

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 045/2023
Data: 14/03/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTOS E ENERGIAS: UMA PARCERIA DE MUITO FUTURO	4
FABRIZIO PIERDOMENICO ESTUDA NOVOS MODELOS DE GESTÃO PARA O PORTO DE SANTOS	5
COSTA CRUZEIROS ANUNCIA TEMPORADA MAIS LONGA NO PORTO DE SANTOS.....	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
LULA PEDE UNIDADE DE MINISTROS EM ANÚNCIOS DO GOVERNO	7
GOVERNADORA DO RN SOLICITA AO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA REFORÇO DA FORÇA NACIONAL CONTRA ATAQUES NO ESTADO	8
INDORAMA VENTURES LANÇARÁ PRODUTO PARA A INDÚSTRIA DE PETRÓLEO E GÁS DURANTE SIMPÓSIO NA ARGENTINA	9
TENDÊNCIA É QUE PRIVATIZAÇÃO DA SABESP (SBSP3) OCORRA NO ANO QUE VEM, DIZ TARCÍSIO.....	10
ENTREVISTA: 'BRASIL DEVE LARGAR NA FRENTE NA CORRIDA DO HIDROGÊNIO'	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – O SENADO ENTRA EM CENA.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Segundo escalão 1</i>	14
<i>Segundo escalão 2</i>	14
<i>Segundo escalão 3</i>	15
<i>Segundo escalão 4</i>	15
<i>Ferrovias 1</i>	15
<i>Ferrovias 2</i>	15
NACIONAL - ABEAR OFERECE AJUDA AO GOVERNO COM PASSAGENS POR R\$ 200.....	15
NACIONAL - AZUL AUMENTA VOOS DIRETOS ENTRE SP E BELÉM A PARTIR DE MAIO	16
NACIONAL - JULGAMENTO SOBRE INDICAÇÕES POLÍTICAS EM ESTATAIS É SUSPENSO NO STF.....	17
NACIONAL - PORTOS PÚBLICOS REGISTRAM AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO EM JANEIRO DESTES ANO	17
BE JOB - VLI ABRE MAIS DE 100 VAGAS PARA A CARREIRA DE MAQUINISTA.....	18
REGIÃO SUL - NAVIO ENCALHA PRÓXIMO A S. FRANCISCO DO SUL.....	19
NACIONAL - PORTO DE SANTOS TEM CURSO DE OPERADOR DE EMPILHADEIRA.....	20
REGIÃO SUDESTE - LIMINAR DO TJ-SP SUSPENDE LEILÃO DO RODOANEL NORTE.....	20
TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - LUGAR DE MULHER É TAMBÉM EM TECNOLOGIA	21
INTERNACIONAL – SINGAPORE EXPORT – 24 A 28 DE ABRIL 2023.....	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	23
RÚSSIA ACEITA AMPLIAR ACORDO PARA EXPORTAR GRÃOS DA UCRÂNIA.....	23
MSC REAFIRMA COMPROMISSO DE ADOTAR COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS NA WORLD OCEAN SUMMIT 2023.....	24
GOVERNO DO ESTADO SUSPENDE LIMINAR QUE IMPEDIA LEILÃO DO RODOANEL NORTE.....	25
SPA REABRE PROVISORIAMENTE FAIXA DE PEDESTRES DA TRAVESSIA SANTOS – VICENTE DE CARVALHO.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ	26
JUROS: SENADO APROVA DEBATE EM PLENÁRIO COM CAMPOS NETO, HADDAD, TEBET E ECONOMISTAS.....	26
CONTAS DE LUZ DA LIGHT TERÃO ALTA DE 7,4%, DECIDE ANEEL. PARA ENEL, AUMENTO SERÁ DE 6,1%	27
BNDES TEM LUCRO R\$ 12,5 BI EM 2022. MERCADANTE FALA EM DOBRAR TAMANHO DO BANCO ATÉ 2026	29
CONSÓRCIO DA GESTORA STARBOARD VENCE LEILÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL DE SÃO PAULO.....	30
JORGE PAULO LEMANN DEVE VIR AO BRASIL PARA ASSUMIR CONVERSAS COM BANCOS	31
PROPOSTA PARA TAXAR APOSTAS ELETRÔNICAS VAI SAIR APÓS VIAGEM DE LULA À CHINA, DIZ HADDAD	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
GOVERNO LULA VAI TER DE ENFRENTAR RESISTÊNCIA DO AGRO E SERVIÇOS PARA AVANÇAR NA REFORMA TRIBUTÁRIA	33
VOLKSWAGEN VOLTA A SUSPENDER PRODUÇÃO POR FALTA DE CHIPS; GM PARA UNIDADE POR PROBLEMA DE DEMANDA	35
PARA EFRAIM FILHO, O DESAFIO MAIOR DA REFORMA DEVE FICAR PARA O PRÓXIMO GOVERNO	36
COMISSÃO NO SENADO APROVA CONVITE PARA CAMPOS NETO EXPLICAR ERRO DO BC EM APURAÇÃO DE DADOS.....	37
REGRA PARA REDUZIR POLUIÇÃO DE MOTORES A DIESEL DERRUBA PRODUÇÃO DE CAMINHÕES EM 41,6%	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
EMBARQUES DE ALIMENTOS DO CHILE AO BRASIL CRESCERAM 21,9% EM 2022	39
LULA ESTÁ SEMPRE CERTO, AFIRMA FRANÇA APÓS 'BRONCA' POR ANÚNCIO DO 'VOA, BRASIL'	40
MINISTROS DEVEM COMBINAR COM CASA CIVIL ANTES DE ANUNCIAR QUALQUER POLÍTICA PÚBLICA, AFIRMA LULA	41
MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,5% E ALCANÇA MAIOR PREÇO EM NOVE MESES NO MERCADO À VISTA	42
LEILÕES ESTADUAIS PODEM GERAR R\$ 9,7 BI	42



PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
CNT DEFENDE REPORTO COMO POLÍTICA PERMANENTE DE ESTADO	44
LEILÃO DE ALIENAÇÃO DO EX-NSS 'FELINTO PERRY' SERÁ NA PRÓXIMA SEXTA-FEIRA (17).....	45
EMPRESAS DA ÁREA NAVAL PODEM PARTICIPAR DE PROGRAMA DE INVESTIMENTO DA FINEP	46
INSPEÇÃO SUBMARINA PARA A PETROBRAS É REALIZADA REMOTAMENTE A PARTIR DE ABERDEEN	47
HD HYUNDAI APRESENTA O PRIMEIRO PROJETO DE EMBARCAÇÃO MOVIDA A SMR DESDE A PARCERIA COM BILL GATES	47
PETRONECT É CERTIFICADA PELO BUREAU VERITAS EM ESG.....	48
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS VOLTA À PAUTA DO TCU QUARTA-FEIRA (15).....	49
ZIM RELATA LUCRO LÍQUIDO DE US\$ 417 MILHÕES NO QUARTO TRIMESTRE DE 2022.....	50
SETOR PORTUÁRIO INICIA 2023 COM BAIXAS EM SEUS INDICADORES	50
CANAL DE SUEZ BATE RECORDE DE TRÂNSITO DIÁRIO	51
ARRECAÇÃO MENOR DO AFRMM DEVE GERAR QUEDA NO FLUXO DE CAIXA DO FMM	52
PORTO DE IMBITUBA MIRA AMPLIAÇÃO NA ÁREA DE ACOSTAGEM PARA RECEBIMENTO SIMULTÂNEO DE ATÉ 6 NAVIOS	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTOS E ENERGIAS: UMA PARCERIA DE MUITO FUTURO

Nos últimos quatro anos, arrendamentos prosseguiram, mas o foco central foi a desestatização

Por: Frederico Bussinger



Porto de Santos discute caminhos para o futuro
Foto: Divulgação

Nas aulas de História, aprende-se que os fenícios foram grandes navegadores da antiguidade: entre 1200 e 800 a.C. dominaram o comércio do Mediterrâneo, chegaram ao Mar do Norte, Índico e Mar Vermelho. Antes deles e na Idade Média também se navegou, abrindo caminhos para as grandes navegações dos séculos 15 a 17. Lógico que instalações portuárias, desde improvisados trapiches, acompanharam pari passu essa saga e sua evolução.

Hamburgo, o primeiro “Landlord port” (1189), com seu novo modelo, representou grande inflexão nesse processo. Contêineres (1969) e a chamada globalização dos anos 80 impulsionaram multifacetadas mudanças no cenário mundial, ensejando o mais recente ciclo de reformas portuárias. No Brasil, com mais intensidade, a partir de 1993.

Como contribuição e esses efervescentes debates e planos, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) publicou em 1990 um estudo que se tornou clássico e amplamente citado na literatura posterior: Marketing Portuário e o Desafio dos Portos de Terceira Geração. Nele, foi proposto um modelo teórico de classificação de portos marítimos; tipologia que os segmentava em três gerações.

Em 1999, uma quarta foi acrescentada e atualmente se discute a pertinência de uma quinta e uma sexta geração. Durante os últimos quatro anos, arrendamentos prosseguiram, mas o foco central da estratégia portuária brasileira foi a desestatização de administrações portuárias. Enquanto o Tribunal de Contas da União (TCU) decide o que fazer com os três pedidos de vista do processo santista e o novo governo define seus planos, que tal revisitar a (vasta) literatura existente e o benchmarking internacional? Três aspectos são principais: i) Qual o papel de um porto?; ii) O que faz uma autoridade-administradora?; iii) Gerir um porto; do que se trata?

Quanto ao básico, há poucas divergências. Talvez possa ser assim sintetizado: um porto é i) um ente físico (espelho d’água, áreas, instalações, equipamentos, interfaces com cidades etc.); ii) elo de cadeia logística; iii) agente econômico e social (dimensão anabolizada pela agenda ESG); iv) arranjo institucional e organizacional. Ou seja; uma visão tetradimensional, inspirando-se na teoria tridimensional do Direito, do consagrado jusfilósofo Miguel Reale.

Para tanto, as administrações portuárias, cuja desestatização se discute, desempenham funções sobre as quais também há um amplo alinhamento. Inclusive a modelagem proposta para o Porto de Santos a encampa quase que totalmente (6.4 do ato justificatório): i) gerar e gerir os espaços portuários; ii) prover a infraestrutura básica e os serviços condominiais; iii) regular as operações portuárias e as parcerias a nível local; iv) fomentar negócios; v) contribuir para o desenvolvimento regional.

De algum tempo se fala que gerir um porto é um misto de gerir relações (são inúmeros atores; públicos e privados) e estoques/fluxos: de carga, pessoas, veículos, riquezas, tributos e informação. Mas há novidades.

Já na edição anterior da Intermodal, a tendência estava posta. Mas excelentes apresentações da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica) e dos portos de Rio Grande (público) e Açú (privado) em um dos painéis da última edição demonstraram como parques eólicos, solares, de marés, gases e hidrogênio verde já começam a se tornar realidade.

Também em Pecém, Suape, Alcântara, por exemplo; energia renovável para consumo próprio e incorporação às redes existentes que, com o recente programa lançado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e orientações gerais pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), pode acelerar esse processo e fazer do Brasil um dos principais hubs energéticos portuários do mundo.

Se a Usina de Itatinga, inaugurada em 1910 com seus 20 Kva para alimentar o Porto de Santos - e, com seu excedente, as cidades da Baixada Santista e até São Paulo durante uma crise -, iluminou caminhos há 120 anos, esses novos projetos, sob a agenda da descarbonização, podem consolidar uma nova tendência, uma nova geração de portos que parece estar a caminho: portos 5P (ou 6P)?

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2023

FABRIZIO PIERDOMENICO ESTUDA NOVOS MODELOS DE GESTÃO PARA O PORTO DE SANTOS

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários esboça propostas para portos brasileiros

Por: ATribuna.com.br



Fabrizio Pierdomenico, Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários Foto: *Irandy Ribas/AT*

Fabrizio Pierdomenico assumiu no começo do mês a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários com a missão de criar uma alternativa à política de privatização portuária iniciada na gestão Bolsonaro, além de propor políticas para melhorar a performance dos portos brasileiros e eliminar gargalos logísticos. Em Brasília, ele já esboça propostas para o Porto de Santos e outros complexos nacionais.

Pierdomenico destaca que conceito de Autoridade Portuária se divide em duas partes. “A primeira é a de funções de Estado: fiscalização, segurança e planejamento, por exemplo. A outra é zeladoria. Aí entram dragagem, acesso terrestre, luz, água, esgoto, edificações. Há serviços de zeladoria que podem ser separados da função de Estado e ir para a iniciativa privada. Estamos desenvolvendo modelos para isso”.

Para que os serviços de zeladoria sejam concedidos à iniciativa privada, o secretário nacional de Portos vê dois caminhos. Um deles é o da concessão clássica. O outro prevê a formação de autocondomínio e gestão da zeladoria. Segundo Pierdomenico, esta opção foi “muito debatida entre 2017 e 2018”.

“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 (a lei). (...) A formação de condomínio de autogestão me parece ser bem interessante para o Porto de Santos, porque há um condomínio robusto, com bastante players”.

Se o Governo Federal 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 - sob comando de Márcio França - já tem um piloto para esse modelo.

Sobre o túnel Santos-Guarujá, o secretário nacional garantiu que, apesar de o Estado ter se manifestado a favor de parceria público-privada (PPP) para a obra, a ligação seca será feita com recursos da Santos Port Authority (SPA), gestora do porto.

“A geração de caixa garante isso. Só para ter uma ideia, (a SPA) está com R\$ 1,8 bilhão de caixa e agora realizou algo em torno de R\$ 500 milhões, R\$ 600 milhões de lucro. O ministro determinou que o lucro, em vez de repassado em sua totalidade ao acionista, que é a União, fosse no mínimo, de 25%, e que o saldo permanecesse no caixa para atualizar os estudos do projeto do túnel”.

Ainda de acordo com o secretário, o Porto de Paranaguá (PR) está com um projeto de concessão do canal de acesso que inclui a dragagem. O edital deve ser publicado entre o final deste semestre e o começo do próximo. “Nosso grande piloto é Paranaguá. A modelagem está pronta, estamos finalizando a análise do proposto pela Infra S.A. Acredito que em mais 30 ou 40 dias, no máximo, já estará em audiência pública”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/03/2023

COSTA CRUZEIROS ANUNCIA TEMPORADA MAIS LONGA NO PORTO DE SANTOS

Haverá crescimento de mais de 20% na oferta de cabines ao público

Por: Gustavo Zanaroli, Enviado ao Oriente Médio



Detalhes foram divulgados em conferência a bordo do Costa Toscana Foto: Gustavo Zanaroli

A atual temporada de cruzeiros termina em abril, mas as empresas de navegação já estão planejando as viagens para o ciclo 2023-2024, que começará no próximo mês de novembro. A Costa Cruzeiros anunciou, nesta segunda-feira (13), um crescimento de mais de 20% na oferta das cabines ao público e um mês a mais de navios de passageiros saindo do Porto de Santos.

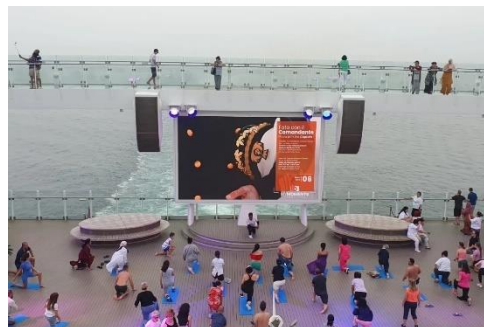
O anúncio foi feito durante a conferência internacional da empresa, a bordo de um cruzeiro que percorre, até o próximo fim de semana, três países no Golfo Pérsico. A Tribuna viajou para acompanhar todas as novidades a convite da própria Costa e publicará uma série de reportagens nos próximos dias.

O presidente executivo da Costa Cruzeiros na América do Sul e Central, Dario Rustico, disse que Santos será mantido como o principal porto do continente para embarque e desembarque de passageiros na próxima temporada. "Pela primeira vez, vamos estender a temporada até o mês de maio. Santos continuará sendo a capital dos cruzeiros na América Latina", disse.

Três navios da companhia participarão da próxima temporada de cruzeiros marítimos em águas brasileiras, mais longa que o habitual: Costa Diadema, Costa Favolosa e Costa Fascinosa.

O Costa Toscana zarpuou de Doha, no Catar, no domingo passado Foto: Gustavo Zanaroli

Contudo, apesar da ampliação do período com embarcações à disposição dos viajantes, Rústico destacou que há uma necessidade urgente de baixar os custos de operação nos



portos brasileiros, permitindo ao País ter condições de competir com destinos de outros pontos do mundo.

"Os portos do Brasil são os mais caros do mundo. Temos que melhorar esses custos para competir com outros destinos, como Caribe, Emirados Árabes e Mediterrâneo", aponta.

Costa Toscana

A convenção acontece a bordo do Costa Toscana, o maior navio da Costa Cruzeiros em operação. A embarcação tem capacidade para 6.730 hóspedes e conta com 2.663 cabines. A Tribuna partiu, no último sábado (11), do Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, e chegou em Doha, no Catar, no domingo (12), onde aconteceu o embarque no navio. A embarcação partiu de Doha no próprio domingo, com previsão de chegada a Muscat, capital de Omã, ainda nesta terça-feira (14). O navio também vai passar por Abu Dhabi e Dubai, nos Emirados Árabes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/03/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

LULA PEDE UNIDADE DE MINISTROS EM ANÚNCIOS DO GOVERNO



Lula comanda segunda reunião ministerial ampliada, com área social

Para Lula, a unidade e coesão do governo depende de transformar propostas de cada pasta, em propostas de governo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva determinou a seus ministros que não anunciem publicamente qualquer projeto ou política pública, sem antes passar pela Casa Civil, pasta ligada à Presidência sob comando do

ministro Rui Costa. Para Lula, a unidade e coesão do governo depende de transformar propostas de cada pasta, em propostas de governo.

"Toda e qualquer posição, qualquer genialidade que alguém possa ter, é importante que antes de anunciar faça uma reunião com a Casa Civil para que ela discuta com a Presidência da República para que a gente possa chamar o autor da genialidade e a gente, então, anuncie publicamente como se fosse coisa de governo, que esteja de acordo os outros ministros, a Fazenda e o Planejamento. Porque, assim, a gente cria condições motivadoras de todo mundo concordar com a política que foi anunciada", disse.

Nesta terça-feira (14), Lula comandou a segunda reunião ampliada com ministros, dessa vez da área social, como Saúde, Mulheres e Previdência Social. Ainda nesta semana, o presidente deve reunir os ministros da área produtiva, como Agricultura, Desenvolvimento Agrário e Indústria e Comércio.

Na semana passada, o presidente reuniu os ministros da área de infraestrutura para discutir o novo plano de investimentos do governo federal, em substituição ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Além disso, o objetivo do encontro é que cada pasta apresente os planos para os primeiros 100 dias de governo, para 2023 e para os próximos anos.

"Querida que vocês tivessem certeza que, do ponto de vista da Presidência da República e da Casa Civil, vocês terão todo o apoio, combinando com [o ministro da Fazenda, Fernando] Haddad e [a

ministra do Planejamento e Orçamento] Simone [Tebet], que são as pessoas que cuidam do caixa do governo, para que a gente não erre, não prometa aquilo que não pode cumprir, para que faça apenas aquilo que está dentro das nossas possibilidades. E se tiver que arriscar alguma coisa, a gente arriscar com viés de acerto acima de 80%, porque a gente não pode correr risco de anunciar coisa que não vai acontecer”, argumentou Lula.

Novas escolas

O presidente destacou que, na educação, por exemplo, já há avanços, como o anúncio do aumento de até 39% no valor repassado pelo governo federal para estados e municípios custearem a merenda escolar na rede pública de ensino. A estimativa do governo é de investir R\$ 5,5 bilhões no Programa Nacional de Alimentação Escolar (Pnae) neste ano, um aumento de cerca de R\$ 1,5 bilhão em relação ao orçamento anterior.

Em breve, Lula espera anunciar o programa de escola em tempo integral. Segundo ele, entretanto, ainda é preciso modular o novo modelo de escola pública, ampliar os espaços e melhorar a infraestrutura das escolas.

