

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 054/2023
Data: 27/03/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
RELAÇÃO PORTO-INDÚSTRIA CRIARÁ EMPREGOS NA BAIXADA SANTISTA	4
ANTAQ IMPEDE REAJUSTE TARIFÁRIO DE 1.600% EM PORTOS DO ESPÍRITO SANTO	7
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS FALA SOBRE PLANOS ENVOLVENDO A BAIXADA SANTISTA.....	8
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	12
PROGRAMA DE INOVAÇÃO PARA PEQUENAS EMPRESAS TEM EDITAL ABERTO.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	13
OBRAS NO ESPÍRITO SANTO GANHAM IMPULSO COM REFORÇO ORÇAMENTÁRIO DO GOVERNO FEDERAL.....	13
PORTAL PORTO GENTE	14
TCP BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES REFRIGERADOS	14
AS EXPECTATIVAS DO COMÉRCIO EXTERIOR PARA 2023	15
GESTÃO LULA NÃO PRIVATIZA PORTO DE SANTOS E ANUNCIA INOVAÇÃO.....	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – O EXEMPLO DO RIO DE JANEIRO	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Rio de Janeiro 1</i>	19
<i>Rio de Janeiro 2</i>	19
<i>Trem-bala</i>	19
<i>China</i>	19
REGIÃO NORDESTE - EMPRESAS ASSINAM MEMORANDO VISANDO PRODUÇÃO DE METANOL NA ZPE PECÉM.....	20
REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO LANÇA EDITAL PARA OBRAS DE DRAGAGEM NO PORTO DE RIO DE JANEIRO	21
REGIÃO SUDESTE – AUTORIDADE PORTUÁRIA PROCURA PROJETOS DE GERAÇÃO DE ENERGIA E COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS EM ITAGUAÍ.....	22
NACIONAL - CÂMARA TERÁ AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER FISCALIZAÇÃO DE AGÊNCIAS REGULADORAS	23
PORTUGAL - PORTO DE SETÚBAL TEM LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA PARA PARQUES EÓLICOS OFFSHORE, DIZ MINISTRO	24
BE JOB - SETORES PORTUÁRIO E DE LOGÍSTICA TÊM VAGAS PARA VÁRIOS NÍVEIS DE ESCOLARIDADE	25
BE NEWS – BRASIL EXPORT 25 E 26/03/2023	29
EDITORIAL – O CAMINHO DO AMANHÃ.....	29
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	29
<i>Em São Paulo</i>	29
<i>Hidrovias 1</i>	30
<i>Hidrovias 2</i>	30
<i>Hidrovias 3</i>	30
<i>Hidrovias 4</i>	30
<i>Mais voos</i>	30
NACIONAL - MINISTÉRIO APOIA ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES DO AEROPORTO DE CARLOS PRATES	30
NACIONAL - LULA ADIA EMBARQUE À CHINA APÓS DIAGNÓSTICO DE PNEUMONIA	31
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM QUER MELHORAR VIDEOMONITORAMENTO COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL	32
REGIÃO SUL - CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO A PARANAGUÁ É UM GRANDE DESAFIO, DIZ PIERDOMENICO.....	33
REGIÃO SUL - TCP RECEBE MAIOR EMBARCAÇÃO DO TIPO RO-RO EM CAPACIDADE.....	35
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 10,9 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS EM FEVEREIRO.....	35
REGIÃO SUDESTE - OPERAÇÃO VERÃO DA MARINHA ABORDA MAIS 8.400 EMBARCAÇÕES E APREENDE 27 EM SP.....	37
REGIÃO SUDESTE - EM CLIMA DE MUITA FESTA, PASSAGEIROS EMBARCAM NO ‘NAVIO DA XUXA’	37
OPINIÃO – ARTIGOS - LUIZ DIAS GUIMARÃES	38
OPINIÃO – ESTRATÉGIA - COMPENSAÇÕES PARA CIDADES PORTUÁRIAS	40
NACIONAL – NORTE EXPORT – 3 E 4 DE ABRIL 2023	42
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	43
PROGRAMA DE SUBMARINOS COMPLETA 15 ANOS REVOLUCIONANDO A TECNOLOGIA BRASILEIRA E A INDÚSTRIA NAVAL	43
RECEITA AUTORIZA ABERTURA DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE PORTO SECO EM PONTA PORÃ	44
PORTO DE PARANAGUÁ ENTRA NA ROTA DE NAVIO GIGANTE DO GRUPO ITALIANO GRIMALDI	45
PIB AGROPECUÁRIO DO BRASIL CRESCERÁ 11,6% EM 2023, DIZ IPEA	46
MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA COM RETRAÇÃO DE ESTOQUES PORTUÁRIOS	46
PORTO DO RIO DE JANEIRO VAI DRAGAR ACESSO AQUAVIÁRIO PARA RECEBER NAVIOS DE 366 METROS	47
NA CHINA, MINISTRO CARLOS FÁVARO DEFENDE PROJETO BRASILEIRO PARA TRANSIÇÃO SUSTENTÁVEL.....	48



TARCÍSIO DE FREITAS COMEÇA MISSÃO NA EUROPA COM REUNIÃO COM INVESTIDORES EM LONDRES	48
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	48
PRATES: PAÍS PRECISA DECIDIR SE QUER EXPLORAR FOZ DO AMAZONAS	49
GÁS VERDE TRAÇA PLANO DE EXPANSÃO EM BIOMETANO E BUSCA INVESTIDOR	50
ISA CTEEP INAUGURA PRIMEIRO PROJETO DE ARMAZENAMENTO DE ENERGIA EM LARGA ESCALA DO BRASIL	52
JORNAL O GLOBO – RJ.....	54
AINDA NÃO HÁ DATA PARA APRESENTAÇÃO DE NOVO ARCABOUÇO FISCAL, DIZ PADILHA.....	54
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE 'NATUREZA JURÍDICA' PRIVADA DA ELETROBRAS ESTÁ CONSOLIDADA.....	54
PREVIC ESTUDA SUSPENDER PAGAMENTO DE R\$ 9,3 MILHÕES A DIRETORES DA PETROS	55
PRESIDENTE DO TCU DIZ NÃO VER POSSIBILIDADE DE JUDICIÁRIO REVERTER PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS	56
VINDO DO MERCADO, INDICADO DE HADDAD PARA DIRETORIA DO BANCO CENTRAL VIRA DÚVIDA	57
EMPRESÁRIOS BRASILEIROS SE FRUSTRAM COM AUSÊNCIA DE LULA NA CHINA, MAS MANTÊM ANÚNCIO DE PARCERIAS NO ÂMBITO PRIVADO	59
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	60
DESEJO DO CENTRÃO DE PÔR AS MÃOS NO BILIONÁRIO PROJETO DO SUBMARINO NUCLEAR ASSUSTA ALMIRANTES	60
DISPUTA ENTRE LIRA E PACHECO EXPÕE CURTO-CIRCUITO NA ARTICULAÇÃO POLÍTICA DO PLANALTO COM CONGRESSO.....	63
MODELO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS FOI INJUSTO, MAS VENDA ESTÁ CONSOLIDADA, DIZ MINISTRO	65
FAZENDA VAI CONVERSAR COM LÍDERES DO CONGRESSO ANTES DE DIVULGAR MARCO FISCAL, DIZ GALÍPOLO.....	66
VALOR ECONÔMICO (SP).....	67
PASSAGEM A R\$ 200 É PARA PESSOAS QUE NÃO VOARAM NOS ÚLTIMOS 2 ANOS, DIZ FRANÇA	67
PORTO DE SANTOS PODE TER CONCESSÃO PARA DRAGAGEM, DIZ MÁRCIO FRANÇA	67
INDÚSTRIA EÓLICA VÊ GARGALO GLOBAL E PEDE AÇÃO RÁPIDA DE PAÍSES	68
FT: MAIS RICA CIDADE CHINESA, KUNSHAN SENTE EFEITOS DE TENSÃO ENTRE EUAE CHINA	69
AUTORIDADE PORTUÁRIA ABRE LICITAÇÃO PARA OBRAS DE DRAGAGEM NO PORTO DO RIO	71
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	71
FIM DA OBRIGATORIEDADE DE DECLARAR AÇÕES NO IR EXIGE ATENÇÃO.....	72
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	73
APOSTANDO NO POTENCIAL DA REGIÃO NORTE, MITSUBISHI MARINE ESTARÁ PRESENTE NA NAVALSHORE AM	73
MATAPI EMBARCA TECA DE MADEIRA NO PORTO DE OUTEIRO	75
A BELGO ARAMES ANUNCIA QUE MARCELO MARINO SERÁ SEU NOVO CEO A PARTIR DE 7 DE ABRIL.....	75
RICARDO NAVARRO É O NOVO DIRETOR COMERCIAL DA ATIVA LOGÍSTICA	76
CSENO VAI MAPEAR INTERESSE DE COREANOS EM PARCERIAS COM INDÚSTRIA LOCAL.....	76
ICM METAIS CONFIRMA PRESENÇA NA NAVALSHORE	77
PORTO DE SANTOS REGISTRA MOVIMENTO DE 10,9 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO	78
ARTIGO - ACORDOS E CONVENÇÕES COLETIVAS DE TRABALHO NO SETOR MARÍTIMO. O QUE MUDOU?	79
PORTO DO RIO DE JANEIRO VAI DRAGAR ACESSO AQUAVIÁRIO PARA RECEBER NAVIOS DE 366 METROS	80
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	81
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	81



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

RELAÇÃO PORTO-INDÚSTRIA CRIARÁ EMPREGOS NA BAIXADA SANTISTA

Nova direção na Autoridade Portuária, construção do túnel Santos-Guarujá e Parque Valongo reforçam expectativa

Por: *Bárbara Farias e Ted Sartori*



Foto: *Matheus Tagé/AT*

O Porto de Santos está em ritmo de mares conhecidos, mas alguns - e importantes - ainda não navegados para 2023. Enquanto os novos nomes para a direção da Santos Port Authority (SPA) passam por análise da Casa Civil do Governo Federal, o túnel entre Santos e Guarujá e o Parque Valongo são projetos com promessa de começar a sair do papel, reforçando a perspectiva de crescimento que surge no horizonte e aumentando a expectativa do setor portuário (confira opiniões abaixo).

“A maioria da diretoria da SPA será da Baixada Santista, com pessoas que trabalham com esse assunto há algum tempo alternadas com outras de minha relação de confiança e que saibam tocar essa parte em especial, que é a licitatória. E que vai ser a grande tarefa: preparar essas mudanças”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, em entrevista para A Tribuna, mas sem adiantar quaisquer nomes.

As alterações a que França se refere são o que se deseja fazer de maneira diferente: os marcos de regulação, como dragagem por mais tempo e, eventualmente, concessão da manutenção do contorno do Porto de Santos.

“De qualquer maneira, vamos ter grandes e boas novidades porque o Governo está muito animado com o fato de Santos acabar sendo referência. Vamos demonstrar que é possível ser rápido sem ser privado. Existem coisas públicas que podem ser eficazes”, projeta o ministro.

Túnel

Dentro desse raciocínio, Márcio França reforça que a privatização do Porto de Santos não está nos planos, ao contrário do túnel entre as duas margens do complexo, em Santos e Guarujá.

“O que houve é que, durante um período de quatro anos, ficamos em cima de uma forma de raciocinar, que é a de que o Porto de Santos tem de ser privado para fazer o túnel. Vamos demonstrar que é possível fazer o túnel sem que seja privado”, afirma o ministro.

O assunto é encarado por França como “prioridade” e “possivelmente a obra mais importante do Governo”. “Já inserimos as discussões sobre o túnel no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Como ele já tem um projeto básico e executivo, é uma obra mais adiantada desse ponto de vista e com todas as liberações e licenciamentos. Então, essa nova administração da Autoridade Portuária é que vai ter a tarefa de fazer a maior obra do governo Lula. É algo hercúleo, já que não há nada igual no Brasil, mas a gente está animado”.

Márcio França não descarta que possam existir alterações no projeto, de modo a diminuir as desapropriações, mas lembra também que, a cada mudança, há um retrocesso burocrático, o que não é bem-vindo.



“Acho que dá para fazer o que é indiscutível: a passagem por baixo da água no trecho. É a parte mais difícil. A tecnologia da engenharia brasileira não tem ainda experiência em fazer túneis assim, mas vai se apropriar deste caso para fazer outros também. Vai ser muito bom. Santos, mais uma vez, vai estar na frente com uma obra que é aguardada há muito tempo”, explica.

No formato anteriormente programado de licitação, lembra o ministro, haveria a privatização e, depois de sete anos, começaria o investimento em túnel. “Nesse caso, em sete anos vamos estar passando no túnel e não esperando para começar a obra. E, sinceramente, em vez de fazer um, daqui a sete anos vamos fazer o segundo em outro lugar. Não é uma coisa tão absurda para um Porto que tem a renda que tem. Gostaria muito de ver o Porto de Santos entre os dez maiores do mundo”, explica.

Parque Valongo

A rapidez também vale, segundo o ministro de Portos e Aeroportos, para o chamado Parque Valongo, que ocupará a área entre os armazéns 4 e 7, entre as ruas da Constituição e Riachuelo, no Centro de Santos.

A ideia é que o local vire um espaço de lazer e convivência até 2026. O projeto do parque público é fruto de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre Ministério Público de São Paulo (MP-SP) e SPA.

Também está previsto que o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, seja transferido do Macuco para a área dos armazéns 1, 2 e 3, integrando e valorizando essa área da Cidade.

“Acho o Porto de Santos inacessível. As pessoas não vão visitar o Porto. Pode ser bom para quem está exportando e importando, mas e as pessoas da Baixada Santista? Precisamos fazer com que o Porto seja integrado à região, no mesmo modelo do Rio, o Porto Maravilha. E vamos ter esse trecho para fazer isso. É também uma obra de vulto, com recursos nossos e que é obrigação nossa. O Porto não é uma coisa isolada, como o Vaticano dentro de Roma. Ele é um equipamento público federal, mas está situado na Baixada”, lembra Márcio França.

Recorde

Ao longo dos 12 meses de 2022, o Porto de Santos movimentou 162,4 milhões de toneladas de carga. Em relação a 2021, o resultado apresentou um crescimento de 10,5%. Os embarques avançaram 15,1%, chegando a 118,7 milhões de toneladas, e os desembarques totalizaram 43,7 milhões de toneladas. Trata-se do recorde de movimentação de cargas em só um ano no complexo portuário santista.

Em nota divulgada no começo do ano, a Santos Port Authority (SPA) projeta para 2023 uma movimentação de cerca de 167 milhões de toneladas de cargas no Porto de Santos, que se confirmada significará um novo recorde histórico do complexo.

Na movimentação de contêineres, o Porto de Santos chegou em 2022 à sua marca recorde, e simbólica, de 5 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) no ano, o que significa aumento de 3,2% em relação a 2021. Dessa forma, o complexo santista se aproxima da capacidade máxima para movimentação de contêineres, que é de 5,3 milhões de TEU/ano.

As mercadorias do agronegócio continuaram a se destacar no acumulado do ano, principalmente a soja em grão (+9,6%), o milho (+80,8%), a celulose (+59%), sucos cítricos (+9,6%) e as carnes (+20%). Em um ano com projeção de supersafra, novos resultados positivos são esperados na principal rota do Brasil para o comércio exterior.

Prioridades

Privatização da dragagem, zeladoria, aumento de capacidade e manutenção do acesso rodoviário estão entre os principais desafios do Porto de Santos. Para Maxwell Rodrigues, apresentador da TV Tribuna, executivo da plataforma Porto 360° e empresário, além de resolver os pontos elencados acima, os nomes ligados à região e ao setor nos poderes Executivo e Legislativo trazem otimismo.



“O anúncio de Fabrizio Pierdomenico e Roberto Gusmão para o Ministério de Portos e Aeroportos gera otimismo, devido ao conhecimento de ambos. A possibilidade de ter o Porto de Santos na agenda dos quatro deputados federais da região também contribuirá para as mudanças necessárias. E o ministro Márcio França é da região e conhece profundamente as demandas urgentes”.

Opiniões

“Estamos trabalhando muito para que todas as ações da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego se concretizem. Vivemos um momento propício para colocar em prática projetos que irão desempenhar um papel importante no desenvolvimento do setor”

Bruno Orlandi, Secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos

“A nova administração da Ferrovia Interna do Porto de Santos é uma demonstração das mudanças positivas que o setor de infraestrutura portuária está recebendo, com modelo de gestão focado na modernização dos processos e melhoria de produtividade”

Nicolas Szwako, Diretor de Operações do Corredor Centro-Sudeste da VLI

“Já estamos recebendo navios da classe New Panamax, com 340 a 366 metros e a manutenção da profundidade dos berços de atracação, acessos e canal de navegação é fundamental. É de salutar a intenção da gestão atual de conceder à iniciativa privada o serviço de dragagem”

Daniella Revoredo, Sócia da Revoredo Advocacia

“Estamos otimistas com o futuro do Porto de Santos, mas acreditamos que é fundamental destravar investimentos para melhorar a infraestrutura e aumentar a capacidade de movimentação de cargas no complexo”

Giovanni Borlenghi, Diretor de Negócios do Grupo Cesari

“Há investimentos em infraestrutura de transporte que também alavancarão esse crescimento. Tivemos a não continuidade do processo de privatização do Porto, que poderia trazer mais investimentos, mas ainda assim o mercado reage bem e a curva segue voltada pra cima”

Vinicius Pina, CEO da TGrão

“Quando olhamos para a participação do Brasil no comércio internacional, vemos uma posição ainda tímida, com apenas 1,04% do total que o mundo troca de mercadorias. Temos espaço para ampliar nossa capacidade, com mais gestão de operadores privados nos serviços essenciais”

Ricardo Arten, CEO da BTP

“Já avançamos muito, entretanto, ainda há muitos desafios a serem superados. As formas de resolvê-los já estão mapeadas: precisamos seguir com investimentos para ampliar as capacidades aquaviária e portuária. Isso é imperativo para que Santos possa receber navios maiores”

Iber Justo, Diretor-presidente da MSC Brasil

“Estou otimista com o futuro do Porto, como sempre fui, porém acho muito importante a intervenção do Governo Federal no sentido de melhorar a parte viária, esclarecendo de vez como será a participação privada na gestão do Porto, para dar segurança jurídica aos investidores”

Antônio Floriano, Diretor-presidente do Concais

“Acredito que, com a implementação de medidas que facilitem a atração de investimentos privados e a redução da burocracia, o Porto de Santos poderá se tornar ainda mais competitivo e eficiente. Além disso, a gestão do Porto pode ser aprimorada com a adoção de práticas mais eficientes e transparentes”

Ricardo Pupo Larguesa, Diretor da T2S e professor da Fatec

“Estou otimista, pois penso que Márcio França, Roberto Gusmão e Fabrizio Pierdomenico inspiram confiança e nos dão esperança. Considerando a mudança de rumo da política, o desafio é desburocratizar e dar dinâmica à gestão pública”

Thiago Miller, Advogado e sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM)

“São relevantes os investimentos privados para a modernização e expansão das operações e atração de cargas. As manifestações do Governo sobre nova modelagem e de solução a algumas questões, como o acesso aquaviário, são de extrema importância”

Mauro Sammarco, Presidente da Associação Comercial de Santos (ACS)

“O Porto de Santos precisa de simplificação dos métodos burocráticos, dragagem de aprofundamento, alargamento do canal da barra, dobrar os acessos rodoviários, ampliar os ferroviários e ter novos terminais, em especial para os navios de cruzeiro no Valongo e para os grãos a granel”

Fábio Mello Fontes, Presidente da Praticagem de São Paulo

“A gestão portuária sempre deve ser tratada com prioridade na busca dos maiores esforços em aplicar gestão profissional, técnica e competente, atenta ao avanço tecnológico, preocupada com renovação da mão de obra e investindo nos acessos”

Flavio da Rocha Costa, Gerente-geral de logística da Eldorado Brasil Celulose

“Para melhorar a eficiência e a competitividade do Porto de Santos, é vital que governo e autoridades promovam políticas e programas de investimento que incentivem a modernização e a inovação no setor, com planejamento estratégico de longo prazo”

Eduardo de Pinho Freire, Sócio do Grupo Yamam Segurança Patrimonial, Portaria e Limpeza

“Estou sempre otimista, mas tenho pontos de preocupação: a dragagem de manutenção e aprofundamento ainda é uma incógnita, assim como são conturbados e inseguros os contratos com a Autoridade Portuária. O acesso rodoviário é um problema crônico”

Roberto Teller, Diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil

“Como investidores de longo prazo em infraestrutura, continuamos otimistas com o Brasil e com os potenciais ainda maiores no agro, na cadeia de renováveis e na retomada da industrialização. Nisso, o Porto de Santos se insere como um dos principais elos em nossa cadeia de valor”

Rui Klein, Diretor de Concessões da EcoRodovias

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/03/2023

ANTAQ IMPEDE REAJUSTE TARIFÁRIO DE 1.600% EM PORTOS DO ESPÍRITO SANTO

Taxa do VTMS passaria de R\$ 1.103,50 para R\$ 18.729,65 por acesso nos portos de Tubarão e Praia Mole

Por: **Bárbara Farias**



Nova taxa seria adotada nos portos de Praia Mole e Tubarão, mas acabou suspensa pela Antaq; Vports fala em reequilíbrio da divisão de custos Foto: Divulgação/Arcelor Mittal

Após anunciar um reajuste de cerca de 1.600% na tarifa do Sistema de Informação e Gerenciamento de Tráfego de Embarcações (VTMS), a Vports, empresa responsável pelos portos do Espírito Santo, foi impedida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de executar o aumento até 17 de maio, quando os novos valores entrariam em vigor.

A primeira Autoridade Portuária privatizada no País é avaliada como parâmetro para uma eventual desestatização da Santos Port Authority (SPA), gestora do Porto de Santos.

A companhia esclareceu ainda que “tem cumprido todas as obrigações contratuais, reafirmando seu compromisso com o aumento da qualidade dos serviços prestados e com a redução do custo de movimentação de carga pelos usuários dos portos administrados”. “A nova estrutura tarifária foi

pensada para trazer economia ao usuário do porto organizado, viabilizando preços menores e operações mais rápidas e eficientes. Conforme deliberado pela Antaq, vigorará a partir de 17 de maio”.

Contudo, a Antaq, que regula e fiscaliza a tabela tarifária dos portos brasileiros, suspendeu o reajuste na última quarta-feira, de forma cautelar, até 17 de maio. Até lá, a empresa deve justificar “reajustes que aumentem os valores das tarifas portuárias. Até que tais variações de preço sejam justificadas, será mantida a tabela tarifária atualmente vigente nos referidos portos”. A decisão foi “referendada por unanimidade” em reunião da diretoria da Antaq, na quinta-feira.

Sob gestão privada desde setembro de 2022, a então Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) poderia reajustar a tabela tarifária após seis meses, conforme consta no contrato de concessão firmado junto ao então Ministério da Infraestrutura, no Governo Bolsonaro. Em fevereiro deste ano, já concedida à iniciativa privada, a Codesa passou a se chamar Vports.

Consultado por A Tribuna, o presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo (Sindiex), Sidemar Acosta, informou, em nota, que vem acompanhando o debate sobre a nova estrutura tarifária do VTMS, proposta pela Vports, para os navios que operam em águas capixabas.

Ele ponderou que “após algumas reuniões e esclarecimentos da diretoria da empresa, a entidade entende que a nova estrutura tarifária já estava prevista no contrato de concessão e foi pensada para trazer harmonia de custos entre as operações, gerando, inclusive, economia para terminais e tipos de cargas”.

Por sua vez, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Espírito Santo (Sindamares) também foi procurado, mas não retornou até o fechamento desta edição.

No último dia 17, a Vports divulgou que a tarifa do VTMS passaria de R\$ 1.103,50 para R\$ 18.729,65 por acesso, nos portos de Tubarão (Vale) e Praia Mole (ArcelorMittal, Usiminas e Gerdau). Em nota, justificou que “o ajuste em questão visa reequilibrar a divisão de custos pela utilização do sistema de monitoramento e gestão do tráfego marítimo, que funciona todos os dias da semana, 24 horas”.

Ainda de acordo com a Vports, o VTMS reforça a segurança por meio da mitigação dos riscos de acidentes, tráfico de drogas, prostituição e furtos nos navios que esperam para atracar no complexo portuário de Vitória e no Porto de Tubarão. Ressalta “que as embarcações que acessam o porto organizado já têm os custos do serviço incluído nas tabelas de utilização direta e não precisarão pagar a tarifa específica do VTMS”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/03/2023

TARCÍSIO GOMES DE FREITAS FALA SOBRE PLANOS ENVOLVENDO A BAIXADA SANTISTA

“Queremos uma novidade para a Baixada Santista que traga empregos”, afirma o governador de SP
Por: Arminda Augusto



Foto: Vinícius Rosa/Secretaria de Comunicação do Governo do Estado de SP

Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos) completa hoje os primeiros 85 dias de seu governo. Nesse tempo, já enfrentou a tragédia de São Sebastião, estreitou relações internacionais para projetos de infraestrutura e tecnologia, lançou novos projetos habitacionais e se prepara para anunciar o Jovem Aprendiz Paulista, programa destinado a jovens de 14 a 18 anos, com estágio em micro e pequenas empresas, bancado pelo Estado e com ensino



profissionalizante. Serão 60 mil vagas, incluindo a Baixada Santista. Ex-ministro da Infraestrutura, Freitas continua defendendo a desestatização da Autoridade Portuária, por entender que permitirá gerar milhares de empregos e novos negócios na Baixada Santista, requalificando o Porto e a relação porto-indústria. Confira, abaixo, a entrevista exclusiva que concedeu a A Tribuna, no Palácio dos Bandeirantes, nesta semana.

