capacidade operativa do NAM “Atlântico”, maior navio da Marinha do Brasil, somada ao caráter expedicionário e de pronto emprego do Corpo de Fuzileiros Navais, possibilitou que fossem levados com agilidade equipamentos de engenharia, maquinários e materiais para a prestação do apoio humanitário. O emprego do “binômio” navio e tropas potencializou o emprego eficiente dos meios e militares da Marinha.

“É importante ressaltar a importância estratégica do Navio-Aeródromo Multipropósito ‘Atlântico’, que, com as suas capacidades aéreas e de transporte de tropa, tem demonstrado ser essencial para apoio nessas missões de ajuda humanitária e remediação de desastres”, destacou o Contra-Almirante Marcelo Menezes Cardoso, Comandante do Grupo-Tarefa da Operação “Abrigo pelo Mar”.

Paralelamente, as aeronaves embarcadas foram empregadas para reconhecimento, transporte de materiais e equipes técnicas, além de evacuação aeromédica, totalizando 100 horas de voo.

As ações em terra contaram com a atuação de militares do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais de Apoio à Defesa Civil. Esse grupamento foi criado em 2011, após deslizamentos de terra ocorridos em Nova Friburgo-RJ. Ele atua em situações de catástrofes naturais e acionamentos humanitários e tem um esquema de escala especial.

“Durante o verão, nos meses de maior concentração histórica de volume de chuvas, é feito um rodízio entre as unidades operativas da Força de Fuzileiros da Esquadra em que são escalados militares que ficam de prontidão para oferecer uma rápida resposta a esse tipo de ocorrência. Além disso, no batalhão logístico de Fuzileiros Navais, todo o material necessário fica pré-armazenado em caminhões, prontos para utilização em apoio às tropas”, afirmou o Capitão de Mar e Guerra (FN) Glaucio Rodrigues Junior, Comandante do 2º contingente do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais de Apoio à Defesa Civil.

O resultado das atividades do GptOpFN foi a desobstrução de 530 metros de vias públicas, com a retirada de aproximadamente 2.000 toneladas de escombros, e o transporte e entrega de 110 toneladas de donativos.

Para a população, o trabalho realizado pela Marinha do Brasil foi fundamental para o restabelecimento da situação na região. “Nós tínhamos muitos desabrigados e desalojados e todos os donativos entregues, além da assistência médica, diminuiu muito as dificuldades que o povo estava enfrentando. Ficamos muito agradecidos com todo esse apoio”, disse Sérgio Ramos, morador da cidade de São Sebastião.

Características do Poder Naval contribuíram para o sucesso da missão

Na Operação “Abrigo pelo Mar”, foi possível observar algumas características essenciais da Marinha: mobilidade, pois um grande efetivo de militares e meios foi prontamente acionado e deslocado do Rio de Janeiro para o litoral Norte de São Paulo; permanência, já que a Marinha manteve mais de 1.000 militares na área de operação durante mais de 18 dias; e versatilidade, com o maior navio de guerra

da Marinha, o Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) “Atlântico”, rapidamente adaptado para operar em seu interior um Hospital de Campanha com mais de 200 leitos, um dia após sair da sua base no RJ.

Veja a galeria de fotos no flickr da MB

Assista ao vídeo da Operação “Abrigo pelo Mar”

<https://youtu.be/7DbCwVjdlW0>

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

Data: 13/03/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ QUE BRASIL TEM 'GORDURA' PARA REDUZIR TAXA DE JUROS QUE O RESTO DO MUNDO NÃO TEM

Ministro, que participou do 'E agora, Brasil?', afirma que o país é um dos poucos que perseguem uma meta de inflação para 12 meses e defende o alongamento desse horizonte

Por **Fernanda Trisotto e Manoel Ventura** — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, participa do 'E Agora, Brasil?' Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, avaliou, nesta segunda-feira, que há pouco espaço para aumento de taxa de juros no mundo e que o Brasil está na contramão, com "uma gordura" que permite reduzir a taxa básica, a Selic. Ele também defendeu que as autoridades monetárias tenham em mente o limite prudencial de elevação dos juros para que não desorganizem as economias de seus países.

— Há pouco espaço para aumento da taxa de juros no mundo. E há uma gordura no Brasil, que permite a nós, tomando as providências que estão sendo tomadas (pela equipe econômica) e reconhecidas pelo Banco Central em atas... Penso que temos um espaço (para baixar juros) que o mundo não tem — afirmou.

Haddad participou de mais uma edição da série de debates “E agora, Brasil?”, realizada pelos jornais O GLOBO e Valor Econômico, com patrocínio do Sistema Comércio, através da CNC, do Sesc, do Senac e de suas Federações.

O encontro foi mediado pela colunista do GLOBO Míriam Leitão e pelo chefe da Redação do Valor Econômico em Brasília, Fernando Exman.

Ao avaliar o cenário dos Estados Unidos, em que os juros estão subindo para que o país consiga alcançar a meta da inflação, Haddad chamou a atenção para o limite prudencial:

— Qual é o limite que você tem para aumentar os juros sem desorganizar a economia como um todo, a quebradeira que pode vir de um descasamento das carteiras? Uma hora vai chegar a esse limite, e haverá mais dificuldade de buscar o centro da meta (de inflação) num período muito curto.



Veja como foi o evento

<https://youtu.be/BnpBOfwGlqI>

Em relação à meta de inflação, o ministro pontuou que o Brasil, em sua visão, é um dos poucos países que perseguem uma meta para o período de 12 meses e que uma possibilidade a ser avaliada é o alongamento desse horizonte para dar tempo a autoridade monetária para acomodar choques externos que podem implicar em desorganização do sistema.

— Penso que a inflação no Brasil castiga muito, a gente sabe que o poder de compra do trabalhador a gente tem de preservar. Apesar de as medidas demagógicas do passado estarem sendo revertidas, as projeções de inflação continuam bem comportadas. Mas essa questão vai afetar o mundo inteiro, as pessoas vão olhar um horizonte mais longo para acomodar as tensões — avalia.

Questionado sobre as discussões para revisão da meta de inflação no Brasil, Haddad disse que essa é uma discussão técnica que precisa ser feita “sem ruído e com tranquilidade”. Mas o ministro avalia que a prioridade nesse momento é a definição do novo arcabouço fiscal, que vai impactar diretamente na elaboração do Orçamento para o ano que vem.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2023

HADDAD BUSCARÁ APOIO DE ALCKMIN PARA MARCO FISCAL

Time da Fazenda quer trazer o vice-presidente para a defesa da proposta que substituirá o teto de gastos antes de apresentá-la a Lula

Por Vera Magalhães



Haddad e Alckmin participam de evento em assentamento do MST em Andradina (SP) — Foto: Divulgação

Se não pode vencer os rivais sozinho, encontre aliados. Esta parece ser a filosofia a pautar a movimentação da equipe do Ministério da Fazenda na maneira cuidadosa com que está embalando a apresentação da proposta de novo marco fiscal para o Brasil, em substituição ao teto de gastos transformado em emenda constitucional no governo Temer.

A proposta está sendo guardada a sete chaves para que vazamentos de detalhes não a dinamitem antes mesmo de chegar à mesa de Lula. Da mesma forma, a estratégia é fechar um monobloco na equipe econômica para que ela chegue ao presidente endossada. E, nesse front, o apoio do vice-presidente e ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin, é a peça-chave.

Alckmin deverá ser chamado a se inteirar de detalhes da proposta, que será enviada ao Congresso como projeto de lei complementar (uma vez que a PEC da Transição tirou o tema da Constituição e tratou de abrir caminho para uma aprovação mais fácil), antes da reunião entre Fernando Haddad e Lula.

O apoio entusiasmado manifestado pela titular do Planejamento, Simone Tebet, na sexta-feira, foi considerado importante para ir criando um clima de boa vontade dos agentes econômicos, sobretudo

o setor financeiro, com o qual a ex-candidata a presidente desenvolveu na campanha e mantém boa interlocução.

Representantes de consultorias e bancos apontam, passados dois meses e meio de governo, que a ida de Tebet para o Planejamento, a princípio um "prêmio de consolação" pelo fato de ela não ter conseguido as pastas que pleiteada, na área "fim" e mais próximas da agenda social, acabou sendo boa para dar a Haddad aliados de fora do PT para se contrapor ao fogo amigo com o qual nem o ministro nem agentes econômicos contavam -- não tão imediatamente e de forma tão explícita.

É esperada alguma dose de novas contestações da ala mais à esquerda do partido e do governo à proposta de Haddad. Uma sinalização a esse respeito foi dada no auge do processo de artilharia contra o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, em fevereiro, quando o partido anunciou que, a partir do BNDES, seriam realizados seminários para "oferecer" à Fazenda ideias para a nova âncora fiscal -- algo que a pasta de Haddad não pediu nem gostaria de receber.

A resposta foi imediata: antecipar o lançamento do projeto do marco para março e sem intermediários. Com esse histórico, o apoio de Tebet e Alckmin e a demonstração, para Lula, de que a equipe econômica, mesmo tendo perfil diverso e origens idem, está fechada em torno do diagnóstico de que é preciso que o governo aja para demonstrar que está disposto a ter responsabilidade fiscal e, assim, criar as condições para que o BC comece a baixar os juros de forma sustentável.

Falei a respeito dessa equação política para o lançamento do novo marco fiscal na primeira edição do Viva Voz, meu quadro diário na CBN, nesta segunda-feira. Você pode ouvir o comentário abaixo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2023

PRESIDENTE DA PETROBRAS DESCARTA SAÍDA DA BAHIA EM POST NA REDE SOCIAL

Estatal suspendeu processo de venda de polo com 28 concessões e de campos de petróleo em terra no estado para a PetroReconcavo e Eneva

Por Bruno Rosa — Rio



Jean Paul Prates em evento na Bahia Reprodução/Twitter Jean Paul Prates

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, disse neste domingo em rede social que a estatal vai ficar na Bahia. A companhia tem hoje no estado o processo de venda do polo Bahia Terra, que reúne 28 concessões na Bahia, para um consórcio firmado entre PetroReconcavo e Eneva.

No início deste mês que, a estatal anunciou a suspensão da venda de ativos por 90 (noventa) dias a pedido do Ministério de Minas e Energia devido ao processo de reavaliação da Política Energética Nacional.

No Twitter, Prates disse que a estatal "fica na Bahia!". O executivo afirmou ainda: "Estive reunido neste domingo (12) com representantes da Força de Trabalho, entidades dos trabalhadores e trabalhadoras e aposentados e aposentadas no Centro de Empregados da Petrobras, em Salvador".

"Já anunciamos a revisão e suspensão das transferências compulsórias e vamos seguir em diálogo direto com todos e todas para construir uma @petrobras forte para o futuro do povo brasileiro", disse em outro post na rede social.

A venda do polo de Bahia, se concretizada, deve movimentar US\$ 1,5 bilhão, de acordo com fontes do setor. Tido como um dos maiores polos em terra no programa de desinvestimentos, as concessões reúnem de 12 mil a 15 mil barris de óleo equivalente por dia. A expectativa era que o processo fosse concluído no fim do ano passado, mas acabou sendo adiado com a chegada do novo governo ao poder.

Prates disse ainda em rede social: "Recebi as demandas dos nossos companheiros do Polo da Bahia, onde o Brasil teve suas primeiras explorações com o nascimento da indústria petrolífera, em 1941, a partir do poço de Candeias, e firmamos nosso compromisso em defender e fortalecer a @petrobras no estado".

Além do Polo Bahia, a Petrobras tem ainda outros dois ativos importantes em terra na mesa das negociações como polos no Espírito Santo e no Rio Grande do Norte entre as empresas Secreast e 3R, respectivamente. Na edição desta segunda-feira, o GLOBO mostrou que ao menos R\$ 5,8 bilhões em investimentos estão na berlinda com a postergação da venda desses três ativos pela estatal.

Novo Plano de Negócios

Esses conjuntos, que estavam à venda, são importantes, segundo empresas ouvidas pelo GLOBO, para o desenvolvimentos dos três estados por contarem com infraestrutura de escoamento associada à produção.

Nesta segunda-feira, Prates disse ainda que o Polo Bahia vai fazer parte do novo plano estratégico da empresa. "Já anunciamos recentemente que vamos incluir no novo Plano Estratégico da companhia o retorno das atividades no Polo Bahia, com a retomada das operações, novos investimentos e o fortalecimento de outras matrizes".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2023

DECISÃO SOBRE CONSELHO DA PETROBRAS ESQUENTA DISPUTA NO GOVERNO ENTRE MINISTRO E CEO

Por Malu Gaspar



O ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira, e o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates Edilson Rodrigues e Roque de Sá / Agência Senado

A batalha interna no governo por influência no comando da Petrobras ganhará nesta semana um novo round, com a avaliação nos comitês internos da companhia dos nomes indicados para o conselho de administração.

Na terça-feira, o comitê de elegibilidade da petroleira se reúne para avaliar os pareceres sobre cada um dos oito nomes enviados pelo governo para serem submetidos à assembleia de acionistas que se reúne em 27 de abril.

No próprio conselho, já se sabe que o comitê vai apontar impedimentos legais para que dois dos três indicados pelo ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira, assumam os cargos por não se enquadrarem nos critérios estabelecidos pela lei das estatais – o atual secretário de Óleo e Gás do ministério, Pietro Mendes, que assumiria a presidência do conselho, e o diretor da Agência Nacional de Águas, Víctor Saback.

Pela lei das estatais, não podem participar de conselho "representante de órgão regulador ao qual a empresa está sujeita" ou "representante de ministro de estado".

Como Mendes é servidor da Agência Nacional do Petróleo e comanda uma secretaria diretamente ligada ao negócio da Petrobras no ministério das Minas e Energia, sua indicação deve ser barrada no



comitê. Já Saback pode enfrentar problemas por ser diretor de uma agência reguladora, o que também é um motivo de vedação. Os dois podem ser considerados sujeitos a conflitos de interesse.

A discussão vem ocorrendo desde que a lista de indicados foi divulgada, no início de fevereiro. E nesse meio tempo dois nomes já foram trocados pelo governo – um do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e um do próprio Silveira.

Prates discorda das indicações do ministro e não esconde isso nem de parceiros no governo e nem de seus interlocutores na Petrobras. Para ele, o problema com essas indicações não é propriamente a desobediência à lei das estatais.

Nos bastidores, o presidente da Petrobras e seus aliados no PT dizem temer que os conselheiros indicados por Silveira formem uma espécie de bancada do Centrão na companhia – ou até mesmo um núcleo bolsonarista.

Isso porque Mendes, Saback, assim como o terceiro indicado pelo ministro das Minas e Energia, Efrain Pereira da Cruz, são ligados a Davi Alcolumbre e ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e não tem nenhuma identidade ideológica com os petistas.

Sem contar que Mendes também foi secretário-executivo adjunto do ex-ministro Bento Albuquerque, o que reforça a pecha de bolsonarista.