“As atuais escolas públicas são quase como caixote, tem pouco espaço para fazer uma escola de qualidade e colocar escola de tempo integral. Se você quer cultura, esporte, lazer precisa ter um pouco mais de espaço nas escolas e o padrão, em muitos estados e cidades, não dá para fazer a escola de tempo integral. Vi uma na Bahia que parece mais um parque olímpico do que escola. Ou seja: acho que o povo merece essas coisas de qualidade. Ela vai custar um pouco mais caro, do ponto de vista econômico, mas vai ser mais barato do ponto de vista do lucro que vamos ter com o aprendizado da meninada, com a qualidade de educação que eles vão ter.”

Bolsa Família

Além disso, o presidente reafirmou a necessidade de aprimoramento do Cadastro Único, para definir as pessoas que têm direito a receber o Bolsa Família. O cadastro é uma ferramenta conduzida no âmbito do Sistema Único de Assistência Social (Suas) e funciona como porta de entrada para mais de 30 programas do governo federal, entre eles o Bolsa Família.

“O cadastro terá que ser o padrão que vai definir a seriedade desse programa”, disse Lula. O governo está adotando ações de revisão cadastral com base na composição e renda familiar, além de busca ativa por pessoas em situação de vulnerabilidade social, em parceria com as prefeituras.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/03/2023

GOVERNADORA DO RN SOLICITA AO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA REFORÇO DA FORÇA NACIONAL CONTRA ATAQUES NO ESTADO

Da Redação ME

Fátima Bezerra encontra-se em reunião com Ministério da Justiça para decidir quais medidas serão adotadas



Governadora Fátima Bezerra faz reunião híbrida com secretários de estado e Ministério da Justiça

A governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra (PT), solicitou ao Ministério da Justiça a presença da Força Nacional para conter os ataques incendiários contra prédios públicos e veículos de prefeituras vêm sendo registrados em série desde segunda-feira (13). Segundo o governo do estado, foram registrados também disparos em algumas localidades. Pelo menos nove

suspeitos de envolvimento com os ataques foram presos.

“Reafirmamos nosso compromisso com a Segurança Pública do RN, comunicamos que várias prisões foram feitas e estamos com nosso efetivo de segurança à postos e atentos realizando blitzes por todo o estado”, disse Fátima Bezerra.

Na tarde desta terça-feira (14/03), a governadora encontra-se em reunião, no ministério da Justiça, com a participação das forças de Segurança do RN e da nossa bancada federal, para debater as devidas providências a serem tomadas diante dos atos criminosos que estão ocorrendo em nosso estado.

O secretário nacional de Segurança Pública, Tadeu Alencar, se colocou ‘à disposição da governadora’. O ministro Flávio Dino avisou que ‘ainda hoje medidas serão adotadas’.

Para preservar o trabalho de inteligência e investigação, a Secretaria de Estado da Segurança Pública e da Defesa Social não informa “locais, quantidade ou tipos de ocorrências criminosas” dos atentados.

Diante da situação, diligências investigativas foram reforçadas e ações ostensivas, ampliadas em pontos estratégicos do estado. “Providências judiciais também foram solicitadas pelas forças de segurança pública aos órgãos competentes”, informou o governo potiguar.

“Entre a madrugada e a manhã de hoje, nove pessoas foram presas; e armas, drogas, dinheiro, motocicletas e artefatos explosivos foram apreendidos. Em uma ocorrência, registrada na zona oeste de Natal, houve um confronto entre forças policiais e criminosos, ocasião em que um homem foi ferido, mas não resistiu”, informou, em nota, a assessoria governamental.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/03/2023

INDORAMA VENTURES LANÇARÁ PRODUTO PARA A INDÚSTRIA DE PETRÓLEO E GÁS DURANTE SIMPÓSIO NA ARGENTINA

O ULTRAFRAC® FB G10 maximiza o retorno dos fluidos injetados no poço e reduz os danos causados à formação

Informações: TN Petróleo



A Indorama Ventures, líder na produção de tensoativos e especialidades químicas, e detentora da marca Oxiteno, ampliará seu portfólio de produtos para a indústria de petróleo e gás com o lançamento do ULTRAFRAC® FB G10. A novidade será apresentada ao mercado durante o IV Symposium on Exploration and Production of Unconventional Resources, que será realizado em Buenos Aires, na Argentina, entre os dias 20 e 22 de março.

O novo produto enfraquece eficientemente as interações da superfície dos líquidos presentes no poço, resultando em uma remoção máxima do fluido de fraturamento, o que evita a formação de emulsões na recuperação inicial de óleo e gás.

Rodrigo Balloni, gerente de P&D South America para Energy & Resources da Indorama Ventures, revela que dentre as principais características do produto destacam-se a baixa tensão de superfície, alto ponto de névoa e boa compatibilidade. “Ele é facilmente solúvel em diferentes sistemas de salmoura, também possui concentração micelar crítica muito baixa e alta capacidade de redução de tensão superficial dos fluidos de fraturamento, facilitando, assim, sua posterior remoção com alta eficiência. É muito importante para a companhia oferecer para a indústria de petróleo e gás mais um produto eficaz e de alta performance, além de estarmos felizes em fazer este lançamento na Argentina, onde estará presente um grande público especializado no setor”.

Durante o período de testes, o ULTRAFRAC® FB G10 apresentou uma recuperação de fluidos seis vezes maior e uma redução de mais de 300 minutos no tempo de ruptura em comparação com uma operação sem o uso de aditivos de flowback. Além disso, foram identificados outros diferenciais, como a possibilidade de seu uso em dosagens mais baixas e uma evolução relevante no fluxo de retorno de fluidos de fraturamento à base de água.

Balloni reforça o compromisso da Indorama de ampliar o seu portfólio tendo com uma cultura inovadora e sustentável. “Esse posicionamento permite que possamos desenvolver soluções que atendam às necessidades dos clientes com um impacto socioambiental cada vez menor”, finaliza.

Durante o simpósio, Roberta Kamei Rodrigues, pesquisadora da equipe de Energy & Resources da Indorama, promoverá uma palestra com o tema: Study of the Effect of the Use of Flowback Additives in Brines and Fracturing Gel. A apresentação será realizada no dia 20 de março, às 9h30, na sala 2 do Buenos Aires Marriott.

Sobre a Indorama Ventures

A Indorama Ventures Public Company Limited, listada na Tailândia (Bloomberg ticker IVL.TB), é uma das principais produtoras petroquímicas do mundo, com presença global de fabricação na Europa, África, Américas e Ásia-Pacífico. O portfólio da empresa inclui PET Combinado, Óxidos e Derivados Integrados e Fibras. Os produtos da Indorama Ventures atendem aos principais setores de FMCG e automotivo, ou seja, segmentos de bebidas, higiene, cuidados pessoais, pneus e segurança. A Indorama Ventures tem cerca de 26.000 funcionários em todo o mundo e receita consolidada de US\$ 14,6 bilhões em 2021. A empresa está listada no Dow Jones Emerging Markets e World Sustainability Indices (DJSI). A Indorama Ventures está sediada em Bangkok, Tailândia, com mais de 140 unidades fabris em 35 países. Desde abril de 2022, a Oxiteno faz parte do Grupo Indorama Ventures.

Sobre a Oxiteno

A Oxiteno é líder na produção de tensoativos e especialidades químicas nas Américas. A companhia iniciou suas operações em 1973, em São Paulo, e, desde abril de 2022, faz parte da divisão Óxidos e Derivados Integrados (IOD) da Indorama Ventures Public Company Limited (IVL), uma das principais produtoras petroquímicas do mundo. Tem a sustentabilidade como elemento central da sua estratégia e, por meio de seu Plano Estratégico de Sustentabilidade 2030, possui metas alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU a fim de garantir a continuidade do negócio e deixar um legado para sociedade. Investe em pesquisa & desenvolvimento para oferecer soluções inovadoras alinhadas aos objetivos de negócios de seus clientes e está presente nas Américas, Europa e Ásia. A divisão IOD possui 18 unidades industriais no Brasil, Estados Unidos, México, Uruguai, Austrália e Índia, além de nove centros de P&D e oito escritórios comerciais.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/03/2023

TENDÊNCIA É QUE PRIVATIZAÇÃO DA SABESP (SBSP3) OCORRA NO ANO QUE VEM, DIZ TARCÍSIO

Governo paulista irá fechar acordo com o IFC, do Banco Mundial, para modelar a concessão da empresa ao setor privado

Informações: InfoMoney



Tarcísio de Freitas, governador de São Paulo: privatização da Sabesp começa a andar. (Eugenio Franzoni)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), reafirmou nesta segunda-feira (13) que a assinatura do contrato para que seja modelada a concessão da Sabesp (SBSP3) ocorrerá ainda neste mês. O IFC, do Banco Mundial, será responsável pela estruturação da privatização.

Tarcísio afirmou que a modelagem da concessão da empresa de saneamento será feita “com todo o cuidado”. Por se tratar de uma grande operação, o governador paulista reforçou não

querer queimar etapas no processo. Atualmente, o estado de São Paulo tem 50,3% do capital social da Sabesp.

“Entendo que, tudo ocorrendo dentro do esperando, a tendência é de [a privatização] pode transcorrer no ano que vem”, projetou o governador de São Paulo, durante almoço do grupo Lide, em São Paulo.

Segundo o governador, a ideia é conseguir destravar investimentos da companhia, em especial à universalização do saneamento no estado, bem como a redução de tarifas. Tarcísio utilizou o exemplo da Cedae, no Rio de Janeiro, para defender a concessão da estatal ao setor privado.

“Foram R\$ 30 bilhões em investimentos [no Rio de Janeiro]. Acho que ninguém deseja aqui ver a Baía de Guanabara despoluída antes do Tietê do Pinheiros”, concluiu o governador.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/03/2023

ENTREVISTA: ‘BRASIL DEVE LARGAR NA FRENTE NA CORRIDA DO HIDROGÊNIO’

CEO de um consórcio internacional aposta no porto cearense de Pecém e diz que país tem energia renovável e estrutura portuária como vantagens competitivas

Informações: Capital Reset



O hype em torno do hidrogênio verde ficou tão grande que já existem publicações especializadas na cobertura desse combustível do futuro.

Notícias quase diárias dão conta de projetos bilionários em estudos na África, no Golfo Pérsico e no Mar do Norte. Mas o Brasil, supostamente uma das futuras potências dessa que é uma das maiores apostas para descarbonizar atividades críticas, como transporte de carga e indústrias pesadas, pouco é mencionado.

Paul Baan, presidente da TransHydrogen Alliance (THA), um consórcio de quatro companhias globais que exploram a produção de hidrogênio pelo mundo para exportar para a Europa, não parece preocupado.

“O Brasil é muito competitivo”, diz Baan. Além de já contar com um histórico de sucesso em parques solares e eólicos, diz o executivo, o país tem um trunfo raro: as hidrelétricas.

A THA é uma das desenvolvedoras que assinaram memorandos de entendimento com o Porto de Pecém, no Ceará, para estudar a viabilidade de uma usina de hidrogênio verde no complexo.

Em fevereiro, o consórcio assinou um protocolo de entendimentos com a geradora de energia eólica Casa dos Ventos e a comercializadora Comerc Eficiência para garantir a eletricidade limpa necessária para operar seus eletrolisadores.

A eletricidade de fontes limpas é o insumo mais importante do hidrogênio verde. É ela que faz funcionar os eletrolisadores, equipamentos que quebram a molécula da água, separando o oxigênio do hidrogênio. (Para entender melhor o que é o hidrogênio verde e como ele é produzido, consulte o guia do Reset sobre o tema).

Baan afirma que uma decisão final de investimento não deve ser anunciada antes do fim de 2024, mas tudo está caminhando no ritmo normal.

“Temos projetos também no Marrocos, mas eu diria que o Brasil está mais adiantado, porque tem o porto”, diz Baan. Caso o projeto vá em frente, o plano da THA é produzir 2,2 milhões de toneladas de amônia verde por ano no Ceará para envio para a Europa.



A amônia produzida a partir do hidrogênio verde deve ser o primeiro uso prático do novo vetor energético, tanto para descarbonizar as indústrias de fertilizantes e química como para novas aplicações, substituindo o diesel nos navios cargueiros.

Baan conversou com o Reset sobre as expectativas da THA para o Brasil e como a economia global do hidrogênio está se desenhando.

O que faz a TransHydrogen Alliance?

A TransHydrogen Alliance foi criada dois anos e meio atrás. O grande motivador foi o fato de que, se você olhar para a quantidade de hidrogênio necessária na Europa até 2030, 2035, metade terá de ser importada.

Não há recursos renováveis suficientes disponíveis para produzir esse hidrogênio localmente. A THA basicamente procura locais onde haja energia renovável disponível para produzir e exportar o hidrogênio.

A primeira coisa que fizemos foi um estudo para avaliar as regiões com melhor potencial no mundo todo. Olhamos mais de 25, analisando as condições do sol e do vento, infraestrutura para exportação, distância para a Europa e assim por diante.

Selecionamos três ou quatro lugares que consideramos os melhores, e o Porto do Pecém é um deles.

E nosso modelo envolve toda a cadeia do hidrogênio verde.

Existem planos para produção de hidrogênio em várias partes do mundo, mas poucas decisões finais de investimento foram anunciadas. O que vai ser decisivo para quem quer largar na frente?

Sem dúvida, há muitos MOUs [memorandos de entendimento]. Em Pecém são 24, mas só quatro projetos já garantiram o espaço físico para suas instalações. Acredito que haverá um grande mercado no futuro, com espaço para muitos players.

Vejo dois fatores decisivos para quem quiser sair na frente. O primeiro é o fornecimento garantido de energias renováveis. No caso do Brasil, além de eólica e solar, há também a hidrelétrica. Acreditamos que o mix dessas três é muito poderoso.

O outro ponto importante são os compradores iniciais. Você pode produzir hidrogênio ou amônia verde, mas precisa dos clientes. A Trammo, que movimenta cerca de 60% do mercado global de amônia cinza [produzida com combustíveis fósseis], faz parte da nossa aliança. Eles sabem quais clientes vão precisar de amônia verde.

Leio muitas notícias na imprensa internacional sobre planos no Norte da África, no Golfo Pérsico, mas poucas sobre o Brasil. Como o senhor avalia a competitividade do país?

O Brasil é muito competitivo. Regras recém-aprovadas pela União Europeia determinam que, para ser considerado renovável, o hidrogênio terá de ser produzido em redes elétricas com pelo menos 90% da energia com fontes renováveis. O Brasil está muito perto disso.

Temos projetos também no Marrocos, mas eu diria que o Brasil está mais adiantado, porque tem o porto. Pecém já tem uma infraestrutura para lidar com gás natural liquefeito, que é muito parecida com a necessária para a amônia.

Nas melhores áreas [de produção] do Marrocos, não existem portos. Eles terão de ser construídos. Isso leva cinco, seis anos.

Mas isso será uma grande diferença no longo prazo? Não acho, porque a demanda será tão grande que nem o Brasil nem o Marrocos nem nenhum país será o único produtor.



Na minha visão, teremos grandes volumes produzidos no Brasil, no Marrocos, na Austrália ou na Namíbia para dar conta da demanda.

Qual seria um prazo razoável para uma decisão final de investimento no Brasil?

Estamos pensando no último trimestre de 2024. É relativamente rápido. Nossos outros projetos estão mais ou menos no mesmo ritmo. Talvez Pecém um pouco mais rápido por causa do porto.

Acredito que veremos muita coisa acontecer nestes próximos dois anos, de investimentos a contratos de compra assinados. Existe um grande ímpeto no mercado. Todo mundo percebeu que precisamos [do hidrogênio verde] por causa do clima e da geopolítica. Ficou claro que não podemos mais depender da Rússia.

Falta algo em termos de infraestrutura ou de regulamentação?

A conexão com a rede [elétrica] é a maior preocupação. Quantas plantas consomem 3 GW em uma única unidade? Veja, esse não é um problema exclusivo do Brasil, todos têm de lidar com isso.

Você também precisa de água. Sei que estão trabalhando nisso, mas temos de nos certificar de que vai haver recursos suficientes para escalar a produção.

Então eu diria que é importante ter um master plan, algo de longo prazo. Só assim os investidores vão poder dizer: "OK, os brasileiros pensaram nisso, não preciso me preocupar".

Também sugeri que o governo do Ceará comece um processo de atração de fabricantes de eletrolisadores [os equipamentos que separam os átomos de hidrogênio e oxigênio da água usando eletricidade].

Existe muito potencial, inclusive de exportar. Como o Brasil fez anos atrás com a indústria automobilística.

Recentemente a Petrobras anunciou estudos de parques eólicos offshore em parceria com a norueguesa Equinor. Eles fariam sentido para produzir hidrogênio verde?

Olhamos pra isso. Pessoalmente, tenho experiência em eólicas offshore, trabalhei três anos na Orsted, [empresa dinamarquesa que é uma das maiores desenvolvedoras desse tipo de projeto no mundo].

O Brasil é um dos poucos lugares do mundo em que você tem condições de vento onshore [em terra firme] comparáveis às offshore. Não é como Holanda, Dinamarca ou Alemanha [que precisam das eólicas em alto-mar].

Mas essa fonte virá mais tarde. O Brasil tem tanto potencial de vento onshore, que faz muito mais sentido usar esses gigawatts primeiro. Depois de esgotada essa capacidade, você vai pro offshore.

Aí você ganha tempo para organizar as regulamentações. Estou convencido de que daqui a dez anos vamos explorar o offshore para produzir ainda mais hidrogênio verde.

Quais serão os primeiros usos do hidrogênio verde?

Acreditamos que os compradores da primeira produção serão as empresas que usam amônia hoje: indústrias de fertilizantes e químicas. É um mercado que já existe, está crescendo e que também foi afetado pela guerra.

[O mundo consome hoje] 200 milhões de toneladas de amônia por ano. Vai haver a necessidade, por exemplo, da troca da amônia cinza pela verde.

A amônia verde já pode ser competitiva hoje, por causa do preço do gás natural e da precificação do carbono. Quem entende do mercado acha que o preço não vai cair tão cedo.



E virão outros usos, como no transporte marítimo e na geração de energia, como já começa a acontecer no Japão. Dependendo da previsão que você decidir acreditar, o mercado vai crescer de três a dez vezes com essas novas aplicações.

O mercado do hidrogênio em si vai demorar um pouco mais para se desenvolver. O transporte do gás é caro e complicado, exigem temperaturas de 250 graus negativos.

Mas também haverá demanda local. Em Pecém você tem usina de energia, tem siderúrgica, tem indústrias. Então faz sentido usar uma parte do hidrogênio localmente.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/03/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O SENADO ENTRA EM CENA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Parlamento já manifestou o interesse de debater os planos do Governo Federal para o setor de infraestrutura e até propor suas próprias soluções. E essa linha de ação deve começar a ser executada nesta terça-feira, quando a Comissão de Infraestrutura no Senado planeja votar dois requerimentos para ouvir os ministros de Portos e Aeroportos, Márcio França, e dos Transportes, Renan Filho. Será uma das primeiras medidas do senador Confúcio Moura (MDB-RO) à frente do colegiado.

Não se espera uma postura belicosa por parte dos senadores, mas uma interferência para que se possa detalhar e melhor explicar os planos do Executivo para esses setores. Para a sociedade, será uma oportunidade positiva para melhor entender os projetos dessas duas pastas, que estão formando suas equipes agora e, apenas nos últimos dias, passaram a citar seus planos de ação.

O debate sobre os planos dos ministérios sempre é uma medida positiva, até mesmo para se evitar que as soluções elaboradas sejam avaliadas e discutidas com a sociedade e com especialistas, antes de definitivamente exploradas. É a partir dessas trocas de ideias que erros podem ser corrigidos e demandas do setor privado – que é quem, sem sombra de dúvida, melhor conhece os desafios da economia brasileira – podem ser atendidas com eficiência.

Que o Parlamento questione e apure os planos do Executivo e que as trocas de ideias ocorram de forma republicana e com transparência, com a participação do setor privado. Os resultados certamente serão mais positivos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SEGUNDO ESCALÃO 1

Mais de 70 dias após o início do novo governo, o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), conseguiu definir o segundo escalão da pasta. E mais, teve sucesso ao burlar as pressões políticas e nomear, para esses cargos, profissionais técnicos e gestores que trabalharam ao seu lado nos últimos anos, quando estava à frente do Governo de Alagoas. Nas últimas semanas, as movimentações políticas têm se intensificado, com parlamentares e lideranças partidárias manifestando interesse em ocupar essas funções nos vários ministérios.