Quando ainda em campanha, no ano passado, o senhor destacou, em Santos, seis pontos do seu plano de governo: aumentar a oferta de energia, ampliar o crédito ao micro e pequeno empreendedor, diminuir a carga tributária, conciliar a capacitação profissional com as vocações econômicas regionais, desburocratizar a gestão para agilizar os licenciamentos e melhorar a infraestrutura. Ao completar 85 dias de governo, mudaria algum desses pilares?

Na verdade, eu mantenho todos os seis pilares e, se formos ver o que aconteceu nesses 85 dias, vamos perceber que o governo tem mantido justamente essa linha. As pessoas vão começar a perceber a nossa aderência aos compromissos de campanha. Por exemplo, na semana passada, assinamos um decreto que cria o Conselho Estadual de Promoção da Reindustrialização do Estado de São Paulo. E para que ele serve? Estamos criando um grupo de trabalho, o Governo do Estado mais a Federação das Indústrias (Fiesp), para promover a reindustrialização de São Paulo. E esse processo vai bater em todos esses seis pilares. Vamos tratar da oferta de energia, das vocações regionais, da capacitação profissional, da parceria com o Sesi/Senai e a nossa Secretaria de Educação para formação de mão de obra. Também vai tratar do Jovem Aprendiz Paulista, da infraestrutura, do crédito, da questão tributária.

Na questão tributária, a ideia é reduzir impostos para atrair novos negócios e combater a guerra fiscal?

Recentemente, nós editamos 11 decretos de redução de ICMS, justamente para tornar o Estado de São Paulo competitivo, o que eu também falei na campanha. A gente precisa competir de igual para igual, estamos perdendo a guerra fiscal para outros estados. Então, vamos diminuir a carga tributária de alguns produtos para competir sem desvantagens.

Outros decretos virão?

Tivemos uma primeira bateria de redução de ICMS, mas vamos ter outras. Estamos estudando na Secretaria da Fazenda, por exemplo, a questão das substituições tributárias. Queremos rever essa política, que é importante para o setor industrial. Estamos vendo que tipo de incentivo vamos dar, por exemplo, em termos de redução de ICMS para aquisição de bens de capital. Além disso, estamos vendo se adotamos o regime de drawback, que equipara produtos que são importados com produtos brasileiros. Ou seja, até então, a empresa brasileira que exporta tem um benefício tributário ao importar um determinado insumo, e não tem o mesmo benefício ao comprar um similar nacional. Eu quero igualar a carga tributária entre o insumo comprado aqui e o que é importado.

E o crédito para micro e pequeno empreendedor?

A Desenvolve São Paulo está soltando várias linhas de estímulo de financiamento e de crédito para pequenos empreendedores. Lançamos uma linha específica para mulheres empreendedoras, com R\$ 200 mil de crédito pré-aprovado. Queremos soltar esse crédito com vantagem para quem contrata em relação aos bancos comerciais e com a capacitação embutida. Ou seja, não é o crédito pelo crédito, é o crédito com assistência técnica, em parceria com o Sebrae.

Na infraestrutura, houve nesta semana o leilão do Rodoanel Norte. Tem mais algum previsto para breve?

Sim, vamos soltar em breve o leilão do Trem Intercidades, ligando Campinas à Capital. Essa é a primeira jornada, para depois fazermos Sorocaba-São Paulo, São Paulo-São José dos Campos, São Paulo-Santos. Isso dá fôlego para sentirmos a aderência desse modelo pelo mercado e lançarmos outros trens. Será por meio de PPPs (parcerias público-privadas).

A malha ferroviária para todas essas ligações precisará ser recuperada. Isso não torna o custo muito elevado?

Isso tudo está previsto. No campo das ferrovias de carga, por exemplo, isso já está acontecendo. Teremos a duplicação da malha Itirapina-Santos, contorno ferroviário de Catanduva, contorno



ferroviário de Rio Preto, substituição de trilhos e dormentes. Já estamos discutindo toda a recuperação da malha oeste, que sai de Corumbá e vai até Mairinque.

Esse estímulo acaba reduzindo o preço do frete.

Exatamente. Nós assinamos um convênio com o Movimento Brasil Competitivo para investigar o Custo São Paulo. Queremos saber quais são as principais barreiras à competitividade do Estado e o que faz nosso custo ser alto. Vamos diagnosticar e eliminar as barreiras. Outro ponto importante: o nível de digitalização no Estado é baixo. Esse é um processo a ser perseguido, porque aumenta a transparência, diminui a burocracia e o custo.

Com relação ao pilar da energia, o senhor tem falado bastante em gás...

Isso mesmo. Vamos investir muito em gás, biometano e hidrogênio verde. Entendemos que São Paulo tem que ser líder nesse processo de transição energética.

No plano de reindustrialização do Estado, que papel terá o polo petroquímico de Cubatão?

Estamos diante de uma nova indústria petroquímica, capaz de produzir novos produtos. E nós temos a chance de revocar Cubatão. Quando a gente fala em Cubatão, eu enxergo o sistema porto-indústria, com o canal chegando a Cubatão e uma indústria florescendo. Por isso vem a lógica do incentivo tributário...

Como assim?

Se nós temos um canal de navegação, um porto que nos permite usar esse canal em sua plenitude e podemos explorar as áreas mais ao fundo desse canal, podemos reindustrializar a área com uma nova indústria, fazendo inclusive o processamento para exportação: o insumo entra no porto, é processado e dali já segue para seu destino. Podemos gerar uma indústria sustentável, revocacionada, direcionada para exportação e geradora de empregos. Não tem como dar errado. Teremos uma forte geração de emprego na Baixada e conseguiremos aproveitar todo aquele polo que já foi tão pujante e pode voltar a ser.

Que segmentos o senhor enxerga nesse processo de revocar o polo?

Temos que pensar em tecnologia, módulos que podem servir para a indústria de componentes eletrônicos. Criamos a Secretaria de Negócios Internacionais para sermos mais agressivos no comércio exterior. Queremos trazer empregos para cá, mostrar o ambiente de negócios que estamos criando. O mundo está buscando parceiros confiáveis, e queremos mostrar que São Paulo é um parceiro confiável.

Parte desse “plano de ataque” em busca de parceiros internacionais depende de ações do Governo Federal. Como está essa conversa?

Nosso plano é muito aderente ao que o Governo Federal está pensando. Eles já perceberam que temos um ambiente propício para ser a bola da vez. Se não fizermos o dever de casa, vamos perder oportunidades para países como o México. Precisamos ficar espertos.

Em relação à reforma tributária, o Governo Federal tem apoio de São Paulo?

Sim, pela primeira vez, estamos topando tributar no destino. Mesmo que a gente perca arrecadação em um primeiro momento, no médio e longo prazos, eliminando a guerra fiscal, sairemos ganhando. São Paulo vai apoiar, sim.

Existe um movimento crescente que pede uma terceira ligação entre Planalto e Baixada Santista. O que o senhor pensa sobre isso?

Isso já faz parte dos nossos planos de infraestrutura, entendemos como prioridade. Eventualmente, uma ligação do Alto Tietê com a Baixada, partindo de Suzano. Existe toda a complexidade ambiental e financeira, é verdade, mas temos que estudar isso desde já.

Há duas semanas, o senhor esteve reunido com o Governo Federal para tratar da desestatização do Porto de Santos. Como evoluiu essa conversa?

Então, esse é um processo que andou bastante e já está na última fase do TCU (Tribunal de Contas da União). Mas isso não quer dizer que esse modelo será o definitivo. O Governo Federal pode e deve



fazer as mudanças que achar necessárias. Não estamos presos a modelos, mas a ideias. Isso é importante. O que nós queremos? Queremos uma novidade para a Baixada Santista que traga emprego. De que outra forma a gente vai mobilizar tanto capital em um curto espaço de tempo? A Baixada Santista tem o maior porto do Brasil, responsável por um terço das transações, cercado de pobreza, de pessoas que perderam empregos em um processo de favelização. O problema da Baixada é um dos mais graves do Estado de São Paulo. É preciso criar oportunidades.

E o senhor acha que as oportunidades só virão a partir do processo de desestatização da Autoridade Portuária?

É claro que a Autoridade Portuária pública pode fazer os investimentos também, mas vai levar um tempo maior. Quanto há de recurso anual para investir? Existe uma dificuldade grande de investir pela via pública. O privado é que tem condição de, rapidamente, fazer os investimentos necessários. E estamos falando sobre viabilizar todo o canal. Houve a incorporação de áreas na poligonal do Porto para gerar valor, áreas que podem servir a novos terminais. Se essas áreas não forem ocupadas, podem sucumbir ao processo de favelização. Para você usar o fundo do canal tem que investir muito. A dragagem sempre foi um problema para o Porto de Santos, e há condição de levar a profundidade para 17 metros, trazer os grandes contêineres, levar o canal navegável até Cubatão. Mas para isso, para permitir a lógica do porto-indústria, é preciso ter muito capital, e sem aumentar tarifa para que continue atrativo. E é essa a aliança possível em um processo de desestatização. O porto continua sendo área pública, mas com administração privada.

E quais são as forças contrárias a esse movimento? É o Governo Federal, o setor privado...

Os operadores portuários têm um certo receio, é natural. Precisamos de um modelo que dê segurança jurídica a eles. Todos querem saber o que vai acontecer quando o contrato terminar, mas essa incerteza também existe no porto público, porque os contratos também acabam, e a lógica é fazer uma nova licitação. Ninguém é dono, todos têm contrato de arrendamento, que será respeitado pela nova empresa de administração. Com uma administração privada, você ganha velocidade se quiser fazer desmembramento ou adensamento de área, fazer mais berços para turismo, revitalizar os galpões antigos, ligar ao Centro Histórico de Santos, ou seja, posso gerar emprego no comércio exterior, no turismo, na indústria. Não vejo nenhuma outra solução que mobilize tanto emprego em tão pouco tempo.

A reunião em Brasília avançou nesse sentido?

Foi boa, foi técnica, mas a gente tem um limite, né? Estamos colocando os argumentos técnicos por entendermos que é uma solução boa para a Baixada Santista. Eu diria mais: é transformador para o cidadão da Baixada. Estamos falando de emprego na veia.

Isso já não ocorre?

Vamos procurar os empregos de outras formas, como estimulando a indústria. Nós não vamos ficar parados. Por exemplo, já qualificamos o túnel Santos-Guarujá. Vamos fazer...

E se não tiver aporte do Governo Federal?

Vamos fazer também. Vamos modelar a PPP e botar de pé. Precisamos calibrar a tarifa para que não seja maior do que se paga nas balsas.

A tragédia de São Sebastião mudou alguma das suas prioridades de governo?

Sim, precisamos mudar o foco da política habitacional. Se analisarmos os últimos anos, a gente vê que a política habitacional está dispersa: o prefeito oferece um terreno, o governo constrói e, muitas vezes, para uma região onde não há déficit grave, gente morando na várzea do rio, em encosta de morro. Ou seja, estamos construindo onde não há aquela urgência. O grande ensinamento de São Sebastião é esse. Já contratamos lá 702 apartamentos, que queremos entregar em 150 dias. Estaremos focados na mudança de paradigmas, na desmobilização dessas áreas de risco. Vamos desapropriar áreas para abrir espaço para construção se for necessário. E os municípios têm que ajudar, não permitindo novas ocupações irregulares. Estamos com 40 mil habitações em andamento, queremos chegar a 220 mil. Um caminho é utilizar a desestatização da Sabesp para isso.

Como assim?



Pode entrar no edital, como compromisso de quem vencer o processo, a obrigação de construir habitação popular, realocando quem vive na base do Tietê. Temos que buscar alternativas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 27/03/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PROGRAMA DE INOVAÇÃO PARA PEQUENAS EMPRESAS TEM EDITAL ABERTO

A assistência aos negócios escolhidos será feita de forma gratuita pelas incubadoras e aceleradoras de empresas associadas ao Programa Ideiaz.



Empresas de todo o país podem se inscrever/Foto: Pixabay

As micro e pequenas empresas com projetos inovadores têm uma chance de tirar a ideia do papel e expandir os negócios. Esta é a última semana para inscrever-se na quinta chamada do Programa Ideiaz, que pretende ajudar gratuitamente projetos inovadores de pequenas empresas. As inscrições ocorrem até 2 de abril.

Em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), a Associação Nacional de Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores (Anprotec) está escolhendo até 300 ideias para receberem capacitação empreendedora, mentorias e apoio tecnológico por dez semanas.

Empresas de todo o país podem se inscrever. A assistência aos negócios escolhidos será feita de forma gratuita pelas incubadoras e aceleradoras de empresas associadas ao Programa Ideiaz – Powered by InovAtiva. A rede, que opera em todos os estados, tem como objetivo democratizar o atendimento técnico a empresas inovadoras, ampliando o alcance nacional de negócios que recebem assessoria técnica.

Essa será a quinta e última chamada do Programa Ideiaz. Nos ciclos anteriores, o programa ajudou 696 projetos, que receberam treinamento e assistência tecnológica gratuitos. Nesta chamada, o programa conta com 33 incubadoras e aceleradoras credenciadas.

Procedimentos

Podem inscrever-se empreendedores com projetos nas fases de criação ou ideação, ou seja, cujo produto ainda não tenha sido comercializado ou cujo modelo de negócio ainda não esteja concretizado. Cerca de um terço das vagas serão destinadas às ideias das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Outros 20% irão para projetos com impacto socioambiental positivo.

As propostas serão avaliadas por um comitê de seleção composto por representantes do Sistema Sebrae, da Anprotec e da Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do MDIC. Também participação da escolha parceiros como entidades de fomento, investidores, especialistas do setor produtivo e professores de universidades. Com as cerca de 300 ideias selecionadas nesta chamada, o programa pretende concluir as atividades atingindo a meta de 1 mil projetos atendidos.

Cada projeto selecionado será encaminhado para um atendimento de dez semanas, totalmente online, com uma das incubadoras ou aceleradoras credenciadas no Ideiaz. Os empreendimentos receberão

pelo menos 18 horas de apoio ao seu desenvolvimento. Desse total, pelo menos 10 horas serão de atendimento individualizado, que abrangerá as seguintes atividades:

- Mentoria;
- Consultoria organizacional;
- Suporte tecnológico;
- Suporte para formalização do negócio;
- Qualificação empreendedora.

Depois do processo de capacitação, os projetos serão acompanhados e deverão cumprir as seguintes metas: ter um modelo de negócios desenhado e validado, apresentar um protótipo do produto ou serviço desenvolvido e avaliado por clientes e constituir um pitch (discurso) de venda e de defesa do negócio pronto.

Cada projeto deverá ter pelo menos dois integrantes para participarem das dez semanas de atendimento. A capacitação irá além das 18 horas de atendimento. A Anprotec recomenda que os integrantes da equipe dediquem pelo menos meio expediente por dia para desempenharem as atividades necessárias para atingirem os resultados mínimos. O tempo necessário poderá aumentar, de acordo com o nível de conhecimento do time e da maturidade do projeto.

Mais informações podem ser obtidas no edital, disponível na página do Programa Ideiaz na internet <https://programaideiaz.com.br/>. As dúvidas podem ser encaminhadas para o e-mail ideiaz@anprotec.org.br

Cronograma

- Período de inscrição: até 2 de abril
- Avaliação das propostas: de 12 a 30 de abril
- Divulgação dos resultados: 8 de maio
- Formalização da relação entre ambientes e projetos: de 8 a 19 de maio
- Período da capacitação: de 22 de maio a 28 de julho
- Prazo final para a entrega dos resultados mínimos: 28 de julho
- Entrega do questionário respondido: 4 de agosto

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 27/03/2023



Por meio da EC 126/2022, Contorno do Mestre Álvaro e BR-477 serão entregues à população capixaba. Ministro Renan Filho vistoriou os empreendimentos junto com o governador Renato Casagrande

"Viemos garantir os recursos", disse Renan Filho após a vistoria - Foto: Marcio Ferreira/MT

Duas obras federais fundamentais para a integração e o escoamento de cargas no Espírito Santo ganharam impulso nos últimos dois meses após o reforço orçamentário propiciado pela promulgação da Emenda

Constitucional do Bolsa Família (EC 126/2022). Assim, o Governo Federal, por meio do Ministério dos



Transportes, conseguirá concluir o Contorno do Mestre Álvaro, na BR-101, neste ano e o acesso a Capuaba, na BR-447/ES, até 2024.

Os empreendimentos foram vistoriados nesta sexta-feira (24) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, pelo governador do Espírito Santo, Renato Casagrande, pelo diretor-geral substituto do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício de Oliveira Galvão, parlamentares e autoridades capixabas. A execução dos dois projetos, somados, representa um investimento aproximado de R\$ 876 milhões.

Segundo o DNIT, responsável pela execução dos dois empreendimentos, a obra do Contorno de Mestre Álvaro estão com 80% finalizados. Em execução estão serviços de terraplenagem, desmonte de rocha, construção de obra de arte especial e entre outros. "Hoje viemos garantir a integralidade dos recursos necessários para finalizar o Contorno, obra fundamental para melhorar a qualidade de vida de toda a população", disse o ministro.

Na gestão passada, a obra do Contorno do Mestre Álvaro só não parou em sua totalidade porque a bancada federal do Espírito Santo se uniu para garantir os recursos, acrescentou o ministro. Dos R\$ 500,9 milhões estimados para o empreendimento, R\$ 376,8 milhões já foram executados. No caso da BR-447, o valor da obra é de R\$ 231,7 milhões, dos quais R\$ 105,9 milhões foram executados.

Orçamento

Com uma extensão de 4,33 quilômetros, o acesso ao Porto de Vitória, em especial o terminal de Capuaba, já está 55% concluído, informou o DNIT. Também vistoriado pela comitiva liderada pelo ministro, o empreendimento inclui ainda os viadutos sobre a BR-101/262/ES e Sudoeste-Areinha e tem investimento de aproximadamente R\$ 231 milhões. A expectativa é que a entrega ocorra no próximo ano.

Neste ano, o estado terá quase o dobro de recursos para investimentos do que teve no ano passado. Os R\$ 416 milhões para 2023 devem movimentar a economia regional e gerar aproximadamente 3 mil empregos. Para além das obras estruturantes necessárias ao Espírito Santo, a verba permitirá a manutenção de 100% da malha rodoviária federal administrada pelo DNIT.

Além das duas grandes obras em execução, o DNIT no Espírito Santo atua na manutenção, operação e conservação rotineira de toda malha rodoviária federal das rodovias BR-262/ES, BR-259/ES, BR-482/ES, BR-393/ES, BR-342/ES, BR-447/ES e BR-484/ES, totalizando aproximadamente 600 quilômetros com 100% de cobertura contratual. No ano de 2023, o investimento para o estado do Espírito Santo é de R\$ 416 milhões.

Fonte: GOV. Federal - BR - Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 27/03/2023



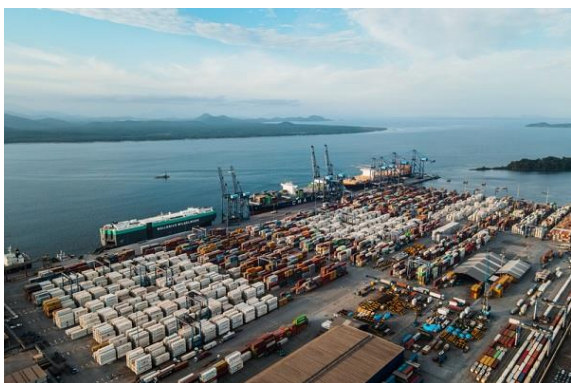
PORTAL PORTO GENTE

TCP BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES REFRIGERADOS

Redação Portogente

Em 28 dias, mais de 20 mil TEUs de carne congelada foram movimentadas no litoral do Paraná.

Em fevereiro, a TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá) bateu o recorde mensal de movimentação de contêineres refrigerados (reefer). Ao todo, foram movimentados 20.810 TEUs (unidade de medida para um contêiner de 20 pés de comprimento) em 28 dias. O recorde anterior foi registrado em agosto de 2021 (20.709 TEUs).



Estes números representam a movimentação de mais de 268 mil toneladas de carne. Do total, dois tipos de proteína lideram a demanda: frango (76%) e boi (17%). Em comparação aos meses de janeiro e fevereiro de 2022, a carne bovina foi a que apresentou o maior crescimento: 280%. Em janeiro, os destinos foram China (20%) e Emirados Árabes (5%), principalmente.

O estado brasileiro que mais se destacou na produção de carne de boi para exportação pelo Porto de Paranaguá foi o Mato Grosso. Segundo o gerente comercial e de atendimento ao cliente da TCP, Giovanni

Guidolim, "a flexibilidade de entrada antecipada das cargas feita pela TCP em 2022 aumentou em 5 vezes a movimentação de carne bovina do Mato Grosso em comparação a 2021. Esta flexibilidade permanece em 2023, favorecendo a demanda. O MT é líder na produção para exportação de proteína de boi pelo Paraná, representando 25% do total".

Já o estado que mais produziu carne de frango para exportação, passando pela TCP, foi o Paraná. De acordo com dados do IBGE, em 2021 o Paraná foi o estado que mais abateu as aves no país. Guidolim aponta um fator externo que influenciou na conquista do recorde de exportação: "a gripe aviária registrada em diversos países, menos no Brasil, é um fator que aumentou a demanda mundial por frango do Brasil. No entanto, este aumento de escoamento de carga só foi possível graças aos investimentos em infraestrutura no terminal".

Entre os investimentos realizados está a ampliação em 43% do pátio reefer. "Até o final de 2023, a TCP passará de 3.572 tomadas para 5.126, o maior número entre terminais brasileiros, e a construção de uma subestação de energia própria para sustentar a expansão. Tudo para suprir a demanda do agronegócio e ampliar o portfólio mundial", explica Guidolim. Outros investimentos são a ampliação do gate (portões de entrada e saída de veículos) e a aquisição de 11 novos guindastes do tipo RTG (Rubber Tyred Gantry), com entrega até o final de 2023.

O modal ferroviário é outro diferencial logístico do terminal, sendo o único do sul do país com acesso direto a zona alfandegada. A ferrovia é responsável por transportar um em cada cinco contêineres de exportação até a TCP e atende a diversas demandas, entre elas 25% da exportação de carne congelada.

"Atualmente, a empresa é líder mundial no serviço de exportação de carne de frango e a flexibilidade logística foi uma aposta certa para atender o mercado. O número elevado de serviços marítimos regulares, somado à ampla gama de modais logísticos como armazéns próprios e conexões com a ferrovia, permitiu que a TCP elaborasse fluxos logísticos sob medida para os clientes", destaca.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/03/2023

AS EXPECTATIVAS DO COMÉRCIO EXTERIOR PARA 2023

Redação Portogente

Deisi Diel Weber, professora do curso de Comércio Exterior do Cesuca, aponta os desafios que o Brasil enfrentará neste ano com os frutos que o país colheu em 2022

O ano anterior foi marcado por muitos impactos. A guerra entre Rússia e Ucrânia, de certa forma, mudou o rumo da economia de muitos países. Para se ter uma ideia, o comércio exterior brasileiro, apesar de uma representatividade grande no cenário internacional, principalmente por seu papel no fornecimento de alimentos ao mundo, em termos percentuais é baixa ao analisar os valores movimentados, mas gigante em volume: dados da Organização Mundial do Comércio (OMC) mostram que o Brasil ocupa a 25ª colocação dentre os principais exportadores mundiais e a 27ª colocação no ranking dos maiores importadores, com participações de 1,3% e 1,2%, respectivamente.



Para a Ma. Deisi Diel Weber, professora do curso de Comércio Exterior do Centro Universitário Cesuca, a estimativa para 2023 é que devido ao desaquecimento econômico global, provocado principalmente pela instabilidade mundial decorrente da pandemia de Covid-19, da guerra na Ucrânia e da política de Covid Zero da China, que impactaram toda a cadeia de fornecimento no mundo, o ano de 2023 será acompanhado de uma desaceleração no ritmo de crescimento global.

“O comércio exterior como um todo sente e continuará sentindo impactos desta recessão global.

Conforme previsto pela OMC, o crescimento será de 1% do volume de comércio mundial de mercadorias para 2023”, comenta.

A Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) projeta para 2023 uma queda de 2,3% nas exportações em relação aos US\$ 334,136 bilhões de 2022, enquanto as importações estão previstas em US\$ 253.229 bilhões, queda de 7% em relação aos US\$ 272.610 bilhões do ano passado, e superávit comercial de US\$ 71.933 bilhões, aumento de quase 17% em relação aos US\$ 61.525 bilhões de 2022, o que significa que será recorde apesar da queda.