Silveira já declarou publicamente que seus indicados são técnicos e "nada bolsonaristas". Ele também conta com o apoio do ministro da Casa Civil, Rui Costa, que é petista. O argumento no governo é que Prates já indicou a diretoria e que caberia ao ministro e ao governo indicar o conselho. Mas a resistência a Silveira na Petrobras continua grande.

Na semana passada, o ministro já teve que trocar um dos nomes, depois que o usineiro Carlos Eduardo Turchetto renunciou à indicação alegando "razões pessoais". O veto a seu nome também vinha sendo considerado certo na companhia, já que, por atuar no setor de energia, é considerado concorrente da Petrobras – o que configura conflito de interesses.

No lugar de Turchetto, Silveira nomeou Efrain Pereira Cruz, que foi diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e teve sua candidatura a diretor-geral da agência apoiada pela Abegás, associação de distribuidoras de gás comandada por aliados do empresário Carlos Suarez.

No governo Bolsonaro, Suarez também já tentou emplacar na Petrobras dois defensores de seus interesses – o consultor Adriano Pires e o ex-executivo da companhia Rodolfo Landim, que hoje é presidente do Flamengo. Os dois tiveram que renunciar às indicações depois que os vínculos com o empresário de gás vieram à tona.

Mas pode haver recomendação de veto também a indicados do PT. Sergio Machado Resende, que foi ministro da Ciência e Tecnologia de Lula, é membro do diretório nacional do PSB – a lei das estatais proíbe a nomeação de dirigentes partidários para a administração dessas empresas.

A lista de conselheiros já rendeu polêmica também para Prates. O próprio ministro das Minas e Energia relatou a aliados que o primeiro nome a ser trocado, o do engenheiro da Petrobras e ex-secretário de Energia Wagner VICTER, foi retirado porque Prates o incluiu na lista de indicações na última hora sem a aprovação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. No lugar de VICTER entrou o economista Bruno Moretti, que é ligado ao PT.

O fato de todos esses nomes serem vetados pelo conselho, porém, não necessariamente vão impedir que esses diretores assumam os cargos para os quais foram indicados. Eles ainda podem, por exemplo, renunciar a seus cargos na agência reguladora, no ministério e no PSB, o que os liberaria para assumir os cargos sem maiores problemas.

Isso porque o veto do conselho ainda será submetido à assembléia de acionistas, em que o governo tem a maior parte dos votos. No ano passado, por exemplo, o comitê de elegibilidade deu parecer contrário a dois indicados por Bolsonaro por razões semelhantes às que devem ser apontadas nos casos de Pietro mendes e Victor Saback, e mesmo assim eles acabaram assumindo seus cargos.

Tudo indica que o governo Lula fará o mesmo que Bolsonaro e bancará as indicações, mesmo ferindo a lei das estatais. Ao passar por cima das recomendações de governança, assume o risco de ser processado pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que regula as companhias com ação em bolsa, ou mesmo sofrer processos judiciais de acionistas minoritários.

É um risco calculado, porém. Afinal, se a CVM até hoje não fez nada a respeito das indicações de Bolsonaro, não há por que supor que faria diferente com o de Lula.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2023

AGRONEGÓCIO GANHA COM POLÍTICA DE CARBONO ZERO

Estudos mostram que projetos atuais poderão mitigar, até 2030, 215 megatoneladas de emissões

Por Mônica Magnavita — São Paulo*



Agronegócio movimentava cerca de 25% do PIB do país e vem despertando cada vez mais interesse nos candidatos ao Planalto Pablo Jacob

A estratégia de carbono zero no agronegócio, um dos quatro pilares do Pacto Global da ONU, traz para o Brasil oportunidades de negócios superiores às de qualquer outro país. Investimentos entre US\$ 14 bilhões e US\$ 20 bilhões por ano, novas tecnologias e modelo de produção agropecuária carbono zero no país podem agregar ao PIB nacional entre US\$ 40 bilhões e US\$ 60 bilhões por ano, de acordo com os cálculos de Ned

Harvey, CEO da Digital Gaya, especialista em tecnologias de práticas regenerativas:

— O Brasil tem a oportunidade da vida nesse momento.

Para atingir tais cifras, o país precisa facilitar acesso dos pequenos produtores da região a essas tecnologias, de modo que possam usar seu conhecimento na transição para produção sustentável:

— Os investidores globais precisam confiar que terão o retorno esperado. Eles precisam acreditar que o Brasil é o lugar para aportar recursos na produção de superalimentos e produtos sustentáveis.

O agronegócio é setor-chave para desenvolvimento sustentável. Líder na exportação de carne bovina no mundo e um dos maiores de soja, o Brasil tem o desafio de aumentar sua produção numa agropecuária de baixo carbono.

Estudos mostram que os projetos atuais poderão mitigar, até 2030, 215 megatoneladas emissões de carbono. O consumo de carne no mundo não para de crescer. Segundo a Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO), até 2030 o consumo médio global per capita deverá aumentar 14,2%. Hoje, é de 34,1 kg, chegando a 60 kg nos países desenvolvidos.

Daniel Vargas, coordenador do Observatório de Bioeconomia da FGV, cita que 50% das emissões brasileiras vêm do desmatamento, outros 25% estão associados à agricultura e pecuária.

Improdutivo

Alessandra Fajardo, da Bayer, diz que o aumento da produção demanda preservação:

— Não precisamos mais de área para produção. Precisamos produzir mais nas áreas já disponíveis — afirma Fajardo.

Para cada hectare plantado hoje no Brasil, há cerca de três hectares abandonados em regiões potencialmente férteis.

Paula Costa, fundadora da Preta Terra, afirma que há técnicas ainda pouco usadas que podem ser expandidas:

— Podemos recuperar áreas degradadas com agricultura regenerativa, por meio da produção de grãos, pecuária ou sistemas agroflorestais.

Renata Piazzon, diretora do Instituto Arapyauú, diz que não se pode falar em desmatamento sem tratar do desenvolvimento que promova a transformação do território:

— Das 4,5 mil comunidades indígenas e quilombolas da Amazônia, só uma tem conectividade. Isso dificulta a disseminação da tecnologia de baixo carbono. Temos que olhar para as 30 milhões de pessoas que lá vivem. Não dá para falar de alternativas que mantenham a floresta em pé sem qualidade de vida para a população”.

***Especial para o Valor e O GLOBO**

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2023

DESMATAMENTO E CONFLITOS DE TERRA FRAGILIZAM O PAÍS

Governos discutem com setor privado saídas para mudar cenário atual que favorece crime ambiental
Por Roseli Loturco — São Paulo*



Rota do desmatamento em Humaitá, no Amazonas Michael Dantas/AFP

Autoridades defendem que o desenvolvimento econômico sustentável tem como pré-condição a implementação de políticas públicas voltadas ao combate ao desmatamento e à proteção de populações vulneráveis a mudanças climáticas e conflitos de terras. A situação brasileira, nessas questões, é considerada alarmante. O poder público defende que, para ser potência verde com energia e agronegócio sustentável, o país precisa respeitar a Constituição, a demarcação de terras e as áreas de proteção ambiental.

Diante desse cenário, o governo discute com o setor privado saídas para mudar a situação favorável ao crime ambiental e ilegalidades em ecossistema sustentável.

— Temos que transformar a economia ilícita em lícita — observa a cientista política Ilona Szabó, cofundadora e presidente do Instituto Igarapé.

Esse é considerado ponto fundamental que precisa estar de acordo com a agenda ambiental e estratégica do país.

— O desafio que temos na nossa região é enorme. O Brasil viveu um colapso nos últimos quatro anos, com desmonte das estratégias de fiscalização, do Ibama e do ICMBio. A Amazônia tem mais de 70%



do nosso território, e os órgãos federais são responsáveis por ela — afirma Helder Barbalho, governador do Pará e presidente do Consórcio Amazônia Legal.

Isso tudo aconteceu, segundo o político, a partir do entendimento de que a rédea da fiscalização e controle estava solta e “a boiada podia passar” — alusão à frase dita pelo ex-ministro do Meio Ambiente da gestão passada Ricardo Salles — somada à ausência do poder público no local.

Com aumento de mais de 50% do desmatamento na Amazônia em 2019, o Pará criou a força de combate ao desmatamento com agentes ambientais exercendo papel de fiscais. Com uso de tecnologia e sistemas de informação, o estado diminuiu em 21% o desmatamento na região.

— Isso é demonstração de comando e controle. Representamos 34% do desmatamento do Brasil. Precisamos de presença do Estado e de política pública para reverter isso — diz Barbalho.

Para ele, o ideal é a implementação da bioeconomia com serviços públicos, cessão de títulos de terra e apoio aos pequenos produtores e empreendedores locais.

Hoje, 80% das emissões de CO2 estão em 15 municípios no Pará. O governador afirmou que vai abrir bases físicas de fiscalização em cada município. Duas já foram implantadas e a terceira será na semana que vem, no limite do Pará com o Mato Grosso. Especialistas entendem que a atuação de órgãos federais se faz necessária para o ganho de escala na fiscalização, auxiliada com equipamento, drones e sistemas de inteligência.

No âmbito federal, o novo governo criou, no dia 1 de janeiro, a diretoria da Amazônia e do Meio Ambiente, ligada à Polícia Federal (PF):

— Queremos empregar nossa expertise para fazer a integração entre órgãos de segurança, de poderes, de esferas de governo. Este desafio é grande — conta Humberto Freire de Barros, que irá comandar a diretoria.

Segundo Barros, vão ser criadas bases integradas mais modernas. Serão bases fluviais, centros integrados de comando e controle e aumento de efetivo.

Já para o secretário nacional de Justiça, Augusto de Arruda Botelho, que participa do grupo de trabalho que cuida da situação dos ianomâmis e que investiga o garimpo ilegal e a situação de insegurança na Amazônia, esses problemas podem ser resolvidos com uma polícia republicana:

— Com Poder Judiciário independente e Ministério Público cuidadoso. Todos os atores, e isso envolve a polícia, precisam ter respeito a direito e garantias fundamentais da Constituição.

*Especial para Valor e O GLOBO

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TOYOTA, CAO, BYD, GWM: COMO AS MONTADORAS ASIÁTICAS LIDERAM CORRIDA DOS CARROS ELÉTRICOS NO BRASIL

Grandes fabricantes da China anunciaram fábricas de elétricos e híbridos; grupos europeus e americanos ainda aguardam decisão sobre política industrial para o setor

Por Cleide Silva

Empresas asiáticas, em especial as chinesas, estão liderando o processo de eletrificação dos automóveis no Brasil, com anúncios de fábricas para produção exclusiva de carros elétricos, híbridos e híbridos plug-in. Os grupos europeus e americanos mais tradicionais aguardam decisões sobre uma política industrial com foco na descarbonização e o aval das matrizes para investimentos locais nas novas tecnologias de mobilidade.

Líder global no desenvolvimento da tecnologia de veículos eletrificados e com eficiência na produção de baterias e semicondutores, a China registrou, em 2022, participação de quase 30% de eletrificados nas vendas totais de automóveis no mercado local, fatia inicialmente projetada para 2025.

Com o consumo em crescimento acelerado, as fabricantes chinesas passaram a escolher outros países para expandir a tecnologia elétrica, e o Brasil entrou nessa rota. A aposta dos asiáticos é de alta constante do mercado, apesar de o segmento participar de apenas 2,5% das vendas de automóveis e não ter subsídios governamentais para a compra, como em outros países. Além disso, tem o etanol, considerado um “combustível verde” para amenizar os índices de emissão de carbono.



James Yang: GWM quer liderar o desenvolvimento da indústria nacional de eletrificados Foto: Fabio Gonzalez/Alí Produções

A GWM (Great Wall Motor) e BYD anunciaram investimentos de R\$ 10 bilhões e R\$ 3 bilhões, respectivamente, em operações no País. A primeira comprou a fábrica da Mercedes-Benz em Itacemápolis (SP), e a segunda está prestes a fechar a aquisição da planta da Ford em Camaçari (BA), ambas desativadas. A Chery escolheu a vizinha Argentina e deve investir R\$ 2 bilhões para produzir carros

elétricos e baterias, segundo fontes locais.

Entre as montadoras instaladas no Brasil há mais tempo, só a japonesa Toyota e a Caoa Chery produzem modelos híbridos flex (com motor elétrico que auxilia o motor principal a etanol ou gasolina).

“Com políticas públicas eficientes, as empresas chinesas fomentaram e concentraram suas fichas nos elétricos a bateria e estão à frente nessa corrida tecnológica”, afirma Adalberto Maluf, presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE). “Isso fez com que o país ganhasse escala grande em produção e competitividade e está liderando o processo de eletrificação no mundo.”

Segundo Maluf, nos países em que há políticas públicas para fazer a transição para a eletrificação, como México, EUA e alguns europeus, as montadoras locais estão anunciando produção. No caso do Brasil, as marcas mais tradicionais devem aguardar a introdução de uma política industrial para definir investimentos. “Elas primeiro terão de ganhar escala nos próprios países de origem para depois pensar em mudar as fábricas secundárias.”

Maluf avalia que as chinesas, por serem competitivas, estejam à frente do ponto de vista tecnológico e produzirem as próprias baterias e semicondutores, não vão atrás apenas de mercados que têm estímulos e política pública, mas daquele que também não têm, como o Brasil. “Elas sabem que seus produtos podem competir inclusive com aqueles à combustão”, afirma.

Segundo Henrique Antunes, diretor de vendas e marketing da BYD, montadoras tradicionais terão de acompanhar o mercado. Foto: Renato Durães

Para Henrique Antunes, diretor de vendas e marketing da BYD, por mais que as montadoras tradicionais tentem retardar o processo de eletrificação no Brasil, terão de acompanhar o mercado. “Quem dita isso é o consumidor e, quando a oferta for maior, fará com que o preço caia e o mercado ganhe destaque”, diz. “Mas nós não vamos esperar, pois, quando a demanda estiver madura, já teremos condições produtivas para atender.”



Futuro da mobilidade

Por vários anos observando o mercado brasileiro, que entre 2009 e 2016 vendeu mais de 3 milhões de veículos ao ano, a indústria chinesa só agora chega ao País com investimentos relevantes, e não mais de olho nos carros compactos populares, mas nos eletrificados, vistos como o futuro da mobilidade no mundo.

A maior fabricante global de carros elétricos e híbridos, a BYD, que no passado vendeu 1,9 milhão de unidades apenas na China – quase o mercado total brasileiro –, pretende ir além e fabricar também no Brasil chassis de caminhões e ônibus, atuar no processamento de lítio e, futuramente fazer até células de baterias.

Queremos estar na vanguarda da eletrificação brasileira

Henrique Antunes, diretor de vendas e marketing da BYD

A previsão é que, acertada a compra da fábrica na Bahia, a produção comece no fim de 2024 ou início de 2025. “O certo é que vamos produzir veículos de alta tecnologia e desenvolver uma cadeia produtiva local”, informa Antunes. “Queremos estar na vanguarda da eletrificação brasileira.”