SEGUNDO ESCALÃO 2

Renan conseguiu indicar para a secretaria-executiva do Ministério o economista George Santoro, que foi seu secretário estadual da Fazenda. Em sua conta no Twitter, ontem, o titular dos Transportes

homenageou o aliado. “A George, meu reconhecimento, gratidão e vamos em frente. O trabalho continua na Secretaria Executiva do @mtransportes!”, escreveu.

SEGUNDO ESCALÃO 3

Também ontem, o ministro definiu que o ex-diretor do Detran de Alagoas Aduardo Catão ficará à frente da Secretaria Nacional de Trânsito.

SEGUNDO ESCALÃO 4

Na semana passada, o ministro já havia anunciado a ex-superintendente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e funcionária de carreira Viviane Esse como secretária de Transportes Rodoviários. E no último mês, tinha nomeado o economista e ex-assessor do Senado Leonardo Ribeiro, que participou da elaboração do Marco Legal das Ferrovias de 2021, como secretário nacional de Transportes Ferroviários.

FERROVIAS 1

O presidente da Confederação Nacional do Transportes (CNT), Vander Costa, defendeu uma maior utilização das ferrovias brasileiras. Ele destacou que, no ano passado, foram implantados 510 quilômetros de trilhos, o melhor resultado desde 2014. Com isso, a malha nacional chegou a 29.983 quilômetros. Costa reconhece que a ampliação foi boa, mas o uso do modal ainda é menor do que deveria.

FERROVIAS 2

Vander Costa projeta que deve haver um total de 10 mil quilômetros de ferrovias desativadas no Brasil. E uma parte pode ser recuperada e explorada, para o transporte de cargas ou o de passageiros, com um viés turístico

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

NACIONAL - ABEAR OFERECE AJUDA AO GOVERNO COM PASSAGENS POR R\$ 200

Entidade que representa empresas do setor se manifestou a respeito do programa “Voa, Brasil”, anunciado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França

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



O governo espera emitir cerca de 12 milhões de passagens aéreas por ano no valor de R\$ 200, oferecendo assentos ociosos nas aeronaves durante os meses de menor procura Crédito: Agência Brasil

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea) se colocou à disposição do Governo Federal para contribuir com o plano de passagens aéreas no valor de R\$ 200 para estudantes, funcionários públicos e aposentados.

Destaque da coluna HUB da edição de ontem (13) do BE News, o programa “Voa, Brasil” só estará disponível para quem tem renda mensal de até R\$ 6,8 mil. O intuito é que as companhias aéreas brasileiras tenham uma opção dedicada à iniciativa em seus programas de fidelidade.

Por meio de nota, a Abea afirmou que mantém contato com o Ministério de Portos e Aeroportos sobre “o cenário do setor aéreo e as possíveis soluções para o crescimento do número de passageiros e destinos atendidos”.

A entidade representa, desde 2012, pelo menos nove empresas aéreas, entre elas a Latam e a Gol, que operam nos aeroportos brasileiros.

Em declarações à imprensa no último fim de semana, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, disse que o objetivo é emitir cerca de 12 milhões de passagens aéreas por ano no valor de R\$ 200, oferecendo assentos ociosos nas aeronaves durante os meses de menor procura.

A ideia inicial do governo é que o programa seja colocado em prática a partir do segundo semestre de 2023, ocupando inicialmente 5% da desocupação dos voos.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, o Governo Federal vai se comprometer apenas em organizar o programa. A Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil serão os responsáveis em intermediar os custos dos subsídios do projeto.

Quem se enquadrar nos requisitos do programa poderá comprar duas passagens por ano por R\$ 200 cada e parcelar em 12 vezes por meio de financiamento da Caixa Econômica Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

NACIONAL - AZUL AUMENTA VOOS DIRETOS ENTRE SP E BELÉM A PARTIR DE MAIO

Novas escalas vão partir do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



De acordo com a companhia, a rota será operada com a aeronave da Azul Airbus modelo A320, com capacidade para até 174 passageiros Crédito: Divulgação/Azul

A Azul, uma das principais companhias de linhas aéreas do Brasil, anunciou o aumento do número de voos diretos entre o estado de São Paulo com Belém, capital do Pará, a partir do mês de maio. Os voos serão entre os aeroportos internacionais de Viracopos, em Campinas, e Júlio Cezar Ribeiro, em

Belém.

A partir de 2 de maio serão realizados três voos diários, nos sete dias da semana. De acordo com a companhia, a rota será operada com a aeronave da Azul Airbus modelo A320, com capacidade para até 174 passageiros.

Segundo Beatriz Barbi, gerente de Planejamento de Malha da Azul, o aumento de voos entre os municípios faz parte da estratégia da Companhia de investir no crescimento da Amazônia.

“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 fluviais”, analisa.

A primeira escala da nova rota está marcada para às 8h20 em Campinas, principal hub da Companhia. Os demais voos acontecem às 17h40 e, por último, às 21h55.

As passagens para esses voos já estão disponíveis para venda em todos os canais oficiais da Azul, além das agências de viagens parceiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

NACIONAL - JULGAMENTO SOBRE INDICAÇÕES POLÍTICAS EM ESTATAIS É SUSPENSO NO STF

Audiência não tem data para ser retomada. Veredito estava inicialmente previsto para sair no próximo dia 17

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



O julgamento foi suspenso porque o ministro André Mendonça pediu vista, ou seja, mais tempo para analisar o caso Crédito: Divulgação

A AÇÃO QUE É JULGADA NO STF É MOVIDA PELO PC DO B CONTRA AS RESTRIÇÕES À INDICAÇÃO DE POLÍTICOS PARA CARGOS DE COMANDO EM EMPRESAS PÚBLICAS PREVISTAS NA LEI DAS ESTATAIS

O Supremo Tribunal Federal (STF) interrompeu o julgamento sobre a validade de nomear ministros de Estados e secretários em conselhos ou diretorias de empresas estatais. Isso porque no último sábado (11) o ministro André Mendonça pediu vista, ou seja, mais tempo para analisar o caso.

A audiência não tem data para ser retomada. O veredito estava inicialmente previsto para sair no próximo dia 17.

Pelas regras do regimento interno do STF, André Mendonça tem 90 dias para devolver o voto. Antes dele, apenas o ministro Ricardo Lewandowski havia se manifestado. Ele votou para derrubar as proibições previstas na Lei das Estatais, de 2016.

Na sexta-feira (10), quando a ação começou a ser julgada, Lewandowski disse em seu voto que as vedações a ministros e secretários são “discriminações desarrazoadas e desproporcionais — por isso mesmo inconstitucionais — contra aqueles que atuam, legitimamente, na esfera governamental ou partidária”.

A lei foi sancionada durante o governo do ex-presidente Michel Temer. Para o ministro do STF, embora bem intencionada na definição de evitar o aparelhamento político das estatais, “não levou em conta parâmetros técnicos ou profissionais”.

Em dezembro do ano passado, a Câmara dos Deputados chegou a aprovar um projeto de lei para afrouxar a legislação sobre o tema, mas o texto enfrenta resistência no Senado.

Na ocasião, o projeto foi visto como uma forma de facilitar a ida do ex-ministro Aloizio Mercadante para a presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). No mesmo dia, o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva havia anunciado a escolha do economista para presidir o BNDES. Porém, Mercadante assumiu o cargo sem necessidade de alteração na lei.

A ação que é julgada no STF é movida pela sigla PC do B contra as restrições à indicação de políticos para cargos de comando em empresas públicas previstas na Lei das Estatais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2023

NACIONAL - PORTOS PÚBLICOS REGISTRAM AUMENTO NA MOVIMENTAÇÃO EM JANEIRO DESTA ANO

Complexos de Santa Catarina, do Rio de Janeiro e do Itaquí foram os que mais apresentaram crescimento

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



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

Os portos organizados do Brasil registraram aumento na movimentação de cargas em janeiro deste ano. De acordo com o Estatísticas Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os complexos públicos movimentaram 29,2 milhões de toneladas, o que representa uma alta de 4,31% em comparação com o mesmo período de 2022.

Segundo a agência reguladora, a queda foi impulsionada pela diminuição das operações de minério de ferro, que movimentou 23 milhões de toneladas. Esse total de janeiro representa um decréscimo de 11% em comparação a janeiro do ano passado.

Segundo os dados da agência reguladora, um dos destaques foi o Porto de São Francisco do Sul (SC), com 1,3 milhões de toneladas. Um crescimento de 52,22% em relação ao ano anterior.

Já o Porto de Itaguaí (RJ) teve movimentação de 3,4 milhões de toneladas, uma variação positiva de 42,08%. E o Porto do Itaqui (MA) chegou a 2 milhões de toneladas em janeiro deste ano. Um aumento de 39,24% em relação ao ano anterior.

Queda

Apesar dos bons números dos portos públicos, o setor portuário como um todo apresentou queda na movimentação em janeiro. Foram 87,2 milhões de toneladas, 2,76% a menos do que o resultado de janeiro de 2022.

Do total movimentado, o milho foi responsável por 6,2 milhões de toneladas em janeiro. Um acréscimo de 127,93% em comparação com o mesmo período de 2022. O açúcar apresentou bom índice, com 1,6 milhão de toneladas, e o trigo, 1,2 milhão de toneladas, um aumento de 32,17% e 20,0% respectivamente.

As navegações de interior apresentaram resultados positivos movimentando 4,9 milhões de toneladas, crescimento de 10,15% em comparação a janeiro de 2022. Os contêineres foram o destaque dessas movimentações com um aumento de 40,22% em suas cargas.

Já as navegações de longo curso registraram uma queda de 3,55%, com 58,5 milhões de toneladas em janeiro. A cabotagem também registrou resultado negativo de menos 2,42% totalizando 23,7 milhões de toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

BE JOB - VLI ABRE MAIS DE 100 VAGAS PARA A CARREIRA DE MAQUINISTA

Há oportunidades para Minas Gerais, São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro, Goiás, Maranhão e Distrito Federal

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

A VLI está com 111 vagas abertas para a carreira de maquinista. Os cargos estão espalhados por municípios de Minas Gerais, São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro, Goiás, Maranhão e Distrito Federal.

Do total de vagas, 15 são para trainee de maquinista de viagem e as demais para trainee operacional.

Os candidatos precisam ter ensino médio completo, morar na cidade para a qual pretende a vaga ou ter disponibilidade para mudança, bem como ter flexibilidade para trabalhar em regime de escala e turno. Os interessados têm até o dia 17 de março para se inscreverem pela página de carreira da empresa.



Do total de vagas, 15 são para trainee de maquinista de viagem e as demais para trainee operacional

Os novos colaboradores terão como benefícios vale-refeição ou vale-alimentação; vale-transporte ou ônibus fretado (dependendo da localização em que irá trabalhar); assistência médica e odontológica; plano de previdência complementar; participação nos lucros e resultados; Gympass (plataforma de academias, com foco em sua saúde e bem-estar); desenvolvimento profissional (por meio da Universidade Corporativa); cesta de Natal; auxílio-creche ou auxílio-babá; além de uma rede de descontos em várias lojas, restaurantes, salões e outros.

Os selecionados participarão de um processo de formação para atuarem na operação da empresa, que também promove capacitações visando planos de carreira para os funcionários.

Segundo a supervisora de Atração e Seleção da VLI, Tatiana Crepalde, trata-se de um programa de formação de profissionais para a área operacional da companhia. Ela explica que a formação será tanto teórica, quanto prática.

O programa para trainee operacional terá uma formação teórica de, aproximadamente, 152 horas, além de outras 440 horas de operação assistida. E o de trainee de maquinista de viagem terá uma formação teórica de 226 horas, mais 668 de operação assistida.

“Parte dessas vagas são destinadas exclusivamente a mulheres, negros e pessoas com deficiência (PCDs). Desde o início, mesmo durante a fase de desenvolvimento e capacitação, as pessoas já são contratadas pelo regime celetista e passam a integrar o quadro de empregados da empresa. A expectativa é de que todos já estejam efetivados ainda no primeiro semestre deste ano.”, ressalta Tatiana.

Formação

Para tornar-se um maquinista, os profissionais podem começar na VLI em cargos como trainee operacional ou trainee de maquinista. Em ambas as posições, há um investimento nos desenvolvimentos técnico, teórico e prático destes profissionais.

O período de formação pode variar de seis a oito meses, entre operação assistida e ações teóricas e práticas. Ao final, são realizadas práticas assistidas com o objetivo de validar o conhecimento adquirido e, conforme o desempenho, o empregado poderá tornar-se um maquinista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

REGIÃO SUL - NAVIO ENCALHA PRÓXIMO A S. FRANCISCO DO SUL

London 2012 encontra-se na Baía de Babitonga e aguarda liberação da Marinha para seguir viagem
Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



O navio graneleiro London 2012 foi construído em 2007 e possui 228,99 metros de comprimento
Crédito: Divulgação/Marinha do Brasil

O navio graneleiro London 2012, de bandeira da Libéria, acabou encalhando no último sábado (11) entre São Francisco do Sul e Itapoá, em Santa Catarina. De acordo com a SCPAR São Francisco do Sul, Autoridade Portuária que administra o porto, a embarcação foi desencalhada e encontra-se na Baía da Babitonga. A

Marinha do Brasil investiga o caso.

A Administração do Porto de São Francisco afirmou ontem (13) que o incidente registrado com o navio não provocou prejuízos às atividades portuárias do terminal, nem ao fluxo de entrada e saída do complexo. Não ocorreu, também, poluição hídrica.

O London 2012 carregava 69 mil toneladas de soja e havia deixado o Porto de São Francisco do Sul no sábado rumo ao Continente Asiático. Ainda não se sabe o que ocasionou o encalhe da embarcação.

A SCPAR informou que foram realizadas durante o dia inspeções subaquáticas por mergulhadores profissionais, com o objetivo de verificar as condições do casco.

O navio permanece na Baía da Babitonga. Hoje (14), a Marinha fará uma vistoria no navio checando as condições de tráfego e apurar mais o incidente. Espera-se que o London 2012 siga viagem após liberação.

O London 2012 foi construído em 2007 e possui 228,99 metros de comprimento. É um graneleiro, pois é preparado para carregar e descarregar mercadorias a granel — como minerais, carvão e grãos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2023

NACIONAL - PORTO DE SANTOS TEM CURSO DE OPERADOR DE EMPILHADEIRA

Segundo Autoridade Portuária, as inscrições ficam abertas até amanhã

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

VAGAS	
BAHIA (8)	Contagem - 3
Alagoinhas - 2	Corinto - 1
Castro Alves - 2	Divinópolis - 2
Iaçu - 1	Ibiá - 4
Licínio de Almeida - 2	Lavras - 1
Simões Filho - 1	Montes Claros - 2
DISTRITO FEDERAL (4)	Pirapora - 2
Brasília - 4	Prudente de Moraes - 4
GOIÁS (4)	Santa Luzia - 4
Pires do Rio - 4	Uberaba - 12
MARANHÃO (1)	RIO DE JANEIRO (2)
São Luís - 1	Barra Mansa - 2
MINAS GERAIS (43)	SÃO PAULO (49)
Araguari - 6	Aguai - 5
Arcos - 2	Campinas - 1
	Paulínia - 12
	Ribeirão Preto - 18
	Santos - 13

A Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) está oferecendo curso de Operador de Empilhadeira de Pequeno Porte, que ocorrerá na própria entidade entre os dias 21 e 30 de março. Segundo a Santos Port Authority (SPA), Autoridade Portuária que administra o Porto de Santos, as inscrições ficam abertas até amanhã (15). A Cenep está localizada na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 66, Macuco, em Santos.

O curso tem por objetivo habilitar profissionais para condução e operação de empilhadeiras de pequeno porte, obedecendo às normas de segurança (NR11). Trata-se de uma oportunidade para aprimorar os conhecimentos e competências em busca de novas opções no mercado portuário.

A carga horária do curso é de 20 horas e as aulas serão das 14h às 18h. O valor da inscrição é de R\$

250.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2023

REGIÃO SUDESTE - LIMINAR DO TJ-SP SUSPENDE LEILÃO DO RODOANEL NORTE

Juíza cita alteração do modelo jurídico da concessão e falta de transparência

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

O Tribunal de Justiça de São Paulo suspendeu, no final da tarde de segunda-feira, dia 13, o leilão do Trecho Norte do Rodoanel, marcado para esta terça-feira, dia 14. A decisão atendeu pedido da Associação Brasileira de Usuários de Rodovias Sob Concessão (Usuvias).

O Trecho Norte é a última parte do Anel Rodoviário Mário Covas, círculo viário construído ao redor da Grande São Paulo, oferecendo aos motoristas uma via expressa entre o Litoral e o Interior sem a necessidade de passar pela capital paulista. Por isso, o empreendimento é estratégico ao Porto de Santos, ao agilizar e facilitar o transporte de cargas entre seus terminais, na Baixada Santista, e as demais regiões paulistanas.



Parado há quase dez anos, o trecho de 44 quilômetros do Rodoanel, que está inacabado, é o último que resta para concluir o anel viário na Região Metropolitana de São Paulo (Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo)

De acordo com a juíza Simone Casoretti, embora tenham sido realizadas audiência e consulta públicas sobre a licitação do Trecho Norte, em 28 de maio e em 30 de junho do ano passado, “que contaram com ampla divulgação e ‘considerável participação de interessados’ e “que todas as contribuições foram analisadas por diversos técnicos e equipes multidisciplinares do Governo do Estado de São Paulo”, houve alteração do modelo jurídico da concessão, que passou de comum – regulada pela Lei nº 8987/85 – para patrocinada ou administrativa, ou seja, uma parceria público-privada (PPP). E com essa mudança, houve a inclusão de uma “contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado”.

A magistrada ainda destaca que não está debatendo as vantagens do novo modelo da concessão, “mas sim a falta de transparência, de publicidade, da mudança de modelo, porque como apontado pelo próprio Conselho Gestor de Parcerias Público-privadas, no estudo concluído em 14.12.2021, ‘ao término da modelagem são feitas a audiência e consulta pública (esta, por pelo menos 30 dias). A finalidade da etapa é que o mercado traga contribuições para o edital.’ e, assim, tais possíveis contribuições (com base no novo modelo) não existiram”. E destacou que “não se trata de mero formalismo ou exigência inútil, vez que a licitação tem por finalidade contratação que envolve valores elevados e prazo de duração considerável”.

Parado há quase dez anos, o trecho de 44 quilômetros do Rodoanel, que está inacabado, é o último que resta para concluir o anel viário na Região Metropolitana de São Paulo. A proposta do Governo do Estado é a concessão tenha validade de 31 anos, com um investimento previsto de R\$ 3,4 bilhões – desse total, R\$ 2 bilhões serão para a conclusão da obra.

Procurado, o Palácio dos Bandeirantes informou que a Procuradoria-geral do Estado “está trabalhando nas medidas cabíveis”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/03/2023

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - LUGAR DE MULHER É TAMBÉM EM TECNOLOGIA



**tecnologia
& inovação**

QUEIT
ELISANDRA
ZUNINO

Queit Elisandra Zunino é uma profissional de TI com mais de 25 anos de experiência, atuando em tecnologia e logística em empresas multinacionais e nacionais, como Penske, Gefco. Atualmente, está na Craft Multimodal. É conselheira dos conselhos Tech e Feminino do Brasil Export e voluntária do MCIO, com o propósito de incluir mulheres em tecnologia. A coluna Tecnologia & Inovação é uma contribuição do Conselho Brasil Tech Export, presidido pelo diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo

Ela perguntou ao professor de Cálculo: “Por que minha nota é mais baixa, se respondi igual aos meus colegas?”. E ele respondeu: “Para aprender que o mercado sempre te avaliará para baixo e você precisa ser melhor que eles”. Ouvi este relato de uma mulher em uma sessão de mentoria e fiquei estarecida. Este é um dos motivos pelo qual existe o Dia das Mulheres, porque ainda vivemos numa sociedade que educa e avalia competências usando medidas diferentes por gênero. É preciso agir para mudar esta realidade.