“A corrente de comércio brasileira projeta US\$ 578.391 bilhões para 2023, com queda de 4% sobre 2022, provocada, principalmente, por redução de preços de commodities. Estas previsões, se confirmadas, devem fazer com que a contribuição do comércio exterior para cálculo do PIB de 2023 seja negativa”, analisa a docente.

“Ao analisarmos os destinos das exportações do ano de 2022, houve um aumento do volume total exportado para África, América Central e Caribe, Ásia (inclusive Oriente Médio), e queda para Oceania, América do Sul, Europa, América do Norte e Oriente Médio”, afirma Deisi.

Os dados da AEB ressaltam que em 2022 a soja permaneceu como o produto líder de exportação, e que será novo recorde, cenário que deverá ser consolidado com o volume máximo projetado para 2023 de 90 milhões de toneladas. Com isso, a soja, o petróleo e minério deverão ser responsáveis por 35,7% das exportações brasileiras projetadas para 2023, praticamente estáveis em relação aos 35% apurados em 2022. Além disso, dos 15 principais produtos exportados pelo Brasil, exceto automóveis e semiacabados de ferro e aço, todos os demais são commodities.

Importante avaliar os principais parceiros comerciais brasileiros para entender algumas expectativas: “As recentes elevações das taxas de juros dos EUA e da UE devem provocar redução de suas atividades econômicas, com impacto nos demais países e nos termos de trocas; os americanos ainda tentam controlar a inflação para evitar uma recessão ainda maior, o que também afeta diretamente as exportações brasileiras, já que o país é o segundo maior parceiro comercial do Brasil”.

Como grande compradora de commodities do Brasil, a China também passa por um período de incertezas e desafios. Por isso, segundo Deisi, é fundamental entender como a economia chinesa evoluirá este ano, baseado nos problemas internos, principalmente os relacionados a suas políticas de Covid Zero, e de gestão política, mudanças no perfil demográfico, que sinalizam um menor ritmo de crescimento econômico nos próximos 20 anos, com impacto em toda demanda mundial, inclusive na brasileira.

Apesar de tudo, o Brasil como sendo um grande exportador de bens primários, acaba se beneficiando do atual preço dos commodities, mas sua dependência deste setor o torna altamente vulnerável as oscilações dos preços, e o cenário atual não confirma a continuidade da alta destes preços, pelo contrário, é esperada uma redução no valor de commodities, que já se mantiveram elevados em 2022 em virtude da instabilidade do cenário internacional.

“Entretanto, passados as primeiras semanas do ano, já é possível perceber que alguns indicadores econômicos estão sendo revistos e que o mundo possivelmente poderá lidar de forma mais rápida que o previsto frente a instabilidade global. A exemplo da crise energética na Europa que vem sendo bem conduzida, causando menores impactos que o previsto para o inverno europeu; o mercado norte-americano, apesar de índices altos de inflação e juros, ainda apresenta crescimento; por sua vez a economia Chinesa apresenta sua atividade industrial e de serviços no nível mais alto dos últimos 10 anos e com perspectivas de crescimento de 6% para esse ano. Estas especulações, se confirmadas, podem tornar o ano de 2023 economicamente melhor e com potencial de crescimento maior, principalmente por manter elevados os preços de commodities e da possibilidade de normalização das cadeias de produção. Há, assim, uma tendência de revisão de alguns números que podem tornar menos pessimistas as expectativas futuras.”

Weber finaliza dizendo que: “Em um contexto de desaceleração, o aumento das exportações terá que se dar muito mais por volume que por preço, assim será difícil contar com saldos comerciais maiores que em 2022. Para as empresas, é indicado que tenham atenção aos eventos geopolíticos globais, e se organizem para efetuar um melhor gerenciamento dos estoques, criando assim planos de contingência caso a instabilidade se perpetue.”

Fonte: *Portal Porto Gente*
Data: 27/03/2023

GESTÃO LULA NÃO PRIVATIZA PORTO DE SANTOS E ANUNCIA INOVAÇÃO

Editor *Portogente*

Uma inovação portuária como base de uma corrente ampliada do comércio pelo Porto de Santos



A única autoridade portuária que se conseguiu privatizar no governo anterior, a da Codesa, confirma que o ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, está no caminho certo ao ser contrário 'a privatização do Porto de Santos, o principal do Brasil. Além do ruidoso processo do leilão da autoridade capixaba, agora, como informa a coluna de Abdo Filho, no portal A Gazeta, quem opera no Porto de Vitória, irá pagar taxa muito maior do que para quem usa o Complexo Portuário de Tubarão, a partir de 17 de maio próximo. E a Antaq impediu aumento tarifário de 1.600%.

Leia mais * Porto de Santos com ações inovadoras em busca do futuro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115337-porto-de-santos-com-aco-es-inovadoras-em-busca-do-futuro>

Causou atraso aos portos a decisão equivocada do ministério anterior, de Infraestrutura, em adotar um modelo mundialmente criticado de privatização de porto, o australiano. Intenção que não prosperou porque houve reação da comunidade portuária e da classe política local, tanto em Santos (SP), quanto em Itajaí (SC). Decerto, não havia sequer fundamento que sustentasse a privatização como inovação portuária. A resultante de um programa que deveria ser inovador, foi um desperdício de tempo aprofundando o atraso.

Leia mais * Desestatização da Codesa é frágil

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114644-desestatizacao-da-codesa-e-fragil>,

Diante do que se assiste da autoridade portuária de Santos, sem objetivos planejados, levando em conta que, há pouco tempo, ocorreu o escandaloso caso de diretores saírem algemados pela Polícia Federal, é preciso reinventar o modelo dessa gestão, focando resultados. Desta forma, promover uma



intensa cooperação entre empresas, para implantar processos e tecnologias. Ao mesmo tempo, atentar para a relação porto/cidade e suas consequentes mutações. Como marca de um novo governo.

Leia mais * Presidente e diretor da Codesp são presos pela PF; assista ao vídeo que deu início às investigações

<https://portogente.com.br/radar-global/104466-presidente-e-diretor-da-codesp-sao-presos-pela-pf-assista-ao-video-que-deu-inicio-as-investigacoes>

A dragagem, por sua importância para a eficiência operacional e reflexo do seu custo na competitividade do porto, é essencial que seja privatizada, ou contratada por período longo, paga por resultados desejados e não mais por volumes dragados. Trata-se de uma decisão técnica complexa - econômica e operacionalmente -, implicando também a forma de dragar, por exemplo, com a justificável sobredragagem. Tais fatores, que ao leigo pode parecer superfaturamento, traduz-se por eficiência e produtividade demonstradas, na manutenção das profundidades de projeto do canal de acesso.

Leia mais * Resposta de SPA sobre dragagem do Porto de Santos gera dúvida

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114791-resposta-de-spa-sobre-dragagem-do-porto-de-santos-gera-duvida>

O atual governo assume os portos com mais realidade, bem como expõe objetivos avançados e precisos. Implantar as obras anunciadas para o Porto de Santos – o túnel submerso e o porto oceânico, o primeiro tão prometido por quase cem anos – é compromisso com metas esplêndidas e com cronogramas. São infraestruturas para potencializar o futuro e promover progresso regional pujante.

Leia mais * Cluster das cidades hidroviárias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115343-cluster-das-cidades-hidroviarias-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/03/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O EXEMPLO DO RIO DE JANEIRO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto do Rio de Janeiro iniciou um processo para melhorar sua infraestrutura de acesso aquaviário, a fim de receber navios de maiores dimensões, da classe New Panamax, com 366 metros de comprimento, 52 de largura, 13,5 de calado e até 122,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O edital para contratar a empresa a realizar as obras no canal foi publicado pela PortosRio, a autoridade portuária, na semana passada.

Trata-se de uma medida estratégica para qualquer complexo marítimo que deseja se manter no mercado, adaptando às novas demandas da navegação internacional.

Esse novo cenário teve início, principalmente, em 2016, com a expansão do Canal do Panamá, o que permitiu que navios de maiores dimensões, os New Panamax, navegassem pelo canal. Isso deu origem a uma nova realidade para a indústria marítima global e gerou oportunidades para os portos que estão preparados para receber esses navios.

Com maior capacidade de carga, as embarcações da classe New Panamax são mais eficientes e econômicas em termos de transporte de carga. Apresentam um menor custo por contêiner transportado, menor consumo de combustível e menor emissão de gases poluentes. Mas esses cargueiros demandam uma infraestrutura portuária adequada. Portos que não estão preparados para



lidar com esses navios terão dificuldades em atrair companhias marítimas que utilizam a classe New Panamax, o que pode prejudicar sua competitividade em relação a outros portos que já estão preparados.

A adaptação da infraestrutura portuária para receber navios da classe New Panamax envolve uma série de mudanças, desde a profundidade do canal até a capacidade das docas e guindastes. É um processo complexo que exige investimentos significativos em equipamentos e tecnologias. No entanto, os benefícios a longo prazo para o porto e para a economia local podem ser enormes. Além de atrair companhias marítimas que utilizam essa classe, a adaptação da infraestrutura portuária pode melhorar a eficiência do porto em geral, reduzir custos operacionais e aumentar a capacidade de carga do porto.

Portanto, é fundamental que os portos estejam preparados para lidar com navios de maiores dimensões, como os da classe New Panamax. Os portos que não investirem em adaptações na infraestrutura portuária correm o risco de perder a oportunidade de atrair companhias marítimas que utilizam esses navios e, conseqüentemente, perder competitividade em relação a outros portos. O investimento na infraestrutura portuária é um passo importante para garantir o futuro do setor e da economia local. Um passo que já está sendo dado pelo Porto do Rio, em um exemplo que deve ser seguido pelos integrantes do sistema portuário nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RIO DE JANEIRO 1

O aprofundamento do canal de acesso aquaviário do Porto do Rio de Janeiro - destaque em reportagem nesta edição do Jornal BE News - envolve ainda o redimensionamento da via de navegação. Isso será necessário para que o complexo marítimo possa receber os navios da classe New Panamax, com 366 metros de comprimento, 52 metros de largura, um calado de 15,3 metros e capacidade de transporte de 12.500 TEU. Como informa a matéria, a PortosRio, a autoridade portuária, fará uma licitação para contratar o serviço. O edital foi publicado no último dia 22 e as propostas devem ser apresentadas no próximo dia 26 de maio.

RIO DE JANEIRO 2

Ao término da dragagem, considerando a maré no zero hidrográfico, o canal de navegação do Porto de Rio deve apresentar uma profundidade entre 16,2 e 15,7 metros e os berços, 15,7 metros, segundo dados publicados no edital. O local da derrocagem terá de atingir uma cota de -16,4 metros. A contratação da empresa vencedora da concorrência será custeada pela própria PortosRio, destacou o diretor-presidente interino da autoridade portuária, Jean Paulo Castro e Silva.

TREM-BALA

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou, em recente entrevista, que seria bom para o Brasil ter um trem-bala ligando as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Mas admite que “a chance de não dar certo é grande”, referindo-se ao custo do empreendimento, R\$ 50 bilhões, o que inviabiliza que o Governo Federal assumira o projeto ferroviário. Atualmente, essa iniciativa está sob a responsabilidade do setor privado.

CHINA

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi diagnosticado com broncopneumonia. Como resultado, acatando a orientação do serviço médico do Palácio do Planalto, ele cancelou a viagem que faria à China, embarcando nesse domingo. Lula seria acompanhado por uma comitiva de mais de 300 empresários, inclusive os irmãos Joesley e Wesley Basta, da JBS. Parte do grupo já chegou a Pequim.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2023

REGIÃO NORDESTE - EMPRESAS ASSINAM MEMORANDO VISANDO PRODUÇÃO DE METANOL NA ZPE PECÉM

Planta deve ser agregada às instalações da futura refinaria de petróleo cearense

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Área na ZPE Ceará que deverá ser ocupada pela futura Refinaria de Petróleo do Pecém, à qual a planta industrial de metanol verde será agregada Crédito: Divulgação

O METANOL VERDE É OBTIDO EXCLUSIVAMENTE ATRAVÉS DE FONTES DE ENERGIA LIMPA, COMO O GÁS NATURAL, BIOMASSA E HIDROGÊNIO VERDE, O QUE GARANTE A PRODUÇÃO DO COMBUSTÍVEL SEM A EMISSÃO DE DIÓXIDO DE CARBONO

A empresa Noxis Energy Participações SA assinou nesta semana um memorando de entendimento com a fornecedora de tecnologia BlueNano Group. A intenção é desenvolver uma planta industrial de metanol verde, agregada às instalações da futura Refinaria de Petróleo do Pecém (RPP), planejada para ocupar uma área na Zona de Processamento de Exportação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE).

As duas empresas pretendem fabricar o combustível 'verde' para uso em navios, principalmente nas embarcações que operam na costa brasileira em direção à Europa. A ideia é que a BlueNano forneça alta tecnologia para a produção desse tipo de combustível renovável.

O metanol verde é obtido exclusivamente através de fontes de energia limpa, como o gás natural, biomassa e hidrogênio verde, o que garante a produção do combustível sem a emissão de dióxido de carbono (CO²), gás poluente e nocivo para a atmosfera.

“Estamos muito satisfeitos em assinar esse acordo, ainda que inicial, com a Noxis. É o nosso primeiro passo no Brasil, com uma tecnologia disruptiva, com uma produção que tem tudo a ver com a gente. Vale lembrar que hoje 100% do metanol consumido no Brasil é importado”, declarou Kerginaldo Mesquita, sócio-diretor da BlueNano Group.

“A Noxis está sempre analisando a evolução do mercado de energia, nos seus aspectos econômico e técnico. Por isso, já estamos adaptados aos novos tempos de transição energética. Queremos ser a primeira fornecedora de metanol verde para navios na costa da América do Sul”, explicou Gabriel Debellian, CEO da Noxis Energy.

Refinaria

Com um investimento de aproximadamente 1,3 bilhão de dólares, a refinaria de petróleo da Noxis Energy deverá ser instalada numa área de 106 hectares do Setor 2 da ZPE Ceará.

O prazo para a implantação é de 30 meses após o a obtenção do licenciamento ambiental. Inclusive, no início deste mês, a Noxis protocolou o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) na Superintendência do Meio Ambiente do Ceará (Semace). A previsão da empresa é que, com as licenças ambientais aprovadas e com a obtenção da Licença de Instalação (LI), as obras do equipamento possam ser iniciadas até o final deste ano, iniciando as operações a partir do segundo semestre de 2026.

A RPP será a primeira refinaria privada do Ceará e terá a capacidade de produzir mais de 5 milhões de toneladas por ano, o equivalente ao refino de 100 mil barris/dia para a produção dos seguintes tipos de combustíveis: GLP; Gasolina A; Diesel Automotivo; Diesel Marítimo (MGO); Óleo Combustível Marítimo (Bunker).

Todos os produtos da refinaria terão baixo teor de enxofre e, conseqüentemente, serão produzidos com reduzida emissão de gás carbônico.

“Quando a Noxis iniciou o projeto da RPP em 2018, já focava nas restrições do volume de emissão de enxofre, normatizado pela IMO (Organização Marítima Internacional) em janeiro de 2020”, disse o CEO da Noxis.

E continuou, “na refinaria do Pecém vamos fornecer o diesel de ultrabaixo teor de enxofre (ULSD) para os navios que se destinem a costa dos Estados Unidos e, a partir de janeiro de 2025, ao Mar Mediterrâneo, onde será exigido a comprovação de utilização de combustível com no máximo 0,1% de enxofre”, conclui Gabriel Debellian.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/03/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO LANÇA EDITAL PARA OBRAS DE DRAGAGEM NO PORTO DE RIO DE JANEIRO

Autoridade Portuária quer viabilizar a atracação de navios de 366 metros de LOA

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



Segundo a PortosRio, o objetivo principal da dragagem é viabilizar a atracação de navios com 366 metros de LOA, além de oferecer melhores condições de navegabilidade
Crédito: Divulgação/PortosRio

“Essa dragagem faz parte de um portfólio de projetos da Autoridade Portuária, com foco em garantir melhores condições de infraestrutura aos usuários do porto e, conseqüentemente, possibilitar a redução de custos da operação portuária, bem como da cadeia logística como um todo” Leandro Lima, superintendente de Gestão Portuária dos complexos do Rio de

Janeiro e Niterói

A PortosRio publicou um edital de licitação que visa a contratação para execução de obras de dragagem de aprofundamento no acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro. De acordo com a Autoridade Portuária, o objetivo principal é viabilizar a atracação de navios da classe New Panamax, com 366 metros de LOA, além de oferecer melhores condições de navegabilidade no porto.

“Esta é a principal obra da PortosRio até então por duas razões: é uma nova ordem de grandeza de valores para os investimentos feitos pela Autoridade Portuária com recursos próprios e é fundamental para manter a competitividade dos nossos terminais de contêiner do Porto do Rio de Janeiro. Por isso, é uma contratação simbólica do compromisso da gestão da empresa de elevar a nossa geração de caixa e convertê-la em investimentos que ampliam e modernizam a nossa infraestrutura, contribuindo para o crescimento econômico local e do país”, comentou Jean Paulo Castro e Silva, diretor-presidente interino da PortosRio.

De acordo com Roberto Catalão, superintendente de Engenharia da PortosRio, a estimativa do volume a ser dragado é de aproximadamente 2,3 milhões de metros cúbicos. Segundo ele, o preço global máximo fixado no edital é de R\$ 161.367.864,97 e o critério de julgamento será pelo menor preço global.

Além da dragagem de aprofundamento, o objeto da licitação compreende também a elaboração dos projetos básico e executivo, o projeto de sinalização e balizamento, e demais serviços e operações imprescindíveis e complementares necessários para a entrega da obra.

“Essa dragagem faz parte de um portfólio de projetos da Autoridade Portuária, com foco em garantir melhores condições de infraestrutura aos usuários do porto e, conseqüentemente, possibilitar a redução de custos da operação portuária, bem como da cadeia logística como um todo. Nesse diapasão, essa obra permitirá que o Porto do Rio de Janeiro receba as maiores embarcações de contêiner previstas para a América do Sul, atraindo assim novas rotas comerciais para o país”, afirmou Leandro Lima, superintendente de Gestão Portuária dos complexos do Rio de Janeiro e Niterói.

O edital de licitação e seus anexos estão disponíveis no site oficial da PortosRio.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/03/2023

REGIÃO SUDESTE – AUTORIDADE PORTUÁRIA PROCURA PROJETOS DE GERAÇÃO DE ENERGIA E COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS EM ITAGUAÍ

A PortosRio publicou na última semana no Diário Oficial da União (DOU) um edital de chamamento público a fim de identificar empresas que tenham interesse em apresentar projetos de transição energética, geração de energia e combustíveis sustentáveis no Porto de Itaguaí.

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



A intenção é implantar em Itaguaí plantas-piloto, centros de pesquisa e unidades de produção para o desenvolvimento de tecnologias ligadas à geração de energia e combustíveis sustentáveis Crédito: Divulgação

“O Porto de Itaguaí possui grande área disponível para implantação de empreendimentos, excelente conectividade terrestre e aquaviária, e está próximo de indústrias intensivas em consumo de energia”

Jean Paulo Castro e Silva,
diretor-presidente interino da PortosRio

De acordo com comunicado divulgado pela Autoridade Portuária, as empresas interessadas em participar do edital devem possuir tecnologia para desenvolver projetos ligados ao tema, tais como: hidrogênio verde, combustíveis, baterias, operação com GNL, dentre outros.

Além disso, o chamamento público nº 01/2023 visa identificar empresas interessadas em consumir os insumos produzidos pelos projetos a serem implantados ou, ainda, em investir neles.

Segundo Jean Paulo Castro e Silva, diretor-presidente interino da PortosRio, a intenção é implantar em Itaguaí plantas-piloto, centros de pesquisa e unidades de produção para o desenvolvimento de tecnologias ligadas à geração de energia e combustíveis sustentáveis.

“O Porto de Itaguaí possui grande área disponível para implantação de empreendimentos, excelente conectividade terrestre e aquaviária, e está próximo de indústrias intensivas em consumo de energia. Além disso, há grandes perspectivas para o porto vir a se tornar um hub do novo mercado do gás, a partir da implantação da rota 4B, gasoduto que ligará o porto às bacias produtoras do pré-sal”, comentou.

Os interessados devem encaminhar suas manifestações e dúvidas para a Gerência de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio. O chamamento público terá um prazo de 90 dias a contar da data de publicação, que ocorreu no último dia 21.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/03/2023

NACIONAL - CÂMARA TERÁ AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER FISCALIZAÇÃO DE AGÊNCIAS REGULADORAS

Autor da emenda 54, deputado Danilo Forte articula a reunião na Comissão de Minas e Energia
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Para o deputado Danilo Forte, as agências reguladoras atropelam muitas vezes até a legislação e agora estão se colocando acima do Poder Judiciário Crédito: Agência Câmara

“Jamais as agências reguladoras poderão ser mexidas, elas são órgãos autônomos, independentes, com pessoas eleitas, sabatinadas, votadas em plenário, são instituições sérias”

Confúcio Moura, presidente da Comissão de Infraestrutura do Senado

O deputado federal Danilo Forte (União-CE), está articulando uma audiência pública na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados para debater a emenda 54 apresentada dentro da Medida Provisória 1.154/2023 que reorganiza a estrutura do Governo Federal.

Na prática, a emenda estabelece a fiscalização da atuação de órgãos como a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), por exemplo.

O prazo inicial da Medida Provisória vence no dia 2 de abril, mas pode ser renovado por mais 60 dias. Na Câmara dos Deputados, as conversas para a aprovação da mudança já estão adiantadas. O presidente da Casa, Arthur Lira, acenou para alguns parlamentares que está disposto a trabalhar pela pauta.

Além do deputado Danilo Forte, autor da emenda, outros congressistas se encontraram com diretores de agências reguladoras para debater a ideia. São eles Arnaldo Jardim (Cidadania-SP) e Júlio Lopes (PP-RJ). Os dois cobraram as autoridades transparência para uma melhor fiscalização das agências pela sociedade.

“Eu acho que as agências reguladoras atropelam muitas vezes até a legislação e agora estão se colocando acima do Poder Judiciário quando abertamente dizem que não vão cumprir ordens judiciais e isso precisa ser discutido”, defendeu o deputado Danilo Forte.

Caso a emenda 54 não seja votada na Medida Provisória, ela pode virar um Projeto de Lei e seguir o trâmite do Congresso Nacional: analisada nas comissões temáticas, e se aprovada, segue para o Plenário da Câmara dos Deputados.

Porém, para a eficácia da mudança, é preciso que o Senado aprove o texto, mas na Casa Alta a proposta enfrenta barreiras. Nos corredores do parlamento, alguns senadores já afirmam que não devem nem discutir a proposta. Entre eles, o senador Confúcio Moura (MDB-RO), presidente da Comissão de Infraestrutura da Casa.

“Jamais as agências reguladoras poderão ser mexidas, elas são órgãos autônomos, independentes, com pessoas eleitas, sabatinadas, votadas em plenário, são instituições sérias. Elas regulam o governo e as empresas. Inicialmente, posso falar que eu sou contra qualquer alteração”, justificou o senador.

É o Senado que analisa as indicações para as agências reguladoras. Os órgãos têm cinco diretores. O Governo Federal indica os nomes e os senadores aprovam em votação secreta. Para essas indicações existe o acordo com os deputados, mas a maioria dos apadrinhamentos são do senado e de integrantes do governo.

As agências reguladoras foram questionadas sobre a movimentação do Congresso Nacional, mas até o fechamento desta edição não retornaram o contato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2023

PORTUGAL - PORTO DE SETÚBAL TEM LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA PARA PARQUES EÓLICOS OFFSHORE, DIZ MINISTRO

Galamba ainda defendeu a ideia de que o complexo portuário pode se tornar um hub do setor

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O memorando de entendimento, assinado pela APSS e pela Ocean Winds, visa identificar potenciais do Porto de Setúbal para receber projetos de energia eólica marítima Crédito: Divulgação

O ministro das Infraestruturas de Portugal, João Galamba, destacou a localização estratégica do Porto de Setúbal para a instalação de parques eólicos offshore e de toda a indústria relacionada à exploração de energia renovável.

O destaque foi feito durante a sua participação na cerimônia de assinatura de um memorando de entendimento entre a Ocean Winds, joint-venture entre a EDP Renováveis e a empresa ENGIE, e a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS).

“O Porto de Setúbal tem uma localização estratégica para a instalação de toda a indústria relacionada aos parques eólicos offshore e também, já agora, para a instalação dos próprios parques eólicos devido aos ventos fortes e constantes da região”, disse João.

Ele ainda defendeu a ideia de que o complexo portuário tem a possibilidade de se tornar um hub de energia renovável, já que “dispõe de infraestrutura adequada para o armazenamento, transporte e distribuição de energia eólica para outros países da Europa”.

Para Galamba, o país, como um todo, pode se constituir como um “verdadeiro cluster do setor eólico”, com o desenvolvimento de uma indústria para a produção de pás, geradores, subestações, flutuadores e torres eólicas, além de empresas para transportar esses componentes.