Antunes ressalta que, no Brasil, o mercado total vem encolhendo nos últimos anos, porém a participação dos eletrificados saiu de 0,2% em 2019 para 2,5% no ano passado, “ou seja, é um mercado em crescimento”. Para este ano, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) projeta vendas de 70 mil eletrificados, ou 3,5% do total previsto para automóveis e comerciais leves.

Liderar o desenvolvimento

Com a fábrica em Iracemápolis (SP) passando por adaptações, a GWM pretende iniciar a produção de híbridos flex na primeira metade do próximo ano. O Brasil entrou no radar de investimentos da companhia em razão de suas energias verdes, como a hidrelétrica e a solar, afirma James Yang, CEO da empresa no Brasil e na América Latina. “O País também tem importante cadeia e pode fornecer veículos para outros países da região”.

De acordo com executivo chinês, mais do que ser líder do mercado de carros eletrificados, a marca quer liderar o desenvolvimento da indústria nacional nesse segmento. “Queremos trazer toda a nossa tecnologia, desenvolver um ecossistema no Brasil e buscar fornecedores locais de componentes.”

Os carros que a marca vai produzir inicialmente serão híbridos flex na faixa de preço intermediária entre os de entrada (mais baratos) e os premium (mais caros). O primeiro modelo que chega ao País importado nas versões híbrida e híbrida plug-in, o SUV Haval H6, vai custar de R\$ 209 mil a R\$ 299 mil.



Versão híbrida flex do Toyota Corolla Cross foi lançada em 2021 Foto: Diogo de Oliveira/Estadão

A BYD, por sua vez, já tem planos para a produção local de carros de entrada. Antunes lembra também que os preços dos eletrificados estão caindo à medida que a escala de produção aumenta e o preço da bateria cai. “Há três anos o preço médio de um híbrido era de R\$ 300 mil, e hoje está um pouco abaixo de R\$ 200 mil”, afirma Antunes.

O executivo ressalta que o veículo eletrificado “não é só um carro com bateria embaixo do banco que consome menos combustível, mas um produto mais tecnológico, mais conectado e mais seguro, além de propiciar maior prazer ao dirigir”. O grupo já oferece seis modelos importados da China – 700 unidades acabaram de chegar ao País – e, desde o mês passado, oferece as versões elétrica e híbrida plug-in do Yuan pelo mesmo preço, a R\$ 270 mil.

A BYD já está presente no Brasil como fabricante há oito anos, quando iniciou a montagem de ônibus elétricos em Campinas (SP), onde hoje também produz, em outra instalação, painéis solares. A empresa tem ainda uma planta em Manaus (AM) para baterias de ônibus.

Espera por incentivos

Com mais de 50 anos de Brasil, a japonesa Toyota foi pioneira na produção local de eletrificados com os híbridos flex Corolla (lançando em 2019) e Corolla Cross (2021). Os dois respondem hoje por 10% das vendas da marca no País e por 30% do mercado nacional de eletrificados, que somou 49,3 mil unidades em 2022.

Cássio Pagliarini, da Bright Consulting, avalia que os híbridos são, por enquanto, a principal opção para as fabricantes mais antigas porque o custo da bateria, que é maior nos carros elétricos, ainda é alto e torna o produto menos acessível.

Em sua opinião, a produção local das marcas veteranas será mais voltada a modelos mais baratos em relação aos anúncios que têm sido feitos até agora, inclusive pelas chinesas. “Outra grande vantagem é que serão veículos híbridos flex que, quando abastecido com etanol, têm impacto reduzido no meio ambiente”, diz.

Carlos Alberto de Oliveira Filho, CEO Grupo Cooa Chery, diz que oferta de eletrificados vai aumentar Foto: Tiago Queiroz/Estadão



A Stellantis, dona das marcas Fiat, Jeep, Citroën e Peugeot, por enquanto importa o elétrico Fiat 500e e o Jeep Compass híbrido plug-in. A companhia trabalha no desenvolvimento da tecnologia híbrida flex, mas um carro com essa opção ainda não tem data para produção local.

Outras marcas também importam modelos elétricos e híbridos, como Renault, General Motors, Honda, Nissan e BMW, mas nenhuma anunciou plano efetivo de produção nacional. A Volkswagen, que também trabalha no desenvolvimento da propulsão híbrida flex, não tem nenhum produto importado à venda, embora teste no País há algum tempo o elétrico ID.4.

O grupo brasileiro Cooa também produz, em parceria com a chinesa Chery, dois híbridos em Anápolis (GO), o Tiggo 5 e o Tiggo 7, e seu presidente, Carlos Alberto de Oliveira Andrade Filho, afirma que haverá novos produtos dessa linha na fábrica de Goiás e de Jacareí (SP). A planta está parada desde o ano passado e deverá retomar operações em 2025.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/03/2023

PETROBRAS MANTERÁ SUAS ATIVIDADES NA BAHIA, DIZ PRESIDENTE DA ESTATAL

Empresa vinha executando plano de desinvestimentos que incluiu venda de refinaria no Estado para a Acelen; venda de ativos da Petrobras está suspensa por 90 dias por solicitação do governo
Por Luciana Collet e Gabriel Vasconcelos

SÃO PAULO E RIO - O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou neste domingo, 12, que a estatal manterá suas atividades no estado da Bahia. Em publicação no Twitter, ele disse que se reuniu com entidades de empregados e aposentados da companhia em Salvador e recebeu as demandas dos funcionários do Polo da Bahia. “Firmamos nosso compromisso em defender e fortalecer a Petrobras no estado”, escreveu.

O executivo lembrou da suspensão da venda de ativos da estatal, por 90 dias, solicitada pelo governo em razão da reavaliação da Política Energética Nacional, atualmente em curso. “Já anunciamos a revisão e suspensão das transferências compulsórias e vamos seguir em diálogo direto com todos e todas para construir uma Petrobras forte para o futuro do povo brasileiro”, acrescentou Prates.

A Petrobras vinha executando nos últimos anos um plano de desinvestimentos acordado por gestões anteriores com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que incluiu a venda da Refinaria Landulpho Alves (Rlam), na Bahia, para a Acelen, empresa com participação do Mubadala Capital.

Em dezembro do ano passado, a estatal chegou a anunciar o início da fase vinculante para a venda de sua participação na Metanor, empresa administrada em conjunto com a Dexas e sediada em Camaçari (BA), que atua nos segmentos de comercialização de metanol e produção de seus derivados. Como todos os outros negócios em curso, essa venda será suspensa para reavaliação.

A nova direção da Petrobras nega tratar-se de um cancelamento sumário, mas fontes familiarizadas com o assunto dizem que são grandes as chances desses negócios não irem mais à frente, em linha com as recentes falas de Prates de reforçar a presença regional da companhia em todo o território brasileiro. Este foi um dos motes de sua primeira mensagem aos funcionários, e que vem sendo retomado a cada pronunciamento público.

‘Não’ a novas refinarias

Mas Prates não comentou os rumores sobre a possível instalação de uma nova refinaria no estado da Bahia, desejo de sindicatos de petroleiros locais e do núcleo petista do estado, que tem boa entrada no governo federal, encarnada na figura do ministro da Casa Civil, Rui Costa (PT).

Muito ao contrário, na última quarta-feira, em vídeo gravado no quarto do hotel em que ficou durante a Ceraweek, evento do setor de óleo e gás em Houston (EUA), Prates descartou planos de construir novas refinarias e disse que a expansão do refino vai acontecer via expansões, melhoramentos e adaptações de unidades já existentes.

O vídeo foi motivado por questionamentos de investidores e analistas após o anúncio de acordo entre a Petrobras e a empresa de energia norueguesa Equinor para investimentos futuros em eólica offshore. Intensivos em capital, esses negócios drenariam bilhões em investimentos da companhia, o que deixou o mercado receoso. Prates, então, veio a público dizer que não há capex definido, somente projetos ainda em estudo e que, se aprovados, acontecerão de forma gradual. Na mesma linha, para afastar temores sobre gastos excessivos, ele descartou refinarias a serem construídas do zero.



'Firmamos nosso compromisso em defender e fortalecer a Petrobras no estado', escreveu Prates no Twitter. Foto: Mauro Pimentel/AFP

Sobre eventuais expansões e modernizações (Revamp), fontes próximas às discussões informaram ao Estadão/Broadcast que os principais alvos são as refinarias Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão (SP), e a Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná. Além disso, haveria intenção de construir o segundo trem da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, o que já estava previsto no plano

estratégico divulgado pela gestão anterior a fim de concluir o projeto original da unidade.

Rio Grande do Norte

Há alguns dias, também, Prates falou em evento da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte, onde também garantiu a presença local da estatal nos próximos anos com mais e novos investimentos. O estado se destaca pela boa incidência de ventos em terra e no mar, o que garante afinidade com os planos futuros de entrar em eólica offshore.

Também no Estado a empresa estava prestes a fechar a venda de uma refinaria pequena e campos maduros de petróleo no Polo Potiguar à petroleira independente 3R Petroleum, o que também fica ameaçado pela suspensão das vendas de ativos para reavaliação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: HADDAD QUER VOTAR PROPOSTA ATÉ OUTUBRO E DESCARTA CPMF E MUDANÇA NO SIMPLES

Ministro da Fazenda diz que a reforma será 'neutra' em termos de arrecadação e que não está nos planos do governo aumentar os impostos sobre o consumo

Por Cicero Cotrim e Eduardo Rodrigues

SÃO PAULO E BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira, 13, que a perspectiva do governo é de que a proposta de reforma tributária seja votada entre junho e julho na Câmara e entre setembro e outubro no Senado.

Em evento organizado pelos jornais Valor Econômico e O Globo, Haddad disse que os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), tiveram compromisso com a transição de governo e terão "protagonismo essencial" no andamento da reforma tributária.

O ministro disse que o governo não pretende usar a reforma tributária para fazer mudanças no Simples e não trabalha com a ideia de recriar um imposto nos moldes da antiga CPMF. "Não está no nosso radar, nem no plano de governo do então candidato, o presidente Lula, nem nos planos da área econômica", disse Haddad. "Falo em nome da Fazenda, Planejamento, MDIC. Não está na mesa de ninguém essa possibilidade."

Haddad garantiu que a reforma será neutra em termos de arrecadação. Segundo o ministro, não está nos planos do governo aumentar os impostos sobre o consumo, já considerado elevado no País. Ele defendeu que o governo deverá pensar uma "mudança da cesta de tributos" no médio e longo prazo.

O ministro acrescentou que o governo está se reunindo com diversos setores para apresentar a proposta. Ele relatou que tem procurado líderes partidários e empresários para dialogar sobre a proposta. "Nós somos negociadores", disse.



Haddad diz que reforma tributária é importante para buscar crescimento com compromisso social e proteger o País de choques externos Foto: Adriano Machado/Reuters

Segundo Haddad, a reforma tributária é importante para buscar crescimento com compromisso social e proteger o País de choques externos. O ministro disse ainda que será importante avançar depois na proposta de reforma tributária sobre a renda, após a primeira etapa, que trata dos impostos sobre o consumo.

O ministro reforçou que o programa do presidente Luiz Inácio Lula da Silva prevê a taxaçoão de lucros e dividendos. “E tem uma boa parte do empresariado que defende isso, desde que tenha compensações, uma série de coisas que precisam ser analisadas”, afirmou.

Haddad lembrou ainda que a proposta trabalha com a criação de um fundo de desenvolvimento regional e defendeu o imposto cobrado no destino. “Essa agenda está no radar. Mas, de novo: a reforma tributária é uma porção de chavinhas que você está mexendo. Se você só olhar para o que vai perder, e não olhar para o que vai ganhar, vai inviabilizar a reforma”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2023

AUTOGESTÃO OU CONCESSÃO DE ZELADORIA SÃO OPÇÕES PARA O PORTO DE SANTOS, DIZ SECRETÁRIO DE PORTOS

Fabrizio Pierdomenico assumiu o cargo com a missão de criar uma alternativa à política de privatização portuária iniciada na gestão Bolsonaro

Por Amanda Pupo

ENTREVISTA COM

Fabrizio Pierdomenico

Secretário Nacional de Portos

BRASÍLIA - O economista Fabrizio Pierdomenico assumiu a Secretaria Nacional de Portos do governo Lula com a missão de criar uma alternativa à política de privatização portuária iniciada na gestão Bolsonaro. Com uma semana no cargo, em sua primeira entrevista desde que assumiu o posto, Pierdomenico já esboça duas propostas para o Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina. Na mesa está a possibilidade de conceder o canal de acesso junto de outros serviços de “zeladoria” do ativo, e, como outra opção, a autogestão dessas atividades pelas próprias empresas que operam em Santos.

“A formação de condomínio (de autogestão) me parece ser bem interessante para o Porto de Santos, porque há condomínio robusto, com bastante players”, disse o secretário ao Estadão/Broadcast. Se o governo optar por esse modelo, Pierdomenico visualiza o projeto elaborado até o fim de 2023, se não houver necessidade de mexer em lei. Caso o formato de concessão - mantida a autoridade portuária pública - seja o escolhido, o prazo é mais curto, de cerca de seis meses, uma vez que o Ministério de Portos e Aeroportos já tem um piloto para esse tipo de modelagem.

A formatação será testada com o leilão do canal de acesso no Porto de Paranaguá (PR), projeto que poderá estar em consulta pública em até 40 dias, adiantou o secretário. Na entrevista, Pierdomenico ainda revelou sua posição sobre a participação de armadores no leilão do megaterminal de contêineres em Santos, as previsões para regulamentação do BR do Mar, falou sobre as “acomodações políticas” nas diretorias das autoridades portuárias, a polêmica cobrança da taxa SSE, suspensa pelo Tribunal de Contas da União (TCU), além da construção do túnel entre Santos e Guarujá - que, garante, será um obra federal, e não do governo de São Paulo.

Assim como em outras nomeações de segundo escalão, o secretário demorou a ter o nome oficializado. Ao fim, a escolha foi bem recebida no setor - elogiada inclusive por integrantes da equipe do ex-ministro da Infraestrutura e hoje governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), que tenta convencer Lula a adotar seu modelo de privatização para os portos. Pierdomenico já foi diretor comercial e de desenvolvimento do Porto de Santos. Também passou pelo governo petista em outros mandatos, dentro da Secretaria de Portos da Presidência. Confira os principais trechos da entrevista.



Governo paulista deseja privatizar o Porto de Santos, o que é debatido com a União Foto: Werther Santana / Estadão

Qual missão o senhor recebeu do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ao assumir a secretaria?

A principal tarefa é pensar num modelo portuário que seja alternativo ao que estava sendo proposto, o da privatização. Minha missão é propor políticas para melhorar a performance dos portos e tirar gargalos.