Um estudo das universidades de Houston e Washington de 2021 (1) mostrou que crianças com 6 anos já começam a desenvolver a ideia de que meninas são menos interessadas em computação e engenharia do que meninos. Imagine agora como seria o nosso mundo se estivéssemos dizendo para estas meninas: sim, você pode! Quem sabe haveria mais mulheres presidentes, as Copas do Mundo de Futebol Feminino seriam tão populares quanto às masculinas? E posso afirmar que haveria muito mais mulheres em tecnologia do que apenas 27,8%, segundo relatório do Fórum Econômico Mundial (WEF).

Vivemos num mundo em transformação digital, que exige inovarmos continuamente. E um ingrediente fundamental da inovação é a diversidade. Mulheres e homens têm visões diferentes e, em tecnologia, isto é essencial para a resolução de problemas, criação de produtos de software e serviços. A sociedade é diversa, o cliente é diverso, então precisamos olhar por este caleidoscópio de visões opostas que se complementam para inovar. A não inclusão das mulheres na economia digital custou US\$ 1 trilhão do PIB de países de baixa e média renda, como o Brasil. Os dados são da ONU Mulheres.

É preciso olhar e refletir sobre estes dados. E para mim, fica claro que a tecnologia é uma chance para transformar o emprego da mulher e a sociedade. Mas como fazer isto? Para trilharmos este caminho, temos muito a fazer. Por exemplo, você sabia que, num processo para se candidatar a uma vaga, as mulheres avaliam que precisam atender a 100% dos critérios da vaga, enquanto os homens geralmente disputam a vaga após atender cerca de 60% dos requisitos. Dados do LinkedIn (2). Então repensar os processos de seleção faz parte desta jornada.

Mas como gerar o interesse das mulheres em tecnologia e nas vagas? Precisamos incentivar programas inclusivos que gerem pertencimento e ambiente seguro de aprendizado para as meninas e mulheres em Tecnologia. No Brasil, temos alguns excepcionais, como o Reprograma, PrograMaria e Elas Programam. Elas também precisam de exemplos, de histórias de vidas de mulheres impactadas positivamente pela tecnologia. E há comunidades que oferecem esta conexão e mentoria, como o MCIO, Ser mulher em Tech e IT de Salto.

Voltando ao básico, muitas destas mulheres têm uma dupla jornada entre o trabalho e suas casas, onde precisam dar conta também das tarefas domésticas e necessidades da família. Este não é um papel exclusivamente feminino, mas a cobrança é mais pesada para as mulheres em uma sociedade em desconstrução. Desta forma, precisamos desenvolver a escuta ativa nas organizações, entendendo como apoiar e incentivar o respeito às diferenças.



Olhe ao redor para sua família, trabalho e amigos: talvez haja uma menina cheia de sonhos esperando seu apoio e estímulo para saber que tecnologia também é para mulheres.

Referências: (1) <https://uh.edu/news-events/stories/2021/november-2021/11222021-stemstereotypes-study.php>
<https://business.linkedin.com/content/dam/me/business/en-us/talent-solutionslodestone/body/pdf/Gender-InsightsReport.pdf>

Sites citados:

<https://reprograma.com.br/>
<https://www.programaria.org/>
<https://www.elasprogramam.com.br/>
<https://mciobrasil.org.br/SitePages/home.aspx>
<https://sermulheremtech.com.br/>
<https://www.linkedin.com/groups/12556980/>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/03/2023

INTERNACIONAL – SINGAPORE EXPORT – 24 A 28 DE ABRIL 2023
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



OPORTUNIDADE ÚNICA!

24 a 28 Abril • Singapura 2023

SINGAPORE EXPORT

FÓRUM INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

BRASIL EXPORT

PROGRAMA

- 24 | Singapore Maritime Week
- 25 | Pier 71 ♦ TCOMS ♦ BR Embassy 2DM Materials
- 26 | PSA/Unbox ♦ Singapore Maritime Institute
Association of Singapore Maritime Industries
- 27 | Business Section (ESG) ♦ MPA/Drone Estate
- 28 | Singapore Maritime Week

Viaje conosco e participe da delegação brasileira que visitará as mais modernas instalações portuárias de Singapura

Solicite pacotes de viagem e maiores informações pelo email:
hevelyn@bossaturismoeeventos.com.br

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/03/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP
RÚSSIA ACEITA AMPLIAR ACORDO PARA EXPORTAR GRÃOS DA UCRÂNIA
Fonte: Brasil Agro (14 de março de 2023)

Moscou concorda em estender por apenas 60 dias pacto que permite escoamento da produção agrícola ucraniana através do Mar Negro, alegando prejuízos em razão das sanções impostas pelo Ocidente.

A Rússia aceitou uma extensão do acordo que permite a exportação de grãos da Ucrânia a partir do Mar Negro, ainda que somente por um prazo de 60 dias. Moscou quer impor condições para renovar pacto considerado fundamental para impedir uma crise alimentar global.



O acordo intermediado pela ONU e pela Turquia, assinado por Moscou e Kiev em julho do ano passado, possibilitou a passagem de navios carregados de produtos agrícolas para abastecer o mercado internacional, evitando o agravamento de uma crise que ameaçava os estoques globais de alimentos.

Em novembro, o acordo que selou a chamada Iniciativa do Mar Negro foi ampliando por um prazo de 120 dias, que se encerra no dia 18 de março.

O prazo reduzido da nova ampliação foi criticado pelo ministro ucraniano da Infraestrutura, Oleksandr Kubrakov. Após as negociações, ele disse que o prazo de 60 dias “contradiz o documento assinado pela Turquia e pela ONU”.

Desde julho, em torno de 24,1 milhões de toneladas foram exportadas a partir dos portos ucranianos, em mais de 1,6 mil viagens de navios, informou a ONU. Segundo a entidade, mais da metade das exportações tiveram como destino países em desenvolvimento.

Moscou vem demonstrando frustração com o acordo, que, segundo o Kremlin, fracassou em permitir por completo as exportações russas de grãos e fertilizantes através do Mar Negro.

Mesmo assim as exportações russas de trigo se aproximaram em novembro, dezembro e janeiro, dos níveis recorde, com alta de em 24%. A Rússia, porém, alega que as sanções impostas pelo Ocidente contra outros setores da economia prejudicam o escoamento de seus produtos.

Rússia exige “progresso tangível”

“Nossa posição futura será determinada pelo progresso tangível da normalização de nossas exportações de produtos agrícolas, não através de palavras, mas de ações”, disse o vice-ministro russo do Exterior, Serguei Vershinin.

“Isso inclui pagamentos bancários, logística de transporte, seguros, descongelamento de atividades financeiras e dos estoques de amônia”, acrescentou. Moscou também diz que os produtos ucranianos são destinados principalmente para países ricos, o que, segundo dizem, seria contra os princípios do acordo.

O porta-voz da ONU Stephane Dujarric disse que a entidade trabalha para facilitar as exportações russas de produtos agrícolas, mas que, apesar de as sanções não atingirem os grãos e fertilizantes russos, as empresas privadas tem hesitado em negociar com Moscou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/03/2023

MSC REAFIRMA COMPROMISSO DE ADOTAR COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS NA WORLD OCEAN SUMMIT 2023

Informações: Guia Marítimo (14 de março de 2023)

Delegados da ONU, representantes de navegação, acadêmicos e ONGs se reuniram em Lisboa para o Economist Impact World Ocean Summit 2023 para convocar e discutir a economia azul, a preservação dos ecossistemas marinhos e os caminhos a seguir para a gestão do clima e dos oceanos. Questões que vão desde a restauração de recifes a combustíveis alternativos para transporte marítimo, até o aprimoramento da coleta de dados oceânicos, foram debatidas pessoalmente pela primeira vez desde a pandemia em 2020.

Claudio Abbate, vice-presidente de Política Marítima e Assuntos Governamentais da MSC, forneceu informações da indústria da maior empresa de navegação do mundo em um painel de discussão que examinou a adoção mais ampla de rotas comerciais descarbonizadas, também conhecidas como corredores verdes.



No painel composto por palestrantes de portos, ONGs e governo, Claudio apresentou as perspectivas da MSC sobre as lições aprendidas com o estabelecimento de corredores verdes e possíveis soluções para os desafios que ainda enfrentam a indústria em relação à adoção mais ampla de novos combustíveis marítimos.

O painel também explorou o dilema enfrentado pelas partes interessadas do setor em relação a mais investimentos em novas tecnologias e fontes de combustível quando confrontados com a incerteza sobre quais combustíveis serão viáveis e populares na próxima década. Quando perguntado pelo moderador sobre esse dilema pioneiro enfrentado por embarcadores e fornecedores de combustível, Claudio declarou “estamos dispostos e prontos” para adotar e abraçar soluções alternativas de combustível, referenciando o compromisso da MSC com a descarbonização.

Falando sobre as lições aprendidas com os corredores verdes, Claudio afirmou que “a participação nos corredores verdes nos permite compartilhar com os pares experiências e ideias sobre a adoção de novas tecnologias e diferentes combustíveis. Os corredores verdes são certamente uma maneira prática de iniciar o caminho da descarbonização, mas, estando presentes em mais de 160 países ao redor do mundo, acreditamos que a experiência adquirida será transferida para toda a indústria porque precisamos de soluções globais e flexíveis para atingir nossas metas de descarbonização.”

“Além disso, é imperativo que tenhamos em mente a necessidade não apenas de fornecer combustíveis alternativos em escala, mas também de acessibilidade eficiente e oportuna aos combustíveis”, disse Claudio Abbate, enfatizando a importância de ter uma rede interconectada de infraestrutura de abastecimento suficiente.

Ao abordar uma pergunta do público sobre o que o futuro reserva para o setor, dado o cenário em rápida evolução da regulamentação e dos combustíveis alternativos, Claudio destacou a importância da flexibilidade de combustível e da manutenção de uma variedade de opções de combustível como o que parece ser potencialmente viável ou popular hoje pode não ser no futuro.

A World Ocean Summit organizada pela Economist Impact reuniu indústria, academia, ONGs e governo. A cimeira decorreu no Centro de Congressos de Lisboa de segunda-feira, 27 de fevereiro, a quarta-feira, 1 de março.

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

Data: 14/03/2023

GOVERNO DO ESTADO SUSPENDE LIMINAR QUE IMPEDIA LEILÃO DO RODOANEL NORTE

Informações: Governo do Estado de São Paulo (14 de março de 2023)

O Governo de São Paulo e a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) informam que está mantido o leilão do trecho Norte do Rodoanel para as 14 horas dessa terça-feira (14).

O presidente do Tribunal de Justiça (TJSP), desembargador Ricardo Anafe, suspendeu os efeitos de liminar, concedida no fim da tarde de segunda-feira (13), que impedia o certame. Com isso, a licitação ocorrerá conforme o programado.

O projeto prevê a concessão dos serviços públicos de operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do sistema rodoviário por 31 anos. O trecho tem 44 quilômetros de extensão e compreende os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá.

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

Data: 14/03/2023

SPA REABRE PROVISORIAMENTE FAIXA DE PEDESTRES DA TRAVESSIA SANTOS – VICENTE DE CARVALHO

Informações: Santos Port Authority (14 de março de 2023)

A partir das 0h de terça-feira (14), a Santos Port Authority (SPA) restabelecerá, provisoriamente, a travessia em nível de pedestres para acesso a estação das barcas que fazem o percurso Santos – Vicente de Carvalho, atrás da Alfândega, para que a concessionária responsável realize manutenções de melhoria na passarela. A ação marca o início de uma programação de intervenções que visa reforçar a travessia segura para os pedestres.

Com o restabelecimento provisório da passagem em nível, os passageiros das barcas voltam a ter a opção de atravessar pela passagem em nível, com a presença de faixa de pedestres e semáforo no local.

O acesso por meio da passarela será mantido e serão efetuadas paralisações programadas nos elevadores para que o serviço seja aprimorado e funcione sem interrupções, mesmo em situações de falta de energia.

Após a implementação das melhorias, será realizado um período de testes e ajustes e, superado este ciclo de avaliação, a passarela retomará o seu funcionamento pleno, com o fechamento definitivo da passagem em nível.

Também serão realizadas campanhas com instruções para reforçar o uso correto dos equipamentos.

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

Data: 14/03/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

JUROS: SENADO APROVA DEBATE EM PLENÁRIO COM CAMPOS NETO, HADDAD, TEBET E ECONOMISTAS

Requerimento apresentado por Rodrigo Pacheco foi aprovado em votação simbólica

Por Bruno Góes — Brasília



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, durante sessão Edilson Rodrigues/Agência Senado/09-03-2023

O Senado aprovou nesta terça-feira um requerimento apresentado pelo presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para realizar um debate em plenário sobre a taxa de juros anual de 13,75%. Em votação simbólica, foram convidados a participar do debate os ministros da Fazenda e do Planejamento, Fernando Haddad e Simone Tebet, além do presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto.

A audiência, sem data marcada, contará ainda com a presença de economistas e representantes da indústria, comércio e bancos.

Durante a sessão, Pacheco falou sobre a pertinência do debate. Criticado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Campos Neto já havia sido convidado, em votação pela manhã, pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) — houve acordo para que comparecesse ao colegiado no dia 4 de abril.

Desde que assumiu o terceiro mandato, Lula tornou pública, em diversas ocasiões, a discordância sobre a condução da política monetária.

— É um requerimento de autoria desta presidência para a realização de uma sessão de debates no plenário do Senado Federal com o tema "juros, inflação e crescimento". É um tema que tem sido muito suscitado, muito movimentado no país atualmente. Com discussões que, por vezes, ensejam muitas divergências — disse Pacheco.

O presidente do Senado disse ainda que os senadores têm a prerrogativa de debater o tema.

— É muito importante haver uma sessão que envolve personagens da política e da economia do Brasil no plenário do Senado Federal, que tem uma atribuição constitucional de tratar dessas matérias relevantes, para que possamos extrair conclusões que sejam assertivas, tecnicamente corretas, com base empírica, para poder seguir um caminho de crescimento, com contenção da inflação, e naturalmente com aquilo que é o desejo de todos, inclusive do Banco Central, não tenho dúvida, que é a redução da taxa de juros no país.

Também foram convidados para o debate o ex-presidente do Banco Central Armínio Fraga; o ex-presidente da Câmara Rodrigo Maia; os economistas Marcos Lisboa e Bruno Funchal; o presidente da Febraban, Isaac Sidney Menezes Ferreira; o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, Josué Gomes; além de representantes da CNI (Confederação Nacional da Indústria), CNC (Confederação Nacional do Comércio) e CNT (Confederação Nacional dos Transportes).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2023

CONTAS DE LUZ DA LIGHT TERÃO ALTA DE 7,4%, DECIDE ANEEL. PARA ENEL, AUMENTO SERÁ DE 6,1%

Novos valores entram em vigor na quarta-feira. Pedido sobre impacto de furtos não foi atendido

Por Manoel Ventura — Brasília



Conta de luz para clientes do Rio ficará mais cara a partir desta quarta. Na foto, prédios na orla de Copacabana Uanderson Fernandes / Agência O Globo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou nesta terça-feira o aumento anual nas contas de luz dos consumidores do Rio. Os clientes residenciais (de baixa tensão) da Light terão uma alta de 7,4%. A empresa atende a Região Metropolitana do Rio.

Já os clientes residenciais da Enel Distribuição Rio, que atende Niterói, Região dos Lagos e o Norte Fluminense, terão uma alta de 6,18%. Os reajustes entram em vigor na quarta-feira.

Para os consumidores industriais (de alta tensão) da Light, o aumento médio autorizado é menor, de 6,03%. No caso da Enel Rio, haverá uma redução de 4,91% para esse grupo de consumidores.

As contas das distribuidoras de energia são reajustadas anualmente pela Aneel. Ao longo do ano, a energia também pode subir, com o acionamento ou não das bandeiras tarifárias (tarifas extras nas contas em decorrência de eventual falta de chuvas).

Crítérios de reajuste

O consumidor paga, na sua conta, os custos decorrentes da compra da energia, da transmissão da eletricidade, da distribuição, além de subsídios, fatores que são levados em conta na hora do reajuste.

Para este ano, o custo da energia subiu pouco, por conta da melhora no nível das chuvas — que tem como consequência um acionamento maior das usinas termelétricas, que são mais caras.



Já os custos de transporte e de distribuição subiram mais. A conta de luz que chega para o consumidor também é acrescida de impostos federais e estaduais.

O dólar, por sua vez, que também pesa na conta, acumulou redução no ano passado. E isso, por exemplo, impacta na compra dos combustíveis das termelétricas e também na definição da tarifa da usina de Itaipu, que tem um peso relevante nas contas do Rio.

Outro fato que também está pesado na conta são os encargos do setor elétrico. Só o pagamento da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) irá representar uma alta de 5,5% nas contas de luz. Esse fundo banca os subsídios do setor, como a tarifa social de energia para famílias de baixa renda e também a compra de combustível para usinas instaladas em regiões isoladas do país, como na região amazônica.

Neste ano, os consumidores de todo o Brasil pagarão quase R\$ 30 bilhões em subsídios. Essa conta é dividida entre os consumidores de todo o país. Esse impacto, porém, foi aliviado com a privatização da Eletrobras. A empresa está fazendo aportes anuais na CDE, de maneira a reduzir o impacto para os consumidores.

O dinheiro que fica para a distribuidora é apenas uma parte do que é arrecadado por ela, já que a empresa precisa pagar às diferentes atividades do setor, como geração e transmissão.

Furtos e inadimplência

A Light passa por uma situação de caixa delicada. Nos últimos meses, a empresa vem relatando dificuldades financeiras para a Aneel. A empresa chegou a dizer que a sua concessão “tem apresentado geração de caixa insuficiente para garantir sua sustentabilidade”. O principal motivo, de acordo com a Light, também são as chamadas perdas “não técnicas”, ou seja, furtos (popularmente chamados de gatos) e a inadimplência.

Historicamente, a Light tem uma complexa estrutura de receitas. A companhia opera numa região com índice de perdas e inadimplência entre os maiores do Brasil. De acordo com a própria empresa, isso ocorre em grande parte porque tem que lidar com o tráfico de drogas e as milícias que dominam parte de sua área de concessão no Rio.

Dessa forma, a empresa não consegue entregar as metas de perdas e inadimplências estipuladas no contrato de concessão. Assim, a empresa acaba recebendo da Aneel reajustes abaixo do que precisa.

Na prática, o que a empresa pediu para a Aneel foi para transferir mais custos das áreas de riscos para os consumidores regulares.

Cada concessão de distribuição de energia opera com valores máximos de perdas. Essas perdas são incorporadas nas tarifas dos usuários que pagam os serviços. Dessa forma, quando a perda é maior que o estipulado, a empresa fica no prejuízo.

A Aneel, porém, considerou que este não é o momento para análise desse entendimento, mas indicou que irá analisar novamente essa questão nos próximos meses, por meio de um pedido de revisão extraordinária nas tarifas.

Por outro lado, a Aneel decidiu, no processo de revisão tarifária da Enel, que a área técnica irá conduzir estudos para mudar a metodologia de cálculo considerando essas questões. A área técnica terá que entregar o resultado dessa análise em 90 dias, podendo alterar depois a forma como a agência faz esses cálculos. Os diretores passaram mais de três horas discutindo esse tema.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2023

BNDES TEM LUCRO R\$ 12,5 BI EM 2022. MERCADANTE FALA EM DOBRAR TAMANHO DO BANCO ATÉ 2026

Presidente do banco diz que a meta é voltar a disponibilizar recursos correspondente a 2% do PIB. Iniciativas socioambientais serão reforçadas

Por Letycia Cardoso



O BNDES financia projetos de infraestrutura Fabio Rossi

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) teve um lucro de R\$ 12,5 bilhões no ano passado, aumento de 46,5% em relação a 2021. Em coletiva nesta terça-feira, o presidente do banco Aloizio Mercadante disse que pretende dobrar o tamanho da instituição até 2026. Segundo Mercadante, a medida é essencial para que a instituição cumpra o seu papel social.

Segundo o diretor Nelson Barbosa, a média dos desembolsos do BNDES entre 2016 e 2022 foi de 1% do Produto Interno Bruto (PIB). O valor é bem menor que média histórica de 2,3% do PIB dos últimos 20 anos.

- O banco tem capacidade de emprestar até 2% do PIB, mantendo sua liquidez em padrões altamente conservadores. Nosso objetivo é continuar recuperando o desembolso para a infraestrutura, além de manter e ampliar a fábrica de projetos – contou Barbosa.