Memorando

O memorando de entendimento, assinado pela APSS e pela Ocean Winds, visa identificar e avaliar as capacidades existentes e potenciais do Porto de Setúbal para receber eventuais projetos de construção de equipamentos de energia eólica marítima.

Para Carlos Correia, presidente da APSS, Autoridade Portuária que administra o Porto de Setúbal, o memorando de entendimento com a Ocean Winds “representa o reconhecimento, por duas empresas de referência nacional e internacional e de excelência no setor dos projetos offshore eólicos, do papel que o Porto de Setúbal pode desempenhar na estratégia nacional de transição energética”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2023

BE JOB - SETORES PORTUÁRIO E DE LOGÍSTICA TÊM VAGAS PARA VÁRIOS NÍVEIS DE ESCOLARIDADE



Créditos: AdobeStock

A coluna BE Job traz oportunidades de emprego em empresas dos setores de logística, portuário e de comércio exterior. Há oportunidades para candidatos com Ensino Médio e Superior. Inclusive há vagas para pessoas com deficiência. Confira a seguir

Por VITORIA MALAFATI redacao@portalbenews.com.br

REGIÃO SUDESTE

- **Ensino Superior**

ESPECIALISTA TI – DADOS MESTRES (MDM)

Empresa: VLI Logística

Cidade: Belo Horizonte e Região (MG)

Período: Híbrido, tempo integral

Atividade: Definir, manter e evoluir políticas e procedimentos de gestão de dados mestres e de referência.

Assegurar que os dados mestres e de referência sejam compartilhados entre domínios e aplicativos corporativos e que respectivas inconsistências sejam analisadas e endereçadas adequadamente. Manter o processo de criação e manutenção de Dados Mestres e de referência em conformidade com as regras de negócio da companhia e/ou respectivos requerimentos legais, fornecendo fonte oficial de dados e garantindo sua qualidade.

Requisitos: Formação: Ensino superior em Engenharia da Computação, Ciência da Computação, Sistemas de Informação, Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Tecnologia da Informação, Ciência de Dados, Engenharia, Administração, Matemática, Física, Estatística, Economia, Ciências Contábeis.

Pós-graduação ou Mestrado.

Inscrições: <https://bitly.com/R0LxH4>

- **Ensino médio**

Assistente Administração de Materiais

Empresa: Marimex

Cidade: Santos (SP)

Período: tempo integral



Atividade: Organizar, separar e executar lançamentos de entrada e saída de materiais.
Organizar e arquivar documentos, notas fiscais e requisições de materiais.
Fazer o levantamento e inventário de mercadorias em estoque.
Receber, separar, conferir, guardar e despachar materiais entregues e solicitados aos setores.
Armazenagem de insumos acima de 2,5 com uso de escada
Requisitos: Conhecimentos do Sistema Software ERP (TOTVS Protheus)

Pacote Office (Intermediário)

Diferencial: Conhecimento de peças mecânicas e empilhadeiras.

Inscrições: <https://bityli.com/kZYz9J>

Trainee operacional – exclusiva pcd

Empresa: VTI logística

Cidade: Santos (SP)

Período: tempo integral

Atividade: Executar manobras de acoplamento e desacoplamento de veículos ferroviários; realizar manobras de trens em pátios e terminais ao longo da ferrovia; Auxiliar o maquinista na formação de tração; Inspeccionar a composição e realizar ações corretivas quando necessário; Cobrir cauda do trem em recuo; Vistoriar cargas e acompanhar carregamento e descarga de vagões;

Requisitos: Disponibilidade de horário para atuar em turno; Disponibilidade para trabalhar em ambiente não controlado; Diferencial conhecimento em ferrovia; residir em LOCALIDADE ou ter disponibilidade de mudança.

Inscrições: <https://bityli.com/KAJ6XL>

REGIÃO NORTE

Ensino Superior

Analista de Logística

Empresa: Newland Payment Tecnologia Do Brasil Ltda

Cidade: Manaus, AM

Período: período integral

Atividade: Acompanhamento da transição de materiais importados; Ajudar na definição do plano de entrega mensal; Rastreamento diário de saída e entrega; Cobrar faturas de embarque e outros documentos e enviar ao cliente e à equipe da Newland; Recolher recibo de remessa do cliente e enviar para a equipe da Newland; Tratar da comunicação com o cliente sobre questões fiscais e de transporte

Requisitos: Inglês necessário. Diploma de universidade.

Inscrições: <https://bityli.com/k8cbBu>

Estágio em Customs

Empresa: BMW Group Brasil

Cidade: Manaus, (AM)

Período: meio período

Atividade: Análise/Checkagem de documentos inerentes ao processo de importação/exportação;
Contato com fornecedores internacionais;

Suporte/Preparação de relatórios de performance e gerenciais;

Manutenção de base de dados (atualização de cadastro de materiais produtivos/improdutivos);

Suporte/Preparação de apresentações

Requisitos: Cursando Comércio Exterior, Relações Internacionais, Direito, Administração de Empresas, Economia ou Contabilidade – É necessário o candidato estarem cursando o início da faculdade, faltando, no mínimo, dois anos para formação.



Pacote office Avançado; Inglês Avançado (Escrita e leitura avançada, conversação pode ser intermediária)

Inscrições: <https://bitly.com/5fG8np>

REGIÃO Sul

Ensino Médio

Motorista de Caminhão

Empresa: Adecco

Cidade: Triunfo (RS)

Período: Segunda à sexta – 06h às 15h | Sábado – 06h às 10h

Atividade: Dirigir veículos da empresa, conduzindo-os de acordo com o planejamento logístico estabelecido e as regras de trânsito, para efetuar a coleta, transporte e destinação de resíduos; Auxiliar o ajudante de produção e coleta nos serviços de carga e descarga.

Requisitos: Esse profissional utilizará sistema para registrar a coleta;

Curso MOPP completo e com certificado, CNH categoria D.

Inscrições: <https://bitly.com/nWGJD9>

Ensino Superior

Estágio Administrativo

Empresa: Lactalis do Brasil

Cidade: Santa Catarina (GS)

Período: meio período

Atividade: Suportar a implementação das negociações e na gestão dos acordos;

Atuar ativamente no sistema de suprimentos;

Elaborar indicadores e planilhas de acompanhamento em conjunto com a equipe a fim de fornecer informações que suportem os negociadores e as decisões gerenciais;

Requisitos: Ensino superior cursando (4 últimos semestres para conclusão) em Administração, Economia, Comércio Exterior, Relações Internacionais, Logística, Engenharias ou áreas afins,

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2498795/estagio-administrativo-suprimentos>

Analista de Exportação Jr

Empresa: confidencial

Cidade: Londrina (RP)

Período: tempo integral

Atividade: Atender às solicitações de orçamento e pedidos de vendas internacionais, bem como o atendimento de cargas-projeto de outras áreas da empresa, sendo a interface com planejamento, expedição, qualidade, fiscal, financeiro e operadores logísticos responsáveis pelas atividades de logística internacional e aduanas, exercendo o papel de facilitador de negócios.

Requisitos: Cursando em Administração, Comercio Exterior entre outras; Espanhol – Nível Intermediário e Inglês – Nível Avançado

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2495097/analista-de-exportacao-jr>

REGIÃO CENTRO-OESTE



Ensino Superior

Coordenador Logística Comercial

Empresa: CMOC

Cidade: Catalão (GO)

Período: tempo integral

Atividade: Monitorar todo trabalho de gestão de estoques, coletar dados estratégicos e reportar as informações para matriz da China. Acompanhar e reportar de imediato qualquer variação em estoques de produtos críticos que podem trazer impactos as operações da CMOC.

Requisitos: Ensino Superior Completo Administração, Comércio Exterior, Logística e outros correlatos; Inglês Avançado; Desejável: Conhecimento no idioma Mandarim.

Inscrições: <https://bityli.com/7UseVb>

Analista de Exportação Jr

Empresa: confidencial

Cidade: Londrina (RP)

Período: tempo integral

Atividade: Atender às solicitações de orçamento e pedidos de vendas internacionais, bem como o atendimento de cargas-projeto de outras áreas da empresa, sendo a interface com planejamento, expedição, qualidade, fiscal, financeiro e operadores logísticos responsáveis pelas atividades de logística internacional e aduanas, exercendo o papel de facilitador de negócios.

Requisitos: Cursando em Administração, Comercio Exterior entre outras; Espanhol – Nível Intermediário e Inglês – Nível Avançado

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2495097/analista-de-exportacao-jr>

REGIÃO NORDESTE

Ensino Superior

ANALISTA PROCESSOS ENGENHARIA PLENO

Empresa: VTI logística

Cidade: São Gonçalo do amarante (CE)

Período: tempo integral

Atividade: Fiscalizar a equipe de execução dos projetos relacionados à tratamento anticorrosivo e recuperação estrutural; Gerir Contratos; Análise e equalização de Propostas Técnicas; Elaborar checklists de trabalho, relatórios técnicos, comentar documentos e projetos conceituais, básicos e detalhados; Acompanhar comissionamento de equipamentos e máquinas; Gerir Interface com gerência de manutenção e clientes;

Requisitos: Engenharia Mecânica, Produção ou Civil; Inspeção em pintura pela ABRACO no mínimo nível I; Experiência mínima de 3 a 5 anos em pintura industrial; Disponibilidade para viagens. Será um diferencial: Experiência em interface com stakeholders; Sentimento de Dono e Senso de Urgência; Pró-atividade, senso de planejamento e priorização;

Inscrições: <https://bityli.com/tzSR5P>

Ensino médio

Trainee operacional (vaga exclusiva pcd)

Empresa: VTI logística

Cidade: Castro Alves (BA)

Período: tempo integral

Atividade: Executar manobras de acoplamento e desacoplamento de veículos ferroviários; Realizar manobras de trens em pátios e terminais ao longo da ferrovia; Auxiliar o maquinista na formação de



tração; Inspeccionar a composição e realizar ações corretivas quando necessário; Cobrir cauda do trem em recuo; Vistoriar cargas e acompanhar carregamento e descarga de vagões;

Requisitos: Essa oportunidade é para pessoas com deficiência.

Ensino médio completo. Disponibilidade de horário para atuar em turno. Disponibilidade para trabalhar em ambiente não controlado. Diferencial conhecimento em ferrovia. Residir em LOCALIDADE ou ter disponibilidade de mudança.

Inscrições: <https://bityli.com/LhvT6p>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT 25 E 26/03/2023

EDITORIAL – O CAMINHO DO AMANHÃ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Pecém (CE) irá utilizar um sistema de Inteligência Artificial (IA) para melhorar seu programa de videomonitoramento, que conta com mais de 370 câmeras. A iniciativa surgiu a partir de uma parceria entre a Autoridade Portuária (CIPP S.A.), a Universidade Federal do Ceará e a Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura (FCPC), buscando usar o IA na gestão da qualidade das imagens geradas pelos equipamentos. Os primeiros resultados foram apresentados nessa sexta-feira, em Fortaleza.

Segundo a administração portuária, o projeto contará com a IA para ampliar a detecção de qualquer “sujeira” nas câmeras, causada pela maresia, por névoa ou material particulado liberado durante as operações portuárias. Como resultado, o videomonitoramento será impulsionado, haverá uma maior eficiência nos trabalhos de limpeza dos equipamentos e uma redução no tempo de atendimento pela manutenção.

Observa-se que a utilização da IA acaba sendo pontual, mas tal parceria mostra um potencial único, com a academia trabalhando junto com a administração portuária para o desenvolvimento de tecnologias a fim de melhorar a atividade do complexo. Hoje, é para auxiliar no monitoramento. Amanhã, poderá ser para intensificar o planejamento logístico da chegada de caminhões ou da atracação de navios.

O ponto principal é que o futuro do setor portuário é construído com base em parcerias como essa. E não se vê o desenvolvimento de um complexo marítimo sem projetos de inovação tecnológica expandindo sua eficiência e, conseqüentemente, reduzindo seus custos. O amanhã dos portos passa pelo desenvolvimento de novos processos e técnicas e as autoridades e o setor privado devem ter essa consciência. Ignorar esse caminho é colocar em risco a própria viabilidade comercial do porto em questão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EM SÃO PAULO

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, vai abrir um escritório de representação da pasta em São Paulo (SP). Será uma unidade descentralizada de seu gabinete, tendo dois funcionários fixos, comissionados, que serão realocados dos quadros do Ministério. A portaria de criação desse posto avançado foi publicada na edição de ontem do Diário Oficial da União.

HIDROVIAS 1

O atual cenário político brasileiro é favorável ao desenvolvimento do modal hidroviário, afirmou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, durante sua participação na abertura do evento Diálogos Hidroviáveis, promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro Norte (Adecon) na última quarta-feira, em Brasília.

HIDROVIAS 2

O comentário de Nery se baseia, principalmente, nas conversas que tem do com o ministro de Portos de Aeroportos, Márcio França. Segundo o diretor da Antaq, ambos defendem o desenvolvimento do modal hidroviário. “Em minhas primeiras conversas com o ministro Marcio França, ele demonstrou ter uma visão especial sobre o setor. Portanto, é um ambiente muito favorável para que as nossas hidrovias tenham o desenvolvimento esperado”, destacou.

HIDROVIAS 3

Eduardo Nery ainda citou a realização de obras, nos últimos dois anos, que ajudam a expansão desse modal. Entre elas, está o derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocanns, intervenção que ainda aguarda o licenciamento ambiental, devendo ocorrer nos próximos meses.

HIDROVIAS 4

O diretor-geral da Antaq também citou os preparativos para a concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim, com uma extensão de 1.860 quilômetros e que liga o Brasil e o Uruguai. A utilização dessa via de navegação possibilitará o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas (RS). Atualmente, o projeto - que será a primeira concessão hidroviária do País - é analisado por um grupo de trabalho.

MAIS VOOS

A Voepass, a serviço da Gol Linhas Aéreas, passará a oferecer voos diários de segunda a sexta entre o Aeroporto de Uruguaiana (RS) e o de Congonhas (SP). Desde o ano passado, os passageiros contavam com essas viagens apenas três dias por semana. A partir da próxima segunda-feira, dia 27, elas serão feitas nos cinco dias da semana. Os aviões vão sair do aeroporto gaúcho às 15h10 e chegar no paulista às 18h10. No sendo contrário, as aeronaves partem às 11h10 e pousam às 14h10.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/03/2023

NACIONAL - MINISTÉRIO APOIA ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES DO AEROPORTO DE CARLOS PRATES

Pasta de Aeroportos se pronunciou após ser questionada sobre articulação de deputados para que a gestão do equipamento pela Infraero seja prorrogada

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



O Carlos Prates abriga o Aeroclube de Minas Gerais, dedicado à aviação desportiva, geral de pequeno porte e de helicópteros, manutenção, instrução e construção de ultraleves Crédito: Divulgação/Governo de Minas Gerais

O Ministério de Portos e Aeroportos afirmou que vai auxiliar no processo de fechamento do aeroporto de Carlos Prates, em Belo Horizonte (MG). O pronunciamento foi feito após a pasta ser questionada, pelo portal BE News, sobre a movimentação de deputados para prorrogar, por mais dois anos, a gestão do aeroporto pela

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), evitando o encerramento das atividades do local.

“A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) está elaborando um instrumento jurídico que permitirá à Prefeitura de Belo Horizonte liderar um processo organizado de encerramento das atividades, conferindo tempo para que as aeronaves hangaradas e os serviços prestados sejam transferidos para outras localidades de forma adequada”, disse a pasta em nota.

O Governo Federal ressaltou que “o encerramento das operações do aeroporto Carlos Prates, em Belo Horizonte, é uma demanda antiga da sociedade e das autoridades locais”.

“As operações atuais poderão ser alocadas, ao longo do tempo, em outros aeroportos, como Pampulha e Confins, além dos aeroportos regionais da zona metropolitana da capital mineira, como o de Conselheiro Lafaiete (MG), que tem interesse em atender as escolas de aviação”, finalizou o Ministério.

O aeroporto Carlos Prates funciona desde 1944 e abriga o Aeroclube de Minas Gerais, dedicado à aviação desportiva, geral de pequeno porte e de helicópteros, manutenção, instrução e construção de ultraleves.

Uma portaria publicada em dezembro de 2022 no Diário Oficial limitou a administração do aeroporto pela Infraero até abril deste ano. Portanto, a deputada Greyce Elias (Avante-MG) apresentou o Projeto de Lei 1302/2023 para prorrogar por dois anos a administração do aeroporto.

No entanto, a proposta ainda não foi analisada pela Câmara e o aeroporto corre o risco de fechar em uma semana. A parlamentar apresentou um requerimento de urgência para que os deputados analisem o texto nos próximos dias em plenário. O pedido precisa de 257 assinaturas, mas já conta com 260.

O presidente da Câmara, Arthur Lira, já informou a deputada Greyce que pretende pautar o projeto, mas ainda falta a articulação com o Senado. A proposta precisa ser aprovada pelas duas casas e ser sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva para começar a valer de fato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/03/2023

NACIONAL - LULA ADIA EMBARQUE À CHINA APÓS DIAGNÓSTICO DE PNEUMONIA

Presidente viajaria neste sábado, mas agendou a ida ao país asiático para domingo

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A viagem no domingo só deve acontecer se Lula estiver em boas condições físicas e for liberado pela equipe médica (Crédito: Lula Marques/Agência Brasil)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva adiou o embarque à China após ser diagnosticado com pneumonia leve na noite da

última quinta-feira (23). A viagem estava marcada para a manhã de sábado (25), mas foi adiada para domingo (26).

Lula passou por exames no Hospital Sírio Libanês de Brasília, após a chegada da viagem que fez à Paraíba, Pernambuco e Rio de Janeiro.

Na sexta-feira (24), as reuniões com ministros que estavam previstas foram canceladas e o presidente ficou na residência oficial do Palácio da Alvorada para descansar.

“O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, está no Alvorada após exames no hospital Sírio Libanês. O presidente está com pneumonia leve e irá, por conta disso, adiar para domingo o início da sua viagem para a China”, diz o comunicado oficial.

O presidente está sendo tratado com antibióticos e o quadro será reavaliado durante este sábado. A viagem no domingo só deve acontecer se Lula estiver em boas condições físicas e for liberado pela equipe médica.

Agenda na China

A agenda oficial de Lula na China prevê que no dia 27 ele discursará no Fórum China-Brasil de Desenvolvimento Sustentável.

Os principais eventos diplomáticos da viagem estão previstos para terça-feira (28), quando Lula terá reuniões com o presidente da China, Xi Jinping, com o primeiro-ministro da China, Li Qiang, e com o presidente da Assembleia Popular Nacional, Zhao Leji.

O dia 29 deve ser dedicado a um evento empresarial promovido pela Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível e pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, com a participação de mais de 240 empresários brasileiros.

No dia 30, o presidente Lula deve ir a Xangai para visitar a sede do Novo Banco de Desenvolvimento, entidade criada pelos Brics (grupo formado por Brasil, China, Índia, Rússia e África do Sul). Na ocasião, a ex-presidente Dilma Rousseff tomará posse no comando do banco.

Segundo o Ministério das Relações Exteriores, ao menos 20 acordos comerciais devem ser assinados durante a visita.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM QUER MELHORAR VIDEOMONITORAMENTO COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Projeto utiliza a tecnologia para detecção automática de sujeira nas câmeras que monitoram o complexo cearense

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A ideia é que o projeto otimize o sistema de videomonitoramento para aumentar a segurança do porto, permitindo mais eficiência nos trabalhos de limpeza dos equipamentos (Crédito: Tatiana Fortes/Governo do Ceará)

Para aprimorar o sistema de videomonitoramento do Porto do Pecém (CE), que conta com mais de 370 câmeras, a Autoridade Portuária (CIPP S.A.), em parceria com a Universidade Federal do Ceará e a Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura (FCPC) apresentaram na sexta-feira (24) os primeiros resultados do desenvolvimento de um sistema de Inteligência Artificial (IA) que auxiliará na gestão da qualidade das imagens geradas pelos equipamentos.

A ideia é utilizar a IA para detecção automática de sujeira nas câmeras causada por fatores como maresia, névoa marinha e particulados potencializados pela ação do vento.

A tecnologia teve sua primeira fase concluída após seis meses de trabalho por parte do Laboratório de Engenharia de Sistemas de Computação (LESC) da UFC, com a participação de pesquisadores, professores e alunos da universidade, além de engenheiros e técnicos do Pecém.

O projeto foi idealizado pelo setor de manutenção do Complexo do Pecém e agora segue para a segunda etapa, que pretende melhorar o sistema e a base de informações para que ele se torne, de fato, um produto interno do porto.

Segundo Marco Ximenes, gerente de manutenção do Complexo do Pecém, o projeto irá otimizar o sistema de videomonitoramento e aumentar a segurança do porto, permitindo mais eficiência nos trabalhos de limpeza dos equipamentos e redução no tempo de atendimento pela manutenção.

“Temos investido, nos últimos anos, para não só melhorar a qualidade de imagens, mas também a geração de dados. Passamos de 187 câmeras, em janeiro de 2018, para mais de 370, no mesmo período de 2023. Esse convênio, junto à UFC, é mais um passo importante que damos para tornar o videomonitoramento do Pecém ainda mais moderno e efetivo”, explica.

O gerente lembra, ainda, que em 2020 o Complexo do Pecém desenvolveu, com recursos próprios, um painel de monitoramento com diversos indicadores quantitativos do sistema de CFTV, como disponibilidade de câmeras, tempo de gravação, tráfego de rede, dentre outros parâmetros que monitoram, em tempo real, as condições operacionais do sistema. “Restava termos parâmetros sobre a qualidade dessas imagens, afetadas muitas vezes por sujeira, ofuscamentos ou problemas na própria câmera”, detalha Ximenes.

Metodologia

Fábio Ribeiro, pesquisador e um dos integrantes do LESC/UFC, deu detalhes de como foi feito o trabalho de desenvolvimento do algoritmo de análise da nova tecnologia.

“É um trabalho que envolveu pesquisa, dentro do mercado mundial, para identificação das técnicas. Partimos de conceitos pré-existentes e elaboramos algumas novas técnicas para poder identificar a qualidade das imagens, usando inteligência artificial, métricas de avaliação e algoritmos que simulam a classificação da visão humana”, explicou.



A primeira fase do projeto foi concluída pelo Laboratório de Engenharia de Sistemas de Computação da UFC, com a participação de pesquisadores, professores e alunos, além de engenheiros e técnicos do Pecém

Dessa forma, através de um sistema de “aprendizagem progressiva, foi possível identificar pontos específicos na imagem com o objetivo da melhoria de qualidade”, esclareceu Fábio.

As próximas etapas incluem “re-rotulagem” para validação do modelo pelos avaliadores;

incremento na base de dados das imagens; consolidação do modelo para produção; a evolução da interface com o usuário e a integração desse sistema com os do Porto do Pecém.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

REGIÃO SUL - CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO A PARANAGUÁ É UM GRANDE DESAFIO, DIZ PIERDOMENICO

Secretário nacional de Portos visitou o complexo paranaense, onde participou da inauguração do terminal da Klabin

Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia (à esquerda), apresentou a Pierdomenico (à direita) a modelagem do edital de concessão do canal de acesso (Crédito: Divulgação/Portos do Paraná)

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, visitou o Porto de Paranaguá, litoral do Paraná, na última quarta-feira (22). Na ocasião, ele afirmou que a modelagem da futura concessão do canal de acesso do complexo será um grande desafio, tanto para o Governo Federal como para a Autoridade Portuária, a Portos do Paraná.

O modelo paranaense de concessão marítima prevê que a iniciativa privada realize investimentos em serviços de dragagem, derrocagem, sinalização, batimetria, programas e monitoramentos ambientais.

“Nós temos um grande desafio, do porto e do Governo Federal, para fechar a modelagem da futura concessão do canal de acesso do porto”, comentou o secretário.

De acordo com a Portos do Paraná, os investimentos previstos somam R\$ 1,05 bilhão – R\$ 251 milhões até o segundo ano e R\$ 797 milhões até o quarto. A concessão estudada é parcial, com um modelo híbrido de julgamento: maior desconto sobre a tarifa e maior valor de oferta.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, apresentou a Pierdomenico a modelagem desse edital e o planejamento da Autoridade Portuária visando os próximos anos.

“Temos diversas obras e projetos em andamento, pensando sempre a médio e longo prazo, como o Moegão, que vai reestruturar nossas conexões com o modal ferroviário. É assim que os portos do Paraná se mantêm atrativos para o mercado e novos investimentos”, disse Garcia.

Novo terminal

No mesmo dia, Fabrizio Pierdomenico participou da inauguração do terminal da Klabin no Porto de Paranaguá. O evento contou com a presença do governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior (PSD), de Luiz Fernando Garcia e outras autoridades.

Durante seu discurso, o secretário disse que a Portos do Paraná é uma referência. “Paranaguá é um exemplo de que nós temos capacidade de ter portos públicos muito eficientes”, disse ele para, logo em seguida, elogiar projetos previstos pela Autoridade Portuária. “Os planos para o futuro são bem consistentes”.