E qual é o modelo substituto? É a concessão de serviços específicos?

O conceito de autoridade portuária se divide em duas partes. A primeira é de funções de Estado: fiscalização, segurança, planejamento, por exemplo. E a outra parte é a zeladoria. Aí entram a dragagem, o acesso terrestre, luz, água, esgoto, edificações. Há uma série de serviços de zeladoria que podem ser separados da função de Estado, e ir para a iniciativa privada. Estamos desenvolvendo modelos para isso.

O Porto de Paranaguá está com um projeto de concessão do canal de acesso, o que inclui o serviço de dragagem. É algo similar?

Exatamente. Nosso grande piloto é Paranaguá. Modelagem está pronta, estamos finalizando a análise do proposto pela Infra SA. Acredito que mais 30, 40 dias no máximo já estará em audiência pública.

Mas como conceder só esse serviço de forma que não aumente a tarifa?

Depende de cada porto. No caso de Paranaguá, possivelmente haverá um pequeno aumento em relação à tarifa atual. Ainda não está fechado. Onde está o ganho? Na eficiência, quando a dragagem é feita de forma correta, por exemplo. Em outros lugares que estamos analisando, por exemplo, não vai precisar de aumento.

No Porto de Santos, vocês acham que terá aumento?

Ainda não fizemos modelagem. E tem os modelos que estamos pensando para Santos. O primeiro é o de concessão clássica do canal de acesso, o de Paranaguá. Estamos estudando aplicar ele no Porto de Rio Grande. Em Itajaí, no projeto que iremos propor, caberá nele inclusive a concessão do canal. E lá não teria impacto nenhum na tarifa. Espero que nos próximos 30 dias estejamos com modelo pronto. Um outro formato que defendo é que a concessão seja além da dragagem, trazer toda aquela zeladoria para dentro.

Esse é o caso para Santos?

Sim. E lá temos dois caminhos para que essa zeladoria vá para a iniciativa privada. O primeiro é o da concessão clássica. O segundo é um projeto, muito debatido entre 2017 e 2018 com o sindicato, da formação de autocondomínio e gestão da zeladoria. Operadores assumiriam a responsabilidade de fazer essa manutenção, com uma governança. O plano não prosperou à época porque o conceito de autogestão poderia exigir alteração legal. estamos estudando se a nova lei de licitações já não criaria espaço para isso. Mas, se precisar, podemos alterar (lei). Tem uma lógica por trás disso: quem mais sente a falta de dragagem são os operadores. Mas cada porto vai precisar de estudo específico. No limite, dá até para pensar numa PPP para os pequenos.

Quando o edital da concessão em Paranaguá será publicado?



O edital na rua entre o final deste semestre e começo do próximo.

E para Santos, que terá de remodelar tudo. Quanto tempo?

Vai depender. Se for concessão da forma pensada em Paranaguá, uns seis meses para modelar. A formação de condomínio me parece ser bem interessante para Santos, porque há condomínio robusto, com bastante players. Essa modelagem vai demorar mais ou menos tempo se precisar ou não de alteração legal. Se não precisar, até o final de ano estaríamos com isso já modelado.

O governador Tarcísio esteve com o ministro da Casa Civil da Presidência, Rui Costa, e disse ter saído otimista com a reunião, que tratou justamente do modelo de venda da autoridade de Santos. O senhor tem planos de se encontrar com o governador para falar sobre o assunto?

Essa agenda não é minha. É do ministro. Eu particularmente não tenho essa agenda.

O BNDES continuaria no papel de estruturador de projetos para os portos?

Estamos tendo experiência muito rica com a Infra SA, que foi quem modelou a concessão para Paranaguá. Dependendo da estrutura e da capacidade, no que a Infra SA conseguir nos atender, ela terá nossa preferência.

O governo anterior enfrentou um impasse com o projeto de licitação da área do STS10 dentro do Porto de Santos, para movimentação de contêineres. Os armadores vão poder participar do leilão?

Acho que essa pergunta deve ser direcionada à Antaq. Ainda não conversei com a agência sobre. Mas me parece que já há um consenso com o próprio Cade de uma fórmula que possa garantir que eles participem, tendo uma limitação, não no leilão, mas controlando a participação no market share desses armadores, de tal forma que não se crie uma concorrência desleal. Mas eu tenho como meta, mantidos os cuidados de concorrência, que todos possam participar.

No último modelo, os armadores não poderiam disputar conjuntamente, só separados. Mas a ABTP ainda queria excluir totalmente. Então, pelo que disse, entendo que seria um modelo em que eles podem disputar individualmente, e ainda colocando algum tipo de regra para que não haja desequilíbrio no mercado. É isso?

Para que não haja desequilíbrio na concorrência, exatamente. A regra está sendo detalhada entre Antaq e Cade. Estou aguardando para conversar sobre.

O que seriam os ajustes da parte econômico-financeira que citou, seriam de estudos de demanda?

E mudanças de layout. Estamos aguardando um novo estudo com relação à troca de área do Concais (operadora do terminal de passageiros). A grande aposta é que se revitalize o Centro de Santos com a ida do terminal para lá. Para viabilizar a troca, talvez tenhamos que usar uma pequena parte do que estava destinado ao STS10, mas isso está em análise, tanto a troca da área quanto a remodelação do STS10.

Mas quando dá para colocar o edital do STS10 na praça?

Segundo semestre.

Como está o decreto de regulamentação do BR do Mar?

Ele está minutado, estamos fazendo algumas mudanças. Depois, vamos para a fase de validação interna.

Mas já está definido o lastro do afretamento a tempo (que tem menor custo, mantida a bandeira estrangeira)?

Estamos olhando, não gostaria de antecipar, porque pedi uma revisão.

Mesma coisa com o prazo para operações de contrato de longo prazo?

Sim. Pois é, qual é o tempo? Cinco anos, dois anos, dez anos?

Pode ter prazo específico para cada setor? Por exemplo, para o setor de óleo e gás, um prazo.



Uma das coisas que pedi foi para pensar na possibilidade de termos prazos diferentes para cargas diferentes.

Mas para qual lado o senhor pende mais? O Ministério de Paulo Guedes defendia uma posição mais liberal, que o prazo fosse menor, para que mais contratos se encaixassem na regra e com isso mais empresas pudessem usar o afretamento a tempo...

Eu sou mais conservador.

Pendendo mais a posição do antigo Ministério da Infraestrutura? Defendiam um prazo mais longo para que a flexibilização não interferisse no controle de frota à disposição do País.

Exato. E como a própria orientação do Ministério da Economia, agora Fazenda, é outra, hoje estamos com um pouco mais de liberdade.

E qual o prazo para publicar o decreto?

Vou colocar uma meta que é pessoal, que possamos até o final de abril ter isso fechado para validar junto ao governo.

Como o senhor avalia passar para as autoridades portuárias a responsabilidade sobre os arrendamentos dos terminais?

É algo interessante, vai depender de cada porto. Talvez comecemos a pensar em aumentar o número de portos com essa descentralização de competência. Grande oportunidade para preparar as estatais vai ser agora. Teremos seis empresas portuárias com diretores trocados. Nos próximos 30, 40 dias deveremos estar terminando o processo de troca.

Essa questão dos diretores nas Docas sempre foi muito importante porque servia para alocar aliados políticos. Partirão de um pressuposto técnico?

Essa tarefa está centralizada no ministro. Não temos tido participação nesse debate. Acredito que sim, terá que haver acomodações políticas, mas sempre resguardando a questão técnica. Isso o ministro tem muito claro. E acomodação política teve em todas as gestões, incluindo a passada. Só pegar o número de militares que estavam nas companhias. Cada um com seus aliados.

O novo CEO do Porto de Santos já está definido?

Acredito que sim, mas quem tem esse nome é o ministro Márcio França. É uma questão de estratégia tanto técnica quanto política.

Já tem posição sobre a cobrança da taxa SSE (suspensa por decisão do Tribunal de Contas da União)?

A pergunta que se faz é: o serviço existe ou não existe? Porque se ele existe, precisa ser remunerado. Eu entendo que ele existe e precisa ser remunerado. Como vai ser, se precisa ter price-cap, regulação ex-ante, ou depois... Volto a dizer que temos uma agência muito madura para tratar do tema.

Vocês já discutiram internamente sobre o túnel entre Santos e Guarujá? Tarcísio quer fazer como uma PPP por meio do governo de SP, mas o ministro já disse que quer tocar como obra pública federal...

A obra será feita, e com recursos da SPA (autoridade portuária de Santos).

Mas só com recursos da SPA?

A geração de caixa garante isso. Só para ter uma ideia, eles estão com R\$ 1,8 bilhão de caixa e agora realizaram algo em torno de R\$ 500, 600 milhões de lucro. O ministro Márcio determinou que o lucro, em vez de ser repassado em sua totalidade para o acionista, que é a União, que fosse feito o repasse mínimo, de 25%, sendo que o saldo permanecesse no caixa para atualizar os estudos do projeto do túnel.

Mas o capex é algo em torno de R\$ 4 bilhões...

O Porto de Santos tem caixa com geração e temos licitações que vão render outorga. Se precisar de OGU (Orçamento Geral da União), nada impede que tenha. O compromisso do ministro é de que o túnel será feito.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/03/2023

PESO DO ESTADO NA ECONOMIA BRASILEIRA ATINGE EM 2022 MENOR NÍVEL EM QUASE TRÊS DÉCADAS

Consumo do governo representou 18% do PIB no ano passado, contra 18,6% em 2021; taxa é a menor da série histórica do IBGE medida desde 1996

Por Vinicius Neder

O peso do Estado na economia atingiu no ano passado o menor nível desde os anos 1990. Em 2022, a participação do consumo do governo no Produto Interno Bruto (PIB, valor de tudo o que é produzido na economia) ficou em 18,0%, abaixo dos 18,6% de 2021. É o menor nível da série histórica do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), iniciada em 1996.

No cálculo do PIB, o consumo do governo não é a mesma coisa que os gastos públicos que entram nos Orçamentos federal, estaduais e municipais. Ele se refere às despesas para prover os serviços públicos à população, com destaque para educação, saúde e segurança.

Não entram na conta, por exemplo, as despesas públicas com programas de transferência de renda (como o Bolsa Família, cujos pagamentos são considerados como consumo das famílias, já que os cidadãos recebem os recursos diretamente e podem usá-los como quiser) ou com obras (que entram como investimento, chamado de formação bruta de capital fixo).

As oscilações na participação do consumo do governo no PIB são pequenas ao longo dos anos – entre 18% e 20% –, mas o fato de que o piso tenha sido atingido no ano passado reflete uma tendência de diminuição do peso do Estado na economia, na avaliação da economista Sílvia Matos, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre).

Ela chama a atenção para a dinâmica do crescimento do consumo do governo ao longo dos trimestres. Nessa dinâmica, há uma quebra em 2016, ano do impeachment da então presidente Dilma Rousseff, destaca.

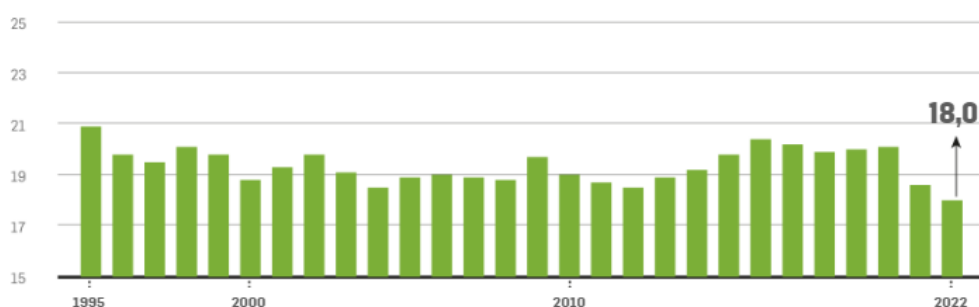
Essa quebra ocorre depois de dois períodos distintos. Os anos 1990 foram de moderação, com crescimento médio, no acumulado em quatro trimestres, de 1,7%, entre o primeiro trimestre de 1996 e o quarto trimestre de 2004.

O peso do estado na economia

Participação do consumo do governo no PIB é a menor em três décadas

Consumo do governo no PIB

PARTICIPAÇÃO DO CONSUMO DO GOVERNO NO TOTAL DO PIB, EM %



Num período seguinte, a mesma média, entre o primeiro trimestre de 2005 e o quarto trimestre de 2015 subiu para 2,3%, indicando que os governos do PT marcaram um ciclo de crescimento no tamanho do Estado na economia.

“Nos governos do PT, ao longo de muitos anos, o governo crescia, os salários (do funcionalismo) cresciam, e o consumo do governo ganhou protagonismo”, afirma Matos.

Como esse período também foi de crescimento mais acelerado do PIB, a participação do consumo do governo na economia não cresceu tanto – passou de 18,5%, em 2004, para 19,8%, em 2015.

No período mais recente, a quebra fica evidente porque a média do crescimento do consumo do governo, no acumulado em quatro trimestres, entre o primeiro trimestre de 2016 e o quarto trimestre de 2022, foi zero. A participação no PIB também caiu, só que lentamente. Em 2016, como a economia estava em recessão e o PIB tombou, o consumo do governo subiu para 20,4% do PIB, mas, em seguida, entrou em tendência de queda, até os 18% do ano passado.

Embora sejam conceitos diferentes, o consumo do governo e as despesas públicas estão relacionados, lembra Matos. Afinal, os serviços públicos são custeados com despesas públicas financiadas pela arrecadação de tributos.

Por isso, em alguma medida, a mudança de dinâmica no tamanho do Estado a partir de 2016 está relacionada às diretrizes dos governos Temer e Bolsonaro, com destaque para o teto de gastos, regra que limita a despesa pública federal ao valor do ano anterior, reajustada apenas pela inflação.



Despesas públicas com programas de transferência de renda, como o Bolsa Família, são consideradas como consumo das famílias, não do governo
Foto: Rafael Zart/ASCOM/MDSA

Pandemia

O período recente também foi marcado pelos impactos da covid-19, lembra a economista Alessandra Ribeiro, sócia da Tendências Consultoria. A crise causada pela pandemia teve efeitos atípicos e nunca vistos sobre a economia, incluindo o consumo do governo.

No segundo trimestre de 2020, auge da crise, o consumo do governo caiu 7,8% sobre os três primeiros meses daquele ano, junto com o PIB como um todo.

Isso porque, embora os governos tenham gastado mais para enfrentar a pandemia, a oferta de vários serviços públicos foi prejudicada. Aulas foram suspensas nas redes públicas de ensino e as pessoas deixaram de procurar serviços de saúde não urgentes, como cirurgias eletivas ou tratamentos para problemas crônicos. Ao mesmo tempo, boa parte da elevação das despesas dos governos não foi com serviços públicos. O auxílio emergencial, por exemplo, entrou no consumo das famílias.