A instituição ainda visa ampliar a disponibilização de recursos para iniciativas socioambientais que ajudem na transição climática; projetos de inovação, como a eletrificação da frota urbana de ônibus e caminhões; ações de equidade e diversidade; e exportação.

Também é objetivo oferecer linhas de crédito especiais para micro e pequenas empresas, que buscam capital de giro.

Defendendo a maior oferta de crédito, Mercadante disse que os resultados do banco podem encolher caso os desembolsos não aumentem. Por isso, mais uma vez criticou o repasse de 60% do lucro em dividendos, assim como a antecipação da quitação de valores em aberto com a União.

De acordo com o presidente da instituição, o banco já repassou mais de R\$ 1 trilhão em valores corrigidos ao Tesouro Nacional ao longo dos últimos oito anos:

- O BNDES transferiu R\$ 254 bilhões a mais do que os subsídios que recebeu. Isso é cinco vezes o lucro líquido e 20 vezes o lucro recorrente. Financiar o tesouro não é papel de um banco de desenvolvimento. Esse capital deveria voltar para a economia como crédito, geração de emprego e estímulo ao empreendedorismo.

Novas taxas de juros

Em coletiva de imprensa, Mercadante ainda defendeu o uso de outras taxas de juros além da TLP, condicionada à inflação. Para ele, faz sentido ter condições de crédito diferentes para clientes e ocasiões diversas, assim como praticam os bancos privados.

- A taxa de juros numa situação de catástrofe ambiental vai ser a mesma que vou aplicar num projeto de infraestrutura ou vai ter flexibilidade? Nesse caso, ela pode e deve ser flexibilidade - exemplificou.

Mercadante revelou que o banco já desenhou dois mecanismos para apoiar fornecedores afetados pela crise da Americanas. O primeiro está relacionado ao fortalecimento do fundo garantidor de crédito, enquanto o segundo se trata de uma FIDC (fundo de direito creditório) especial a esses pequenos e médios empresários.

Lucro extraordinário

O lucro de R\$ 12,5 bilhões, de 2022, pode ser explicado a partir do resultado contábil líquido de R\$ 41,7 bilhões de caráter extraordinário, em decorrência do pagamento dos altos dividendos da Petrobras. O recebimento de valores devidos pela Oi, a alienação de ações e mudanças no registro contábil da JBS também contribuíram. Por isso, o valor não deve se repetir nos próximos balanços, alertou a instituição.

A inadimplência também se manteve em patamar baixo, passando de 0,19% para 0,13% na comparação entre 2021 e 2022. Já o patrimônio líquido do banco atingiu 131,3 bilhões em 31 de dezembro do ano passado, o que significa acréscimo de 3,4% em 12 meses.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2023

CONSÓRCIO DA GESTORA STARBOARD VENCE LEILÃO DO TRECHO NORTE DO RODOANEL DE SÃO PAULO

Lance foi feito através de fundo de investimento. Participante deu maior desconto sobre o aporte público a ser feito

Por João Sorima Neto — São Paulo



Trecho Norte do Rodoanel que foi concedido à iniciativa privada G1

A Via Appia Fundo de Investimento em Participações em Infraestrutura, gerido pela Starboard Asset, venceu o leilão de concessão do Trecho Norte do Rodoanel Mario Covas de São Paulo, realizado nesta terça-feira, na sede da B3, na capital paulista, pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Serão R\$ 3,4 bilhões de investimento ao longo dos 31 anos de concessão.

'Estou me sentindo burro'. Como alguém ainda entra numa pirâmide financeira? Engenharia social explica

O vencedor ofereceu 100% de desconto sobre as contraprestações a serem pagas pelo governo (no máximo de R\$ 51 milhões) e 23,10% sobre o aporte público a ser feito (máximo de R\$ 1,45 bilhão).

Na prática, o lance que fez a Starboard vencer equivale a R\$ 200 milhões. O critério de seleção foi o maior desconto sobre as contraprestações anuais e sobre o aporte público.

A Starboard derrotou o Consórcio Infraestrutura SP, da Equipav, que ofereceu descontos de 100% e 5,11%, respectivamente.

Também fizeram propostas de desconto sobre as contraprestações o Consórcio SP Flow, que tinha a XP como líder, e a espanhola Acciona. Mas ambos não passaram para a fase seguinte.

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, acompanhou o leilão:

- Não preciso dizer que estava com saudades de fazer leilão e começamos com o pé direito - disse Freitas, que afirmou que já está acostumado com liminares para impedir as concessões.- Não vamos permitir que ninguém tumultue o processo de concessões do Estado de SP. Não queremos deixar obra inacabada - afirmou o governador, que espera que a obra esteja pronta em 2026.

O governador disse ainda que seu governo vai buscar parcerias com a iniciativa privada.



Colapso do SVB: Falência do banco das startups pode causar extinção de startups e atrasar inovação em dez anos

Nesta terça, o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) suspendeu liminar concedida ontem para a Associação Brasileira de Usuários de Rodovias Sob Concessão (Usuvias) para impedir o leilão.

A Usuvias cobrava a realização de audiências públicas antes do leilão e mais transparência na formação do preço do pedágio. O leilão já havia sido suspenso outras duas vezes no passado.

A empresa vencedora, que atua em reestruturação de negócios em dificuldade, terá que concluir a construção e operar os 44 quilômetros dessa parte da rodovia por 31 anos.

O trecho concedido vai da avenida Raimundo Pereira Magalhães, em Perus (zona norte) até a rodovia Presidente Dutra, em Guarulhos (Grande São Paulo). São três a quatro faixas por sentido e sete túneis duplos passando pelos municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá.

O projeto deve gerar mais de 15 mil empregos e reduzir a circulação de 18 mil caminhões na capital, segundo o governo. O preço do pedágio previsto neste trecho é de 14 centavos por quilometro rodado, que deve totalizar R\$ 6,50.

O Trecho Norte foi oferecido através de uma Parceria Público Privada (PPP). O Estado se dispôs a entrar com cerca de R\$ 1,4 bilhão do total. Com o desconto ofertado pela Starboard o governo vai aportar R\$ 1,1 bilhão.

Em 2012, foi feita a primeira licitação do Trecho Norte, que foi dividido em seis lotes, vencidos por Mendes Júnior, OAS, Acciona e Construcap. Mas, com o atraso nas obras, os contratos foram desfeitos em 2018 com obras ainda a serem concluídas. No ano passado, o governo tentou fazer o leilão, mas não houve interessados.

O edital foi modificado, com aumento do valor do aporte público e mitigação de riscos. Não haverá praças de pedágio e o pagamento será feito de forma eletrônica pelo sistema chamado de free flow (fluxo livre), em que o motorista não precisa reduzir a velocidade para a cobrança.

Há pelo menos dez anos, o governo de São Paulo vem tentando concluir o Trecho Norte do Rodoanel Mario Covas, o único que ainda falta para fechar o Anel Viário de 176 quilômetros, que foi concebido em 1998 para desafogar o trânsito da capital paulista.

O Rodoanel conecta dez 10 rodovias estaduais ou federais que passam pela Grande São Paulo. Assim, cria uma rota alternativa que evita que caminhões ou veículos vindos do interior do estado com destino ao porto de Santos, por exemplo, circulem pelas vias urbanas da região metropolitana e pela capital.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2023

JORGE PAULO LEMANN DEVE VIR AO BRASIL PARA ASSUMIR CONVERSAS COM BANCOS

Por Mariana Barbosa

Na 'ponte-aérea' Miami-Zurique desde que estourou a crise das Americanas em janeiro, o empresário Jorge Paulo Lemann planeja vir ao Brasil nas próximas duas semanas para apresentar pessoalmente uma nova proposta para os bancos credores.

Segundo um interlocutor, Jorge Paulo deve acenar com uma capitalização de até R\$ 12 bilhões na empresa — hoje as conversas estão em R\$ 10 bi — atendendo a uma sinalização dos bancos de que com esse aporte as negociações se abrem para um desconto mais significativo na dívida.



Jorge Paulo Lemann tem fortuna reduzida em mais de US\$ 11 bilhões por crise em empresas de seu 'império', além de Americanas, como Kraft Heinz e Ambev
Arquivo/15-3-2020

A Americanas entrou com pedido de recuperação judicial em 19 de janeiro, oito dias depois de revelar ter deixado de reconhecer como dívida no balanço mais de R\$ 20 bilhões. A dívida hoje soma R\$ 43 bilhões, das quais R\$ 15,2 bilhões com os cinco principais bancos credores.

A avaliação do trio é de que as negociações ficaram bem menos tensas desde que o executivo Roberto Thompson assumiu as conversas — e que o caminho começa a se abrir para um desfecho capitaneado por Jorge Paulo.

Em fevereiro, quando foi apresentada uma proposta de aporte de apenas R\$ 7 bilhões, o clima ficou bastante belicoso.

Não ajudou em nada a tentativa de colocar na linha de frente Beto Sicupira — que, dos três, como se sabe, é o que sempre esteve mais engajado com a gestão da Americanas. Conhecido por seu temperamento mercurial, Beto provocou irritação ao se portar como um “menino mimado”, nas palavras de um banqueiro, querendo convencer os bancos de que ele também era vítima da fraude contábil.

A assessoria de Jorge Paulo Lemann enviou a seguinte nota à coluna:

A assessoria de Jorge Paulo Lemann informa que as negociações com os bancos estão sendo conduzidas por Roberto Thompson e pelo Rothschild. Ele não tem nada a contribuir e tampouco tem razão para se envolver.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/03/2023

PROPOSTA PARA TAXAR APOSTAS ELETRÔNICAS VAI SAIR APÓS VIAGEM DE LULA À CHINA, DIZ HADDAD

Segundo a Fazenda, a tributação será sobre apostas esportivas online, sobretudo nas chamadas de 'sports betting'

Por Renan Monteiro — Brasília



Proposta para taxar apostas eletrônicas vai sair após viagem de Lula à China, diz Haddad
Valter Campanato/Agência Brasil

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta terça-feira que a tributação de apostas eletrônicas será definida após a viagem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China, que ocorre no final de março. Segundo Haddad, a “minuta” da proposta está pronta, mas ainda falta fechar a alíquota que será aplicada para o setor.

A Fazenda diz que a tributação será sobre apostas esportivas online, sobretudo nas chamadas de sports betting. A medida não está considerando jogos de videogame ou esportes eletrônico (e-sports).

— Está ‘minutado’. Provavelmente depois da viagem à China devemos publicar a Medida Provisória, porque você tem noventa [90 dias para entrar em vigor após a publicação da MP]. É um setor que não está pagando nada de tributo. Provavelmente, [será] uma contribuição — disse Haddad.



A eventual implementação de alíquota em forma de “contribuição” levaria à uma finalidade específica para a receita proveniente da tributação. Isto é, neste parâmetro, o governo não poderia usar “livremente” o dinheiro arrecadado.

Haddad já havia sinalizado, no início do mês, que o valor arrecadado com a taxação das apostas eletrônicas teria como finalidade compensar as perdas com a mudança na tabela do Imposto de Renda de Pessoas Físicas (IRPF).

A isenção do imposto de renda para quem recebe até R\$ 2.640 por mês levará a uma perda de R\$ 3,2 bilhões aos cofres públicos no ano de 2023 e R\$ 6 bilhões em 2024, segundo estimativa do Ministério.

A Fazenda está buscando mais dados consolidados sobre o setor de apostas eletrônicas para verificar o impacto estimado sobre as contas públicas e a definição da alíquota que será aplicada com a proposta.

— Como não há série histórica, a gente não tem conhecimento histórico do setor, nós temos que acumular informações que estão vindo do próprio setor, mas não podem ser exclusivas deles — disse.

Nesta terça-feira, Haddad tem reunião com representantes da Associação Nacional de Jogos e Loterias (ANJL), e outros representantes do setor, como a Zap Bet, BETANO, GaleraBet, VAIDEBET e F12.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/03/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LULA VAI TER DE ENFRENTAR RESISTÊNCIA DO AGRO E SERVIÇOS PARA AVANÇAR NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Bancada ruralista é contrária à criação de alíquota única; setor de serviços quer desoneração da folha e criação de CPMF, já descartadas por Haddad neste momento

Por Anna Carolina Papp

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem pela frente um duro desafio para dissolver as resistências do agronegócio e do setor de serviços à reforma tributária para que a proposta avance no Congresso. O agro, muitas vezes classificado como subtributado, nega pagar menos impostos e se mostra contrário à criação de uma alíquota única. Já os serviços condicionam o apoio à desoneração da folha de pagamento (redução dos encargos cobrados sobre os salários dos funcionários), que o governo não pretende abordar nessa primeira fase – focada nos impostos sobre o consumo.

Há anos o setor de serviços lidera uma frente contrária à aprovação da reforma no Congresso, defendendo a desoneração da folha e a criação de uma nova CPMF como forma de compensação financeira. Os planos do governo, porém, andam na direção contrária.

Na segunda (13), o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que descarta a criação de um novo imposto nos moldes da CPMF. Ele também disse que a discussão de uma reforma sobre a renda e os tributos que incidem sobre a folha de pagamentos ficará para uma segunda etapa, após a criação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA).

“Se você não fizer a desoneração do trabalho, que é a desoneração da folha de pagamento, a reforma tributária não se sustenta sozinha. Nos serviços, 80% do custo é mão de obra”, afirma Luigi Nese, presidente da Confederação Nacional dos Serviços (CNS). Ele defende a desoneração total da folha



para todos os setores e diz que, no momento, não é possível apoiar as propostas que estão na mesa de discussões.

Na semana passada, o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, defendeu que a discussão sobre a redução dos encargos cobrados sobre os salários caminhe junto com a reforma tributária. Ele disse ser favorável a retirar a contribuição sobre a Previdência da folha e discutir a tributação no faturamento das empresas.

Para desatar os nós e diminuir as resistências à proposta, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) avalia que o governo pode conceder benefícios a alguns setores. “Em prol da aprovação, a gente flexibilizou a nossa posição e passou a aceitar que alguns setores – como saúde, educação, transporte público e agronegócio – tivessem regimes favorecidos”, afirmou Márcio Sérgio Telles, gerente-executivo de Economia da CNI.

Quanto ao setor de serviços, Telles afirma que uma pequena parte será onerada com a reforma. “Grande parte dos serviços são prestados para outras empresas e principalmente para indústria. O serviço que vende para outra empresa tem ganho com a reforma. Então, quando você vai tirando quem deve ter um tratamento diferenciado, como saúde, educação e transporte público, sobra um pequeno pedaço – aquele serviço que vende para o consumidor final e está fora do Simples. Isso é muito pouco”, diz. “É basicamente uma pequena parcela que fala pelo todo, mas o todo está longe de ser prejudicado.”

Nesse discorda dessa avaliação e diz ainda que haverá um incentivo à “pejotização”, quando profissionais liberais (como advogados, médicos, economistas e contadores) atuam como pessoa jurídica (PJ) para pagar menos impostos. Ele acredita que não deve haver tratamentos diferenciados para subsetores como saúde e educação, mas sim a desoneração da folha para todos, compensada pela CPMF. “Se todo mundo pedir o tratamento diferenciado, não vai ter recurso para pagar a conta. É que nem os 17 setores que hoje são beneficiados pela desoneração. Alguém está pagando essa conta”, diz.

Agronegócio

Já o presidente da Frente Parlamentar do Agronegócio, deputado Pedro Lupion (PP-PR), chama de “guerra de narrativas” o discurso de que a agricultura é subtributada no Brasil. Nesta terça-feira, 14, ele disse em encontro com o secretário extraordinário da reforma tributária, Bernard Appy, que o setor não aceitará uma alíquota única.

“É preciso ver qual é a realidade em toda a cadeia produtiva: setor por setor, item por item, produto por produto”, citou, mencionando os aspectos diferentes entre produtores de trigo, feijão, café e produtos industrializados. “Precisamos fazer entender que a nossa contribuição ao Produto Interno Bruto (PIB) seja positiva e não punitiva na hora de respeitar um setor importante como o nosso.”

No final de fevereiro, na primeira reunião da FPA com o relator do grupo de trabalho da reforma na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), Lupion apresentou oito pontos que o setor não aceita na proposta que vem sendo discutida pelo governo, como o fim da isenção dos impostos sobre os produtos da cesta básica, com a devolução do imposto para a população de baixa renda, e o fim do chamado crédito presumido – um benefício tributário que permite, na prática, a redução do valor a ser pago.

Para garantir o apoio do agro, Telles, da CNI, defende que, além de oferecer uma alíquota diferenciada, seja criado uma espécie de “Simples rural” para pequenos produtores. O Simples Nacional é um regime tributário especial para micro e pequenas empresas.

“O Simples urbano é (limitado a) R\$ 4,8 milhões (de faturamento por ano). Então, para o campo, faz R\$ 20 milhões, R\$ 30 milhões. Ou, em vez do Simples, isenta. O produtor rural que fatura até R\$ 30 milhões por ano, por exemplo, está isento. Passou disso, aí vai ter de pagar, porque aí já tem um porte”, diz Telles.

Ele afirma que nas discussões da PEC 110 já foi oferecido para o setor um dispositivo prevendo um regime favorecido para agropecuária, agroindústria, pesqueiro e florestal. “Eles querem alíquota diferenciada para que o alimento seja menos tributado. Por que eles dizem isso? Porque querem manter o status do que é hoje. A própria defesa da alíquota diferenciada é porque hoje o setor tem tratamento diferenciado da tributação atual, é menos tributado”, diz.

Já a CNI, que tem participado das articulações em prol do avanço da reforma, defende como proposta de reforma o último relatório da PEC 110, apresentado em março do ano passado. “É uma defesa técnica e política. A PEC 110 fez concessões sem perder em termos técnicos muita qualidade”, afirmou. O IVA único, da PEC 45, é o melhor, mais simples para as empresas. Mas, politicamente, se mostrou inviável. E como o IVA que está desenhado na PEC 110, dual, são dois IVAs bons – tanto o CBS como o IBS –, a gente não vê um problema nisso.”

A PEC 110 cria a CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços), unindo PIS e Cofins, e o IBS (Imposto sobre Bens e Serviços), unindo ICMS e ISS. Já a PEC 45 substitui cinco tributos (PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS) por um Imposto sobre Bens e Serviços./COLABOROU CÉLIA FROUFE

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/03/2023

VOLKSWAGEN VOLTA A SUSPENDER PRODUÇÃO POR FALTA DE CHIPS; GM PARA UNIDADE POR PROBLEMA DE DEMANDA

Grupo alemão vai parar produção por dez dias, desta vez em Taubaté; na GM, parada ocorrerá na unidade de São José dos Campos, segundo sindicato local
Por Cleide Silva

A Volkswagen vai paralisar toda a produção de carros na fábrica de Taubaté, no interior de São Paulo, por falta de semicondutores. Cerca de 2 mil trabalhadores terão férias coletivas de dez dias a partir de 27 de março. As outras três fábricas do grupo no País já tinham suspenso operações entre meados de fevereiro e início deste mês pelo mesmo motivo.

Outra fabricante que suspenderá atividades na linha de automóveis, por 13 dias, também a partir de 27 deste mês, é a General Motors, na fábrica de São José dos Campos (SP). O motivo, contudo, é diferente. Segundo Renato Almeida, secretário-geral do Sindicato dos Metalúrgicos local, a justificativa da GM foi a demanda do mercado.

“A empresa informou que 7 mil pedidos foram cancelados e, por isso, precisa adequar a produção”, afirma Almeida. Cerca de 3 mil trabalhadores ficarão em casa por 13 dias.

A unidade da Volkswagen que ficará parada produz os modelos Polo e Polo Track. De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté, a empresa alegou que a medida será tomada “devido à instabilidade no fornecimento de semicondutores”.



Veículos no pátio da fábrica da VW em Taubaté
Foto: Paulo Whitaker/Reuters

Entre 20 de fevereiro e 3 de março ficaram paradas as áreas produtivas das fábricas de São Bernardo do Campo, onde são feitos os modelos Polo, Virtus, Nivus e Saveiro; de São Carlos (motores), ambas em São Paulo, e de São José dos Pinhais, no Paraná, que produz o T-Cross. A planta de Taubaté também já tinha feito uma parada neste ano, de 9 a 28 de janeiro, mas para a implantação da linha do Polo Track.