Com capacidade para receber um milhão de toneladas de papel e celulose por ano, o terminal da Klabin possui mais de 27 mil m² e faz parte do pacote de leilões de áreas portuárias iniciadas pelo Governo do Estado em 2019.

“Este é um terminal ultramoderno, com sustentabilidade e integrado ao modal ferroviário. Além disso, ele trabalha com um produto industrializado, com contém alto valor agregado, o que faz dele um marco na história portuária”, comentou Pierdomenico.

O terminal PAR01 foi arrematado pela Klabin pelo período de 25 anos em uma concorrência pública realizada em agosto de 2019. Iniciada em junho de 2021, a construção do armazém foi concluída no final de 2022, com início das primeiras operações em dezembro, antes mesmo da inauguração oficial. O investimento na obra foi de R\$ 120 milhões.

Outros compromissos

Seguindo sua agenda no Paraná, Pierdomenico foi recebido pela diretoria executiva da Portos do Paraná no Palácio Taguaré. O secretário ainda sobrevoou o Canal da Galheta, principal acesso aos portos de Paranaguá e Antonina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

REGIÃO SUL - TCP RECEBE MAIOR EMBARCAÇÃO DO TIPO RO-RO EM CAPACIDADE

De bandeira italiana, o Grande Abidjan suporta o total de 71 mil toneladas de carga

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O navio Grande Abidjan tem capacidade para 3.500 veículos leves e 2.500 lane meters (espaço para acomodar Ro-Ros como caminhões e ônibus) Crédito: Divulgação/TCP

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) recebeu na quinta-feira (23) o navio italiano Grande Abidjan, do armador Grimaldi. Trata-se da maior embarcação em capacidade do tipo Ro-Ro (Roll on-Roll off) já atracada no Porto de Paranaguá, que suporta 71 mil toneladas de carga. O recorde anterior

pertencia a também um navio da Grimaldi, o Grande Buenos Aires, que tem capacidade para 56 mil toneladas.

Segundo a Autoridade Portuária, serão embarcados veículos leves, que terão acesso ao navio por uma rampa desde o cais do terminal.

“Um dos grandes desafios da logística é o transporte das cargas projeto, pois são operações complexas e que exigem uma movimentação segura e uma grande expertise. A TCP conta com um portfólio diversificado de serviços, equipes especializadas, recursos operacionais e equipamentos dedicados que nos permitem a movimentação deste tipo de carga”, analisou Carolina Brown, gerente de armadores do terminal.

De acordo com a gerente, os investimentos em equipe, estrutura e tecnologia permitiram grandes avanços no transporte destas cargas. “Ampliamos as equipes, que já em 2022 nos permitiram quebrar vários recordes”, destacou Brown.

Com capacidade para 3.500 veículos leves e 2.500 lane meters (espaço para acomodar Ro-Ros como caminhões e ônibus), o navio Grande Abidjan tem 36 metros de largura e 236 metros de comprimento. São cerca de 500 contêineres no convés, por viagem. A embarcação italiana, que saiu da Costa do Marfim e passou pela primeira vez no Brasil, seguirá para o México.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 10,9 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS EM FEVEREIRO

Número ficou inferior ao ano passado devido à queda de exportações, tais como soja, açúcar e carne bovina

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos movimentou no mês de fevereiro 10,9 milhões de toneladas de cargas. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), Autoridade Portuária gestora do cais santista, os números representam a segunda maior marca para esse período, ficando atrás somente de fevereiro do ano passado, onde houve a movimentação de 12,8 milhões de toneladas.

O desempenho de 14,8% inferior ao de 2022 ocorreu devido à redução dos volumes exportados de soja em grãos (-10,6%) e açúcar (-24,3%).



O movimento acumulado nos dois primeiros meses do ano no Porto de Santos atingiu 21,1 milhões de toneladas, uma queda de 10,3% em relação ao mesmo período de 2022 Crédito: Divulgação/SPA

Segundo a SPA, a queda nos embarques de soja foi influenciada pelo atraso na colheita, apesar da produção recorde estimada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), em 151,4 milhões de toneladas para 2022/2023, conforme informou o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), em 14 de março.

De acordo com o Mapa, o açúcar apresentou queda nas vendas externas devido à menor disponibilidade interna para exportação por causa da menor moagem de cana-de-açúcar por questões climáticas. O movimento acumulado do produto no ano apresenta crescimento de 2% com 2,1 milhões de toneladas. Da mesma forma, os embarques de milho, apesar da queda observada no mês de fevereiro, obtiveram crescimento de 22,2%, no acumulado dos dois primeiros meses de 2023, atingindo 1,5 milhão de toneladas.

Os embarques de carne bovina, que somaram 105,3 mil toneladas no mês (-23,3%), também foram afetados devido à redução internacional do preço e diminuição do volume exportado. Isso refletiu na movimentação de carga containerizada, que apresentou redução de 13,3% ao somar 324,6 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Conforme explicado pelo Mapa, uma das razões para a queda no volume foi o caso atípico de 'mal da vaca louca' (Encefalopatia Espongiforme Bovina) comunicado no dia 22 de fevereiro à Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA), que gerou a suspensão temporária das exportações de carne para a China.

Entretanto, na quinta-feira (23), o ministro de Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, anunciou que o país asiático vai retomar as compras de carne bovina brasileira. O anúncio foi feito após reunião com o ministro da Administração Geral da Aduana Chinesa (GACC), Yu Jianhua, em Pequim.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a queda na quantidade exportada de produtos em fevereiro não pode ser considerada uma tendência.

A queda verificada nas descargas se deve, principalmente, ao desempenho verificado nos fertilizantes que registram redução de 28,7%. Os embarques somaram em fevereiro 7,9 milhões de toneladas, 13,3% a menos do que no mesmo período do ano passado. Os desembarques também registram queda, de 18,8%, totalizando 3 milhões de toneladas.

O movimento acumulado nos dois primeiros meses do ano atingiu 21,1 milhões de toneladas (-10,3%), respondendo os embarques por 14,7 milhões de toneladas (-9,2%) e as descargas por 6,4 milhões de toneladas (-12,5%). A carga containerizada soma 677,5 mil TEU (-10,7%).

O fluxo de navios aumentou em 0,4% no acumulado do ano (791 embarcações).

Corrente comercial

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira em fevereiro foi de 27,3%. Das transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos, a China apresenta a maior participação, com 26,7%. São Paulo mantém-se como o Estado da Federação com a maior participação nas transações comerciais com o exterior; 57,6%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

REGIÃO SUDESTE - OPERAÇÃO VERÃO DA MARINHA ABORDA MAIS 8.400 EMBARCAÇÕES E APREENDE 27 EM SP

Dados da ação de fiscalização na temporada 2022/2023 foram divulgados nesta semana pela Capitania dos Portos de São Paulo

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

O Comando do 8º Distrito Naval, por meio da Capitania dos Portos de São Paulo (CP-SP), divulgou o balanço final das ações de fiscalizações e vistorias da Operação Verão 2022/2023. No somatório das ações, foram abordadas 8.437 embarcações de esporte e recreio e transporte de passageiros, sendo 340 foram notificadas e 27 embarcações apreendidas.

Durante as ações de inspeção naval, foram verificadas as condições gerais das embarcações, tais como: a habilitação dos proprietários/condutores e da tripulação, o material de salvatagem e o eventual excesso de lotação, entre outros aspectos.

Foram observadas durante as abordagens que as infrações consideradas menos graves foram pela falta de identificação visual na embarcação, equipamentos de salvatagem incompletos, falta de habilitação do condutor e outras irregularidades.

De acordo com a Capitania, participaram da operação de 300 militares, 15 embarcações e 18 viaturas da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e da Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião (DeSSe Sebastião).

A Operação Verão da Marinha ocorreu de 14 de dezembro do ano passado até o dia 15 deste mês.

Para a temporada de 2023/2024, a expectativa é de que os trabalhos contem com a presença de fuzileiros navais para garantir a segurança no mar em todo o Estado.

A Marinha está reativando o grupamento operativo dos fuzileiros em Santos, decisão que foi autorizada por uma portaria publicada no mês de janeiro.

DESTAQUE (SE NECESSÁRIO)

A Operação Verão da Marinha ocorreu de 14 de dezembro do ano passado até o dia 15 deste mês

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/03/2023

REGIÃO SUDESTE - EM CLIMA DE MUITA FESTA, PASSAGEIROS EMBARCAM NO 'NAVIO DA XUXA'

A apresentadora irá comemorar seus 60 anos a bordo do MSC Fantasia

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



Os fãs de Xuxa Meneghel já se divertiram bastante logo no primeiro dia a bordo do cruzeiro temático, que deixou o Porto de Santos na sexta-feira Crédito: Reprodução/Instagram/Navio da Xuxa

Foi de muita festa o clima antes do embarque no cruzeiro temático de Xuxa Meneghel, que saiu na sexta-feira (24) do Porto de Santos (SP) para uma viagem de três dias em alto-mar. A apresentadora irá comemorar seus 60 anos a bordo do MSC Fantasia e reuniu familiares, amigos, artistas e fãs para celebrar a data de um jeito todo especial.

Enquanto aguardavam no saguão do Terminal de Passageiros (Concais), alguns passageiros cantaram, dançaram e até usaram peças clássicas do figurino de Xuxa e suas Paquitas, como botas e chapéus.

O embarque começou por volta das 10h30 e o navio zarpu no fim da tarde de ontem. A embarcação retorna ao Porto de Santos no dia 27, data em que ela fará aniversário.

Em uma página criada no Instagram para o 'Navio da Xuxa', há um vídeo mostrando que os passageiros vieram de todos os lugares do país: Santos, Espírito Santo, Paraná, São Paulo, João Pessoa, Rio de Janeiro, Goiás, Fortaleza, e mais.

Já dentro da embarcação, os registros são de muita euforia entre o público. Xuxa, que já estava embarcada, postou também em sua rede social um vídeo de dentro da sua cabine. Nele, aparecem familiares e amigos ajudando a loira a fazer 'penas veganas', que são penas desenhadas em papel para serem utilizadas por ela em sua apresentação. "Cara de pena, mas sem machucar nem um passarinho", diz ela.

Inclusive, a apresentadora pediu opções de comidas veganas (sem carne) para ela e os convidados. Para atendê-la, foram chamados chefs especializados neste tipo de gastronomia. Xuxa se tornou vegana em 2018.

Programação

Durante a viagem, os fãs vão assistir ao 'Xou da Xuxa', programa infantil que animou o público de 1986 a 1992, além de shows das cantoras Gloria Groove, Daniela Mercury, Claudia Leitte e Ana Carolina.

A banda KLB e o cantor e namorado de Xuxa, Junno Andrade, também têm shows marcados. A viagem conta ainda com números especiais de Sérgio Mallandro e Eri Johnson. Os shows serão transmitidos pelo canal de TV Multishow.

As festas serão temáticas e há, ainda, uma exposição com 60 figurinos originais que marcaram a carreira de Xuxa.

O MSC Fantasia conta com 1.753 cabines e todas foram compradas. A capacidade abarca 4 mil passageiros, incluindo tripulação. O navio é equipado com 13 restaurantes, 10 bares, parque aquático, sala de cinema 4D, áreas poliesportivas, academias e espaço kids.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/03/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - LUIZ DIAS GUIMARÃES

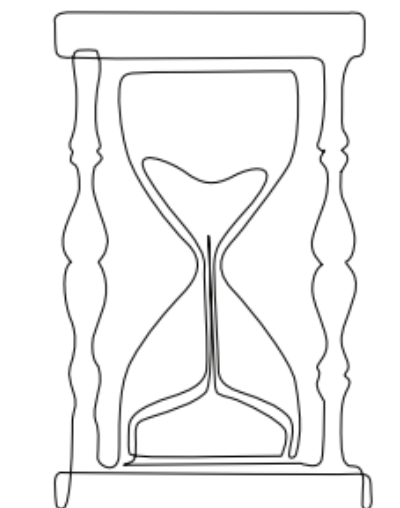


LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

Cansei! Imagino que você também. Há 50 anos, criaram a 'semana de cinco dias'. Agora o mundo testa a de quatro dias de trabalho. A gestão do tempo tem tudo a ver com a das nossas vidas. Tempo é só uma marcação. Um ano em Netuno, por exemplo, dura 165 anos nossos. Mas a felicidade não se mede, apenas se sente.





Sejamos justos. A escravidão acabou, se bem que, de vez em quando, encontram uns escravos por aí colhendo uvas ou tecendo roupas xingling em algum quarto escuro.

No mundo visível em que circulo, tivemos grandes conquistas. A semana laboral padrão passou para cinco dias e pudemos circular aos sábados no shopping e curtir o sol no domingo. Então por que estou tão cansado?

Há muita gente reavaliando essa relação do tempo com o trabalho, o lazer, o meio ambiente e a felicidade. Vários países testam a produtividade em quatro dias de trabalho semanais. E a pandemia trouxe a realidade do home-office. Estamos descobrindo que estar presente fisicamente não significa que estejamos produzindo de verdade. E muitas vezes agendamos reuniões internas ou externas sem qualquer rendimento prático.

O home-office, mesmo que híbrido, parece ser uma realidade sem volta em muitos setores. E a semana de quatro dias úteis é uma tendência na Europa, nos Estados Unidos e noutros cantos. Logo chegará no Brasil.

Em alguns pilotos desenvolvidos pela organização sem fins lucrativos 4 Day Week Global, viu-se uma redução no tempo dos deslocamentos e também na emissão de carbono.

Quando deixamos de ir ao trabalho, isso traz muitas vantagens para todos, tanto financeiras como ambientais. Mas o mais importante: deixa as pessoas mais felizes. Nos pilotos, observou-se que a produtividade aumentou por isso.

E é aí que está a questão principal: o grau de felicidade e como gastamos nosso tempo, o que não tem a ver necessariamente com o quanto as empresas exigem de nós. A rigor, quando estamos todos comprometidos com ESG no trabalho, precisamos pensar também em nossas casas, em nossas famílias.

Quanto estamos bem nessa relação social diária? O que fazemos no lar e no lazer para poupar o meio ambiente? Quanto tempo gastamos sem interagir docemente com nossos entes e quantas horas cada um consome com tantas informações digitais?

Não nos damos conta, mas a verdade é que isso tudo estressa, desgasta o sentimento de estar bem e pode ir na contramão da felicidade. Como ser feliz? Simplesmente trabalhando menos, perdendo menos tempo nos congestionamentos? Sim e não, porque às vezes, em nosso tempo livre, inventamos coisas tão idiotas quanto muitas reuniões no trabalho.

Vivemos um tempo de profunda reflexão e mudanças. A Inteligência Artificial poupa cada vez mais nosso trabalho e temos que nos reinventar para sobreviver. Ela está nos permitindo ser mais felizes e termos relações mais saudáveis em casa? Principalmente, estamos criando seres humanos melhores?

Li há dias uma charge em que o cidadão dizia que não estava preocupado com a evolução da IA, mas sim com o retrocesso da Inteligência Natural. Será que o chat GPT pode nos responder?

Sem dúvida, produzir faz nos sentirmos melhor e tende a garantir nossa sobrevivência, seja de que maneira for e por quanto tempo. Mas a qualidade desse trabalho e como usamos o tempo restante são os fatores que podem efetivamente nos transformar em seres melhores e mais felizes. Isso é missão de ESG sobre o tempo em nossas vidas.

HÁ MUITA GENTE REAVALIANDO ESSA RELAÇÃO DO TEMPO COM O TRABALHO, O LAZER, O MEIO AMBIENTE E A FELICIDADE. VÁRIOS PAÍSES TESTAM A PRODUTIVIDADE EM QUATRO DIAS DE TRABALHO SEMANAIS. E A PANDEMIA TROUXE A REALIDADE DO HOME-OFFICE. ESTAMOS DESCOBRINDO QUE ESTAR PRESENTE FISICAMENTE NÃO SIGNIFICA QUE ESTEJAMOS PRODUZINDO DE VERDADE. E MUITAS VEZES AGENDAMOS REUNIÕES INTERNAS OU EXTERNAS SEM QUALQUER RENDIMENTO PRÁTICO

OPINIÃO – ESTRATÉGIA - COMPENSAÇÕES PARA CIDADES PORTUÁRIAS



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras
opinioao@portalbenews.com.br



Não é de hoje que o tema é abordado.

Eu mesmo, em 2012, publiquei um artigo abordando esse tema, sob forma de uma analogia com os royalties de petróleo.

Esses royalties são compensações pagas ao governo, por empresas que exploram hidrocarbonetos em território nacional, como forma de compensação por potenciais danos sociais e ambientais gerados na região de exploração.

Atualmente, estados e municípios onde ocorre a extração de hidrocarbonetos têm direito à maioria desses royalties, com a seguinte divisão: União: 40%; estados: 22,5%; municípios produtores: 30%, sendo que os restantes 7,5% são distribuídos para todos os municípios e estados da Federação. Os valores dessa divisão decorrem, em geral, de alíquotas de 10%, para as cobranças mensais, e de 5%, em cobranças trimestrais. Segundo a ANP, a estimativa de arrecadação de royalties da produção de petróleo e gás natural em 2022 é de R\$ 61 bilhões.

De acordo com a Confederação Nacional de Municípios (CNM), 30 cidades do País recebem cerca de 70% do montante destinado aos municípios onde ocorre a produção. Para os demais, um dos critérios para a distribuição dos 7,5% remanescentes é a faixa litorânea. A cidade de Santos, sede do principal porto do Brasil, responsável por mais de 25% do comércio exterior do País, recebe um valor pífio, por esse motivo.

Também merece menção outros tipos de royalties: os derivados de hidrelétricas (“royalties da água”) e da mineração, também revertidos para as regiões onde essas atividades são desenvolvidas.

Segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), em 2022, essa arrecadação foi da ordem de R\$ 8,3 milhões. No caso de royalties de mineração, em 2021, foram arrecadados aproximadamente R\$ 10 bilhões, segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM).

Mas, o que tem a ver os royalties de petróleo, água e mineração com as propostas de compensações financeiras às cidades portuárias?

Bem, a própria definição dos royalties de petróleo, que não é muito diferente das demais, explica: compensação por danos sociais e ambientais, mesmo que potenciais, na medida em que a arrecadação é feita sobre o montante do valor da produção, independentemente de casos concretos.

Nem é preciso enfatizar a importância dessa receita para o Rio de Janeiro.

Essa arrecadação, como já mencionado, não é indenizatória, mas compensatória, e cobrada sobre a produção. Daí a existência de propostas para que as cidades portuárias também recebam compensações financeiras por abrigarem portos, elos da cadeia logística responsáveis pelo escoamento de 95% do comércio exterior brasileiro.



Os portos geram empregos e tributos para essas cidades, mas também geram impactos negativos no ambiente urbano. No caso de portos públicos delegados a estados e municípios, essas compensações são, em tese, de melhor equacionamento, o que não vale necessariamente para os complexos portuários geridos diretamente pelo Governo Federal, ainda mais depois da Lei Federal nº 12.815/2013, que tirou o caráter deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP).

OS PORTOS GERAM EMPREGOS E TRIBUTOS PARA ESSAS CIDADES, MAS TAMBÉM GERAM IMPACTOS NEGATIVOS NO AMBIENTE URBANO. NO CASO DE PORTOS PÚBLICOS DELEGADOS A ESTADOS E MUNICÍPIOS, ESSAS COMPENSAÇÕES SÃO, EM TESE, DE MELHOR EQUACIONAMENTO, O QUE NÃO VALE NECESSARIAMENTE PARA OS COMPLEXOS PORTUÁRIOS GERIDOS DIRETAMENTE PELO GOVERNO FEDERAL, AINDA MAIS DEPOIS DA LEI FEDERAL Nº 12.815/2013, QUE TIROU O CARÁTER DELIBERATIVO DOS CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA (CAP).

Mas, mesmo antes dessa lei, já havia movimentos com esse objetivo, caso da Proposta de Emenda à Constituição nº 318/2008, de autoria do então deputado federal Vicentinho, que propunha “o repasse de 5% do Imposto de Importação sobre Produtos Estrangeiros aos municípios que hospedam zonas primárias aduaneiras”. Essa PEC foi seguidamente arquivada e desarquivada ao longo do tempo. Em 2019, o autor requereu novo desarquivamento, no que foi atendido. Quando da elaboração deste artigo, foi constatado que o relator designado emitiu parecer pela admissibilidade do pleito, que continua em tramitação.

Posteriormente, houve iniciativa similar, porém descontinuada. Trata-se da Proposta de Emenda à Constituição nº 24/2009, de autoria do ex-senador Osmar Dias, que propunha a destinação de 2% do produto da arrecadação do imposto sobre importação para os municípios portuários, que teve o mérito reconhecido, mas foi rejeitada e arquivada.

Posteriormente, o Projeto de Lei nº 4311/2016, de autoria do ex-deputado federal João Paulo Papa, propôs a destinação de, no mínimo, 50% do valor arrecadado em arrendamentos para investimento em infraestrutura no porto de origem, também arquivado.

Ainda em tramitação, temos o Projeto de Lei nº 623/2021, de autoria da deputada federal Rosana Valle e que propõe a destinação de 25% (vinte e cinco por cento) do valor de outorga de arrendamentos de terminais portuários e de concessões de instalações portuárias e afins, aos municípios onde estão ou serão localizados. Afora o percentual, a minuta do PL foi de minha autoria, disponibilizada à deputada no início de 2021, por conta de sua representatividade.

Por fim, há o Projeto de Lei nº 2631/2022, do senador Flávio Arns, que propõe a destinação de até 1,5% da receita auferida nos portos delegados, para fins de compensação dos municípios impactados pela atividade portuária, também em fase de tramitação. Sugeri ao senador que o alcance do PL seja ampliado para todos os portos públicos.

Além desses projetos do Legislativo Federal, também houve estudo da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB-Santos, de 2017, que previa a destinação dos recursos arrecadados pelo Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Segundo os membros dessa Comissão, a arrecadação do AFRMM à época era de R\$ 5 bilhões/ano. O projeto visava promover alteração legislativa, de forma a destinar 50% dessa arrecadação para os municípios portuários. Não foi identificada evolução dessa proposta. No mais, hoje ela sofreria a concorrência dos desdobramentos da BR do Mar.

Também houve sugestões de destinação de percentual da arrecadação da Receita Federal nos portos para as cidades portuárias.

Enfim, sugestões e iniciativas não faltaram ou faltam, e temos duas efetivamente em tramitação, com seus autores ainda investidos de mandatos.



A diferença em favor dos PLs é que eles não têm a complexidade da tramitação de uma PEC, por não afetarem o Sistema Tributário Nacional. Mas isso não assegura que tenham tramitação mais rápida ou, sequer, prosperem. Isso ocorre muito em função de interesses dos não beneficiados, provavelmente por entenderem que recursos que vão para os cofres da União atendem melhor às demandas de quem representam. Para que prosperem, é fundamental a conscientização e a mobilização dos dirigentes de municípios portuários, inclusive atuando junto ao Governo Federal e a seus representantes no Congresso Nacional, para que as cidades portuárias recebam tratamento similar ao dado àquelas que recebem royalties de petróleo e gás, água ou mineração.

Trata-se de uma questão de isonomia que contempla constitucionalidade, juridicidade, adequação legislativa e mérito, cujo único precedente perigoso é o fato de ainda não ter sido consumada.

No mais, se aprovar pleitos similares poderá ensejar reivindicações análogas em benefício de municípios onde se localizem infraestruturas federais, não há que simplesmente negá-las, mas que aferir se elas são pertinentes e justas. Isso é basilar em regimes democráticos, e é nos municípios que a vida econômica e social ocorre em plenitude.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/03/2023

NACIONAL – NORTE EXPORT – 3 E 4 DE ABRIL 2023

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

3 E 4 DE ABRIL
MANAUS
AMAZONAS

LIDERANÇAS
EMPRESARIAIS
CONFIRMADAS

Sergio Aquino
Presidente da FENOP
(Federação Nacional das
Operações Portuárias) e do
Conselho do Norte Export

Jesualdo Silva
Presidente da ABTP
(Associação Brasileira de
Terminais Portuários)

Dodó Carvalho
Presidente da ABANI
(Associação Brasileira para
o Desenvolvimento da
Navegação Interior)

Local: Quality Manaus

www.forumbrasilexport.com.br

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/03/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PROGRAMA DE SUBMARINOS COMPLETA 15 ANOS REVOLUCIONANDO A TECNOLOGIA BRASILEIRA E A INDÚSTRIA NAVAL

Informações: Agência Marinha de Notícias (27 de março de 2023)

Nesta quinta-feira (23), o Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, visitou o Complexo Naval de Itaguaí, no Rio de Janeiro, local onde está sendo desenvolvido o Programa de Submarinos da Marinha (PROSUB), que, em 2023, completa 15 anos da parceria estratégica entre o Brasil e a França. Por meio de um processo de transferência de tecnologia, a construção dos submarinos está sendo realizada por mão de obra brasileira (engenheiros e técnicos), contando com a assistência técnica de franceses da empresa Naval Group.