“Nesse período de pandemia, e nessa volta, as restrições ao contato social impostas pelas covid-19 também limitaram o consumo do governo, junto da ausência de reajustes de salários do funcionalismo público”, afirma Ribeiro. Ela lembra que boa parte do consumo do governo com serviços públicos se dá na forma de salários para os servidores.

Mais gastos

Agora, as sinalizações do novo governo Lula são de mais reajustes de salários do funcionalismo e mais gastos públicos. Para Matos, do FGV Ibre, embora o sinal seja de aumento do peso do Estado

na economia, a situação das contas públicas e o cenário econômico não permitirão a retomada daquele ciclo de crescimento dos primeiros governos do PT. A economista lembrou que a economia e a arrecadação tributária não deverão crescer como cresceram nos anos 2000.

Por outro lado, embora possa haver mais reajustes de salários dos servidores, o efeito disso sobre o crescimento do consumo do governo é menor do que a contratação de novos funcionários para expandir a oferta de serviços - por exemplo, nos governos anteriores do PT, houve expansão das universidades federais, com criação de instituições e contratação de professores, o que acelera mais o consumo do governo.

Além disso, parte dos sinais que o atual governo tem dado sobre aumento de gastos está direcionada para o Bolsa Família e para a retomada de obras públicas, despesas que entram no consumo das famílias e nos investimentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

FÁBRICAS DA PREMIERPET SERÃO ABASTECIDAS 100% POR FONTE SOLAR

Passo em direção ao uso de energia limpa se deve à parceria com a Comerc Renew, braço de geração do Grupo Comerc, por meio de um contrato de fornecimento de longo prazo

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



Complexo de Castilho — Foto: Divulgação/Comerc

A partir de abril, a fabricante brasileira de alimentos para cães e gatos Premierpet terá suas operações supridas totalmente por energia solar. O passo em direção ao uso de energia limpa se deve à parceria com a Comerc Renew, braço de geração do Grupo Comerc, por meio de um contrato de fornecimento de longo prazo (PPA, na sigla em inglês).

A energia virá do Complexo de Castilho, maior projeto solar do Estado de São Paulo, com potência instalada de 270 MWp. O megaparque recebeu investimentos de R\$ 940 milhões, sendo que 20% do aporte total na planta é da Premierpet

Ao Valor, a diretora de planejamento estratégico e marketing corporativo da Premierpet, Madalena Spinazzola explica que Comerc Renew fez o investimento total há 5 anos, quando deu início à construção do Complexo. “A Premierpet entrou no projeto há 1 ano e o formato acordado foi um aporte inicial com capital próprio e a maior parte com um financiamento que será amortizado ao longo de 8 anos, através da conta da energia”, explica.

A usina ocupa uma área de 690 hectares, o equivalente a mais de 600 campos de futebol, onde conta com cinco unidades de geração e 600 mil placas fotovoltaicas. Deste montante, 120 mil placas serão exclusivas para suprir a demanda das quatro fábricas da Premierpet, localizadas em Dourado (SP) e Porto Amazonas (PR).

A empresa prevê evitar a emissão de 16 mil toneladas de dióxido de carbono na atmosfera por ano. A executiva explica que Castilho inteiro tem cinco autorizações de geração de energia, as quais estão divididas em três SPEs. A sociedade de propósito específico (SPE) que a Premierpet participa tem três destas cinco autorizações, as quais são responsáveis por gerar 32 MWh, e a Premierpet possui o direito a uso de 7,5 MWh para suprir a demanda, totalizando em torno de 20% da energia produzida por esta SPE em Castilho.

Antes, a empresa supria suas necessidades pelo mercado livre na planta de Dourado (SP) e cativo na nova planta de Porto Amazonas (PR), que teve início de operações em maio de 2022. O contrato de fornecimento é de uma década e meia, com renovação possível, e prevê o fornecimento de 7,5 MW com uma economia estimada de R\$ 70 milhões no período.

“Com base nos contratos atuais, a redução [no custo da eletricidade] será de 24% ao mês mesmo considerando o pagamento do financiamento, ao longo dos próximos 15 anos. Com base na parceria com a Comerc, a amortização se dará em 8 anos”, diz Spinazzola.

A Premierpet pertence ao grupo Grandfood, controlado por Flávio Maluf, presidente da Eucatex, empresa que detém 45% da usina. Esta modalidade de contratos em que parceiros passam a deter uma participação acionária na produção do empreendimento tem cada vez mais atraído consumidores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2023

TARCÍSIO: PRIVATIZAÇÃO DA SABESP É A “GRANDE APOSTA” DO GOVERNO E PODE OCORRER EM 2024

O governador de São Paulo afirmou que a venda da Sabesp deve ajudar o Estado a despoluir os rios Tietê e Pinheiros antes da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro

Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo



Governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas — Foto: Isadora de Leão Moreira/Governo do Estado de SP

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), disse nesta segunda-feira (13) que a privatização da Sabesp é a “grande aposta do governo” e afirmou que a gestão vai assinar o contrato para estruturação da privatização da empresa de saneamento ainda neste mês. Ao participar de um almoço com empresários na capital paulista, Tarcísio indicou que a privatização poderá acontecer em 2024. “Tudo ocorrendo bem, acredito que é operação que pode ocorrer no ano que vem”, disse.

O governador afirmou ainda que a provável venda da Sabesp não aumentará o preço da tarifa de água no Estado. “O grande medo que as pessoas têm é de pagar mais caro na tarifa de água; isso é falso”, disse Tarcísio. “Quem não vai querer a Sabesp? É uma empresa maravilhosa”, disse.

Tarcísio disse que insiste com o governo federal pela privatização do porto de Santos e afirmou que a venda deve ajudar a desenvolver economicamente a Baixada Santista. “Podemos gerar emprego, fomentar o reaproveitamento industrial de Cubatão, gerar muita divisa, muita esperança”, disse. “Por que não fazer? Não faz sentido. Estamos falando em despejo brutal de investimentos na baixada”.

O governador afirmou que a venda da Sabesp deve ajudar o Estado a despoluir os rios Tietê e Pinheiros antes da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Carioca, Tarcísio fez uma provocação e perguntou se o Estado quer que a Baía de Guanabara seja despoluída antes dos dois rios paulistas.

O governador reforçou também sua intenção de privatizar a Emae.

Tarcísio defendeu a realização da reforma tributária pelo governo federal e disse que vai atuar junto ao governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do Congresso para aprovar a medida. O governador afirmou ainda que São Paulo promoverá medidas para competir com outros Estados até que a reforma seja aprovada.

“Independentemente da reforma tributária, São Paulo tem que fazer o seu dever de casa. É ser agressivo”, afirmou.

Tarcísio disse que o Estado deve ter uma “programação mais ousada de liberação de ICMS” e “reduzir alíquotas para competir com outros Estados”. “Tudo o que pode gerar investimento a gente vai correr atrás”, disse.

O governador afirmou ainda que nesta terça-feira o Estado fará o leilão do trecho norte do Rodoanel, estimado em cerca de R\$ 4 bilhões. Tarcísio disse que, se conseguir leiloar, a expectativa é que o trecho norte do Rodoanel fique pronto até 2026.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/03/2023

DECRETO DEFINE COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DA ZONA FRANCA DE MANAUS

Conselho terá a responsabilidade de aprovar diretrizes para o planejamento estratégico da Suframa e aprovar os projetos de empresas que objetivem usufruir dos benefícios

Por Edna Simão, Valor — Brasília



Zona Franca de Manaus — Foto: Alberto Cesar Araujo/Valor

Decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva publicado nesta segunda-feira no Diário Oficial da União trata da composição do Conselho de Administração da Superintendência da Zona Franca de Manaus, que tem como objetivo definir diretrizes, planos, programas, projetos e ações a serem desenvolvidas na área de atuação da Suframa.

O conselho terá a responsabilidade de aprovar diretrizes para o planejamento estratégico da Suframa e aprovar os projetos de empresas que objetivem usufruir dos benefícios. Farão parte do conselho como membros titulares os ministros do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (que o presidirá o conselho), da Agricultura e Pecuária; da Ciência, Tecnologia e Inovação; da Fazenda; da Integração e do Desenvolvimento Regional; da Pesca e Aquicultura; das Relações Exteriores; de Portos e Aeroportos; do Meio Ambiente e Mudança do Clima; e dos Povos Indígenas; além dos governadores e prefeitos das capitais dos Estados do Amazonas; Acre; Rondônia; Roraima; e Amapá.

Também integrarão o conselho o superintendente da Suframa; presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); presidente do Banco da Amazônia S.A.; um representante das classes produtoras; e um representante das classes trabalhadoras.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/03/2023

DESENVOLVIMENTISMO SUSTENTÁVEL E LEGISLAÇÃO

Com o novo governo, podemos esperar mudanças em dois âmbitos: o regulatório e o fiscalizatório
Por Iago Schwanke



Com a entrada do novo governo, novos horizontes se descortinam para a legislação ambiental. Em compasso a isso, empresas e agentes econômicos precisam estar atentos às mudanças e oportunidades para seus setores.

A pauta climática foi um ponto de pressão para o governo anterior, em especial o desmatamento e os garimpos. Em reação, contramedidas a esse cenário pouco puderam fazer. Sobrecarregados e afetados por contingências orçamentárias, importantes órgãos ambientais tiveram suas ações limitadas.

Com o novo governo, podemos esperar mudanças em dois âmbitos: o regulatório e o fiscalizatório

Isto impactou a logística brasileira. Como já demonstraram investigações como Operação Arquimedes, o porto de Santos passou a ser preferido a Manaus na rota da exportação ilegal de madeira. Essa facilidade para os operadores ilegais levou inclusive o Ministério Público Federal a solicitar ao presidente do Ibama reforço de presença e fiscalização nos portos.

Dado todo esse legado político e estrutural, o prognóstico, quando analisamos as promessas de campanha e os primeiros atos do novo governo, é que a questão ambiental vai mudar e passar por um novo paradigma político. Podemos esperar mudanças em dois âmbitos: o regulatório, com revisões e recrudescimento de normas ambientais, e o fiscalizatório.

Vale lembrar que, já no primeiro dia de governo, a nova gestão editou Medida Provisória que acabou com a necessidade de conciliação ambiental, o que deve acelerar a tramitação dos processos e assim diminuir chances de prescrição - ainda que em sacrifício do ganho civilizatório de maior participação no processo - entre outras medidas de impacto imediato.

No plano legal, há projetos polêmicos ainda em tramitação. Nessa celeuma, ilustram os projetos de lei de nº 3.729/2004, que propõe uma nova Lei Geral de Licenciamento Ambiental; nº 510/2021, que dispõe sobre um novo marco legal para regularização fundiária; nº 191/2020, que se dedica à autorização de mineração em terras indígenas e tramitou em regime de urgência; nº 490/2007, que estabelece novo marco temporal para demarcação de terras indígenas; e o de nº 1.459/2022, que intenta alterações nas regras de aprovação e comercialização de defensivos agrícolas. Com a nova visão do chefe do Poder Executivo, esses projetos podem ser revisitados sob outra perspectiva.

Já no âmbito da fiscalização, é antevisto o aumento de ações e quiçá movimentos mais coordenados entre as autoridades ambientais dos entes federativos, incluindo o Ministério Público.

Além disso, são destaques a reorganização da estrutura de entidades como o Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama); e a retomada de doações internacionais ao Fundo Amazônia, que está fora do teto de gastos e financia fiscalizações ambientais.

E para usufruir desse afluxo de recursos internacionais, o Brasil precisará envidar uma nova política para restabelecer a confiança dos financiadores. Consequentemente, de um lado, temos o financiamento internacional para o Estado executar políticas ambientais; do outro, temos o mercado global que requer, cada vez mais, que as empresas agreguem novos valores aos seus produtos - em especial, que seu consumo se reverta para ganhos ambientais, sociais e de governança.

Trata-se de uma mudança de perspectiva, o que não é necessariamente ruim para a economia e os agentes econômicos - e temos vários setores e empresários que já perceberam isso. Portanto, em razão de riscos socioambientais e também porque o mercado está pedindo, esses agentes econômicos estão se aconselhando, regularizando suas operações e reorganizando suas propriedades e produção. Estão investindo porque sabem do impacto que uma fiscalização/quebra de expectativa pode ter no seu negócio - civil, penal e administrativamente - e do retorno financeiro que pode vir com a diferenciação da concorrência.



Trata-se de um tema que tem potencial de gerar duplo benefício: agregar valor à marca perante consumidores, fornecedores e mesmo para tomar crédito e proteger o negócio de impactos negativos.

Como recente exemplo de atuação contra associações negativas, grandes marcas se posicionaram sobre os garimpos ilegais, emitindo nota para esclarecer a origem de sua matéria-prima e o comprometimento de seus fornecedores com a aderência ao seu Código de Conduta.

A imagem da empresa vale - e muito. É importante que pequenas, médias e grandes empresas procurem conhecer como podem extrair mais de seu potencial. A transição verde está gerando lucro, muitos empregos e a previsão é que irá gerar muito mais desenvolvimento.

Se antes a questão ambiental era protagonista pela desregulamentação, o tom atual é pelo protagonismo positivo, apoiado por todas as frentes do Estado - que, nessa alternância de visões característica das democracias, agora parece se inclinar a uma política desenvolvimentista junto com uma grande ênfase na sustentabilidade.

Essa é uma dinâmica que impacta todos nós. Ela exige adaptação, e aqueles que a implementarem antes e da melhor forma terão os melhores resultados. Em outras palavras, é preciso buscar novas oportunidades - sob o risco de se tornar uma oportunidade de fiscalização para quem quer mostrar serviço.

Iago Schwanke é advogado na Andersen Ballão Advocacia, especialista na área de Direito Público pela FEMPAR e pós-graduando em gestão e tecnologias ambientais pela Escola Politécnica da USP.

Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2023

LEILÃO DO RODOANEL DEVE ATRAIR AO MENOS TRÊS GRUPOS

Licitação está marcada para esta terça-feira (14), mas ainda há ameaça de liminar da Coesa (ex-OAS) contra o projeto

Por Taís Hirata — De São Paulo

O leilão do Rodoanel Norte, marcado para esta terça-feira (14), deverá receber proposta de ao menos três concorrentes, segundo o secretário paulista de Parceria em Investimentos, Rafael Benini. O projeto será licitado como uma Parceria Público Privada (PPP), em que o vencedor terá que concluir a construção do trecho e operar a rodovia por 31 anos.

A XP é apontada como provável concorrente na disputa. O grupo financeiro, que em 2022 conquistou a concessão dos aeroportos Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), deverá se associar a outros dois grupos de engenharia, segundo fontes de mercado.