Em nota, a Volkswagen confirma as férias coletivas “para manutenção na linha de produção e também em razão da instabilidade na cadeia de fornecimento de componentes”. Segundo a montadora, a

medida faz parte do pacote de flexibilidade previsto no acordo coletivo com os trabalhadores e o sindicato. Informa também que as outras três fábricas operam normalmente.

Demissões

Na GM de São José, a preocupação é grande entre os funcionários pois a empresa iniciou um processo de demissões na semana passada, que foi suspenso após os funcionários ameaçarem greve. Almeida lembra que a companhia está promovendo cortes de pessoal em fábricas do grupo em vários países, inclusive nos Estados Unidos.

“Mas lá a empresa abriu um Plano de Demissões Voluntárias (PDV)”, diz o sindicalista. As demissões estão suspensas até o dia 19 de abril, quando haverá uma reunião de negociação entre as partes. Segundo ele, o PDV pode ser uma das alternativas para evitar greves. A GM foi procurada, mas até a publicação desse texto não havia dado retorno.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/03/2023

PARA EFRAIM FILHO, O DESAFIO MAIOR DA REFORMA DEVE FICAR PARA O PRÓXIMO GOVERNO

Efraim Filho defende renovação do benefício fiscal ou que tema seja incluído em uma ampla reforma tributária

Por Antonio Temóteo

BRASÍLIA - O presidente da Frente Parlamentar do Comércio e dos Serviços, senador Efraim Filho (União-PB), disse nesta terça-feira, 14, que o debate sobre a prorrogação da desoneração da folha de pagamentos precisa ser antecipado. Segundo ele, a ideia é prorrogar o benefício fiscal que reduz os encargos cobrados sobre os salários dos funcionários por mais quatro anos por meio da votação de um projeto de lei ou incluir o tema em uma ampla reforma tributária.

“Esse tema precisa ser tratado logo e não podemos esperar uma eventual reforma do Imposto de Renda para tratarmos do assunto”, disse, após participar de uma reunião com o secretário extraordinário da Reforma Tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy.

Segundo Filho, o setor de comércio e serviços está preocupado com os impactos da unificação de tributos e a criação de um Imposto sobre Valor Agregado (IVA), pontos centrais da reforma tributária em discussão. O parlamentar declarou que os empresários temem uma alíquota final que prejudicará os negócios.



Bernard Appy é o secretário especial da reforma tributária Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

Em vigor desde 2011, a desoneração beneficia as empresas ao diminuir os encargos trabalhistas: elas recolhem alíquotas de 1% a 4,5% sobre o faturamento em vez de 20% sobre a folha de salários. O benefício está previsto para os 17 setores que mais empregam no País está previsto para acabar no fim deste ano.

Na segunda (13), o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que a discussão de uma reforma sobre

a renda e os tributos que incidem sobre a folha de pagamentos ficará para uma segunda etapa, após a criação do IVA para unir os impostos sobre consumo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/03/2023

COMISSÃO NO SENADO APROVA CONVITE PARA CAMPOS NETO EXPLICAR ERRO DO BC EM APURAÇÃO DE DADOS

Banco divulgou em janeiro problema nos números do fluxo cambial; presença de presidente da instituição é esperada para 4 de abril, e parlamentares devem aproveitar para questioná-lo sobre juros
Por Giordanna Neves e Sofia Aguiar

BRASÍLIA - A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado aprovou nesta terça-feira, 14, convite para que o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, compareça à Casa legislativa. A ida de Campos Neto à comissão é esperada para o dia 4 de abril.

O requerimento é de autoria do senador Alessandro Vieira (PSDB-SE). De acordo com o pedido, o objetivo é prestar informações sobre erro estatístico na série de câmbio contratado do setor externo do Banco Central, no período de outubro de 2021 a dezembro de 2022, de valor total de US\$ 14,5 bilhões.

O problema, revelado no final de janeiro, se concentrou nos dados referentes às importações. Com a revisão nos dados, o fluxo cambial total de 2022 passou de entrada de US\$ 9,574 bilhões para saída de US\$ 3,233 bilhões – um erro de mais de US\$ 1 bilhão por mês.



Vieira quer que Campos Neto informe à comissão as providências tomadas para sanar o erro e os impactos negativos da falha na economia brasileira.

Campos Neto terá que comparecer à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal Foto: Pedro França / Agência Senado

Apesar do tema oficial, a expectativa é que parlamentares governistas aproveitem a ocasião para questionar Campos Neto sobre a alta taxa de juros no País, objeto de críticas recentes feitas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e outros integrantes do governo.

“É importante que o presidente do BC esclareça as circunstâncias que permitiram a ocorrência e a permanência desse erro. Por suas características, é bem possível que haja graves insuficiências nos controles internos da instituição, o que é especialmente preocupante dada a elevada importância do Banco Central na economia brasileira”, justifica Vieira.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/03/2023*

REGRA PARA REDUZIR POLUIÇÃO DE MOTORES A DIESEL DERRUBA PRODUÇÃO DE CAMINHÕES EM 41,6%

Números do primeiro bimestre devem impactar momentaneamente resultado da indústria, mas não afetar comportamento para os investimentos em 2023
Por Daniela Amorim e Vinicius Neder

RIO - A produção de caminhões registrou queda neste início de ano por causa de mudanças nas regras ambientais sobre poluição de motores a diesel. Em janeiro e fevereiro foram produzidas 12,2 mil unidades, 41,6% a menos do que no primeiro bimestre de 2022, mostram dados da Anfavea, entidade que representa a indústria automotiva, divulgados no último dia 6.

O movimento tem potencial para impactar momentaneamente o resultado da indústria, mas não deve configurar tendência que afete o comportamento esperado para os investimentos no País este ano, que já era fraco, avaliam especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

A mudança nas regras sobre a poluição fez diferença porque provocou uma antecipação da produção. Com os juros elevados pesando sobre a demanda, as perspectivas da Anfavea para este ano são de queda de 20% na produção e de 11% nas vendas de veículos pesados.

Houve antecipação na produção porque os motores do novo padrão, euro 6, são mais caros, tanto para produzir quanto no preço final ao consumidor. Assim, os fabricantes correram para produzir caminhões com os motores do padrão anterior, o euro 5, dentro do prazo até 31 de dezembro.

A partir de janeiro deste ano, caminhões com motores euro 5 não podem mais ser produzidos, mas eles ainda podem ser vendidos até 31 de março, conforme as regras do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), estabelecido pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Com isso, antes do tombo do primeiro bimestre deste ano, a produção tinha crescido 16,5% em dezembro ante igual mês de 2021, com um total de 14,4 mil unidades. Em novembro, o crescimento tinha sido de 5,2%, mostram os dados da Anfavea.

Férias coletivas



Após a corrida para fabricar caminhões com os motores euro 5 no fim do ano passado, as indústrias deram férias coletivas em janeiro. As paradas também eram necessárias para fazer adaptações nas linhas de produção, exigidas pela mudança na tecnologia dos motores, afirmou o presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, Roberto Côrtes. A empresa deu dez dias de férias coletivas em sua fábrica em Resende, no sul fluminense.

Roberto Côrtes, presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, vê retomada gradual do ritmo

de produção, após férias coletivas em janeiro Foto: Malagrine Estudio/Divulgação

“Em novembro e dezembro, nos dedicamos à produção para que não perdêssemos nenhum veículo. O que iríamos fazer com as peças se não produzíssemos? O foco total foi produzir o euro 5”, disse Côrtes.

Segundo o executivo, a antecipação da produção reagiu também à demanda. Os próprios clientes correram para fazer pedidos ainda com o padrão tecnológico anterior. Agora, a partir de fevereiro, com as linhas já adaptadas, Côrtes vê uma recuperação gradual do ritmo de produção.

“Esperamos que o mercado vá se acomodar nos próximos meses com essa nova tecnologia, que, aliás, traz mais economia e mais eficiência, além de ter uma melhora em termos de emissão de poluentes muito grande. Óbvio, como contrapartida dessas vantagens, os caminhões têm um preço inicial que vai de 10% a 20% a mais, mas ele se paga com a melhor eficiência”, disse Côrtes.

Atividade

O tombo na fabricação de caminhões é mais um sinal negativo para o desempenho da indústria e para os investimentos neste início de ano. Segundo Bráulio Borges, economista sênior da LCA Consultores, como o tombo da produção será maior do que a queda nas vendas, o impacto negativo será maior sobre a indústria de transformação. Os investimentos também sofrerão, mas com uma queda mais moderada.

Efeito semelhante ocorreu na passagem de 2011 para 2012, também quando mudanças nas regras do Proconve exigiram a utilização de motores a diesel menos poluentes. Por causa da antecipação da produção no fim de 2011, a produção tombou 40,5% em 2012, conforme a Anfavea.



Segundo Côrtes, da Volkswagen Caminhões e Ônibus, as mudanças de mais de dez anos atrás foram maiores. Isso porque o salto tecnológico dos motores euro 5, introduzidos a partir de janeiro de 2012, era maior do que o que ocorre agora, com a introdução do padrão euro 6.

O cenário de juros também foi diferente em 2012. Após uma reviravolta que pegou o mercado de surpresa em setembro de 2011, quando o Banco Central (BC) cortou a taxa básica Selic de 12,5% ao ano para 12,0% ao ano, os juros entraram em ciclo de queda em 2012. A Selic começou aquele ano em 11,0% ao ano e terminou em 7,25%.

Para os investimentos em caminhões, então, havia juros ainda melhores. No auge da expansão do crédito subsidiado, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) baixou as taxas da Finame, a linha para bens de capital, de 10% ao ano, no início de 2012, para 2,5%, no fim daquele ano.

Queda em 2022

No ano de 2022, a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF), que mede os investimentos no Produto Interno Bruto (PIB), subiu 0,9% em relação a 2021. O resultado foi impulsionado pela alta de 6,1% na construção e de 14,0% dos outros ativos (que incluem pesquisa e desenvolvimento, por exemplo). Já o componente máquinas e equipamentos, que inclui os investimentos em caminhões, recuou 7,3%, apesar da antecipação da produção pelas montadoras.

“As perspectivas de investimentos para 2023 são muito ruins. O governo, que é um investidor importante via construção, está um pouco fora da jogada. O que está sendo anunciado agora de Minha Casa Minha Vida já foi construído antes, não foi produzido agora”, lembrou Claudio Considera, coordenador de Contas Nacionais do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV).

Considera pondera que o bom desempenho da construção no ano passado ainda é reflexo de contratações antigas, mas reconhece que uma eventual retomada do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) poderia ajudar resultados futuros, diz Considera.

O pesquisador Leonardo Mello de Carvalho, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), também vê pouca influência de fatores pontuais, como a questão dos caminhões, sobre o desempenho da FBCF no ano. Segundo ele, o cenário fiscal, por exemplo, pode ser mais relevante para a tomada de decisão sobre investimentos. Se a conjuntura estiver favorável, ele acha possível que o setor agropecuário e as indústrias extrativas voltem a demandar caminhões em 2023, compensando a queda na produção ocorrida no primeiro bimestre.

“Talvez seja algo mais temporário do que tendência”, disse Carvalho. “Movimentos pontuais, como a troca de motor (de caminhões), têm menos importância no desempenho do ano.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/03/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

EMBARQUES DE ALIMENTOS DO CHILE AO BRASIL CRESCERAM 21,9% EM 2022

Exportações movimentaram US\$ 1,3 bilhão, segundo o ProChile

Por José Florentino, Valor — São Paulo

O Chile exportou o equivalente a US\$ 1,3 bilhão em alimentos para o Brasil no ano passado, o que representou um aumento de 21,9% em relação a 2021, segundo dados do ProChile, órgão ligado ao Ministério das Relações Exteriores do país.

Hugo Corales, diretor do ProChile, afirma que a proximidade geográfica e o acordo de livre comércio que os dois países assinaram em 2021 favorecem as exportações. “Para este ano, vamos intensificar a presença dos produtos alimentícios chilenos em mais regiões do país, como Nordeste e Amazônia”, disse ele, em nota.

A instituição destaca o forte crescimento das vendas chilenas de alimentos de origem marítima, que movimentaram US\$ 807 milhões em 2022, ou 20,3% a mais do que no ano anterior. As vendas de carnes aumentaram 48,5%, para US\$ 14,97 milhões.

As exportações de frutas frescas cresceram 78,7%, para US\$ 123,15 milhões, e as de frutas secas, 37%, para US\$ 8,6 milhões. Os embarques de hortaliças frescas, por sua vez, subiram 282,8%, a US\$ 15,35 milhões.

Segundo o ProChile, no segmento de bebidas, os vinhos envasados movimentaram US\$ 1,8 milhão, o que representou um crescimento de 1% em comparação com 2021. O Chile detém hoje 44,29% de participação nesse segmento no mercado brasileiro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/03/2023

LULA ESTÁ SEMPRE CERTO, AFIRMA FRANÇA APÓS 'BRONCA' POR ANÚNCIO DO 'VOA, BRASIL'

Ministro de Portos e Aeroportos reconhece reprimenda, mas defende qualidade do programa
Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



Márcio França (segundo a partir da dir.) durante a primeira reunião ministerial do governo Lula — Foto: José Cruz/Agência Brasil

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, admitiu nesta terça-feira (14) que a reprimenda dada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva a quem antecipasse a divulgação de programas sem antes amadurecer a ideia dentro do governo foi de fato dirigida a ele. O desconforto foi gerado no presidente com o anúncio do “Voa, Brasil”, que promete oferecer passagens de até R\$ 200 ao público formado por

aposentados, funcionários públicos e estudantes.

França aceitou a crítica e deu razão ao chefe do Executivo. “Lula nunca erra, está sempre certo”, afirmou o ministro a jornalistas ao chegar à solenidade de lançamento da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos.

“É uma coisa de tanto impacto positivo que realmente seria bom que a Casa Civil tivesse [participado] mesmo”, afirmou França. Mais cedo, o próprio ministro Rui Costa afirmou que não recebeu detalhamento do Ministério de Portos e Aeroportos sobre o programa.

“Comuniquei no dia que tivemos reunião de ministros. Falei sobre esse assunto dentro da reunião de ministros”, disse França.

Segundo o ministro, o “Voa, Brasil” já conta com apoio de parte importante do setor. “Elas [as companhias aéreas] estão formatando a ideia. Pelo menos duas toparam, a Gol e a Azul. Tenho certeza que a TAM (Latam) também vai topa”, disse.

França enfatizou que a ideia “não é um programa do governo”, mas “é das empresas”. Ele disse que talvez a iniciativa não tenha sido compreendida porque parte das pessoas achou que o governo iria subsidiar as passagens mais baratas.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 14/03/2023

MINISTROS DEVEM COMBINAR COM CASA CIVIL ANTES DE ANUNCIAR QUALQUER POLÍTICA PÚBLICA, AFIRMA LULA

Ironicamente, em reunião ministerial, o presidente disse que autores de "genialidades" precisam compartilhar as ideias para criar ações de governo, não de ministros

Por *Matheus Schuch e João Valadares, Valor — Brasília*



— Foto: *Eraldo Peres/AP*

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva repreendeu, nesta terça-feira (14), ministros que divulgaram ações de governo sem consultar antes a Casa Civil, responsável pela coordenação do Executivo. Ironicamente, disse que autores de "genialidades" precisam compartilhar as ideias para criar ações de governo, não de ministros. A fala ocorreu na abertura de uma reunião ministerial.

"É importante que nenhum ministro ou ministra anuncie publicamente qualquer política pública sem

ter sido acordado com a Casa Civil, que é quem consegue fazer com que a proposta seja do governo. Nós não queremos propostas de ministros, todas as propostas de ministros devem ser transformadas em propostas de governo e só será quando todo mundo souber o que será decidido", afirmou Lula.

De forma irônica, o petista complementou: "É importante que qualquer genialidade que alguém possa ter, antes de anunciar é importante que faça uma reunião com a Casa Civil, para que ela converse a Presidência da República e gente possa chamar o autor da genialidade e então anunciar publicamente".

Lula argumentou que a medida é essencial para manter a coesão do governo e garantir a sua execução, em linha com as condições orçamentárias.

"Vocês terão todo o apoio, combinando com o Haddad [ministro da Fazenda] e a Simone [ministra do Planejamento], que são as pessoas que cuidam do caixa do governo, para que a gente não erre, não prometa o que não pode cumprir, para que a gente faça apenas o que está dentro das nossas possibilidades. Se for para arriscar, que seja com viés de acerto acima de 80%, a gente não pode correr risco de anunciar coisa que não vai acontecer".

Ao encerrar o discurso inicial, o petista reiterou a orientação aos ministros sobre os programas de governo: "A minha sugestão para que a coisa fique bastante correta, coesa e harmônica, é que ninguém anuncie nada, absolutamente nada que seja novo sem passar pela Casa Civil".

Lula anunciou que durante a reunião ministerial, fechada à imprensa, citará casos de divulgações antecipadas que não podem se repetir.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou recentemente que um novo programa do governo terá passagens aéreas a R\$ 200 para aposentados, estudantes e servidores públicos. Na ocasião, estimou a emissão de 12 milhões de passagens aéreas anualmente. Seriam comprados assentos ociosos nas aeronaves para oferecer os bilhetes durante os meses de menor procura.

Logo nos primeiros dias de governo, o ministro da Previdência, Carlos Lupi, havia declarado que seria constituída uma comissão para estudar a revisão da reforma da Previdência. Um dia depois, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, desmentiu Lupi pela imprensa. “Não há nenhuma proposta de revisão da reforma da Previdência em curso”, avisou.

Na sexta-feira da semana passada, durante anúncio do reajuste da merenda escolar, no Palácio do Planalto, Lula disse que o ministro da Casa Civil, Rui Costa, é sua “Dilma de calças”. Em tom elogioso, o petista declarou que o ex-governador da Bahia não deixa ninguém o enganar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/03/2023

MINÉRIO DE FERRO SOBE 0,5% E ALCANÇA MAIOR PREÇO EM NOVE MESES NO MERCADO À VISTA

Em março, a principal matéria prima do aço acumula ganhos de 7%, e no ano, valorização de 13,3%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

A expectativa de recuperação da produção de aço na China, com conseqüente impacto sobre a demanda de minério de ferro, segue impulsionando os preços internacionais da matéria-prima. No mercado à vista, as cotações da commodity alcançaram o maior nível em nove meses.

Do lado da oferta, os volumes despachados pelos maiores produtores globais, Austrália e Brasil, voltaram a recuar, após três semanas de crescimento, segundo a Mysteel. Pesquisa da consultoria junto a 19 portos e 16 mineradoras nos dois países indica que os embarques recuaram 1,3% na semana passada, frente à semana anterior, para 24,3 milhões de toneladas.

No norte da China, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, o preço do minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia em alta de 0,5%, a US\$ 133 por tonelada, elevando a mais de 7% os ganhos acumulados em março.

No ano, a principal matéria-prima do aço tem valorização acumulada de 13,3% no mercado transoceânico. Os contratos futuros mais negociados na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), com entrega em maio, encerraram a sessão de negócios diurna com alta de 0,4%, para 926 yuan (cerca de US\$ 134,70) por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/03/2023

LEILÕES ESTADUAIS PODEM GERAR R\$ 9,7 BI

Agenda estadual de concessões de estradas inicia 2023 com três licitações marcadas para o primeiro semestre

Por Taís Hirata — De São Paulo

O setor rodoviário inicia 2023 com ao menos três leilões estaduais que, juntos, poderão gerar investimentos de R\$ 9,7 bilhões, caso todas as licitações sejam bem-sucedidas. Nesta semana, além da PPP do Rodoanel Norte, em São Paulo, deverá ser realizada a licitação de uma concessão de estradas do governo do Pará, na quarta-feira (15). Em maio, também está marcada a concorrência do lote Furnas-Varginha, do governo de Minas Gerais.

Tratam-se de projetos herdados das gestões passadas, mas que confirmam o otimismo do mercado em relação aos programas subnacionais de concessão.

Hoje, há ao menos 23 projetos estaduais de rodovias ativos (ou seja, em etapas de modelagem, consulta pública ou licitação), segundo levantamento da Radar PPP. “Esse dado pode ser ainda maior, porque algumas iniciativas tendem a se desdobrar em mais de um lote ao longo da estruturação”, afirma Frederico Ribeiro, sócio da consultoria.