Para a construção dos quatro submarinos brasileiros convencionais e, no futuro, do Submarino Convencionalmente Armado com Propulsão Nuclear “Álvaro Alberto”, foi construído, em Itaguaí (RJ), um complexo naval que possui diversas instalações, equipamentos e sistemas especializados. Hoje, ele é um dos mais modernos estaleiros de construção naval existentes, já que a construção de submarinos exige mão de obra altamente qualificada e um parque industrial equipado, de modo a possibilitar a execução das diversas atividades de fabricação, comissionamento e testes.

Em sua fala à imprensa presente no local, o Presidente da República destacou a importância de uma indústria de defesa forte no país. “Eu quando enxerguei a necessidade de desenvolver uma indústria de defesa no Brasil, foi porque, em todos os países do mundo, a indústria de defesa contribui para a economia como um todo, além de preparar de forma mais sofisticada, com muito conhecimento científico e tecnológico, as nossas Forças Armadas e o próprio país”, afirmou.

No evento desta manhã, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, e o Diretor-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, apresentaram os avanços alcançados pelo PROSUB.

O Comandante da Marinha lembrou que o Presidente foi o grande incentivador do programa: “ele estabeleceu, em 2008, uma parceria estratégica com a França, que possibilitou a construção de toda essa infraestrutura, que tem um alcance social significativo. O Brasil tem vocação para o uso e desenvolvimento da tecnologia nuclear em todos os setores, não só no setor de defesa, mas no de saúde, de segurança alimentar, de segurança hídrica. É, portanto, uma vertente em que o Brasil precisa desenvolver capacidade para propiciar ao povo, prosperidade”, disse.

As autoridades e a comitiva visitaram toda a área do Estaleiro de Construção (ESC), onde estão sendo construídos os submarinos, vendo de perto o Submarino “Riachuelo”, o primeiro da classe com propulsão diesel-elétrica, que já está sendo empregado em operações. Os presentes também puderam conhecer o Submarino “Humaitá”, o segundo dos quatro submarinos convencionais, que se encontra em fase de testes finais, visando a sua transferência para o setor operativo da Marinha do Brasil (MB).

A programação também contou com cumprimentos às representações das tripulações dos submarinos “Riachuelo” e “Tonelero”, além dos funcionários da Itaguaí Construções Navais. No percurso, também pôde ser observado o shiplift (elevador de navios), que é empregado no lançamento dos submarinos ao mar e no recolhimento para manutenção, além de uma explanação sobre o Complexo, com o apoio de uma maquete 3D, e de um descerramento de uma placa comemorativa para marcar o evento institucional. A visita também contou com a participação da Embaixadora da França no Brasil, Brigitte Collet, além de ministros, parlamentares e executivos das principais empresas envolvidas no Programa.



O PROSUB e o Programa Nuclear Brasileiro (PNB)

O PROSUB é um Programa de Estado de desenvolvimento científico e tecnológico, representando um dos maiores programas estratégicos da Defesa. Possui como objetivo de maior envergadura a obtenção, por construção no País, do primeiro Submarino Convencionalmente Armado com Propulsão Nuclear (SCPN), meio naval que conferirá nova dimensão à Defesa Nacional.

No campo da Ciência, Tecnologia e Inovação, o Programa é de grande relevância geopolítica e estratégica para o País, representando o completo envolvimento da MB no PNB. O trabalho desenvolvido alcançou o domínio autóctone do Ciclo do Combustível Nuclear e a evolução da Planta de Propulsão Nuclear do futuro SCPN. A geração do conhecimento e a preparação intelectual de brasileiros no campo nuclear impulsiona a MB em permanecer colaborando com os setores energético, de saúde e agroindustrial nacionais.

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

Data: 27/03/2023

RECEITA AUTORIZA ABERTURA DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE PORTO SECO EM PONTA PORÃ

Informações: Ponta Porã (27 de março de 2023)

A Receita Federal do Brasil publicou hoje (24) no Diário Oficial da União, portaria que autoriza a abertura de licitação para a construção de um novo Porto Seco em Ponta Porã, distante 313 quilômetros de Campo Grande. Os investimentos devem chegar a R\$ 20 milhões. A autorização prevê a necessidade de promover contratação de permissão de serviço público para a implantação de uma nova e adequada estrutura de Porto Seco que atenda às demandas de comércio internacional destinadas à movimentação de cargas importadas e de exportação no município.

A medida foi comemorada pelo secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Semadesc) Jaime Verruck, que destacou que a secretaria tem trabalhado na questão de implementação dos portos secos e também da melhoria do comércio internacional, principalmente na região de fronteira. “Hoje em Mato Grosso do Sul temos um fluxo comercial intenso nas fronteiras em Mundo Novo onde temos uma alfândega, outra em Ponta Porã e uma em Corumbá. Então são fronteiras importantíssimas para todo o MS”, salientou.

No caso específico de Ponta Porã, ele lembra que o porto seco é uma reivindicação antiga do Governo, e que juntamente com o então prefeito Hélio Peluffo, que hoje é secretário de Infraestrutura, se discutiu a mudança da unidade, que atualmente fica no centro da cidade. “Fizemos uma parceria da Prefeitura de Ponta Porã com o Governo do Estado, por meio de recursos do Pró- Desenvolve, para adquirimos uma área. Disponibilizamos para a Receita Federal um local adequado, muito próximo ao anel viário de Ponta Porã. Hoje a estrutura da Receita não comporta o fluxo de veículos e também cria um sério problema de tráfego na área central”, explicou.

Com a licitação, Verruck acredita que haverá maior desenvolvimento econômico e maior competitividade. “Com essa nova obra que é extremamente importante, nós vamos ter a agilidade na questão de fronteira, uma melhor condição de verificação das mercadorias, inclusive refrigeradas, além de de cargas secas. Então isso dá competitividade ao município de Ponta Porã e ao Estado, já que o nosso objetivo exatamente é agilizar a alfândega nessas regiões”, frisou.

O secretário pontua que após o anúncio efetivo, o Governo deve estudar meios de fazer acordos e cooperação com o Paraguai na questão de cargas. “Com cooperação em parceria se avança e o nosso próximo trabalho será buscar um acordo com o Paraguai para que de repente esse Porto possa operar também parte das cargas paraguaias. Mas isso é um próximo passo”, acrescentou.

Novo porto

A construção será feita em área pública municipal disponibilizada pela Lei nº 4.562, de 6 de setembro de 2022 e após aprovação do EVTE (Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica).



O Porto Seco será utilizado para carga geral, unitizada ou acondicionada em embalagem especial, viva, frigorificada e a granel, para prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou a exportar, sob controle aduaneiro.

O prazo de concessão será de 25 anos, com a possibilidade de prorrogação por 10 anos. O edital relativo ao procedimento licitatório, assim como o contrato de permissão deverão observar os padrões aprovados em ato da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB).

Com a instalação do porto seco, o fluxo de desembarço aduaneiro, que atualmente é de uma média de 1000 atendimentos ao mês, pode aumentar em até 10 vezes a capacidade, podendo chegar a 12 mil atendimentos (mensal).

O porto seco faz parte da 1ª Região Fiscal da Receita Federal, composta pelas unidades federativas de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e Distrito Federal. Ao todo, são quatro portos secos, que ficam em Brasília (DF), Corumbá (MS), Anápolis (GO) e Cuiabá (MT). Ponta Porã terá o único na fronteira Brasil-Paraguai.

* Rosana Siqueira, Semadesc

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

Data: 27/03/2023

PORTO DE PARANAGUÁ ENTRA NA ROTA DE NAVIO GIGANTE DO GRUPO ITALIANO GRIMALDI

Informações: Agência Porto (27 de março de 2023)

O Porto de Paranaguá recebeu nesta semana, pela primeira vez, o navio Grande Abidjan, do grupo italiano Grimaldi. A embarcação polivalente, destinada a cargas rolantes e contêineres, é uma das que oferecem maior capacidade para o transporte de unidades chamadas ro-ro (roll on-roll off).

É a primeira viagem desse navio ao Brasil. Ele inaugurou a rota que passa pelo terminal paranaense e que, a partir de agora, será fixa. A demanda de mercado e a capacidade do porto fizeram com que o armador definisse essa nova parada.

Em Paranaguá, a operação foi realizada pelas empresas TCP e Marcon. Nessa primeira viagem, o navio carregou 1.565 carros leves (Volkswagen e Renault) e 13 chassis de ônibus; e descarregou 87 contêineres vazios. Do Brasil, o Grande Abidjan segue para o México.

Construído em 2015, medindo 236 metros de comprimento (loa) e 36 de largura (boca), o Grande Abidjan é o primeiro navio da quarta e última geração da empresa – G4 – a vir para o Brasil.

“É claro que a atratividade portuária faz toda diferença nessa tomada de decisão. Como um porto eficiente nas mais diversas operações, Paranaguá tem se destacado cada vez mais nesses segmentos mais eficientes”, afirma o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira. “A carga geral passa por uma operação extremamente sensível e complexa, devendo o operador garantir a segurança plena da carga”.

“Uma nova linha que vem a Paranaguá é muito importante e significa mais postos de trabalho”, completa o diretor de Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná, André Pioli. Como ele ainda lembra, as operações de carga geral demandam mais mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos. “Um navio maior, com linha frequente, vai trazer muitas coisas boas para a nossa cidade”, acrescenta.

A Grimaldi atua no Porto de Paranaguá há 30 anos e se sentiu segurança nessa nova operação. “Paranaguá é o porto que serve o Estado do Paraná e que tem a presença de uma indústria automobilística muito importante”, afirma o diretor-executivo do grupo no Brasil, Helder Miguel Malaguerra. “Nada mais natural do que incluir o terminal paranaense na rota. É um porto 24 horas,



com mão de obra super qualificada, então não há mistério para nós. É um porto que consideramos como casa no Brasil”.

Os primeiros navios “Grande” da empresa começaram a circular nos oceanos em 2000, começando pelo G1. O G4 tem capacidade 30% maior que os da geração anterior. A empresa já faz testes, provas de mar, da 5ª geração – G5 –, ainda maior que esse, com 250 metros por 42 metros de largura. “O G é de geração e, coincidentemente, é também a letra que inicia o primeiro nome de todos os navios desse modelo: grande”, explica Malaguerra.

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

Data: 27/03/2023

PIB AGROPECUÁRIO DO BRASIL CRESCERÁ 11,6% EM 2023, DIZ IPEA

Informações: FORBES (27 de março de 2023)

O PIB do setor agropecuário brasileiro deve crescer este ano 11,6%, apontou nesta sexta-feira (24) o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), após uma queda de 1,7% em 2022.

A estimativa de forte crescimento do setor, principalmente devido a uma recuperação da safra de soja ante 2022, foi mantida em relação à previsão anterior.

O valor adicionado do segmento vegetal deve avançar 14,2 por cento em 2023 e a produção animal deve avançar 0,8%.

“Na produção vegetal, as novas estimativas para as produções de milho e café na safra 2023/2024 compensaram a revisão para baixo na produção de soja e mantiveram o VA do setor com alta de 11,4%”, disse o Ipea.

Para este ano, a soja deve ter crescimento de 21,3%, o milho de 10,2%, e o café de 5,7%. As projeções para a produção de arroz e trigo, no entanto, são de queda de 6% e 13,8%, respectivamente.

A previsão menos otimista para a produção animal em 2023 é justificada por uma desaceleração no crescimento da produção de suínos e na manutenção de um cenário adverso para a de leite.

A previsão para produção pecuária é de alta de 2,6% para bovinos, 4,4% para aves e 3,2% para ovos. Por outro lado, a produção de suínos deve crescer 2,2% e a de leite terá uma queda de 1,4%.

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

Data: 27/03/2023

MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA COM RETRAÇÃO DE ESTOQUES PORTUÁRIOS

Informações: Infomoney (27 de março de 2023)

PEQUIM (Reuters) – Os contratos futuros de minério de ferro nas bolsas de Dalian e Cingapura se recuperaram nas negociações desta sexta-feira, à medida que o sentimento melhorava, ajudado por dados mostrando que os estoques nos portos chineses continuaram caindo na semana passada.

O contrato futuro de minério de ferro para maio mais negociado na Dalian Commodity Exchange (DCE) encerrou as negociações com alta de 0,29%, a 866,5 iuanes (126,43 dólares) a tonelada. Porém, o contrato marcou uma queda semanal de 4,3% e uma queda mensal de 4,6%.

As preocupações de que a China possa reduzir a produção de aço bruto este ano pressionaram o mercado esta semana, juntamente com a demanda por aço mais fraca do que o esperado e as perspectivas de maior oferta de minério.

Mas o sentimento melhorou após os dados de estoque portuário na sexta-feira. Os estoques de minério de ferro nos principais portos chineses caíram pela quarta semana consecutiva em 4,3%, para 136,05 milhões de toneladas em 24 de março, mostraram dados da consultoria Mysteel.



“A demanda por cargas marítimas (minério de ferro) a serem embarcadas em abril permaneceu relativamente firme, o que pode dar suporte ao mercado no curto prazo”, disse Pei Hao, analista sênior da corretora internacional FIS em Xangai.

Na Bolsa de Cingapura, o minério de ferro de referência em abril subiu 1,42%, para 119,9 dólares a tonelada, após uma queda de 4,5% até agora nesta semana.

“É natural ver o preço (do minério de ferro) se recuperar após quedas dramáticas nesta semana. Acreditamos que o preço quase atingiu o fundo do poço nesta fase”, disse um analista de minério de ferro de Xangai.

Os preços de outras matérias-primas siderúrgicas, como carvão metalúrgico e coque, também encerraram as negociações do dia com ganhos, com o primeiro subindo 1,47% e o último avançando 0,53%.

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

Data: 27/03/2023

PORTO DO RIO DE JANEIRO VAI DRAGAR ACESSO AQUAVIÁRIO PARA RECEBER NAVIOS DE 366 METROS

Informações: Portos Rio Autoridade Portuária (27 de março de 2023)

No último dia 22, a PortosRio publicou o edital de licitação, visando a contratação de uma empresa especializada para a execução de obras de dragagem de aprofundamento no acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro. O objetivo da Autoridade Portuária é oferecer melhores condições de navegabilidade no porto e viabilizar a atracação de navios da classe New Panamax, com 366 metros de LOA.

Segundo o diretor-presidente interino da PortosRio, Jean Paulo Castro e Silva, “Esta é a principal obra da PortosRio até então por duas razões: é uma nova ordem de grandeza de valores para os investimentos feitos pela Autoridade Portuária com recursos próprios e é fundamental para manter a competitividade dos nossos terminais de contêiner do Porto do Rio de Janeiro. Por isso, é uma contratação simbólica do compromisso da gestão da empresa de elevar a nossa geração de caixa e convertê-la em investimentos que ampliam e modernizam a nossa infraestrutura, contribuindo para o crescimento econômico local e do país.”

O superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, ressaltou que “essa dragagem faz parte de um portfólio de projetos da Autoridade Portuária, com foco em garantir melhores condições de infraestrutura aos usuários do porto e, conseqüentemente, possibilitar a redução de custos da operação portuária, bem como da cadeia logística como um todo. Nesse diapasão, essa obra permitirá que o Porto do Rio de Janeiro receba as maiores embarcações de contêiner previstas para a América do Sul, atraindo assim novas rotas comerciais para o país.”

De acordo com o superintendente de Engenharia da PortosRio, Roberto Catalão, “pelo escopo do projeto, a estimativa do volume a ser dragado é de aproximadamente 2,3 milhões de metros cúbicos”. Catalão informou ainda que o preço global máximo fixado no edital é de R\$ 161.367.864,97 e o critério de julgamento será pelo menor preço global.

Além da dragagem de aprofundamento, o objeto da licitação compreende também a elaboração dos projetos básico e executivo, o projeto de sinalização e balizamento, e demais serviços e operações imprescindíveis e complementares necessários para a entrega da obra. O Edital de Licitação e seus anexos estão disponíveis no site da PortosRio, podendo ser acessado pelo link: <https://www.portosrio.gov.br/pt-br/node/2543>.

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

Data: 27/03/2023

NA CHINA, MINISTRO CARLOS FÁVARO DEFENDE PROJETO BRASILEIRO PARA TRANSIÇÃO SUSTENTÁVEL

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (27 de março de 2023)

Ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, participou da abertura do evento “Diálogo China-Brasil de Desenvolvimento Sustentável: governos locais, think tanks e empresas em ação” nesta segunda-feira (27) em Pequim. Aos empresários e agentes governamentais chineses e brasileiros, o ministro destacou as potencialidades do desenvolvimento sustentável do agronegócio do Brasil que, a partir do próximo Plano Safra, terá um incentivo ainda maior para a recuperação de pastagens em áreas de plantio, o que possibilita dobrar a área de produção no país.

“O Brasil pode e deve intensificar sua produção de alimentos. O Brasil pode e deve intensificar suas relações comerciais com a China. E podemos fazer tudo isso de forma sustentável, aumentando a produção, tanto da agricultura, quanto da Pecuária, sem desmatar uma árvore”, ressaltou.

Organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI) em parceria com o Center for China Globalization (CCG) e com apoio da Chinese People’s Association for Friendship with Foreign Countries (CPAFFC), o encontro busca aproximar governos locais, think tanks e empresas de ambos os países para uma transição para uma economia de baixo carbono.

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

Data: 27/03/2023

TARCÍSIO DE FREITAS COMEÇA MISSÃO NA EUROPA COM REUNIÃO COM INVESTIDORES EM LONDRES

Informações: Governo do Estado de São Paulo (27 de março de 2023)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, começou nesta segunda-feira (27) a missão internacional na Europa com uma apresentação em Londres, na Inglaterra, sobre o portfólio de investimentos em concessões, parcerias público-privadas e privatizações do Estado para fundos de investimentos, CEOs e empresários.

O compromisso é apenas a primeira reunião do governador na Inglaterra, que ainda hoje tem um almoço com representantes do setor financeiro na Embaixada Brasileira. Em seguida, participa de um debate na sede da Bloomberg com bancos, fundos de investimentos e empresas para estreitar relações com lideranças setoriais e detalhar oportunidade de negócios com o Estado de São Paulo.

Após as reuniões na Inglaterra, a comitiva, que conta com as presenças do secretário-chefe da Casa Civil, Arthur Lima, do secretário de Negócios Internacionais, Lucas Ferraz, e da secretária de Comunicação, Lais Vita, segue para Madri, na Espanha. Lá, a partir da quarta-feira (29), haverá um roadshow com empresas locais, além de encontros bilaterais com autoridades espanholas.

Na quinta-feira (30), o governador chega a Paris, última parada da missão, que passará a contar também com o secretário de Ciência, Tecnologia e Inovação, Vahan Agopyan. Na cidade francesa, ele assinará um acordo com o Instituto Pasteur, na sexta-feira (31), além de participar de reuniões com empresas francesas.

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

Data: 27/03/2023



PRATES: PAÍS PRECISA DECIDIR SE QUER EXPLORAR FOZ DO AMAZONAS

“Tudo o que estamos tentando fazer é encontrar petróleo”, disse o CEO da Petrobras, ao defender exploração da margem equatorial

Por eprbr 27 de março de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Política energética



O MME lançou o Potencialize E&P, programa destinado a estimular o aumento das atividades de exploração e produção no país (Foto: Petrobras)

Você vai ver aqui: áreas energética e ambiental do governo se opõem sobre exploração da margem equatorial; preços dos combustíveis caem pela segunda semana seguida; Cteep inaugura armazenamento de energia em baterias de grande porte. E mais:

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirma que o país precisa decidir, afinal, se quer explorar a Foz do

Amazonas. Em entrevista à Bloomberg Línea, afirmou que “o Estado brasileiro terá que decidir se isso vai adiante ou não”.

— “Tudo o que estamos tentando fazer é encontrar petróleo”. O executivo defendeu que “podemos ser os últimos a produzir petróleo no mundo”, ao comentar as estratégias da Petrobras para a transição energética: manter os investimentos em óleo e gás – e ampliar fronteiras exploratórias –, financiando novos segmentos na área de energia.

Semana passada, o MME lançou o Potencialize E&P, programa destinado a estimular o aumento das atividades de exploração e produção no país. A pasta reitera a expectativa de a Petrobras obter a licença para perfurar na Foz do Amazonas.

— O ministro Alexandre Silveira disse que explorar a margem equatorial é garantir um “passaporte para o futuro” para as regiões Norte e Nordeste. Para o ministro, a região é o “novo pré-sal” do Brasil.

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, e a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, defendem mais estudos e uma avaliação ambiental estratégica na região. Medida pode implicar na contratação de estudos prévios, antes de uma decisão sobre a campanha da Petrobras.

Preços dos combustíveis caem nos postos O valor médio de gasolina, diesel e etanol nas bombas registrou queda na semana passada, segundo a ANP. Foi a segunda semana consecutiva de queda.

— O preço médio do litro da gasolina foi de R\$ 5,51, 0,54% menor que na semana anterior. O etanol hidratado caiu 0,50%, com valor médio de R\$ 3,92. E o diesel recuou 0,67%, para R\$ 5,86 o litro. g1

Parlamentares querem plano decenal para biodiesel A Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio) está preparando um projeto de lei para criar uma política decenal para o biocombustível, anunciou o deputado Alceu Moreira (MDB/RS). A ideia é que o plano estabeleça estratégias de longo prazo para a expansão do biodiesel no país.

Abegás prevê biometano e hidrogênio na distribuição de gás no futuro Em entrevista à agência eprbr, o presidente executivo da associação, Augusto Salomon, disse que a Abegás quer participar ativamente da definição das políticas públicas para biometano e hidrogênio. Ao mesmo tempo, o setor cobra um plano de massificação do consumo de gás natural, para absorver o aumento esperado da oferta do energético com o programa Gás para Empregar.

FUP critica reajuste de 44% da diretoria da Petrobras Representa “a enorme disparidade em relação a qualquer salário de funcionários de outras empresas públicas ou de economia mista”, diz a federação



de petroleiros. E “ressalta a diferença de tratamento que o conselho dá aos petroleiros, que estão sem ganho real de salário desde 2016”. Valor

O Brent operava em alta de 0,83%, a US\$ 75,61 o barril, na manhã desta segunda-feira (27/3). Na sexta (24/3), o Brent fechou o dia em queda de 1,2%, a US\$ 74,99 o barril, com a queda das ações de bancos europeus e após a secretária de Energia dos EUA, Jennifer Granholm, dizer que o reabastecimento da Reserva Estratégica de Petróleo (SPR) do país pode levar vários anos, diminuindo as perspectivas de demanda.

— No balanço semanal, o Brent fechou o período com elevação de 2,8%. Reuters

Líbia puxa retorno de petroleiras à África O governo líbio anunciou um acordo com a Honeywell para construir uma refinaria no sudoeste do país. O negócio, que vai aumentar a produção de petróleo do país para 2 milhões de barris diários, segundo a petrolífera líbia Zallaf Libia Oil and Gas, consolida uma onda de retorno das gigantes petrolíferas ao continente africano.

— Após anos de subinvestimento na infraestrutura energética do norte da África, gigantes globais de óleo e gás, como Halliburton, Chevron e Eni, têm reforçado sua presença na região, diante do crescimento da demanda da Europa. Dow Jones

Indústria eólica vê gargalo global e pede ação rápida de países A expansão da fonte pode esbarrar na capacidade da indústria de fornecer componentes para novas usinas. EUA e Europa devem enfrentar gargalos no suprimento de aerogeradores e insumos já em 2025, conclui o Conselho Global de Energia Eólica (GWEC, na sigla em inglês), que lança nesta segunda-feira (27/3) nova edição do Global Wind Report. Valor

Vazamento de petróleo no Reino Unido Autoridades informaram nesse domingo (26/3) a ocorrência de um vazamento de petróleo no porto de Poole Harbour, no sul da Inglaterra. O local é um dos maiores campos petrolíferos terrestres da Europa. Estima-se que cerca de 200 barris de óleo vazaram para o mar. AFP

Cteep inaugura armazenamento de energia em baterias em larga escala O sistema foi instalado na subestação de Registro, no interior de São Paulo, que abastece parte do litoral sul paulista, e beneficiará cerca de 2 milhões de pessoas. As baterias somam 30 MW de potência, são capazes de entregar 60 MWh por duas horas e atuam nos momentos de pico de consumo, como um reforço à rede elétrica. g1

Land Rover poderá fabricar veículos elétricos no RJ Montadora vai suspender a fabricação de carros com motores a combustão a partir de 2030 em todo o mundo. Por isso, pretende usar sua fábrica em Itatiaia (RJ) para produzir veículos elétricos e exportá-los para outros mercados, como os EUA. Valor

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 27/03/2023

GÁS VERDE TRAÇA PLANO DE EXPANSÃO EM BIOMETANO E BUSCA INVESTIDOR

Empresa espera aumentar em mais de cinco vezes a sua produção em três anos
Por André Ramalho 27 de março de 2023 Em Entrevista, Mercado de gás, Transição energética

RIO — A Gás Verde, empresa do grupo Urca Energia, prepara um plano de expansão e espera mais do que quintuplicar a sua produção de biometano, para uma meta de 700 mil m³/dia em três anos.