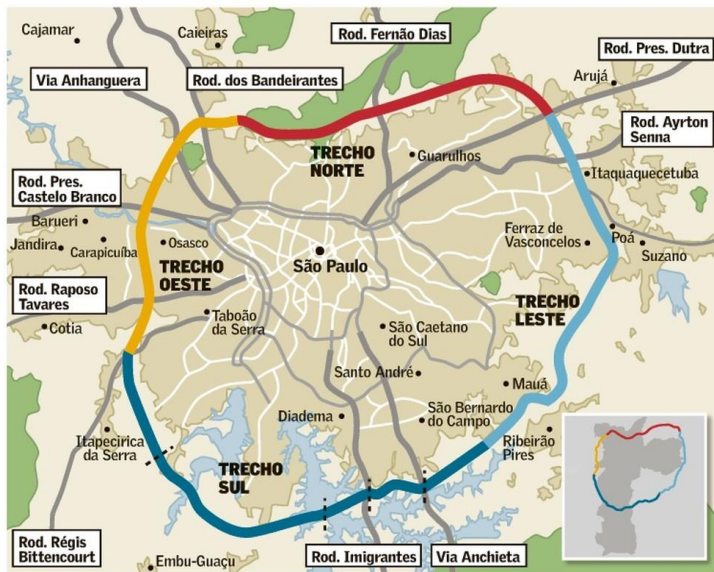
A espanhola Acciona também é citada como uma forte candidata. O grupo, que possui um braço de engenharia, já tem uma concessão para construir e operar a Linha 6 do Metrô de São Paulo.

Outro grupo financeiro que poderá disputar, segundo fontes, é a Starboard, conhecida pela reestruturação de negócios em dificuldade. Também há expectativa de que construtoras médias com experiência em concessão (como as ex-acionistas da MGO) possam compor consórcios, trazendo as atestações necessárias.

Dos grupos tradicionais, a CCR e a Arteris foram as que mais estudaram o leilão, diz uma fonte. A CCR poderia até entrar, mas de forma muito conservadora, na avaliação do setor. Já a Arteris tem sido ausente dos leilões e, em 2022, foi colocada à venda por seus controladores - Brookfield e Abertis.

Fechando o anel

Governo de SP licita último trecho do Rodoanel



Trecho Norte
 Extensão: **44 km**
 Leilão: **14/03**
 Prazo da concessão: **31 anos**
 Modelagem: **PPP**, para conclusão da obra e operação do trecho
 Investimentos previstos: **R\$ 3 bilhões**

Critério de seleção:
 Maior desconto sobre contraprestações anuais (máximo de R\$ 51 milhões) + maior desconto sobre aporte público (máximo de R\$ 1,43 bilhão)

Trecho Oeste
 Extensão: **22km**
 Concessão: **CCR Rodoanel**
 (início 2002)

Trecho Sul
 Extensão: **57 km**
 Concessão: **SP Mar**
 (início 2010)

Trecho Leste
 Extensão: **43,5 km**
 Concessão: **SP Mar**
 (início 2015)

Fonte: Dersa e edital do projeto

Outra fonte indica que a Equipav, que recentemente conquistou uma concessão no Sul de Minas, também avaliou o ativo.

As propostas serão entregues no dia da concorrência, que será realizada na B3, em São Paulo. Procuradas, XP, Acciona, Starboard e Arteris não quiseram comentar. A CCR e a Equipav afirmam que avaliam as oportunidades de mercado.

Ao todo, estão previstos R\$ 3 bilhões de investimentos no projeto. O Estado se dispôs a entrar com cerca de R\$ 2 bilhões do total. O valor, porém, poderá cair a depender do grau de concorrência. Isso porque, na competição, vencerá quem oferecer o maior desconto sobre o desembolso público.

Na disputa, primeiro será ofertado um deságio sobre as contraprestações anuais a serem pagas pelo governo, de até R\$ 51 milhões. Caso se chegue a 100% de desconto nessa etapa, passa a valer o maior desconto sobre o aporte público, de no máximo R\$ 1,43 bilhão.

“Nossa expectativa é que haja competição. A modelagem é robusta, foram feitos ajustes relevantes”, diz Lucas Sant’Anna, sócio do Machado Meyer, que apoia a

estruturação. “É um ativo que gera interesse pela obra. Poderemos ver construtoras e fundos de investimento se associando”, avalia Rodrigo Pinto de Campos, sócio do Porto Lauand Advogados.

O governo tenta viabilizar o Rodoanel Norte há ao menos uma década - o trecho, de 44 km, é o último que resta para concluir o anel viário. Em 2012, foi feita a primeira licitação da obra, que foi dividida em seis lotes, vencidos por Mendes Júnior, OAS, Acciona e Construcap. Diante dos atrasos, os contratos com as empreiteiras foram rescindidos, entre 2018 e 2019, com 25% da construção por fazer. As pendências entre governo e empresas foram levadas a arbitragem, ainda em curso.

O atual projeto foi modelado pela gestão anterior, que tentou licitar a PPP em 2022, mas sem sucesso devido ao baixo interesse privado. Ao longo do ano passado, a equipe reestruturou o edital, elevou o aporte público e buscou mitigar riscos do contrato.

Uma das principais preocupações eram as obras inacabadas, afirma Massami Uyeda Júnior, sócio do Arap, Nishi & Uyeda Advogados. O temor vem da incerteza sobre o real estado da estrutura construída. No novo edital, porém, o governo adicionou mecanismos de mitigação do risco, com a possibilidade de revisão dos projetos executivos. “Houve uma evolução significativa, é um contrato robusto”, diz ele.

Outra mudança que trouxe mais segurança foi o compartilhamento do risco de demanda, devido ao novo sistema de cobrança que será adotado - o “free flow”, em que o pagamento é eletrônico, sem praça de pedágio.

O leilão, porém, ainda deverá enfrentar uma tentativa de suspensão por parte da Coesa, ex- Construtora OAS, uma das responsáveis pela obra no passado.

A empresa pede a suspensão cautelar do edital no Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP) e, caso não haja sucesso na iniciativa, se prepara para uma judicialização, diz Cesar Pereira, sócio do escritório Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, que representa o grupo.

A companhia pede que seja incluída na PPP a obrigação de pagar eventual indenização à construtora. O temor, diz o advogado, é que, com a extinção do Dersa (estatal que no passado contratou as obras), o pagamento não se efetue. “Há risco de a empresa não receber ou ficar esperando precatórios por trinta anos. Enquanto essa mesma obra é explorada por outro particular.” A Coesa estima ter R\$ 430 milhões a receber, o que ainda está sendo discutido na arbitragem.

Sobre a ação, Benini diz que a tentativa não preocupa o governo e que o questionamento não faz sentido. “Na verdade, o Estado é que está na Justiça contra eles, porque a obra não foi entregue. Ainda não se sabe quem vai pagar para quem”, afirmou. Além disso, a avaliação é que a questão não tem relação com a concessão.

A Coesa está em recuperação judicial desde 2022 para reestruturar dívidas de R\$ 5,5 bilhões. A indenização seria usada para pagar credores. O grupo também se prepara hoje para outra disputa com o governo paulista, que decidiu romper o contrato com a Coesa para a construção da Linha 17 do metrô, sob a alegação de que a obra não estava sendo executada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2023

‘O FUTURO É O QUE DEVE NOS UNIR NO PSDB’, DIZ LEITE

Governador do RS que tentou disputar a Presidência evitar falar de candidatura em 2026

Por Ricardo Mendonça — De São Paulo



**“Seremos apoiadores [da reforma tributária]. Claro que acompanhando os impactos em relação ao nosso Estado”
— Foto: Grégori Bertó/Palácio Piratini**

Eleito para presidir o PSDB após o acanhado desempenho eleitoral do partido em 2022 - não apresentou candidatura presidencial, elegeu só 13 deputados federais e perdeu a eleição estadual em São Paulo - o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, tenta unir a agremiação. Ele reconhece que o surgimento do bolsonarismo como força antipetista colocou o partido em uma crise de identidade.

Na primeira eleição de sua história sem candidato próprio à Presidência, a sigla apoiou Simone Tebet (MDB). Mas só oficialmente. Parte grande dos tucanos ficou com o ex-presidente Jair Bolsonaro. Outro grupo preferiu Luiz Inácio Lula da Silva, que acabou sendo eleito. Leite, que disputava a reeleição, não declarou voto no segundo turno.

O partido chegou fragilizado nas eleições, deixou de ter candidato e teve os resultados que teve”

Leite lutou contra João Doria, ex-governador de São Paulo, para ser o candidato a presidente do PSDB. Sem sucesso, investiu no retorno ao mandato ao qual havia renunciado pouco antes. Pelo menos por enquanto, evita se colocar como candidato em 2026. Diz que o foco é no Estado.

No comando do Estado, ele busca fazer uma gestão intensiva em concessões e privatizações e elogia a “abertura ao diálogo” que vem sendo demonstrada pelo governo Lula. Manifesta dúvida em relação a agenda econômica do petista, mas expressa apoio à reforma tributária.



As decisões sobre candidatura em 2026 são reservadas ao momento adequado, que é mais adiante”

A seguir os principais pontos da entrevista ao Valor:

Valor: O senhor assumiu a presidência do PSDB no fim do ano passado. O que muda no partido?

Eduardo Leite: Eu tenho o papel de liderar para dentro do PSDB a discussão sobre as agendas do partido, o seu propósito, suas bandeiras. Depois do resultado eleitoral muito ruim para o partido - é a menor bancada do Congresso na nossa história -, o momento exige essa discussão. Como vamos nos comunicar? O que vamos comunicar? Quais são as bandeiras que a gente deve erguer com mais força? Com quais setores devemos nos aproximar?

Valor: Qual é o desafio?

Leite: Sensibilizar as pessoas, cativar, nos conectarmos com os corações e mentes dos eleitores. É para que, de uma forma orgânica, com brilho no olho, cada um dos nossos líderes possa estar conectando o partido novamente com as ruas. É um momento de discussão interna, alinhamento. É para que possamos sair falando uma mesma língua, de forma coerente, depois de, por algum momento, ter havido aí até uma crise de identidade.

Valor: Além da redução da bancada, outra marca do PSDB em 2022 foi não ter apresentado candidato próprio à Presidência pela primeira vez. O que explica essa fase e esses resultados tão ruins?

Leite: O cenário eleitoral de 2015 para cá tornou-se especialmente tenso, turbulento e com uma polarização muito forte. Isso depois de um período de o partido ter sido um antagonista ao PT. Quando esse antagonismo ao PT passa a ser exercido pelo bolsonarismo, isso gerou uma crise de identidade para o PSDB. E aí gerou a aproximação de alguns [tucanos] com bolsonarismo, insatisfação de outros, que repudiavam o bolsonarismo. E isso gerou uma crise de identidade. Então, por isso, o partido chegou fragilizado nas eleições, deixou de ter candidato e teve os resultados que teve.

Valor: Acha que foi um erro o partido não ter seguido as prévias, eleição interna que escolheu o ex-governador João Doria (SP) como candidato a presidente?

Leite: O partido seguiu as prévias. O Doria podia ter sido candidato. Ele abriu mão de candidatar-se, né? Eu deixei declarado o meu apoio a ele, nunca tentei subverter a ordem das prévias. Doria tomou a decisão de não ser candidato e abriu espaço para que o partido não tivesse candidatura e apoiasse a Simone [Tebet, MDB]. Foi uma decisão dele.

Valor: Ele queria muito ser candidato. Ele foi levado a desistir.

Leite: Foi levado a isso porque identificou-se que as lideranças do partido teriam dificuldade de levar adiante a sua candidatura. Ele mesmo ficou convencido de que não deveria ser candidato. Então, na verdade, não se deixou de ter atenção ao resultado das prévias.

Valor: Em 2022, figuras importantes do PSDB, como o governador Eduardo Riedel (MS) e diversos parlamentares, apoiaram Jair Bolsonaro. Outros, como o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, José Serra e Aloysio Nunes, apoiaram Lula. O senhor não declarou apoio a ninguém. Como construir unidade numa agremiação assim?

Leite: Olhando para o futuro. O futuro é o que deve nos unir no PSDB. Com esse episódio de polarização intensa, as escolhas feitas não são reveladoras do caráter ou do pensamento político puramente das lideranças políticas. Os que lutaram por um e os que lutaram por outro, tenho certeza, não o fizeram com satisfação. Acho que a gente deve deixar isso agora para discutirmos o futuro.

Valor: Já se sente à vontade para dizer em quem votou no segundo turno da eleição presidencial?

Leite: Acho que nada colabora com meu papel como governador. Nós estamos trabalhando para unir as pessoas, né? Respeitar as diferenças que temos. Eu dei meu voto como cidadão a um dos candidatos. Meu pensamento político é o que busca conciliar uma visão arrojada, moderna, de estado que revê estruturas, que reforma, que privatiza, mas que, de outro lado, entende que o estado precisa



estar forte e atuante na área social, com transferência de renda, com políticas de inclusão, promovendo a igualdade, respeitando a diversidade. Como nenhuma das candidaturas conseguiram representar esse pensamento conciliador, não revele o meu voto. É para que possa preservar meu posicionamento político, que busca este caminho alternativo.

Valor: O senhor fez um grande esforço para tentar ser candidato a presidente em 2022. Em 2026, não poderá tentar nova reeleição. É certo que tentará a Presidência?

Leite: Não. Não é certo, não. Nem estou considerando isso. O foco é total no governo. A gente acabou de passar por uma eleição. Eu tenho absoluta tranquilidade que o contexto, o cenário político, é muito dinâmico. A gente pode chegar lá em 2026, o vento ter soprado numa direção ou em outra e mudado completamente o contexto, exigindo posições diferentes. Na minha responsabilidade como governador, participarei dos debates e das discussões nacionais. Mas as decisões sobre candidatura em 2026 são reservadas ao momento adequado, que é mais adiante.

Valor: O senhor e outros 26 governadores reuniram-se com o presidente Lula para tratar das prioridades de cada Estado. O que pleiteou?

Leite: Relacionamos itens em infraestrutura, especialmente. É muito importante que a gente tenha um investimento que ajude a reduzir o curso de logística, afinal nós estamos ao sul do Brasil. Conexão com países vizinhos, pontes em ligação com a Argentina, com o Uruguai. Duplicação de estradas, investimentos no nosso sistema ferroviário.

Valor: Qual o valor global dos investimentos solicitados?

Leite: Não tenho agora o número fechado. Alguns itens não têm nem valores fechados ainda. Possivelmente deve chegar próximo de R\$ 10 bilhões.

Valor: E depois da reunião? As conversas prosseguiram?

Leite: Foram chamadas reuniões com as nossas secretarias de planejamento onde isso foi pormenorizado. Foram colocados em destaque os investimentos mais urgentes. Houve chamamento depois da Casa Civil aos governos estaduais. Mas são dois meses e meio, né? Não dá para cobrar a resolução de todas as demandas dos Estados.

Valor: Que avaliação faz sobre essa fase inicial do governo Lula?