Além do Rodoanel Norte em SP, Pará tenta licitar sua primeira concessão nesta semana; Minas marca leilão para maio

As duas licitações previstas para esta semana — de São Paulo e do Pará — já tiveram uma primeira tentativa fracassada de leilão em 2022. Porém, após reformulações nos respectivos editais, a previsão desta vez é positiva.

No caso do Rodoanel Norte, a expectativa é de ao menos três interessados, segundo o secretário paulista de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

No entanto, ainda não há certeza sobre a realização do leilão, que foi marcado para esta terça-feira (14), partir de 14h. Na segunda (13), uma liminar da Justiça de São Paulo determinou a suspensão da licitação. Em sua decisão, a juíza Simone Casoretti atendeu a um pedido da Usvias (Associação Brasileira de Usuários de Rodovias Sob Concessão), que questiona a ausência de audiências públicas após mudanças na modelagem do projeto, além do aumento da tarifa de pedágio. O governo estadual tenta derrubar a liminar.

Outra ameaça de liminar partia da Coesa (ex-OAS). Porém, os questionamentos da empresa já foram negados tanto na Justiça quanto no Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP).

O projeto prevê R\$ 3,4 bilhões de investimentos, destinados à conclusão da obra e à operação da via por um prazo de 31 anos. Trata-se de uma Parceria Público Privada (PPP), em que o Estado entrará com um aporte de cerca de R\$ 2 bilhões — o montante poderá cair a depender do nível de concorrência, já que o critério da competição será o desconto oferecido pelos interessados.

Na quarta-feira (15), está marcada a licitação de uma concessão do governo do Pará. Este projeto prevê montante ainda maior de investimentos: R\$ 3,7 bilhões, ao longo de 30 anos, além das despesas operacionais, estimadas em R\$ 3,2 bilhões. O leilão também deverá ser realizado na sede da B3, em São Paulo. Caso haja sucesso, esta será a primeira concessão rodoviária do Estado.

Ao menos um grupo entregou proposta pelo ativo, afirmou uma fonte. O interessado seria um consórcio formado por cinco empresas. Segundo prevê o edital, vencerá a licitação quem oferecer o maior valor de outorga fixa, cujo mínimo foi fixado em R\$ 10 milhões.

O trecho licitado é um corredor de cerca de 520 km, desde Marabá (no Sul do Estado) até Ananindeua (ao Norte, próxima ao porto de Vila do Conde). Trata-se de uma via de escoamento de grãos, pecuária e minério.

Desde a primeira tentativa frustrada de leilão, em junho de 2022, algumas mudanças foram feitas no edital para elevar a atratividade: a previsão de investimentos saltou de R\$ 3 bilhões para R\$ 3,7 bilhões; a TIR (Taxa Interna de Retorno) subiu de 8,89% para 9,88%; e a tarifa básica de pedágio foi aumentada de R\$ 7,59 para R\$ 10,10.

O terceiro projeto estadual já agendado para este semestre é de Minas Gerais, que tenta licitar o lote Varginha-Furnas, com 433 km de estradas. A concessão prevê R\$ 2,6 bilhões de investimentos ao longo de 30 anos.

A concorrência foi marcada para o dia 25 de maio. A data foi recentemente adiada em cerca de um mês. Segundo Pedro Bruno, novo secretário de Infraestrutura e Mobilidade do Estado, esse prazo adicional se deu por conta de sua chegada recente ao governo mineiro e pelo alto volume de pedidos de esclarecimento recebido até agora, de cerca de 300 solicitações. “Isso já demonstra um forte interesse do mercado, então estamos bastante otimistas com o processo”, afirmou.

“[Em 2022] tivemos o leilão de dois lotes, que já foram assinados, e nosso objetivo é avançar com o modelo de parcerias para viabilizar os investimentos. Nosso objetivo é expandir o programa de concessões, já estamos estudando trechos da malha rodoviária”, disse o secretário.

Questionado sobre o cenário desafiador para atrair investidores, Bruno afirmou que a equipe está atenta à necessidade de haver atratividade e destacou que a gestão está apenas em seu início, e que haverá tempo para desenvolver os novos projetos.

Na visão de Ribeiro, da Radar PPP, os desafios para gerar competição nas licitações de rodovias deverão continuar em 2023. “Temos visto governos revisando o nível do serviço exigido em algumas rodovias, incluindo compartilhamento de demanda, buscando formas de tornar o projeto mais atraente. Acredito que essa tendência se manterá”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/03/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CNT DEFENDE REPORTO COMO POLÍTICA PERMANENTE DE ESTADO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/03/2023 - 20:27



Arquivo/Divulgação

Proposta consta em agenda de transporte e logística lançada pela entidade. Regime tributário especial para compra de equipamentos portuários tem vigência até 31 de dezembro de 2023

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) defende a aprovação do substitutivo ao projeto de lei 4.885/2016, a fim de estabelecer o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) como uma política pública permanente da

União. O regime especial para a compra de equipamentos portuários tem vigência até 31 de dezembro de 2023. A CNT entende que a prorrogação é necessária uma vez que o incentivo é fundamental para manter o estímulo aos investimentos e viabilizar uma infraestrutura de transporte mais robusta para o país. A proposta consta na edição de 2023 da ‘Agenda Institucional Transporte e Logística’ da entidade lançada na última semana.

Para a CNT, o crescimento econômico passa por investimentos em portos e ferrovias, viabilizando uma malha consolidada e estratégica e portos com tecnologia capaz de movimentar grandes cargas de forma dinâmica e com o menor preço possível. A entidade considera que a não continuidade do regime tributário pode afastar os investidores privados que se sentem atraídos pelos novos marcos legais aprovados pelo Congresso Nacional.

Nos últimos dois anos, foram aprovados dois importantes marcos legais voltadas para ampliar a multimodalidade do transporte brasileiro. O marco regulatório das ferrovias (Lei 14.273/2021) e o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar), instituído pela Lei 14.301/2022. Na visão da CNT, essas legislações 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”, ressalta a confederação.

O PL 4.885/2016, de autoria do deputado federal Leônidas Cristino (PDT/CE), atualmente aguarda o parecer do relator na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara dos Deputados — comissão na qual se encontra há quase um ano. O relator na CFT, deputado federal Mauro Benevides Filho (PDT/CE), deixou de ser membro da comissão no final do ano passado, devido ao fim de sua legislatura. O projeto de lei, que já passou pela Comissão de Viação e Transportes, também precisa tramitar pela Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

LEILÃO DE ALIENAÇÃO DO EX-NSS 'FELINTO PERRY' SERÁ NA PRÓXIMA SEXTA-FEIRA (17)

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 14/03/2023 - 19:52



Arquivo/Divulgação

Certame organizado pela Emgepron prevê venda do antigo navio de socorro submarino em lote único, pelo valor mínimo de R\$ 2,85 milhões. Edital menciona que embarcação, considerada inservível para força naval, necessita de 'grandes reparos'

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) promoverá, às 10 horas da próxima sexta-feira (17), o leilão para venda e destinação final do ex-navio de socorro submarino (NSS) Felinto Perry (K-11), da

Marinha do Brasil. O edital menciona que o navio, considerado inservível para força naval, necessita de 'grandes reparos'. A embarcação se encontra na base da Ilha de Mocanguê, em Niterói (RJ). De acordo com a publicação, o credenciamento dos interessados a participar do certame será realizado no dia anterior (16), em modo presencial, no Rio de Janeiro. O bem será ofertado em lote único, com valor mínimo de arrematação de R\$ 2,85 milhões.

Construído na Noruega, o ex-navio Felinto Perry foi incorporado à Marinha do Brasil em outubro de 1988. Em dezembro de 2020 foi realizada a mostra de desarmamento da embarcação que, ao longo de 32 anos, foi empregada em tarefas de resgate a submarinos sinistrados e apoio a atividades de mergulho profundo. Com 77,8 metros de comprimento, 17,5m de boca e 4,62m de calado, a embarcação de propulsão diesel-elétrica é equipada com câmaras de descompressão e sino atmosférico — que permite a realização de resgates a profundidades superiores a 300 metros.

O edital de alienação prevê que as informações dos componentes foram extraídas de manuais técnicos e não correspondem necessariamente aos respectivos estados atuais dos itens. Além disso, as regras estabelecem que os bens serão vendidos no estado de conservação em que se encontram.

Quando em operação, o navio desempenhava até 4.107 toneladas de deslocamento, podendo atingir 12 nós de velocidade máxima. Com autonomia de 77 dias e capacidade para até 127 tripulantes, o Felinto Perry tinha ainda como características um sistema de posicionamento dinâmico (DPS), que possibilitava ao navio permanecer parado em relação a um determinado ponto, e plataforma para helicópteros e guindastes.

O sistema de DP Kongsberg Simrad controla automaticamente o leme e os propulsores (dois eixos e dois hélices transversais avante e dois a ré). A embarcação foi equipada com 1 guindaste para 30t, 2 guindastes para 3t e convés de voo octogonal de 19m de diâmetro, acima do passadiço, com capacidade de receber helicópteros de médio porte.

Serviço

Leilão para venda e destinação final do ex-navio de socorro submarino (NSS) Felinto Perry (K-11)

Data: 17/03/2023

Horário: 10:00

Modo: Presencial

Local: Estrada dos Bandeirantes, 10.639 Recreio dos Bandeirantes - CEP: 22783-116 Rio de Janeiro - RJ

Comitente: Emgepron

Pré-Credenciamento (Entrega do envelope "documentos")

Data: 16/03/2023

Horário: 10:00

Local: Nas dependências do Leiloeiro João Emílio

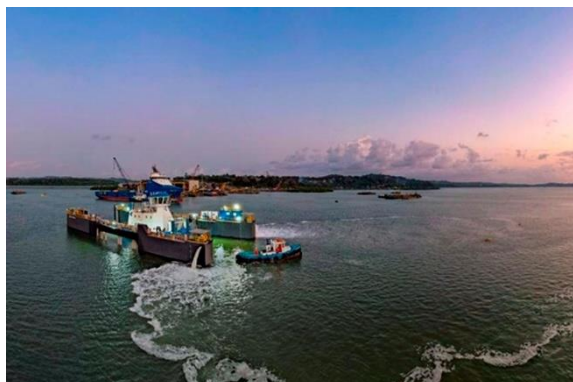
Informações: <https://www.joaoemilio.com.br/leilao/3399/lotos>

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/03/2023

EMPRESAS DA ÁREA NAVAL PODEM PARTICIPAR DE PROGRAMA DE INVESTIMENTO DA FINEP

Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 14/03/2023 - 19:15



Empurrador elétrico HB Poraquê (Arquivo/Divulgação)

"Apoio Direto à Inovação" tem como objetivo apoiar atividades inovadoras das empresas brasileiras, focando no aumento da competitividade nacional e internacional

A Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) vem apoiando projetos do setor naval, a partir do programa "Apoio Direto à Inovação", com financiamentos à base da TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo). As taxas

variam de TJLP – 1,859% a TJLP + 2,563% ao ano, com carência de até 4 anos e prazos de amortização de até 10 anos e pode financiar até 100% do valor de cada projeto. "A orientação é: quanto maior o grau e a relevância da inovação, melhores as condições oferecidas", destacou a Finep à Portos e Navios.

O setor naval vem sendo beneficiado com o investimento. Com o apoio da financiadora, a Hidrovias do Brasil, desenvolveu o primeiro empurrador elétrico nacional. A tecnologia tem como objetivo reduzir a emissão de gases poluentes na atmosfera ao substituir a propulsão convencional a diesel marítimo pela geração híbrida com baterias elétricas, sem perder eficiência e com possibilidade de aproveitamento de energia elétrica renovável.

A Belov, empresa de engenharia portuária, subaquática e offshore, está desenvolvendo um projeto inovador a partir da conversão de um barco tipo PSV (transporte de suprimentos). O OTSV (Offshore Terminal Support Vessel), voltada para o apoio a terminais oceânicos trata-se de uma embarcação especial totalmente adaptada para prestar serviços de apoio às plataformas tipo FPSO/FSO nas operações de descarga de petróleo para os navios tanques (offloading), em especial na manutenção das linhas de mangote de offloading.

Com apoio financeiro da Finep e parcerias com a Marinha do Brasil, por meio do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, e o Laboratório de Métodos Computacionais e Engenharia da Coppe-UFRJ-LAMCE, a Oceanpact Serviços Marítimos S/A criou a Plataforma Cronos, com base na sinergia entre sustentabilidade e inovação, a plataforma é composta por três estações localizadas no Rio de Janeiro (Campos, Maricá e Arraial do Cabo).

Ela cobre áreas além dos 300 km da costa e profundidades que superam 3 mil metros, incluindo o perímetro do pré-sal. Integra dados meteoceanográficos de diferentes fontes, com o objetivo de reduzir o tempo entre a detecção de um incidente e uma resposta eficaz. "Sua principal inovação consiste na obtenção de mapas de correntes de superfície por meio de radar de alta frequência em tempo quase real, é uma tecnologia pioneira no Brasil, divisora de águas para o conhecimento do litoral e para os órgãos, mercados e laboratórios que atuam neste ambiente", comentou a Finep.

A linha "Apoio Direto à Inovação" tem como objetivo apoiar as atividades inovadoras das empresas brasileiras, focando no aumento da competitividade nacional e internacional. O programa é realizado através de financiamento reembolsável, operado diretamente junto à Finep, utilizando recursos próprios e do FNDCT (Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico).

O financiamento tem como público-alvo empresas brasileiras e outras pessoas jurídicas do direito privado, sendo que pessoas jurídicas, sem fins lucrativos, contam com condições especiais de financiamento. Para participar, a empresa deve se cadastrar no sistema de operações de crédito da Finep. Ao concluir o cadastro, será indicado o gerente de relacionamento responsável por auxiliar no cadastro do Plano Estratégico de Inovação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

INSPEÇÃO SUBMARINA PARA A PETROBRAS É REALIZADA REMOTAMENTE A PARTIR DE ABERDEEN

Da Redação OFFSHORE 14/03/2023 - 15:01

Centro de Operações da Fugro em Aberdeen



A Fugro e a Petrobras realizaram a primeira pesquisa de inspeção submarina remota do Brasil

A Fugro e a Petrobras alcançaram um marco importante no setor de energia offshore do Brasil ao concluir com sucesso a primeira pesquisa de inspeção submarina remota do país.

Este teste de tecnologia foi realizado pela Fugro em colaboração com a Petrobras sob um contrato plurianual existente com o objetivo de minimizar riscos e melhorar

a sustentabilidade durante projetos de inspeção, reparo e manutenção (IRM).

A Fugro utilizou um veículo operado remotamente (ROV) implantado a partir do Fugro Aquarius para realizar a pesquisa. O pessoal do escritório pilotou o ROV de um centro de operações em Aberdeen, na Escócia, em vez do próprio navio. A abordagem foi formatada pela experiência de pilotagem remota de ROV da Fugro em outras partes do mundo e foi realizada usando um datalink de alta velocidade fornecido pela Petrobras.

Para projetos futuros, a pilotagem remota de ROV pode ajudar a Petrobras a limitar o número de tripulantes destacados para o campo, resultando em operações mais seguras com pegada de carbono reduzida.

"Este projeto histórico representa uma conquista significativa em nosso trabalho contínuo com a Petrobras para apoiar a produção de energia offshore mais segura e sustentável no Brasil", disse John Chatten, gerente de desenvolvimento de negócios para as operações marítimas da Fugro no Brasil. "Como o principal fornecedor de serviços de ROV do país, esperamos implementar essa abordagem em pesquisas futuras e trazer inovações remotas e autônomas adicionais para a região."

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

HD HYUNDAI APRESENTA O PRIMEIRO PROJETO DE EMBARCAÇÃO MOVIDA A SMR DESDE A PARCERIA COM BILL GATES

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 14/03/2023 - 15:14

A Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE), uma holding intermediária de construção naval do HD Hyundai Group, revelou pela primeira vez entre as empresas coreanas um conceito de projeto específico de um pequeno navio movido a reator modular (SMR).

A KSOE anunciou que está promovendo o projeto básico de uma embarcação movida a SMR de 240 megawatts (MW) na indústria SMR. A KSOE informou que o conceito do projeto tem quatro conjuntos de 60 megawatt. Esta foi a primeira vez que o projeto da empresa para um navio movido a SMR foi divulgado em detalhes.

Um SMR é um reator nuclear com uma potência elétrica inferior a 300 megawatts.

Um reator nuclear será colocado no fundo da instalação e uma plataforma que produz combustível livre de carbono, como o hidrogênio, ficará no topo do meio flutuante. Se o hidrogênio produzido dessa maneira puder ser fornecido a um preço baixo, isso pode aumentar a competitividade dos navios ecologicamente corretos dos construtores navais coreanos, dizem os especialistas. O HD Hyundai Group, que introduziu um motor híbrido GNL/hidrogênio pela primeira vez na Coreia, estabeleceu a meta de desenvolver um motor a hidrogênio perfeito até 2025.

A KSOE também investiu US\$ 30 milhões na TerraPower em novembro do ano passado. A TerraPower é uma empresa SMR fundada pelo fundador da Microsoft, Bill Gates. O projeto visa construir um SMR no estado de Wyoming, nos Estados Unidos, até 2030.

A Samsung Heavy Industries concluiu um projeto conceitual de uma barcaça elétrica para um reator compacto de sal fundido (CMSR), um tipo de SMR, em janeiro e recebeu uma certificação do American Bureau of Shipping (ABS).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

PETRONECT É CERTIFICADA PELO BUREAU VERITAS EM ESG

Da Redação OFFSHORE 14/03/2023 - 14:52

A Petronect, empresa coligada da Petrobras, que atua no mercado de tecnologia da informação para o setor de óleo e gás, e possui como sócias a Petrobras, Accenture e a SAP, acaba de receber certificação BV ESG 360 do Bureau Veritas. A empresa é a primeira do sistema Petrobras a receber o reconhecimento por suas ações e boas práticas em Responsabilidade Social, Meio Ambiente e Governança Corporativa (do acrônimo em inglês ESG - Environmental, Social and Governance).

Os critérios adotados pelo Bureau Veritas na certificação BV ESG 360 da Petronect estão alinhados com a ABNT PR 2030, que apresenta diretrizes e práticas recomendadas na gestão ESG para empresas brasileiras. Os especialistas do Bureau Veritas verificaram aspectos essenciais na gestão da Petronect, como ações e projetos em ecoeficiência, cadeia de suprimento, relações de trabalho e com a comunidade local. A empresa recebeu a classificação Engajado, indicando elevado nível de maturidade, com gestão e práticas participativas e alto envolvimento de stakeholders.

Para alcançar a certificação, a Petronect criou um Comitê ESG formado por 13 de seus colaboradores das áreas de Responsabilidade Social e Marketing, Administrativo, Relacionamento, Jurídico, Governança, Contratos e Recursos Humanos. Esse Comitê ficou responsável por mapear as ações e apresentar seus resultados ao Bureau Veritas para a correta análise pré-certificação.

A Petronect contou ainda com suporte da Âmbor Consultoria Ambiental Jr., empresa vinculada à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), uma das mais renomadas instituições de ensino superior do Brasil, para auxiliar a empresa na construção e inventário das ações de redução do impacto de suas operações ao meio ambiente.

“A certificação ESG é um símbolo para nossa história. Explicita o nosso compromisso empresarial com a comunidade e com o mundo. A Petronect evoluiu, nesses 20 anos, com práticas consistentes e aderentes aos pilares ESG. Vê-las materializadas com o BV ESG 360, para nós, é uma forma de unir os agentes da nossa cadeia de valor em torno de um ideal, impulsionando uma maneira de fazer negócios que consideramos mais condizente com os nossos tempos”, diz o presidente da Petronect, Marcelo de Carvalho Bonniard.



“A certificação BV ESG 360 avalia todos os níveis de escala sustentável da empresa, bem como a implementação da visão estratégica, com objetivos claros e metas bem definidas, para garantir maior transparência e confiança no mercado. Estamos muito felizes em fazer parte dessa jornada da Petronect, nossa parceira de longa data, e contribuir com a sua contínua evolução na agenda ESG”, afirma Andressa Lisboa, diretora de Certificação e Auditoria do Bureau Veritas.