Os detalhes do planejamento ainda estão sendo concluídos internamente, mas o plano passa pela diversificação dos negócios. Hoje, a companhia só possui ativos em aterros sanitários no estado do Rio de Janeiro.



Uma das fronteiras que a empresa espera explorar nos próximos anos é a produção do combustível renovável a partir da vinhaça da cana-de-açúcar.

Operação da Gás Verde em Seropédica (Foto: Divulgação)

“A maioria da nossa produção vai ser em aterro ainda, mas vamos ter projetos de vinhaça também”, afirma o sócio fundador e diretor executivo do Grupo Urca Energia, Maurício

Carvalho, em entrevista à epbr.

Gás Verde procura investidor

A Gás Verde, segundo ele, avalia oportunidades de aquisições, para acelerar o crescimento. E também busca um investidor para ajudar a bancar o plano. Só este ano, a Gás Verde espera investir cerca de R\$ 500 milhões.

“Estamos, sim, conversando com investidores para receber um aporte de equity na empresa, de algumas centenas de milhões de reais, para fazer essa curva de crescimento andar mais rápido”, comentou.

A empresa produz cerca de 130 mil m³/dia no aterro de Seropédica e, até o fim do ano, espera chegar aos 150 mil m³/dia no ativo. Em paralelo, a companhia está investindo na conversão das usinas de geração de energia a biogás dos aterros de São Gonçalo e Nova Iguaçu em plantas de produção de biometano.

Com isso, a Gás Verde espera atingir, no segundo semestre de 2024, uma produção de até 400 mil m³/dia nesses três ativos.

Em 2023, a expectativa da empresa é concentrar esforços comerciais na busca de clientes.

A companhia já tem contratos fechados com Ternium, Saint-Gobain, Nestlé e Ambev – que reduziu em mais de 80% as suas emissões, com a troca do gás liquefeito de petróleo (GLP), na fábrica de Cachoeiras de Macacu (RJ), e cujo case será apresentado pela Gás Verde esta semana no The World Biogas Summit, na Inglaterra.

Todo o volume produzido em Seropédica já está contratado, hoje.



Carvalho conta que, em função do aquecimento da demanda industrial, a companhia espera liberar mais volumes de seu atual portfólio para o segmento – que, em geral, paga um prêmio maior pelo atributo ambiental do combustível renovável.

Maurício Carvalho, Sócio Fundador e Diretor Executivo da Urca Energia (Foto: Divulgação)

A Gás Verde está negociando trocar o biometano que a empresa vende hoje aos postos de GNV por gás natural de origem fóssil — e, assim, realocar mais volumes para as indústrias. A empresa calcula ser possível liberar cerca de 70 mil m³/dia

nessa operação.

Biometano pode ser gigante como indústria do etanol



Carvalho acompanha com atenção os desdobramentos do programa Gás Para Empregar, anunciado pelo governo este mês.

Uma das propostas, segundo o Ministério de Minas e Energia, é integrar o gás natural à estratégia nacional de transição energética para contemplar sinergias e investimentos que favoreçam o desenvolvimento de soluções de baixo carbono, como o biogás/biometano.

O executivo defende que, com a força do agronegócio brasileiro, o país deveria apostar na substituição do diesel por biometano – em combinação com o gás natural – nos veículos pesados, por meio da criação de corredores azuis.

Ele cita que a Associação Brasileira de Biogás (ABiogás) está elaborando um plano de massificação do uso do biometano no país e que o setor de transporte é peça-chave dentro dessa equação.

A pauta é defendida também pela Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás).

“Quando vemos o mundo falando da eletrificação da frota, não sei se é a melhor vocação que o Brasil, com sua dimensão continental, deveria perseguir. Temos uma indústria de etanol gigantesca e queremos que o biometano se transforme numa indústria gigantesca também, do porte do etanol”, comenta.

Carvalho defende que o governo precisa assumir um papel de indutor do mercado.

“O custo do dinheiro está elevado no mundo e a captação de recursos está mais difícil. O governo deveria entrar como impulsionador: melhorar a carga tributária, desonerar a cadeia, dar incentivos de financiamento verde, por meio do Fundo Clima, por exemplo”, disse.

Empresa mira acesso à rede da CEG

A Gás Verde também acompanha com atenção as discussões sobre a 5ª Revisão Tarifária da CEG e CEG Rio. A Agenera, agência estadual do Rio de Janeiro, espera incluir no processo compromissos de interligação das plantas de biometano à rede das concessionárias da Naturgy.

Carvalho conta que a Gás Verde tem interesse em acessar a rede da distribuidora, mas não vê com bons olhos eventuais obrigações para que as concessionárias comprem o biometano produzido pela companhia.

“Isso não vai ao encontro com a ideia de criar um mercado livre. O que queremos é conectar no duto e vender para quem quiser, pagando tarifa de movimentação [à distribuidora]. A indústria paga um prêmio maior”, explica.

Outro ponto de atenção da companhia é como será tratada a questão do swap (troca operacional). A solução consiste na desvinculação dos fluxos comercial e físico da molécula de gás, o que possibilita a troca de originalidade entre o biometano e o gás natural fóssil.

Em termos físicos, o cliente continuaria consumindo gás de origem fóssil, mas do ponto de vista comercial estaria, contratualmente, vinculado ao fornecedor de biometano.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/03/2023

ISA CTEEP INAUGURA PRIMEIRO PROJETO DE ARMAZENAMENTO DE ENERGIA EM LARGA ESCALA DO BRASIL

Recém-energizado, empreendimento atenderá cerca de 2 milhões de pessoas no litoral sul de São Paulo

Por epbr 27 de março de 2023 Em Setor elétrico, Transição energética



Em Registro (SP), empresa opera o primeiro projeto de armazenamento de energia em baterias em larga escala no sistema de transmissão brasileiro (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — A companhia de transmissão de energia ISA Cteep inaugurou na última quinta (23/3) o primeiro projeto de armazenamento de energia em baterias em larga escala do sistema de transmissão brasileiro.

Recém-energizado na Subestação Registro (SP), uma das responsáveis pelo abastecimento do litoral sul de São Paulo, o empreendimento

atenderá cerca de dois milhões de pessoas.

Em uma área de cinco mil metros quadrados — o equivalente à metade de um campo de futebol —, mais de 180 racks de baterias com 30 MW de potência entregarão energia de 60 MWh por duas horas.

Segundo a Cteep, o sistema atuará nos momentos de pico de consumo local, durante o verão, como um reforço à rede elétrica.

Energizado em novembro do ano passado, no dia 31 de dezembro, às 19h21, o projeto já realizou a primeira descarga de energia armazenada no sistema de transmissão para reduzir o pico de carga e evitar a interrupção no fornecimento.

“Temos convicção de que esse empreendimento, além de ser um grande laboratório setorial, com capacidade de permitir que o país avance ainda mais em tecnologias e conexões de fontes renováveis, será um catalizador da nossa transição energética em direção a uma matriz energética 100% limpa”, afirmou Rui Chammas, diretor-presidente da ISA Cteep na inauguração.

Chammas aponta o armazenamento como a próxima fronteira tecnológica na transição energética, por permitir maior integração de fontes intermitentes, como solar e eólica, ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

“Embora sejam bastante benéficas, por não emitirem carbono, as novas fontes renováveis não são despacháveis — isto é, não podem ser acionadas a qualquer momento — como as hidrelétricas e as termelétricas. Essa intermitência cria desafios para a estabilidade e a segurança do sistema nacional”, observa.

O sistema da Cteep foi selecionado em uma chamada pública de armazenamento da Aneel lançada em 2016. O projeto pretende evitar o acionamento de geradores a diesel (uso equivalente de 350 mil litros do combustível).

A solução, além de menos poluente, não causa o mesmo ruído dos geradores e elimina o transporte de diesel para manter o contínuo abastecimento dos equipamentos.

A substituição do fóssil deve evitar, em dois anos de operação, a emissão de 1.194 toneladas de gases de efeito estufa.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/03/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

AINDA NÃO HÁ DATA PARA APRESENTAÇÃO DE NOVO ARCABOUÇO FISCAL, DIZ PADILHA

Ministro espera, porém, que votação da proposta no Congresso seja célere
Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha – Foto : Gil Ferreira/Ascom-SRI

O ministro de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, afirmou nesta segunda-feira que ainda não há data para a apresentação do novo conjunto de regras para controle dos gastos públicos, o chamado arcabouço fiscal. Ele garante, porém, que o ambiente no Congresso para a aprovação da proposta é positivo.

A previsão inicial era de que a regra fiscal fosse apresentada após a viagem do

presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China. Com o cancelamento da visita, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, deve focar na articulação do novo arcabouço. Lula e Haddad devem discutir o tema nesta semana, segundo Padilha.

— O presidente ainda vai definir esse cronograma com o ministro Fernando Haddad, que lidera o debate do marco fiscal. Certamente durante a semana esse tema vai ser tratado no ambiente interno no governo — disse Padilha.

O arcabouço fiscal irá substituir o teto de gastos, que trava as despesas federais à inflação do ano anterior e hoje é o principal marco para as contas públicas federais.

Clima positivo para aprovação da proposta

Para Padilha, o Congresso vai votar o assunto rapidamente:

— A expectativa é de um ambiente muito positivo no Congresso Nacional. Tenho conversado diretamente com os líderes da base e da oposição, com o presidente Rodrigo Pacheco (do Senado), com o presidente Arthur Lira (da Câmara). É um clima muito positivo para, chegando a regra fiscal no Congresso Nacional, possa ser debatida com muita qualidade e celeridade — disse.

O ministro disse ainda que Haddad vai dar retorno a Lula, nesta semana, das conversas que teve com lideranças sobre o assunto. Na sexta-feira, Haddad afirmou que a parte técnica do novo arcabouço fiscal está pronta, e a palavra final sobre a âncora para as contas públicas será de Lula.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/03/2023*

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE 'NATUREZA JURÍDICA' PRIVADA DA ELETROBRAS ESTÁ CONSOLIDADA

Alexandre Silveira foi evasivo sobre eventual decisão de Lula de entrar na Justiça para anular privatização da empresa

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Natureza jurídica' privada da Eletrobras está consolidada, diz ministro – Foto : Bloomberg

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, reafirmou nesta segunda-feira que apesar de entender o modelo de capitalização da Eletrobras como "injusto", a pasta vai tratar com a natureza jurídica atual da empresa.

O ministro Silveira foi evasivo ao ser questionado sobre uma eventual judicialização conduzida pelo governo na tentativa de reverter a privatização da empresa de energia. "Em âmbito jurídico há judicialização ou não dependendo das decisões

do governo", chegou a dizer, mas também afirmou que "há uma consolidação em termos da natureza jurídica" da companhia.

— O modelo de capitalização da Eletrobras que foi aprovado foi injusto. O governo brasileiro tem 40% das ações e tem apenas um dos nove conselheiros (de administração), tem 10% de representatividade, mas eu, como ministro de Minas e Energia, tenho de tratar a Eletrobras como eu a encontrei, a natureza jurídica que eu encontrei é essa que está aí — disse ele.

A insegurança em relação a esse tema tem sido observada na esteira de declarações do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Na semana passada, Lula voltou a criticar a venda da empresa, realizada no ano passado pela gestão de Jair Bolsonaro (PL). Afirmou que a privatização da estatal de energia foi "crime de lesa-pátria" e disse que o tema "não vai ficar por isso" e que o governo voltaria a ser dono da empresa.

O ministro ressaltou que a empresa "tem mais de 50% do setor de transmissão no Brasil e 36% do setor de geração" e que, por isso, é considerada estratégica. Disse ainda que sua relação com a companhia será a de cobrar compromissos assumidos no âmbito da lei que autorizou a venda da empresa.

— Minhas tratativas com a Eletrobras serão de cobrar dela, por exemplo, seus investimentos. Quero fazer uma discussão. Temos ali (no projeto de privatização) previstos 8 GW (guga watts) de usinas termelétricas, tem espaço para rediscutir isso, temos de estimular outras fontes de energia que gerem mais emprego e renda, como a hidráulica. Quero ver se tem espaço para diminuir a quantidade de GW previstos para termelétrica na lei da Eletrobras e ampliar outras fontes — disse Silveira.

Durante sua fala, Silveira citou a declaração do presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas, de que não via espaço para judicialização do tema. As declarações de ambos foram dadas durante conferência realizada pela consultoria de risco político Arko Advice.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/03/2023

PREVIC ESTUDA SUSPENDER PAGAMENTO DE R\$ 9,3 MILHÕES A DIRETORES DA PETROS

Conselho da Petros aprovou na sexta-feira a distribuição do bônus por meta alcançada, apesar do déficit da entidade. 'Xerife' dos fundos de pensão vai investigar o caso

Por Geralda Doca

A Superintendência Nacional de Previdência Complementar (PREVIC), xerife dos fundos de pensão, estuda suspender o pagamento de bônus de R\$ 9,3 milhões a quatro diretores da fundação Petros (fundo de pensão dos trabalhadores da Petrobras). Apesar da situação deficitária da entidade, o conselho deliberativo da Petros aprovou na sexta-feira a distribuição do bônus por meta alcançada, conforme revelou O GLOBO.

Após a decisão, a Previc decidiu entrar no caso e apurar denúncia encaminhada por representantes dos participantes à área de fiscalização do órgão.

Segundo técnicos da Previc, o órgão regulador pretende aplicar a Instrução Normativa 15, aprovada pela diretoria colegiada em 2017. A norma permite a suspensão de qualquer forma de remuneração variável para gestores e proibição de aumento de proventos que possam colocar em risco a solidez e estabilidade das entidades fechadas de previdência complementar.

Além de redução de despesas administrativas, a ideia é adotar critérios como observar a rentabilidade acumulada nos últimos 36 meses, inexistência de déficits e exigência de auditoria.

O assunto deverá ser discutido pelo Conselho Nacional de Previdência Complementar (CNPC), que define as diretrizes para o setor.

No caso da Petros, por exemplo, um universo de 50 mil participantes paga uma contribuição extra vitalícia equivalente a 30% do valor do benefício. A patrocinadora também arca com parte do rombo, de cerca de R\$ 30 bilhões acumulados em gestões anteriores.

Atualmente, não existe uma padronização da política de remuneração variável para as entidades de previdência por meta atingida. No caso do fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil (Previ), por exemplo, o pagamento aos diretores varia entre três e seis salários e inexistência de déficit.

Na Funcef, fundo de pensão dos empregados da Caixa Econômica Federal, não há esse tipo de benefício.

A Previc está fazendo o levantamento desse tipo de benefício concedido aos gestores das 18 maiores entidades, incluindo fundos de pensão das estatais e privados para levar o tema ao CNPC.

Procurada, a assessoria de imprensa da Petros ainda não se pronunciou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/03/2023

PRESIDENTE DO TCU DIZ NÃO VER POSSIBILIDADE DE JUDICIÁRIO REVERTER PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Bruno Dantas disse que processo de venda da estatal foi feito com 'amparo da lei'

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Bruno Dantas, do TCU – Foto : Cristiano Mariz/16.12.2022

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Bruno Dantas, afirmou nesta segunda-feira em São Paulo que, embora entenda como legítimo os questionamentos do governo Lula sobre o processo de privatização da Eletrobras, só poderá haver revisão da venda da estatal se houver ilegalidade.

— Considero legítimo o debate, mas algo que se encontra pronto, acabado e que se encontra em

vigência, considero difícil o STF entrar numa questão como essa, porque existe o ato jurídico perfeito, a própria Constituição garante. Não vejo muito espaço para discussão judicial — disse o ministro a uma plateia formada por empresários e investidores.

Na semana passada, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltou a criticar a venda da empresa, realizada no ano passado pela gestão de Jair Bolsonaro (PL). Lula afirmou que a privatização da estatal de energia foi “crime de lesa-pátria” e disse que o tema “não vai ficar por isso” e que o governo voltaria a ser dono da empresa.

Para Dantas, questionamentos sobre a perda de votos da União nas decisões da empresa são válidos. — Como alguém que tem 40% do capital só pode exercer 10% dos votos? Foi uma escolha que foi feita e quando isso foi feito estava ao amparo da lei — ressaltou.

A jornalistas, Dantas disse que uma reconsideração do processo só poderia ser feita “se for apontada qualquer ilegalidade”.

Ao abordar processos de devolução de concessões realizadas no governo de Dilma Rousseff com projeções de demanda que não se realizaram, o ministro defendeu que concessões devem ser instrumentos flexíveis.

— Nossa expectativa é pegar aquelas concessões de rodovias que infelizmente projetaram um tráfego que não se realizou, um crescimento econômico que não aconteceu. Evidentemente que nós não podemos ficar amarrados em contratos de 2010, 2011, 2012 e esperar 30 anos com essas rodovias acabando e sem que as concessionárias tenham condições de realizar os investimentos. Por que não fazer uma repactuação? (...) Contratos de concessão precisam ser instrumentos flexíveis para que ao longo do tempo se possa calibrar a rota, não dá para tratar o contrato de concessão como obra — disse ele.

As declarações foram dadas durante conferência realizada pela consultoria de risco político Arko Advice.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/03/2023

VINDO DO MERCADO, INDICADO DE HADDAD PARA DIRETORIA DO BANCO CENTRAL VIRA DÚVIDA

Rodolfo Fróes tem sido alvo de bombardeio do PT por ter feito doação eleitoral a candidatos do partido Novo

Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad – Foto : Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda

A indicação de Rodolfo Fróes para a diretoria de Política Monetária do Banco Central não é mais tratada como certeza dentro do governo. Embora seja o nome mais cotado para o cargo, o vazamento da sua indicação gerou desconforto e incerteza no Executivo.

O presidente Lula pretendia oficializar a indicação após a viagem à China, cancelada por conta do estado de saúde do presidente. Agora, a expectativa é que o anúncio seja feito nos próximos dias.



O futuro indicado para a Diretoria de Política Monetária irá substituir Bruno Serra, cujo mandato se encerrou no dia 28 de fevereiro. Ele permaneceu no cargo até esta segunda-feira e participou da última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), na semana passada, que manteve a taxa de juros em 13,75%.

“Em nome do Banco Central, o presidente Roberto Campos Neto agradece ao diretor Bruno Fernandes pelos relevantes serviços prestados ao Banco Central e à Diretoria Colegiada”, afirma nota do BC, divulgada nesta segunda.

Indicado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o nome de Fróes também é bombardeado por integrantes do PT. Membros do partido o acusam de ser bolsonarista, com o argumento de que ele doou para o Novo e vem do mercado financeiro.

Nas eleições de 2018, Fróes doou recursos para as campanhas de dois membros do Partido Novo, segundo informações do portal Tribunal Superior Eleitoral. Ele destinou R\$ 5.000 para Paulo Ganime (RJ) e R\$ 1.000 para Vinicius Poit (SP), que se elegeram deputados federais.

O profissional do mercado financeiro deu munição para a fritura ao admitir ao “Valor Econômico” que está no páreo — ele afirmou que, de fato, está “no processo” para a escolha.

Desde o começo do processo para a escolha da diretoria do BC, auxiliares de Haddad vinham alertando a demais integrantes do governo que a divulgação precoce de um nome poderia acabar gerando um desgaste e uma fritura pública.

Por conta dessas questões, outro nome passou a ser cotado para o cargo: o atual economista-chefe da Fiesp, Igor Rocha. Para uma ala do governo, Rocha é visto como alguém que poderia fazer um contraponto ao presidente do BC, Roberto Campos Neto, dentro do Comitê de Política Monetária (Copom) na definição da taxa de juros.

Inicialmente, o governo não trabalhava com um nome para ser “contraponto”. Mas o entendimento do Executivo é de que esse cenário mudou desde o comunicado do Copom da última quarta-feira, ao manter a Selic em 13,75% e sinalizar até nova alta. A nota foi considerada “política”.

O chefe de política monetária do BC tem destaque no debate sobre a Selic durante as reuniões do Copom. Ele também se relaciona com o mercado e com as operações de dólar.

Para a Diretoria de Fiscalização, é dado como certo o nome do servidor de carreira do Banco Central Rodrigo Monteiro. A cadeira atualmente é ocupada por Paulo Souza, cujo mandato também se encerrou em 28 de fevereiro. Esse cargo é costumeiramente ocupado por nomes de carreira do BC.

Após as indicações, eles serão sabatinados pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado e, seus nomes, submetidos à aprovação do plenário da Casa.

Fróes vem do mercado, com passagem pelo Bank of America, pela Ritchie Capital Management, pela Flow Corretora, entre outras empresas. Também compôs Conselho de Administração do Banco Fator em parte do período em que a instituição foi presidida por Gabriel Galípolo, atual secretário-executivo do Ministério da Fazenda.

Galípolo também é próximo de Igor Rocha, economista com mestrado pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/03/2023

EMPRESÁRIOS BRASILEIROS SE FRUSTRAM COM AUSÊNCIA DE LULA NA CHINA, MAS MANTÊM ANÚNCIO DE PARCERIAS NO ÂMBITO PRIVADO

Assinatura de acordos comerciais entre os dois governos será adiada, mas novos contratos com empresas chinesas serão anunciados na quarta

Por O Globo



O ministro Carlos Fávaro, secretários e comitiva do setor privado permanecem na China para reforçar as relações comerciais: entrevista foi concedida neste domingo — Foto: Ministério da Agricultura

Em um ambiente de frustração com o adiamento da visita oficial do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China, empresários que desembarcaram em Pequim com expectativa de ampliar as relações com os chineses, embalados pelo peso político do mandatário brasileiro, ficaram restritos aos eventos do setor privado.

O governo brasileiro adiou a assinatura de 20 acordos comerciais e convênios com o governo chinês, mas os contratos e novas parcerias sino-brasileiras no âmbito privado serão anunciados nesta quarta-feira.

O presidente da BraCham, associação que representa 130 empresas brasileiras na China, Henry Oswald, reconheceu que “a decepção é grande”.

- Não bastasse a ausência do presidente, os ministros também não virão. Poucos empresários cancelaram a vinda, até porque não deu tempo, muitos já estavam aqui, e entre eles, muitos do agronegócio que chegaram antecipadamente, como o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro - completou Oswald.

Temor de esvaziamento

Apesar da frustração, eles tentarão manter a agenda. Um problema adicional é que com o adiamento da visita de Lula, a previsão é de que muitos empresários chineses e autoridades do governo chinês também devem desistir de participar dos eventos empresariais.

A expectativa com a terceira visita de Estado de Lula à China era alta não apenas entre os empresários. Dias antes do cancelamento da viagem, o Itamaraty havia divulgado um comunicado oficial sobre a agenda destacando que o presidente levaria para a China uma “delegação recorde” de empresários.

O presidente também seria acompanhado por ministros, pelo menos 30 parlamentares, incluindo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e lideranças do Congresso. Pacheco cancelou a ida à China, assim como o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Em uma comitiva estimada em 248 empresários e executivos, inclusive de oposição ao governo, o Executivo festejava a conjuntura positiva, especialmente, para o agronegócio, com a retomada das vendas da carne brasileira para a China, e o anúncio da habilitação de novos frigoríficos para a exportação.

A China é o principal parceiro comercial do Brasil. Em 2022, importou mais de US\$ 89,7 bilhões, segundo o Itamaraty.

O CEO da Petrobahia, distribuidora de óleo e gás natural, Tiago Andrade, soube do cancelamento da viagem de Lula quando estava desembarcando em Pequim, ainda no aeroporto. Andrade lamentou a ausência do presidente, admitindo que a expectativa com a viagem era “a melhor possível”.

- Estávamos com agenda de reuniões, íamos participar da comitiva presidencial, da qual a Petrobahia já participou em 2004”, lembrou. “Íamos reviver esse momento, interagir com investidores e parceiros, agora, esperamos que seja remarcado o mais breve possível- completou.

‘Planos B e C’ para a ausência de Lula

Andrade admitiu que, ao embarcar para a China em Salvador, ciente da pneumonia do presidente, imaginou que a visita presidencial poderia ser adiada. Por isso, reorganizou sua agenda na China. “Já estava com plano B e C, tinha sinais desse adiamento”, afirmou.

Num momento em que os chineses buscam modelos de negócios voltados para a transição para uma economia de baixo carbono, a empresa desenvolve um projeto para transformar a rede de distribuição, baseada em um “gasoduto virtual”, em uma infraestrutura para a cadeia do hidrogênio.

A discussão sobre desenvolvimento sustentável, mudança climática e economia verde é a pauta do Fórum China-Brasil que ocorre nesta segunda-feira em Pequim, promovido pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri), em parceria com o Center for China and Globalization (CCG).

O seminário tem o apoio da Suzano, Vale, JBS, Sigma Lithium, BOCOM BBM, Cargill, SPIC Brasil e Syngenta. Lula havia confirmado participação no evento antes de cancelar a viagem.

A mesa de abertura terá palestras de Walter Schalka (Suzano), Gilberto Xandó (JBS), Alexandre D'Ambrosio (Vale), pelo lado brasileiro. Entre os executivos chineses, estão confirmados Zhang Guofu, presidente da China Forestry Seed Group, e Quan Taiyong, da Cargill.

Na quarta-feira, as novas parcerias entre brasileiros e chineses serão anunciadas em evento realizado pela Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível (Cosban), ligada à vice-presidência da República, e pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex).