Leite: Acho que o aspecto especialmente positivo é a abertura ao diálogo. Nós tínhamos muitas dificuldades no governo passado até pela hostilidade do ex-presidente [Jair] Bolsonaro. Sempre agredindo e atacando governadores e todos aqueles que não estivessem com ele. Então agora há uma relação mais saudável, uma abertura para discutir temas importantes para os Estados, como a compensação das perdas no ano passado por conta da redução forçada de ICMS promovida pelo governo federal.

Valor: E a crítica?

Leite: Causa preocupação na área econômica. Quais serão os direcionadores da política fiscal? Como é que o comportamento das ações do governo vai influenciar na economia? Há muita expectativa sobre o que virá em relação ao arcabouço fiscal. O histórico do PT e do presidente Lula leva a crer que as regras que venham a constar de um arcabouço fiscal não sejam tão sólidas e rígidas a ponto de gerar a melhor segurança para os investidores.

Valor: Mas o senhor já faz uma avaliação negativa nesse campo?

Leite: Não. Eu acho que não dá para avaliar ainda. O importante é aguardar os movimentos.

Valor: O senhor apoia a reforma tributária nos termos colocados?

Leite: Nós apoiamos a PEC 45. Ao que tudo indica, será a base da proposta de reforma a ser encaminhada pelo governo. Claro que não temos os detalhes. Mas a gente entende que é fundamental para aumento de produtividade do país. Que reúna tributos para simplificar a relação do contribuinte com o fisco.

Valor: O governo Lula pode contar com o apoio do senhor nisso?



Leite: Nós seremos apoiadores. Claro que acompanhando os impactos em relação ao nosso Estado. Como uma reforma que é desejada por muitos, todos precisam ter a disposição de fazer concessões. O Rio Grande do Sul, que é produtor e que, portanto, tem tributação na origem, sabe que é importante migrar para a tributação no destino. Isso é uma concessão.

Valor: Como avalia a chance de aprovação da reforma tributária?

Leite: Será especialmente dependente da ênfase que o presidente da República colocar. Eu tive a oportunidade de fazer reformas muito profundas do Rio Grande do Sul. Privatizações, reforma administrativa, da Previdência. Todas tiveram sucesso porque o próprio governador se envolveu. Eu liderei pessoalmente essas reformas, as reuniões, explicava aos setores atingidos, aos servidores, aos partidos, aos deputados. Estive diretamente envolvido para que ficasse claro que era uma agenda prioritária. Isso fez toda a diferença. Se houver forte envolvimento do presidente da República, acho que há ambiente político e compreensão da importância da reforma.

Valor: Qual é o diagnóstico do senhor a respeito da situação econômica do Rio Grande do Sul hoje?

Leite: O Estado que eu assumi há quatro anos tinha uma crise violenta, de não conseguir pagar salários nem hospitais, não tinha nenhuma capacidade de investimentos, acumulava dívidas e estava fiscalmente desestruturado. O Estado que temos hoje tem uma situação muito mais confortável. Salários em dia, dívidas pagas, capacidade de investimento. Mas é uma situação que ainda inspira cuidados, porque o problema é estrutural no Rio Grande do Sul. A dívida para com a União é a maior proporcionalmente à população. São R\$ 82 bilhões. O estoque de precatórios também é, proporcionalmente, o maior. R\$ 16 bilhões. O déficit previdenciário, por mais que tenha sido reduzido, era de R\$ 12 bilhões, hoje é de R\$ 9 bilhões. Mas ainda assim é o maior também proporcionalmente. Vamos precisar de longos anos, com muita disciplina, esforço contínuo, para que o Estado possa ser redimir efetivamente desses problemas.

Valor: Há uma agenda de concessões. Qual a dimensão?

Leite: Ao longo do primeiro governo fomos o [Estado] que mais avançou em privatizações e concessões. Privatizamos três companhias na área de energia elétrica, uma de gás e outra na área de saneamento. Avançamos em concessões de estradas, blocos de rodovias, parques ambientais. Continuamos com projetos nessa direção. A gente tem a concessão do cais do antigo porto de Porto Alegre, deve ter edital publicado ainda no primeiro semestre. Concessão de novos parques ambientais. Concessão de presídio também, de blocos de rodovias. E vamos avançar também, começamos a ter estudos, nas áreas finalísticas de saúde e educação, isso ainda incipiente.

Valor: Em 2018, quando era candidato, o senhor afirmou que não iria privatizar a empresa de saneamento. Eleito, encaminhou a venda. Em 2022, na reeleição, prometeu que não irá privatizar o Banrisul. Por que as pessoas devem acreditar?

Leite: No caso do saneamento, o marco regulatório foi alterado em nível federal. Esse novo marco estabeleceu uma outra condição, com prazos a serem observados na ampliação dos serviços de coleta e tratamento de esgoto e a obrigação de ser universalizado até 2033. Para isso, o Estado precisaria de R\$ 15 bilhões, o que significaria triplicar os investimentos. A companhia não tinha capacidade para isso. Além da dificuldade de agilidade em promover esses investimentos por conta das restrições de uma empresa pública, que precisa respeitar a lei de licitações e contratações, e dificuldades em demissões para ganhos de eficiência. Então mudou o cenário. No caso do banco, não há sinalização de mudança nas regras bancárias que venham a impor ao Estado a necessidade de privatizar.

Valor: O senhor citou também a Previdência. Ao renunciar em 2022 para tentar ser candidato a presidente, o senhor solicitou a aposentadoria de ex-governador aos 37 anos. Ainda que formalmente dentro da lei, não enxerga isso como um mau exemplo?

Leite: Aposentadoria é tudo que você leva para a vida toda. Nunca foi isso. O que era garantido pela legislação no Estado era um período de remuneração [para ex-governadores], tanto quanto existe para ministros que saem e recebem por um período de quarentena. É por conta do desempenho da função. No caso do governador, é uma remuneração pelo período de quatro anos após o mandato. Não era aposentadoria, portanto. Sem caráter previdenciário, sem relação com a questão da idade.



Valor: Por que ex-governador precisa receber isso?

Leite: O desempenho da função de governador nos afasta de cumprir nossa tarefa profissional. No [meu] caso, no direito. Qualquer um teria dificuldade de imediatamente [após o mandato] se estabelecer no mercado.

Valor: Mas diante da má-repercussão, o senhor desistiu. Foi isso?

Leite: Sim. Quando a situação tomou uma proporção de polêmica, eu preferi abrir mão. Sou o único ex-governador do Estado do Rio Grande do Sul que não recebe. Todos os outros recebem.

Valor: Se a vigência do benefício é de quatro anos, os outros não recebem mais.

Leite: Não, porque a legislação mudou. A regra [de quatro anos] seria a partir do mandato que eu cumpri. Para os outros governadores anteriores ao meu mandato, o benefício é vitalício.

Valor: O Estado virou notícia no país inteiro em razão do episódio de trabalho escravo associado às vinícolas de Bento Gonçalves. O Rio Grande do Sul tem uma comissão instituída em 2011 para monitorar o risco de trabalho degradante e fazer prevenção. Em 2014, criou um plano estadual para erradicar o trabalho escravo no Estado. Por que não funcionou?

Leite: Não. Tem sido feito uma série de fiscalizações, operações. É um crime federal, né? Responsabilidade de órgãos federais. Ministério Público de Trabalho e Ministério do Trabalho devem agir sobre essas áreas e há a cooperação por parte do governo do Estado. Eu acho que as dificuldades fiscais que o Estado passou ao longo dos últimos anos geraram uma série de dificuldade de atuação em diversas frentes. Talvez também nessa frente. Mas a nossa disposição é reforçar ações em cooperação com os órgãos federais para garantir as condições de fiscalização.

Valor: No âmbito estadual tem no horizonte providência de penalização econômica de empregador envolvido nesse tipo de crime?

Leite: Estaremos abertos a essa [possibilidade]. Se houver identificação de atuação deliberada de empresas na contratação de terceirizadas de forma a desrespeitar os direitos trabalhistas, essas responsabilidades irão se impor em diversas frentes. Inclusive de ordem econômica, principalmente de ordem criminal.

Valor: Uma entidade empresarial havia associado o caso ao que chamou de “sistema assistencialista que nada tem de salutar para a sociedade”. Estava se referindo aos programas de transferência de renda. O senhor endossa essa crítica?

Leite: Em absoluto. Não endosso. Acho que foi uma manifestação equivocada, talvez assustados com a repercussão tentaram gerar algum distanciamento. Os programas de transferência de rendas são importantes para a inclusão social, para proteção de camadas da população que foram marginalizadas, que não tiveram acesso a condições adequadas de educação para se incluírem economicamente. São programas muito importantes. É importante que a gente proteja e inclua socialmente e economicamente. Nos interessa que essas pessoas estejam protegidas para que seus filhos possam frequentar a escola, serem bem nutridos e para se desenvolverem melhor. Inclusive para se tornarem a mão de obra e o capital humano que nós desejamos para o futuro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2023



DIÁRIO DO NORDESTE - CE

REFINARIA DE PETRÓLEO DO PECÉM PROTOCOLA ESTUDO E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL NA SEMACE

Escrito por Victor Ximenes,

Projeto tem previsão de mais de R\$ 4 bilhões em investimentos e deverá gerar 3 mil empregos Refinaria



Legenda: Refinaria de Petróleo do Pecém (RPP) tem uma previsão de investimento de R\$ 4,2 bilhões - Foto: Shutterstock

Foram protocolados, nesta semana, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) referentes ao projeto da Refinaria de Petróleo do Pecém na Superintendência Estadual do Meio Ambiente (Semace).

O empreendimento da Noxis Energy, empresa com experiência na implantação de refinarias no Brasil e no mundo, ocupará área de 106 hectares no Complexo do Pecém e terá capacidade de refino de 100 mil barris/dia para a produção de combustíveis como gasolina e diesel.

Fonte: Diário do Nordeste – CE
Data: 13/03/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APROVADA A REESTRUTURAÇÃO TARIFÁRIA DO PORTO DE ITAGUAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12/03/2023 - 19:17



Terminal Tecar (CSN)

Em acórdão publicado no Diário Oficial da União do dia 8, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a padronização e os reajustes tarifários do Porto de Itaguaí, administrado pela PortosRio.

A padronização, que vem sendo realizada pela agência reguladora, estabelece que os portos brasileiros operem com novas modalidades e respectivas tabelas. A uniformização visa tornar as cobranças tarifárias mais eficientes, além de

possibilitar que os usuários façam comparações utilizando métricas únicas, o que proporciona um aumento de disputa entre os portos do país.

A Antaq aprovou também um Índice de Reajuste Tarifário (IRT) de 34,95% nos valores praticados no Porto de Itaguaí desde 2016, visando a recomposição inflacionária. A nova política tarifária aprovada pela Antaq estabelece o preço teto para os serviços prestados no porto, sendo que a PortosRio poderá estabelecer regras de aplicação ou política de descontos, garantida a isonomia entre os usuários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/03/2023

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL REGISTRA AUMENTO DE 26% NA MOVIMENTAÇÃO EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12/03/2023 - 19:17



Nos dois primeiros meses de 2023, o Porto de São Francisco do Sul movimentou 2,4 milhões de toneladas de mercadorias, aumento de 26% em relação ao mesmo período de 2022.

Em fevereiro, 76 navios carregaram e descarregaram 1,140 milhão de toneladas no porto do norte catarinense. A importação alcançou 600 mil toneladas, principalmente pela chegada de produtos siderúrgicos (275 mil toneladas) e fertilizantes (272 mil toneladas). Já a exportação atingiu 540 mil toneladas, impulsionada pelos grãos: milho, 389 mil toneladas, e soja, 108 mil

toneladas.

“O ano de 2023 já começou com recorde histórico de movimentação. Em janeiro, foram 1,25 milhão de toneladas, 50% a mais do que no mesmo período de 2022”, explica o presidente do porto, Cleverton Vieira.

A retomada da exportação de milho, após a quebra da safra em anos anteriores, somada às melhorias realizadas na infraestrutura portuária, estão entre as principais causas do aumento na movimentação de cargas este ano, segundo Cleverton.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2023

PARA PROMOVER INOVAÇÃO, STARTUPS FOCAM CADA VEZ MAIS NO SETOR MARÍTIMO

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 10/03/2023 - 22:36



Arquivo/Divulgação

Para engenheira, startups no setor marítimo agregam inovação tecnológica, eficiência operacional e novas oportunidades de negócios. De acordo com estudo da Wilson Sons, atualmente, Brasil tem 22 startups nesse segmento

Atualmente entre 80% e 90% do comércio global é feito pelo modal aquaviário, agregando em torno de US\$ 5 trilhões em valor agregado dos produtos transportados, segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC).

Mesmo que para alguns o setor ainda pode ser visto como tradicional, com processos operacionais consolidados e imutáveis, estudos mostram que cada vez nascem tecnologias com o intuito de transformar e integrar os mares, oceanos e seus derivados.

De acordo com um estudo elaborado pela Wilson Sons, com apoio do Cubo Maritime & Port, iniciativa do Cubo Itaú em parceria com Wilson Sons, Porto do Açu e Hidrovias do Brasil, existem hoje, em todo o mundo, 528 startups no setor marítimo e portuário ou com soluções que atendam diretamente a demandas dessa indústria, distribuídas por 45 países em cinco continentes. Em primeiro lugar, os Estados Unidos aparecem com 81 startups, seguidos de Israel, com 67 e o Brasil fica em oitavo lugar com 22 startups.

Para Fernando Salek CEO da companhia, esse é um momento inédito do setor, em que a adoção de novas tecnologias permite tornar as operações nos portos e o transporte aquaviário de carga cada vez mais eficientes, seguros e sustentáveis. "Precisamos aproveitar essa oportunidade e traduzir esse momento em ganhos de eficiência e uma atuação mais sustentável, promovendo o surgimento, o desenvolvimento e a proliferação de startups, com soluções de impacto para a nossa indústria", destacou.



Os sócios Gabriel Roriz, Engenheiro mecânico, Gustavo Leão, engenheiro eletricitista, desenvolvimento de hardware e Anna Valle, engenheira de produção, da startup Flowls, se conheceram na graduação em Engenharia, na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), em um projeto chamado 'Baja'. Para Anna, o setor marítimo é cheio de detalhes, desafiador e, sobretudo, com muitas oportunidades, entretanto ele enfrenta um grande desafio: a mudança na mentalidade.

"Durante muito tempo a logística foi considerada um mal necessário e apenas um centro de custos, quando na verdade, ela é extremamente estratégica e um grande diferencial competitivo. Melhorias de processos, automação, metodologias de gestão, filosofias e ferramentas como Lean, Six Sigma, TOC, etc, foram muito difundidas e implementadas nos processos produtivos, mas muitas vezes deixadas de lado na logística", comentou.