Governança e Responsabilidade Social

Com 20 anos de atuação no mercado, a Petronect possibilita que mais de R\$ 220 bilhões em negócios sejam transacionados através seu Portal de Negócios Petronect, tendo como principal cliente a gigante Petrobras. E para manter a sustentabilidade do negócio, atendendo à Lei 13.303/16, a Governança Corporativa mantém desde sua fundação práticas, normas e processos que visam garantir sua gestão eficiente e transparente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS VOLTA À PAUTA DO TCU QUARTA-FEIRA (15)

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13/03/2023 - 21:19

O Tribunal de Contas da União (TCU) incluiu o processo de acompanhamento da desestatização do Porto de Santos (SP) na pauta da sessão plenária da próxima quarta-feira (15). O julgamento, que estava previsto para a sessão da última quarta-feira (8), foi adiado porque o ministro Vital do Rêgo, que havia pedido vista do processo em dezembro passado, não estava presente na sessão da semana passada. Os ministros da Corte de Contas vão apreciar a alienação da totalidade das ações da Santos Port Authority (SPA) pertencentes à União associada à outorga da concessão do serviço público de administração do porto.

O processo de desestatização do Porto de Santos foi suspenso no final do ano passado, quando Rêgo e outros dois ministros da Corte de Contas, Walton Alencar Rodrigues e Benjamin Zymler, pediram vistas durante a plenária ocorrida no dia 13 de dezembro. Na ocasião, o presidente do TCU e relator da matéria, ministro Bruno Dantas, recomendou que o Ministério da Infraestrutura, à época, avaliasse os impactos de privatizações em outras autoridades portuárias de menor complexidade antes de seguir adiante com a SPA.

Naquela sessão, Dantas ressaltou que o modelo de privatização de autoridade portuária no Brasil só foi adotado no Porto de Vitória (ES), após leilão realizado em março de 2022, sendo um processo ainda muito recente. O ministro-relator orientou ao ministério que, antes de alienar as ações da autoridade portuária de Santos, promovesse a venda de outras autoridades portuárias e fizesse uma avaliação mais ampla, examinando e endereçando os riscos e problemas que fossem identificados.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), vem reiterando publicamente que o governo Lula (PT) descarta a hipótese de desestatização da administração portuária santista, que passou por consultas públicas durante o governo Bolsonaro (PL). A pasta, porém, avalia a possibilidade de concessão da gestão da dragagem à iniciativa privada. Com a retirada do foco na desestatização, existe a expectativa de que as equipes da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) possam se dedicar a outros temas pendentes na agenda.

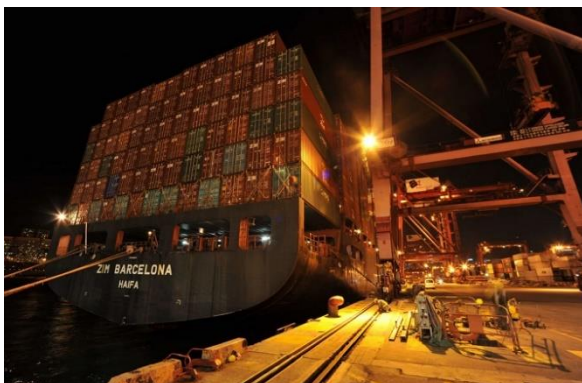
Na última quinta-feira (9), o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, reforçou em reunião com associações setoriais que, apesar de a desestatização das administrações portuárias não estar na pauta do governo e do ministério, a concessão de serviços hoje desenvolvidos pelas autoridades portuárias, como a exploração do canal de acesso, e a melhoria da gestão serão temas prioritários da agenda.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

ZIM RELATA LUCRO LÍQUIDO DE US\$ 417 MILHÕES NO QUARTO TRIMESTRE DE 2022

Da Redação NAVEGAÇÃO 13/03/2023 - 20:57



A ZIM Integrated Shipping Services Ltd., empresa global de transporte marítimo de contêineres, anunciou seus resultados consolidados para 2022.

O lucro líquido do quarto trimestre foi de US\$ 417 milhões (em comparação com US\$ 1,71 bilhão no quarto trimestre de 2021). O lucro líquido do ano inteiro foi de US\$ 4,63 bilhões (em comparação com US\$ 4,65 bilhões do ano inteiro de 2021). O EBITDA ajustado do quarto trimestre foi de US\$ 973 milhões, uma redução de 59% em relação ao ano anterior. O EBITDA ajustado para o ano inteiro foi de US\$ 7,54 bilhões, um aumento

de 14% em relação ao ano anterior.

O lucro operacional (EBIT) do quarto trimestre foi de US\$ 585 milhões, uma redução de 72% em relação ao ano anterior. O lucro operacional (EBIT) para o ano inteiro foi de US\$ 6,14 bilhões, um aumento de 5% em relação ao ano anterior.

O volume transportado no quarto trimestre foi 823 mil TEUs, uma queda de 4% em relação ao mesmo período do ano anterior. O volume transportado no ano foi 3,38 milhões de TEUs, uma queda de 3% em relação ao mesmo período do ano anterior.

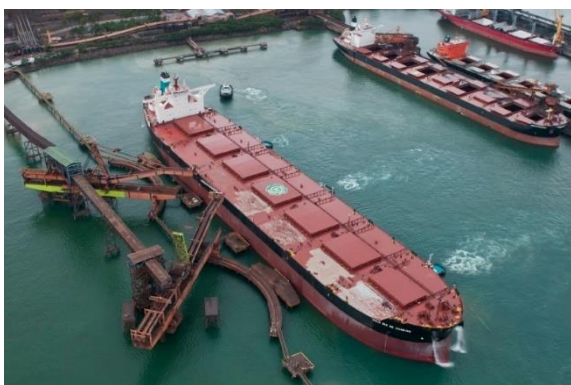
A taxa média de frete por TEUs no quarto trimestre foi de US\$ 2.122, uma queda de 42% em relação ao ano anterior. A taxa média de frete por TEU no ano inteiro foi de US\$ 3.240, um aumento de 16% em relação ao ano anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

SETOR PORTUÁRIO INICIA 2023 COM BAIXAS EM SEUS INDICADORES

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 13/03/2023 - 20:57



Arquivo/Divulgação

Queda foi causada principalmente pela diminuição de 11% no transporte de minério de ferro, de acordo com dados de janeiro disponibilizados pela Antaq

A movimentação portuária caiu 2,76%, impacto causado principalmente pela diminuição de 11% no transporte de minério de ferro. O granel sólido diminuiu 4,13% e o granel líquido foi 1,19% menor. Já a movimentação de contêineres também sofreu um decréscimo de 5,6%, em comparação ao mesmo período em 2022. Os dados são

do anuário estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Com 87,2 milhões de toneladas, a carga com maior crescimento em movimentação foi o milho, que cresceu 127,93% e alcançou 6,2 milhões de toneladas transportadas em janeiro de 2023. O açúcar com 1,6 milhão de toneladas e o trigo com 1,2 milhão de toneladas aparecem em seguida, com crescimento de 32,1% e 20%, respectivamente.

Mesmo com queda nos dados consolidados, a movimentação total dos portos organizados do país tiveram um crescimento de 4,31% com os portos públicos que movimentaram 29,2 milhões de toneladas. O Porto de São Francisco do Sul (SC) atingiu 1,3 milhões de toneladas movimentadas, tendo um acréscimo de 52,22% em relação a 2022. O Porto de Itaguaí (RJ) movimentou 3,4 milhões

de toneladas, trazendo uma variação positiva de 42,08%. O Porto de Itaqui (MA) aparece em terceiro com 2 milhões de toneladas movimentadas, tendo um aumento de 39,24% em relação a janeiro de 2022.

O minério de ferro segue sendo a principal carga movimentada nos portos brasileiros, com 23 milhões de toneladas, mesmo com a queda de 11%. Em segundo lugar, petróleo e derivados (óleo bruto) com 17 milhões de toneladas, seguido por contêineres com 9 milhões de toneladas, tendo como destaque o Porto de Santos que movimentou quase 3 milhões de toneladas, seguido pelo Portonave (SC).

Navegação

O principal tipo de navegação utilizado pelos contêineres foi o longo curso com 6,5 milhões de toneladas, já a cabotagem foi responsável por quase 3 milhões de toneladas. A navegação de longo curso movimentou 58,5 milhões de toneladas, com uma queda de 3,5% em comparação a janeiro de 2022. Desse montante, 77% foi derivado de exportação tendo, principalmente, os Estados Unidos como porto de origem.

A cabotagem transportou cerca de 18 milhões de toneladas, queda de 1,38% em comparação ao mesmo período do ano passado. Apoio marítimo e portuário também registraram diminuição de 65,25%, tendo uma movimentação de 98 mil toneladas. Entretanto, os números podem não estar totalmente corretos devido à ausência de dados do Porto de Areia Branca (RN), que ainda não enviou os dados para o sistema.

A navegação interior apareceu, em janeiro de 2023, com um crescimento de 10,1% em janeiro, com uma movimentação de 5 milhões de toneladas. O Pará aparece como principal estado de origem e destino, seguido por Roraima e Amazonas. Somente o Terminal de Trombetas, localizado na região amazônica, movimentou 1,2 milhão de toneladas. O destaque nesse transporte foi a carga containerizada, que cresceu 40,2% em janeiro em comparação ao mesmo mês de 2022, em segundo lugar o milho aparece com um aumento 185,51%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

CANAL DE SUEZ BATE RECORDE DE TRÂNSITO DIÁRIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 13/03/2023 - 20:47



O Canal de Suez estabeleceu um recorde de navios em trânsito pela hidrovía em um único dia. É o resultado de um esforço contínuo para ampliar a capacidade e aumentar a segurança da navegação.

Um total de 107 embarcações fizeram a travessia em ambas as direções em 13 de março, um aumento de 15% no tráfego em relação ao mês anterior. A autoridade do Canal de Suez informa que um total de 7,3 milhões de toneladas transitaram pelo canal nesta segunda-feira. Isso incluiu 56 navios com um total de 3,4 milhões de toneladas indo para o sul em um comboio, enquanto 51

navios com 2,9 milhões de toneladas estavam indo para o norte.

O presidente do Canal de Suez, almirante Ossama Rabiee, destacou que os novos volumes não teriam sido alcançados sem o projeto do Novo Canal de Suez. O projeto está expandindo a hidrovía, adicionando um novo canal nas seções do sul, bem como melhorando alguns dos problemas de navegação na área. De acordo com Rabiee, o trabalho também foi projetado para ajudar no trânsito da nova geração de navios porta-contêineres ultragrandes que devem usar o canal em um futuro próximo. A OOCL recebeu recentemente o primeiro de seus novos navios grandes e, na semana passada, a MSC recebeu seus primeiros navios ultragrandes, incluindo o porta-contêineres de maior capacidade já construído.

Além do novo canal e melhoria da navegação no canal, o projeto prevê a introdução de embarcações de apoio adicionais. O recente aterramento de um navio da MSC e no início deste ano de gaseiros que tiveram problemas no motor demonstraram a importância de ter rebocadores de prontidão.

Os trânsitos nesta segunda-feira vieram de um grupo diversificado de navios. O comboio para o sul era liderado pelo "Ever Gifted" (198.886 DWT), um porta-contêineres de cinco anos com capacidade de carga de 20.124 TEUs. A embarcação seguia da Grécia para a Malásia. O comboio para o norte foi liderado por uma embarcação de tamanho semelhante, o "Cosco Shipping Universe" (198.485 DWT) com capacidade de carga de 21.237 TEUs, que se dirige de Cingapura para a Grécia. Um total de 25 navios porta-contêineres estavam entre as embarcações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

ARRECAÇÃO MENOR DO AFRMM DEVE GERAR QUEDA NO FLUXO DE CAIXA DO FMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13/03/2023 - 20:42

Volumes quase 40% inferiores em 2022 foram associados à redução da alíquota do longo curso de 25% para 8%, queda dos fretes internacionais e aumento de 10% do repasse ao Fundo Naval. Impasse sobre desconto gerou insegurança jurídica

Após as mudanças nas regras do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) promovidas no ano passado, agentes avaliam que o fluxo de caixa do Fundo da Marinha Mercante (FMM) pode continuar a diminuir nos próximos anos. As alíquotas do AFRMM foram alteradas pela Lei 14.301/2022 (BR do Mar), quando foi estabelecida uma redução no longo curso (de 25% para 8%), enquanto na cabotagem o percentual a ser recolhido caiu de 10% para 8%. A lei também criou a alíquota de 8% para a navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis sólidos e outras cargas nas regiões Norte e Nordeste.

O ano de 2022 registrou queda de quase 40% na arrecadação do adicional, principal componente do caixa do FMM. A arrecadação bruta do AFRMM totalizou R\$ 8,5 bilhões, diminuição de 37% em relação aos R\$ 13,5 bilhões arrecadados em 2021. No último trimestre de 2022, essa arrecadação ficou em R\$ 1,5 bilhão, 68% a menos que no 4º trimestre do ano anterior (R\$ 4,6 bilhões), de acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos. Dessa arrecadação bruta, são deduzidos os valores referentes ao ressarcimento às empresas de navegação.

A avaliação é que a queda no recolhimento do adicional só não foi maior no último ano devido à elevação dos fretes, que estavam baixos em 2021. A partir da lei que instituiu o programa BR do Mar, foi estabelecida a possibilidade de destinação de 10% para projetos da Marinha e o pagamento de 8% a título de não incidência para o ressarcimento no transporte de granéis sólidos, o que ainda não está sendo operacionalizado. A estimativa é que o transporte de granéis sólidos na navegação interior gere um volume de AFRMM semelhante ao que já era recebido na cabotagem e na navegação interior: aproximadamente R\$ 300 milhões por ano.

Outro impacto que começará a ser sentido é a alteração que permite o uso de recursos do FMM para instalações portuárias. Na terceira e última reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) realizada em novembro de 2022, as obras de infraestrutura portuária concentram a maior parte dos recursos priorizados. Os projetos dos três postulantes somam R\$ 2,2 bilhões, aproximadamente 60% dos cerca de R\$ 3,7 bilhões priorizados entre construções, reparos, manutenções, conversões e docagens na 51ª reunião ordinária do CDFMM, que ocorreu na modalidade à distância.

Na transição de governo também foi criado um impasse que gerou ações judiciais com objetivo de manter um desconto concedido por decreto editado no apagar das luzes do governo Bolsonaro (PL), pelo então presidente da República em exercício, Hamilton Mourão (Republicanos-RS). A medida, revogada no governo Lula (PT), previa o desconto de 50% nas alíquotas do AFRMM a partir de 1º de

janeiro de 2023. Apesar da revogação, os agentes sentem insegurança jurídica diante das liminares para tentar garantir o desconto concedido antes do fim de 2022.

Diante das conhecidas dificuldades de orçamento público e metas de responsabilidade fiscal e obrigações econômicas, a redução do caixa do FMM pode atrapalhar os planos do governo para o fomento da indústria naval e seus reflexos na indústria de petróleo e gás, bem como nas atividades de empresas de navegação e da construção naval no Brasil. No setor, a percepção é que o fluxo do caixa do FMM é de aumento de gastos e redução de receitas, o que não justificaria um desconto.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e outras entidades setoriais já questionaram o Ministério de Portos e Aeroportos sobre a edição do decreto que concede o desconto de 50% no AFRMM. “Foi realmente desastroso esse decreto. Tem havido essas ações judiciais mantendo o desconto até 2024. Será muito ruim porque esse valor vai impactar o FMM”, comentou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Um dos argumentos é que faltou uma análise ou consideração, na época do Ministério de Infraestrutura (atual Portos e Aeroportos), a respeito do fluxo de caixa do FMM diante da possibilidade de desconto nas alíquotas do AFRMM, conforme preconiza a Lei 14.301/2022. “Ao nosso ver, o decreto cometeu ilegalidade porque o artigo que permite dar desconto diz que deve ser analisado o fluxo de caixa do FMM e não foi feita nenhuma análise”, apontou Resano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023

PORTO DE IMBITUBA MIRA AMPLIAÇÃO NA ÁREA DE ACOSTAGEM PARA RECEBIMENTO SIMULTÂNEO DE ATÉ 6 NAVIOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/03/2023 - 19:56



Para atender a crescente demanda de movimentação de cargas, a SCPAR Porto de Imbituba planeja investir em um pacote de melhorias visando aumentar o número de berços para atracação simultânea de até seis navios. Quando concluída, a ampliação tornará o Porto de Imbituba o maior de Santa Catarina em extensão acostável para embarcações, com aproximadamente 1,6 km de cais linear. Hoje, o complexo portuário conta com três cais e pode receber até quatro embarcações ao mesmo tempo.

Os planos de expansão devem se concretizar no médio prazo, mas já devem começar a se tornar realidade nos próximos 30 dias, com a perspectiva de início da recuperação e ampliação do Cais 3. As intervenções no Berço 3 estão em fase final de projeto executivo e significam a maior e mais importante obra até então realizada pela SCPAR, um aporte de mais de R\$ 92 milhões, totalmente custeado pela autoridade portuária.

Com previsão de entrega em 2025, o reforço estrutural do Cais 3 alargará o berço e permitirá maior automatização, permitindo a instalação de novos equipamentos de movimentação de cargas, como shiploader. O Cais 3 receberá, também, dois dolphins, um de atracação e um de amarração, para viabilizar o recebimento de navios maiores, passando do limite atual de 205 metros (LOA) para embarcações com até 300 metros. Após a obra, o planejamento da SCPAR é realizar a dragagem de aprofundamento do local, equiparando a capacidade de calado máximo do Berço 3 a dos Cais 1 e 2, que possuem profundidade de 15 metros.

“As melhorias em que estamos trabalhando são fundamentais para que Porto de Imbituba permaneça na trajetória ascendente de participação na logística portuária e incluem tratativas simultâneas no campo estrutural, de acesso, otimização de áreas, automatização de processos e de gestão comercial do Porto”, avalia Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, que complementa, “nosso objetivo é elevar a qualidade do Porto de Imbituba, pensando na maior eficiência



operacional na movimentação de cargas, sustentabilidade no dia a dia com a cidade e manutenção de baixo tempo de espera para atracação”.

Concomitante à obra do Cais 3, a Autoridade Portuária já finalizou o projeto básico e deve lançar ainda no primeiro semestre deste ano a licitação para contratar a empresa responsável pela instalação de um delfim na ponta do Cais 2, passando para 700 m o Cais 1 e 2, que hoje têm juntos 660 m. A estrutura permitirá a atracação permanente de três navios, independente de suas características, diferente do que ocorre atualmente.

O diretor-presidente do porto também adianta que está em fase de tratativa o processo de transformação da retaguarda do Cais 2, hoje não operante, em mais um berço de atracação, com cerca de 250 m, para operação exclusiva de navio graneleiro. A expectativa da Autoridade Portuária é atrair, pelo menos, R\$ 30 milhões em investimentos da iniciativa privada para qualificação do local.

A SCPAR Porto de Imbituba começa a lançar ao mercado o início do desenvolvimento de projeto para implantação do Cais 6, com localização transversal aos berços existentes na atual área de atracação. “Ainda estamos em etapa inicial de análise da viabilidade desse projeto, mas o objetivo é possibilitar um atracadouro para navios de granéis líquidos e cargas gerais, deslocando a movimentação dessas cargas para um cais específico”, adianta Braga.

Investimentos complementares

O foco na área de acostagem é acompanhado por outras ações estratégicas da SCPAR Porto de Imbituba, como a recuperação e reforço do molhe de abrigo. Diferente das demais obras, que envolvem recursos da Autoridade Portuária e atração de investimentos privados, a intervenção no molhe será pleiteada pela SCPAR, em conjunto com a Secretaria de Articulação Nacional do Estado de Santa Catarina, para que a União, proprietária do porto organizado, forneça os recursos necessários.

Além dos avanços estruturais, a gestão do Porto também está focada no implemento de melhorias na automação e modernização dos processos de tecnologia da informação. Está prestes a reabrir processo de licitação do novo data center, para ampliar não apenas a capacidade de armazenagem e processamento de dados, como a segurança das operações. Está capacitando sua equipe em conformidade à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), avança no projeto do Gate Sem Parar, que busca agilizar a entrada de caminhões, com leitura facial do motorista, identificação de placas e importação de dados através de triagem preliminar, reduzindo a formação de filas nas portarias de entrada.

Irá adquirir, ainda este ano, duas balanças rodoviárias eletrônicas, para aumentar o fluxo de pesagem de cargas, além de atuar na liberação, nos próximos 30 dias, de um novo gate de acesso na Portaria 2.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/03/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 14/03/2023