A startup oferece tecnologia voltada à logística e ao comércio exterior, com inteligência artificial e controles de etapas personalizáveis, as companhias receberão alertas e notificações para Supply Chain, capazes de identificar atividades fora dos padrões e SLAs estabelecidos e assim terão informação instantânea para a melhor tomada de decisão. Como cartela de clientes, a Flowls tem, atualmente, a Aliança Navegação, Mercedes-Benz, Pernod Ricard, Oxiteno, Bourbon Coffees, BBM Logística, Grupo Randon, Fras-le, Master, Nakata e Suspensys.

Para a engenheira de produção, ter startups no setor marítimo agrega inovação tecnológica, eficiência operacional e novas oportunidades de negócios. Além disso, há benefícios entre a colaboração entre grandes corporações e startups, já que estas são pioneiras em novas tecnologias e abordagens de negócios. Para Anna, a colaboração pode ajudar as empresas a expandir suas ofertas de produtos e serviços, alcançar novos mercados e desenvolver novos modelos de negócios.

"Acreditamos que podemos levar oportunidades de negócios para as empresas do setor marítimo, especialmente aquelas que estão dispostas a trabalhar em parceria. As startups nascem apaixonadas por problemas e focadas em soluções. Por outro lado, as empresas estão focadas no dia-a-dia e, muitas vezes, precisam de ajuda para tirar as ideias do papel e gerar oportunidades. Com a parceria, todos ganham, inclusive o nosso país com mais negócios e postos de trabalho", disse.

Especializada em desenvolver soluções de inteligência artificial para o setor marítimo e portuário, a Loopt busca oferecer soluções para as empresas otimizando recursos, reduzindo custos e maximizando resultados em departamentos como planejamento estratégico, tático, operacional e intermodal. De acordo com João Gutierrez, fundador, ainda hoje há empresas que não estão prontas para colaborar com startups, mas há, também, aquelas dispostas a colaboração mútua.

"A colaboração entre grandes corporações e startups pode trazer benefícios mútuos, como acesso a novas tecnologias e soluções inovadoras para as grandes corporações, e acesso a novos mercados e recursos. As startups têm o poder de ajudar empresas do setor marítimo a resolver problemas e alcançar objetivos, trazendo soluções inovadoras e tecnologias de ponta, estando sempre orientadas a resultados", lembrou.

De acordo com Gutierrez, a Loopt nasceu de uma necessidade por inovação no setor marítimo. Durante um Hackathon na USP, dois estudantes de engenharia naval da UFRJ, identificaram uma lacuna no mercado: a falta de aplicação de inteligência artificial no setor como um todo. "Com isso, decidimos fundar a Loopt para ajudar as empresas do setor a alcançarem seus objetivos e aproveitar o poder da IA", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2023

ABAC COMPLETA 50 ANOS E DISCUTE CONEXÃO DA CABOTAGEM COM CRESCIMENTO ECONÔMICO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 10/03/2023 - 22:14



Arquivo/Divulgação

Associação avalia que, nesse período, houve mudanças significativas no tamanho das embarcações, no perfil de cargas e diminuição do controle do governo sobre atividade. Propostas para desenvolvimento do modal ganharam destaque a partir do PL que resultou no BR do Mar, que aguarda definição há mais de um ano

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) projeta que a definição e consolidação da política setorial será determinante para garantir a continuidade do crescimento do modal no Brasil. A associação, que completa 50 anos neste domingo (12), faz um balanço de que o marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997) sedimentou a atração de investimentos ao setor, que conseguiu modernizar a frota e alavancar a movimentação de cargas ao longo de cinco décadas. Na próxima semana, a associação vai promover um debate sobre as políticas setoriais e como o transporte aquaviário se conecta ao desenvolvimento da economia brasileira.

O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, lembra que, nesse período, houve mudanças significativas no tamanho das embarcações, no perfil de cargas transportadas e a diminuição do controle do governo sobre a atividade em relação à época da extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), que autorizava os armadores a operar no transporte de cabotagem, concentrando a regulação e a gestão do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

As primeiras pautas da associação estavam relacionadas à remuneração de estivadores, contramestres, consertadores e conferentes; o reajuste das tarifas dos fretes; as alterações das linhas de cabotagem; os custos dos óleos combustíveis e lubrificantes; e os direitos ao Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Um dos motivos da criação da Abac foi acabar com a conferência de fretes, que designava os navios que realizariam o transporte marítimo de cargas. O governo controlava quem fazia o transporte e direcionava investimentos em infraestrutura e no modal marítimo.

Para Resano, houve uma mudança de chave quando o transporte marítimo passou a ser totalmente privado, sem interferência do governo. No transporte terrestre, o governo continua predominantemente construindo estradas que podem vir a ser concedidas à iniciativa privada. No modal marítimo, o governo hoje concede outorgas e cuida da fiscalização das empresas brasileiras de navegação (EBNs), a fim de cobrar um serviço adequado e com modicidade.

“Foi uma mudança radical. O governo na época dizia o que teria de cabotagem, e não o mercado e empresários do que era viável. Esse foi um dos motivos da derrocada da Sunamam. O poder central controlava tudo e os empresários faziam o que interessava. Quando não interessava, as rotas acabavam ficando obsoletas e as rotas não eram atendidas adequadamente”, resgatou Resano em entrevista à Portos e Navios.

Ele lembrou que, na época da Sunamam, os índices de inadimplência eram elevados e havia muitos navios obsoletos que não tinham mais condições de atender à demanda com eficiência. Resano disse que a Lei 9.432/97 representou uma abertura para que fossem criadas empresas e outras acabaram compradas por companhias estrangeiras.

Também em 1997, foi aprovada em assembleia a fusão dos serviços administrativos da Abac com o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), sendo mantida sua identidade jurídica, dentro de uma política para maior união dos armadores e redução de despesas. Essa fusão durou até junho de 2019, quando a Abac decidiu deixar o Syndarma. A decisão de deixar o sindicato teve como foco a necessidade de concentrar a agenda no desenvolvimento da cabotagem, que ocupa um lugar cada vez mais expressivo no cenário nacional. Nesse período, se intensificaram as discussões no setor sobre uma política para o desenvolvimento da cabotagem.

A frota de cabotagem, em dezembro de 1972 (época da criação da ABAC)

	Navios	TPB	Idade média da frota (anos)
Carga geral	104	341.609	16,3
Graneleiros	13	92.414	16,2
Petroleiros	20	168.421	10,2
Passageiros	1	3.714	9,0
Mistos	2	2.400	10,0
Total	140	608.558	15,2

Fonte: Abac

frota-cabotagem-1972-abac.jpg

A maior parte da frota de cabotagem em 1973, quando a associação foi criada, era de navios para transporte de carga geral (104), petroleiros (20) e graneleiros (13), que somavam 610.00 toneladas de porte bruto (TPB) e 15 anos de idade média. A frota atual, com dados de 2022, segue com 15 anos de média de idade e totaliza 104 embarcações, porém atingiu 1.865.480 TPB, com unidades bem maiores, e está mais diversificada: 21 porta-contêineres, 10 navios de carga geral, 9 petroleiros, 8 graneleiros, 3 navios químicos, além de 16 rebocadores/empurradores e 37 barcaças.

Frota atual da cabotagem – 2022

	Navios	TPB	Idade média da frota (anos)
Barcaça	37	177.317	17
Carga geral	10	46.799	23
Graneleiros	8	634.154	13
Porta-Conteiner	21	862.709	12
Químico	3	88.443	18
Petroleiro	9	51.904	11
Rebocador/Empurrador	16	4.154	14
Total	104	1.865.480	15

Fonte: Abac

frota-cabotagem-2022-abac.jpg

O modelo mais intervencionista do Estado começou a mudar a partir da Constituição de 1988, que possui um artigo sobre o transporte 'aquático' e gerou projetos de lei que culminaram com o atual marco regulatório da navegação, a Lei 9.432/1997. A navegação saiu do controle estatal e as EBNs passaram a ser entendidas como as empresas com outorga e direito de explorar o transporte com embarcações que ela tivesse interesse em ter.

Antes da criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Departamento de Marinha Mercante, vinculado à Secretaria Nacional de Transportes Aquaviários, exercia o papel de agência reguladora do setor. Com a criação da Antaq em 2001, o governo deixou de ter interferência sobre a atividade, passou a ser regulador. "A ideia era criar uma agência de transporte. O país desde aquela época sempre foi 'rodoviarista'. Nós da área marítima lutamos para que houvesse uma agência dedicada ao transporte aquaviário e foi criada a Antaq. Ela dá muita atenção para o porto, mas cuida do transporte aquaviário", analisou Resano.

A associação considera que a Lei 9.432/1997 deu a segurança jurídica necessária para as empresas investirem e abriu a possibilidade do investimento externo. "Significou que houve irrigação de 'dinheiro bom' na navegação. O mercado brasileiro é atrativo. Não é à toa que os estrangeiros estão aqui. A Lei 9.432/97 trouxe a fixação do capital no Brasil através da aquisição de embarcações de propriedade da empresa brasileira", destacou Resano. Antes, na época da Sunamam, somente com dinheiro do governo através do FMM.

Resano acredita que não houve demanda relevante do segmento de cabotagem para indústria naval no Brasil porque, com o boom do petróleo, os estaleiros nacionais se dedicaram a essa atividade e faltou espaço e, conseqüentemente, foram perdendo qualificação para construir navios, enquanto na Ásia, países como China e Coreia do Sul, se especializaram em fazer navios de carga em série, sobretudo contêineres e graneleiros, com navios 'na prateleira'. "O cenário foi se adequando à realidade e nos acomodamos onde podíamos ter maior participação", avaliou.

Ele acrescentou que, como as companhias que controlam as EBNs possuem capital estrangeiro e possuem ratings fortes, elas conseguem financiamento a condições semelhantes às oferecidas no Brasil pelo FMM. "Se uma empresa como a Aliança precisa de um navio afretado a casco nu tem a sombra da Maersk, há mais disponibilidade de recurso e de aceitabilidade do mercado de negócios", exemplificou.

A Abac entende que o fator determinante para a criação e consolidação de uma nova linha de navegação é quando as empresas verificam que o sistema é economicamente viável do transporte. Recentemente, a Mercosul Line trouxe um novo navio para aumentar o serviço do BRACO. Resano ressaltou que essa movimentação ocorreu em função de uma demanda, e não por imposição ou interferência governamental.

A Abac defende que a vinda do capital estrangeiro seja atrelada à fixação de divisas no país, por meio da exigência do navio na propriedade brasileira. "Lutamos muito no BR do Mar, fomos contrários à abertura do afretamento a casco nu porque é um incentivo à EBN não ter propriedade de navio. Essa medida [abertura] é ruim porque desincentiva a constituição de frota própria", afirmou Resano.

Ele acredita que, se houvesse uma abertura maior da atividade, poderia haver a fuga de carga doméstica pura para o transporte rodoviário, sobrecarregando estradas e o modal marítimo ficaria restrito a cargas de importação e de exportação para poder concentrar em portos de seu interesse. "Se a cabotagem fosse aberta, provavelmente, as empresas que vêm frequentemente colocariam navios seus para fazer transporte doméstico", disse o diretor-executivo.

Mais de um ano após a edição da Lei 14.301/2022, que cria o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar), há expectativa no setor quanto à regulamentação da nova legislação. Resano explicou que, desde a tramitação do projeto de lei, os empresários ficaram reticentes aguardando uma melhor definição do cenário para poder investir, entre outros motivos, porque existia possibilidade de uma linha mais liberalizante.

A Abac vai promover, na próxima quinta-feira (16), no Rio de Janeiro (RJ), um seminário sobre as perspectivas e desafios para a cabotagem, com foco no crescimento da economia e na importância modal na matriz de transporte brasileira. O evento vai debater o atual cenário político e as mais recentes regulamentações da cabotagem no Brasil.

“O empresário precisa de uma definição. Seja liberalista, seja nacionalista, seja trabalhista. Podemos ir na linha que o governo definir, mas tem que definir. Porque, depois de definido, as mudanças acabam sendo pequenas, para correção de rumo, não são radicais. Hoje, estamos na expectativa e temos mantido diálogo com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA)”, ressaltou Resano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2023

INVESTIDORES SE REÚNEM COM MINISTRO PARA DISCUTIR PORTO DE ARROIO DO SAL

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 10/03/2023 - 22:26



Divulgação

Ministro prometeu empenho do governo para que projeto tenha andamento. Expectativa, segundo parlamentar, é que obra do novo porto seja iniciada ainda em 2023

Na última quarta-feira (8), o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), se reuniu, em Brasília, com o senador Luis Carlos Heinze (PP-RS), o prefeito Affonso Flávio Angst (MDB), conhecido como 'Bolão', uma comitiva de empresários e lideranças para

alinhar com o governo sobre o projeto de criação do Porto Meridional, na região de Arroio do Sal. O ministro garantiu que o governo fará todos os esforços para que o projeto tenha andamento. "Dentro das possibilidades e necessidades, vamos fazer tudo que for possível, pois este tipo de negócio interessa ao Brasil. Não temos qualquer objeção a novos terminais", comentou o ministro.

Segundo Heinze, é essencial que o governo agilize a análise da documentação pendente com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). "Estamos falando de um equipamento estratégico, com investimento garantido, que pode alavancar o desenvolvimento da região tanto do ponto de vista da produção rural, quanto na perspectiva do turismo. Para adiantar estou agendando, também, uma reunião com o Ministério Público para tratar dos detalhes do empreendimento", destacou o parlamentar.

Por enquanto, ainda não há uma data confirmada para a reunião com o MP, mas o senador está confiante que a obra do novo porto seja iniciada ainda em 2023. A iniciativa contempla um terminal de uso privado (TUP) onshore, com capacidade estimada de recebimento de 40 mil toneladas. A proposta inclui também um calado inicial de 17 metros, o que permitirá a recepção de embarcações de grande porte. A estimativa é que sejam investidos R\$ 6 bilhões no desenvolvimento do ancoradouro.

O deputado estadual Issur Koch (PP) também participou da reunião e pediu celeridade nos processos de liberação de licenças. Presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Porto Meridional na Assembleia Legislativa, Issur integrou a comitiva de empresários e lideranças que foram a Brasília para tratar do tema junto a órgãos federais. "Temos hoje o maior custo logístico entre os estados brasileiros para transporte de cargas, estimado em 22% por entidades empresariais. Essa realidade começa a mudar com o novo porto. Esta obra é fundamental para a logística e o desenvolvimento do Rio Grande do Sul", destacou Issur.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 044/2023
Página 80 de 80
Data: 13/03/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Outros políticos também demonstram apoio para a construção de um segundo porto. Em suas redes sociais, o deputado federal Alceu Moreira (MDB) vem destacando a iniciativa. “Estamos falando aqui de um aporte de R\$ 6 bilhões de investimentos privados, que vai alavancar a geração de emprego e toda a economia do nosso Litoral. Tem o meu total apoio”, escreveu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 13/03/2023