O presidente da Apex Brasil, ex-senador Jorge Viana, desembarca nesta segunda-feira em Pequim para acompanhar a agenda com empresários. Ele participa da abertura do seminário organizado pela Cebri, e coordenará o evento de quarta-feira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/03/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DESEJO DO CENTRÃO DE PÔR AS MÃOS NO BILIONÁRIO PROJETO DO SUBMARINO NUCLEAR ASSUSTA ALMIRANTES

Militares aguardam definição de Lula sobre destino da Nuclep e da Avibrás, responsável pelo projeto do míssil antinavio da Marinha e do tático de cruzeiro do Exército; e temem promessas do PT aos praças

Por Marcelo Godoy

Após mudar o comando do Exército e enfrentar os ataques às sedes dos três Poderes em Brasília, Luiz Inácio Lula da Silva (PT) vê surgir novos desafios em sua relação com os militares. O primeiro deles é o preenchimento de cargos de estatais ligadas a projetos estratégicos da Defesa. Em seguida, está o destino da empresa Avibrás, responsável pelos projetos de mísseis das Forças Armadas. E, por fim, estão as promessas do governo sobre a previdência militar às entidades de praças sem que oficiais gerais fossem consultados.



O presidente Lula passa em revista à tropa durante a sua chegada ao Comando da Marinha, na Esplanada do Ministério em Brasília, ao lado do ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, do comandante da Marinha, almirante Marcos Sampaio Olsen. Foto: Wilton Junior/Estadão Foto: WILTON JUNIOR

A Marinha do Brasil é de longe a Força mais preocupada com as movimentações do Centrão. Elas passam pela nomeação das diretorias da Nuclep, das Indústrias Nucleares do Brasil e da Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar).

Petistas querem substituir o contra-almirante Carlos Henrique Seixas, visto como homem ligado ao ex-ministro das Minas e Energia, o almirante Bento Albuquerque, que trouxe escondidas na bagagem de sua comitiva joias milionárias para Jair Bolsonaro.

Seixas, no entanto, conta com o apoio do deputado federal Aureo Ribeiro (SD-RJ), que pressiona o governo pela manutenção do almirante ou, caso não seja possível, pelo direito de indicar o novo presidente da estatal. Não se trata de uma empresa qualquer. Com sede em Itaguaí, no Rio, a Nuclep é uma das empresas envolvidas no Prosub, o programa de submarinos da Marinha. Ela está trabalhando no chamado Bloco 40, seção onde ficará o reator do protótipo, em terra e escala real, do primeiro Submarino de Propulsão Nuclear do Brasil (SN-BR) – só ele deve consumir mais R\$ 17,5 bilhões antes de ser lançado ao mar

O Programa de Desenvolvimento de Submarinos da Marinha conta ainda com a Itaguaí Construções Navais. O reator do submarino está sendo primeiro feito em terra. Sua montagem está no Centro Experimental Aramar, da Marinha, em Iperó (SP), no chamado Laboratório de Geração Nucleoelétrica (Labgene). Posteriormente, todo o sistema será replicado no submarino. Após ele, os turbogeradores, o motor elétrico e outros sistemas similares aos do submarino nuclear serão testados pelo Labgene.

Os equipamentos devem ser validados de forma segura antes de instalados a bordo. A previsão da Marinha é que o submarino seja colocado no mar em 2034. O projeto já custou R\$ 35 bilhões. Atualmente, apenas cinco países do mundo têm submarinos nucleares. Antes de assumir o comando da Força Naval, o almirante Marcos Sampaio Olsen foi diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM).

Olsen esteve com Lula em Itaguaí, na quarta-feira, dia 22, com quem almoçou e teve uma conversa a sós. O receio da Marinha é que as verbas do Prosub sejam capturadas por aliados do Centrão. Em 2017, no governo de Michel Temer, três deputados federais do Rio fizeram uma ofensiva para capturar a empresa. Não conseguiram. A solução após a exoneração de Jaime Wallwitz Cardoso – que dirigiu da Nuclep de 2003 a 2017 – foi nomear o contra-almirante Seixas.

Além do submarino nuclear, a Nuclep é a única empresa do Brasil a ter a certificação ASME-3, da Sociedade Americana de Engenharia Mecânica para a fabricação de componentes nucleares. Trata-se de um selo que precisa ser renovado. Almirantes temem consequências da nomeação de alguém descompromissado com a empresa, como a perda do selo ASME-3. Um deles afirmou à coluna: a



Nuclep não é uma simples caldeiraria. Ela trabalha com ações de longo prazo, que precisam de continuidade.

O Mansup é carregado na corveta Barroso. Foto: Marinha do Brasil Foto: Marinha do Brasil

A Nuclep está ainda envolvida na construção de plataformas de petróleo e de equipamentos da usina nuclear Angra 3 - ela fabricou os condensadores e os

acumuladores da usina – e foi responsável pela troca dos geradores de vapor de Angra 1. A Eletronuclear, que cuida das usinas nucleares do País, é dependente da Nuclep, cujo plano de privatização foi suspenso por Lula. Almirantes mantiveram reuniões no Arsenal de Marinha na semana passada.

Enquanto Lula não bate o martelo sobre a direção das empresas envolvidas nos projetos da Marinha e no programa nuclear brasileiro, o destino de outra empresa preocupa os militares brasileiros. Trata-se da Avibrás, responsável pelo projeto do míssil tático de cruzeiro brasileiro: o AV-TM300, sem o qual não há como o país exercer uma defesa segundo o princípio antiacesso/negação de área. Ela é ainda parte do projeto do Mansup, o míssil antinavio de superfície, o primeiro desse tipo de armamento desenvolvido e produzido no Brasil, sem depender de equipamentos estrangeiros.

Atualmente, o Mansup está na fase de transformação de protótipo em produto capaz de ser produzido industrialmente, a chamada “produção”. Já foram feitos vários disparos – é o tipo de arma crucial para a Defesa do País. Ele pode ter clientes mundo afora, assim como o AV-TM-300, que deve ser operado pelo Exército em lançadores Astros, fabricados pela mesma empresa. O Exército já investiu mais de R\$ 100 milhões no desenvolvimento do míssil, cuja importância foi demonstrada na guerra da Ucrânia.

É nesses projetos que o Edge Group, empresa dos Emirados Árabes, quer pôr as mãos, comprando a Avibrás. Seus representantes são próximos do deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP), que esteve em maio de 2022 reunido com os representantes da empresa ao lado do secretário de Assuntos Estratégicos da Presidência, Flávio Rocha, e o secretário de Produtos de Defesa do Ministério da Defesa, Marcos Degaut Pontes, conforme a próprio Edge publicou. O destino da Avibrás preocupa os generais, mas até agora o governo Lula não disse palavra sobre a empresa, que está em recuperação judicial.



Reunião de Eduardo Bolsonaro e do almirante Rocha e de Degaut Pontes com representantes do Edge Group. Foto: Edge Group/Divulgação. Foto: Edge Group/Divulgação

Por fim, o “vírus oportunista” da política se manifestou dentro dos quartéis e do Planalto. Não só pela continuidade dos guerreiros ideológicos das redes sociais, que atuam até por meio de contas públicas no Twitter, bem como pelo movimento do governo Lula, que resolveu

receber sargentos para discutir a previdência dos militares sem consultar os oficiais generais. Foi ideia do genial ministro das Comunicações, Paulo Pimenta, a ideia de levar os praças ao Palácio do Planalto para um encontro com Lula.

Bolsonaro recebia e discutia com os praças no cercadinho do Planalto. Chegou uma vez a dizer que podia incluí-los no regime geral da Previdência – parecia ameaçar os praças com a possibilidade de condená-los a ganhar como todos brasileiro de segunda categoria, o cidadão comum, aquele que não tem uma carteira de juiz, de promotor, de fiscal, de militar ou de deputado. No dia 2 de março, Lula e Pimenta receberam no Planalto entre outros o presidente da Associação dos Militares das Forças Armadas do Estado de São Paulo (AMFAESP), Vanderley Carlos Gonçalves. Parece que ninguém aprendeu nada com o cabo Anselmo.

O governo se vê às voltas com o assédio feito pelo Centrão e sem apoio suficiente no Congresso, parece ceder mais do que o necessário para o presidencialismo de coalizão. A ameaça aos projetos estratégicos das três Forças é real. Ela não diz respeito apenas aos oficiais generais, mas à própria sobrevivência do País em um mundo cada vez mais conflagrado. Também não pode assistir impassível a mais um negócio das arábias envolvendo amigos da família Bolsonaro. Mas, sobretudo, devia zelar

pela disciplina. Sem ela, não há hierarquia. E, sem hierarquia, a própria figura do comandante-em-chefe se torna uma ficção.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/03/2023

DISPUTA ENTRE LIRA E PACHECO EXPÕE CURTO-CIRCUITO NA ARTICULAÇÃO POLÍTICA DO PLANALTO COM CONGRESSO

Guimarães acha que análise de medidas provisórias por comissões mistas é “terror”; Wagner afirma não haver espaço para barganha e defende Senado

Por Vera Rosa

BRASÍLIA – A disputa entre os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para definir quem dá a última palavra sobre o destino das medidas provisórias (MPs) expôs o curto circuito na articulação do Palácio do Planalto com o Congresso. Até mesmo os líderes do governo batem cabeça e se dividem sobre o melhor caminho a seguir para superar a crise que paralisa as votações de interesse do Planalto.

“Não podemos ficar nesse impasse”, disse ao Estadão o líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA). “Matéria para fazer qualquer tipo de barganha existe de sobra. Não tem sentido não deixar o processo andar”, afirmou o senador, ao ser questionado se o objetivo de Lira era esticar a corda para pressionar o Executivo por cargos e mais influência na distribuição de emendas.

Wagner defendeu Pacheco ao argumentar que a queda de braço no Congresso atrasa votações importantes para o País, como a do aumento do salário mínimo e de programas sociais, a exemplo do Bolsa Família e do Minha Casa, Minha Vida. A nova configuração da Esplanada sob Lula, agora com 37 ministérios, também precisa passar pelo crivo do Legislativo.



Jaques Wagner, líder do governo no Senado, defende Pacheco e diz que só votando para saber o tamanho da base do governo. Foto: Wilton Junior/Estadão

Todas essas iniciativas fazem parte do pacote de 13 MPs que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva enviou para o Congresso desde que tomou posse, em janeiro. Caso não sejam votadas, as medidas provisórias perdem a validade em 120 dias.

No fim do ano passado, durante a transição de governo, Lula conseguiu que o Congresso aprovasse uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) com o objetivo de destravar recursos no Orçamento para tirar do papel alguns desses projetos. Agora, porém, tudo está emperrado por causa do duelo entre Lira e Pacheco.

Ao contrário de Jaques Wagner, o líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), disse que quem está certo no confronto é Lira, e não Pacheco. “O que está acontecendo é gravíssimo”, resumiu Guimarães. “Precisamos de uma solução política para essa crise. Do contrário, não se vota nada aqui e tudo vai piorar”, previu o deputado.

Lira e Pacheco praticamente não se falam. Os dois já conversaram com Lula sobre a crise e o Planalto tenta mediar uma saída para o impasse. A partir desta segunda-feira, 27, a Câmara começará a votar 13 medidas provisórias do governo Jair Bolsonaro, mas as outras 13 encaminhadas por Lula ainda ficarão à espera da definição sobre o modelo a ser adotado.

Cartas



A briga de poder tem como pano de fundo quem dá as cartas para a tramitação das medidas provisórias no Congresso. Motivo: o rito original foi abreviado durante a pandemia de covid-19, quando as votações eram feitas por sistema remoto.

A Constituição prevê que as MPs devem ser analisadas em comissões mistas, formadas por 12 deputados e 12 senadores, antes de passar pelos plenários das duas Casas. Desde 2020, porém, esses colegiados – que podem apresentar emendas às propostas – foram abolidos. Com isso, Lira indica sozinho o relator das MPs e todas as medidas seguem direto para os plenários.

Sem acordo para retomar o modelo anterior, vigente antes da pandemia, Pacheco aceitou, na semana passada, a questão de ordem encaminhada pelo senador Renan Calheiros (MDB-AL), com apoio de outros líderes dos partidos, e decidiu instalar as comissões mistas para votar as MPs. “O rito anterior era excepcionalíssimo. Eu confio no bom senso”, disse Pacheco.

Adversário de Lira, Renan afirmou que o presidente da Câmara precisa cumprir a Constituição, sob pena de cometer crime de responsabilidade. “A Constituição não se presta a chantagens e Arthur está criando a primeira crise institucional desse governo”, atacou Renan. “Ele quer usurpar o poder do Senado.”

Para Guimarães, porém, o melhor modelo de tramitação das MPs ainda é o estabelecido durante a pandemia, pois “agiliza” o processo. “As comissões mistas são constitucionais, mas são o verdadeiro terror. Muitas vezes, são usadas como instrumento de pressão contra o governo e não acho isso bom”, destacou o petista.

Lira definiu a decisão de Pacheco como “draconiana” e, numa referência às críticas de Renan, afirmou que questões de Alagoas não podem interferir no Brasil. “O maior interessado na vigência das MPs é o Senado”, reagiu o presidente da Câmara. “Eles que indicaram ministros, eles que têm ministérios. Eu não tenho ministérios indicados”, provocou.

Na tentativa de manter o poder sobre a pauta, Lira ameaça não indicar integrantes para compor as comissões mistas de análise das MPs. Como mostrou o Estadão, se não conseguir o que quer, o líder do Centrão pretende forçar o Planalto a trocar as MPs por projetos de lei. Até agora, Lula só enviou medidas provisórias ao Congresso, mas em breve pretende encaminhar projeto que estabelece a nova âncora fiscal do País e a proposta de reforma tributária.

Do outro lado do Congresso, no Salão Azul, Jaques Wagner advertiu que, se a Câmara não indicar os nomes para as comissões mistas, Pacheco fará isso. O presidente do Senado também comanda o Congresso e tem essa prerrogativa. “As Medidas Provisórias precisam rodar”, disse Wagner.

Apesar de ter acelerado a distribuição de cargos no segundo escalão, Lula ainda conta com dificuldades para formar sua base de sustentação no Congresso. Mesmo com três ministérios e outras repartições no governo, o União Brasil se declara “independente” e não promete fidelidade ao Planalto nas votações. Na prática, o governo não sabe o tamanho de seu arco de aliados.

“Eu acho que só votando para saber. Nessas coisas a gente não pode ficar no ‘se’ isso, ‘se’ aquilo”, argumentou Wagner. “Eu prefiro que a gente comece a votar tudo em comissão, antes de qualquer decisão da Justiça. Essa é uma disputa desnecessária.”

Judiciário

A briga foi parar no Supremo Tribunal Federal (STF) porque o senador Alessandro Vieira (PSDB-SE) apresentou mandado de segurança para obrigar Lira a designar as comissões mistas para análise das MPs. “Se continuar assim, vamos ter de chamar Arthur de rei”, criticou Vieira.

Em manifestação enviada ao Supremo, na sexta-feira, 24, Lira respondeu que “o acionamento temerário do Poder Judiciário atenta contra a dignidade da Justiça, constituindo-se em litigância de má fé”. Afirmou, ainda, que o assunto está sendo discutido no âmbito do Congresso, não cabendo decisão judicial sobre o tema.

Responsável pela articulação política do Planalto com o Congresso, o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, disse estar confiante no acordo, pois as medidas provisórias vencem a partir de junho. “Nesta semana, vamos ter na Câmara um ritmo concentrado de votação das 13 MPs que estão lá (do governo Bolsonaro) e construir um ambiente que, acredito, será de muito compromisso tanto da Câmara como do Senado”, observou Padilha.

Na tentativa de amenizar a crise, Padilha afirmou que pretende manter um ambiente positivo no Congresso, perto da chegada do marco fiscal para apreciação de deputados e senadores. “E não vamos debater só com os partidos da base, mas também com os da oposição. Os projetos prioritários no Congresso não são do governo. São propostas fundamentais para o Brasil”, insistiu, em tom conciliador.

Até hoje, no entanto, não há acordo à vista e o duelo entre Lira e Pacheco acende o sinal amarelo no Planalto, às vésperas de o governo Lula completar cem dias, em um momento crucial para a economia do País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/03/2023

MODELO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS FOI INJUSTO, MAS VENDA ESTÁ CONSOLIDADA, DIZ MINISTRO

Alexandre Silveira afirmou que o governo Lula tem ‘todo o direito’ de discutir o assunto; reestatização é defendida pelo presidente
Por Marlla Sabino

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nesta segunda-feira, 27, que o governo tem “todo o direito” de fazer uma discussão em relação à privatização da Eletrobras. Para ele, o modelo adotado no processo foi “injusto”, mas que, como ministro da área, deve tratar a empresa com a natureza jurídica atual, cobrando plano de investimento e assistência à população.

Em declarações recentes, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sinalizou que pretende, se houver condições, reestatizar a Eletrobras, afirmando que o que foi feito na empresa foi um “crime de lesa-pátria”. A empresa foi privatizada no ano passado, ainda na gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Durante participação em evento da Arko Advice, Silveira ressaltou que entende que a privatização é um fato e está consolidada, aprovada por meio de lei pelo Congresso Nacional. “Não é que a página esteja virada, as discussões podem acontecer”, disse, citando que cabe ao governo decidir se deve ou não judicializar a questão, e que não há como ninguém prever o resultado.



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e o presidente Lula, durante reunião em Brasília Foto: WILTON JUNIOR

“Entendo que realmente há uma consolidação em termos da natureza jurídica da Eletrobras. O governo tem todo direito, e aí é uma decisão de governo, não do ministro de Minas e Energia, de fazer discussão nesse sentido. Eu ressalto, acho que foi injusto, acho que quem tem 40% das ações não pode ter um conselheiro em nove”, disse.

Silveira disse que o modelo adotado não atendeu ao mínimo de segurança estratégica ao povo brasileiro e que quer tratar das questões objetivas à população. Ainda, afirmou que a golden share é “vergonhosa”.

“Nossa golden share é vergonhosa, não serve para absolutamente nada, não dá nenhuma estabilidade, nenhuma segurança a esse grande setor estratégico de energia”, afirmou. “Como ministro, quero tratar a Eletrobras cobrando respostas objetivas nas missões que ela tem de ser proprietária de 36% da geração e 51% da transmissão nacional.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/03/2023

FAZENDA VAI CONVERSAR COM LÍDERES DO CONGRESSO ANTES DE DIVULGAR MARCO FISCAL, DIZ GALÍPOLO

Segundo secretário-executivo da pasta, diálogo com os congressistas diminui ruídos e é a ‘forma correta para se fazer para o bom andamento do processo democrático’

Por Francisco Carlos de Assis

A equipe do Ministério da Fazenda vai conversar com os líderes partidários da Câmara e do Congresso antes de divulgar o novo arcabouço fiscal, depois de o presidente Lula der o seu aval para a divulgação, disse hoje o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo, durante participação na “Arko Conference 2023”, evento organizado pela Arho Advice.



Ministério da Fazenda vai conversar com os líderes partidários da Câmara e do Congresso antes de divulgar o novo arcabouço fiscal, disse Gabriel Galípolo
Foto: Divulgação/Fespsp

Galípolo fez a afirmação em resposta à pergunta de um dos mediadores da conversa no painel sobre fiscal o inquirindo se a pasta pretendia conversar com os líderes partidários que, do seu lado, têm afirmado que só aprovarão o novo arcabouço fiscal desde que ele seja bom.

“Sim, faremos essa conversa com os líderes. A Fazenda tem tido o zelo de estabelecer o máximo possível este tipo de diálogo. Temos recebido muitos parlamentares. É curioso que temos ouvidos muitas vezes parlamentares dizerem que estou no meu sexto mandato, é a primeira vez que estou sendo convidado para ter esse tipo de diálogo aqui dentro do Ministério da Fazenda”, disse o secretário.

De acordo com Galípolo, o ministério tem estabelecido este tipo de diálogo com os congressistas não só para diminuir os ruídos, mas porque essa é a forma correta para se fazer para o bom andamento do processo democrático.

“Temos que ouvir os representantes do povo que estão no Congresso e essa é uma decisão muito importante porque achamos que por muito tempo a economia se propôs a ser um tema meio interdito para algumas discussões e eu acho que essas discussões têm que ser feitas da maneira mais republicana possível, à luz do sol com a sociedade para que a sociedade como um todo possa compreender o que implica cada uma dessas decisões econômicas e decidir o que é melhor”, disse acrescentando ele e a Fazenda querem apresentar o texto às lideranças partidárias o quanto antes para colher contribuições dos parlamentares.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/03/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

PASSAGEM A R\$ 200 É PARA PESSOAS QUE NÃO VOARAM NOS ÚLTIMOS 2 ANOS, DIZ FRANÇA

O ministro de Portos e Aeroportos explicou que haveria um financiamento, via Banco do Brasil ou Caixa Econômica, de passagens apenas para aposentados e servidores públicos

Por Marcelo Osakabe, Valor — São Paulo

A proposta de direcionar assentos em aeronaves em meses de ociosidade é destinada a passageiros que não voaram nos últimos dois anos, afirmou nesta segunda-feira (27) o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

A jornalistas após um evento em São Paulo, ele explicou que haveria um financiamento, via Banco do Brasil ou Caixa Econômica, de passagens apenas para aposentados e servidores públicos.

"O que as empresas propõem é o consignado. Elas gostariam que servidores e aposentados, que têm renda mensal, poderiam comprar quatro pernas. Para aqueles que não voaram nos últimos dois anos, porque o objetivo deles não é pegar quem está acostumado a voar, mas preencher um CPF novo", disse.

Nos cálculos do ministro, que ressaltou que a medida não seria um subsídio, o financiamento das quatro pernas resultaria em 12 prestações de R\$ 72.

França afirmou ainda que aqueles que não são funcionários públicos ou aposentados também terão acesso ao sistema, que ficaria acoplado e disponibilizado ao sistema das próprias companhias aéreas. Estes, no entanto, pagariam os R\$ 200 antecipadamente para usar o serviço.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/03/2023

PORTO DE SANTOS PODE TER CONCESSÃO PARA DRAGAGEM, DIZ MÁRCIO FRANÇA

Ministro dos Portos e Aeroportos disse que, com prazo maior de contrato, a empresa responsável pode comprar a máquina de dragagem ao invés de alugá-la e olhar para questões que afetam o custo final

Por Marcelo Osakabe, Valor — São Paulo



Marcio França — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou que a pasta estuda realizar uma concessão para o serviço de dragagem do Porto de Santos. O objetivo é alongar o prazo de serviços, que hoje varia entre um e três anos, para algo como 20 anos.

França, que se coloca contrário à privatização do Porto de Santos, afirmou que, com um prazo mais longo de contrato, a empresa responsável pode comprar a máquina de dragagem ao invés de alugá-la e também pode olhar para questões que afetam o custo final, como assoreamento.

“O assoreamento vem, em boa parte, dos rios que margeiam o porto. Se eu parar isso lá atrás, no rio - e quem tem concessão pode ir atrás desse assunto -, e a dragagem pode ficar mais barata”, disse França. “Em ficando mais barata, incide valor menor em cada produto.”

França afirmou ainda que a interrupção do uso de precatórios para pagamento de concessões ocorreu para avaliar uma decisão recente do Supremo Tribunal Federal (STF) que pode impactar a avaliação do valor deles.

“Um acórdão recente do Supremo havia alterado a forma de contagem dos juros e isso pode impactar no preço dos precatórios. Quem tem que dizer o preço dos precatórios é o ministério da Fazenda e da Advocacia-Geral da União (AGU). Não compete ao ministério dos Portos ter concepção jurídica e separada da AGU.

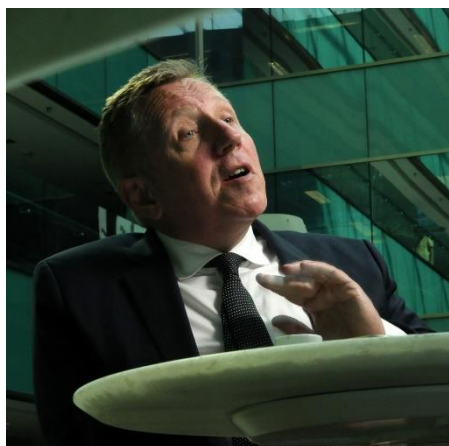
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/03/2023

INDÚSTRIA EÓLICA VÊ GARGALO GLOBAL E PEDE AÇÃO RÁPIDA DE PAÍSES

Cadeia de suprimentos não cresce na mesma velocidade para atender demanda, diz Ben Backwell, presidente do conselho mundial do setor

Por Fábio Couto — Do Rio



Ben Backwell, presidente do GWEC: eólica offshore é alternativa viável para plano de reindustrialização do Brasil — Foto: Léo Pinheiro/Valor

Para que metas de descarbonização possam ser atingidas, países ricos e em desenvolvimento devem colocar em prática, imediatamente, planos de ação que evitem problemas na cadeia de suprimentos. Esse movimento busca evitar a paralisia na implantação de projetos de energia eólica no mundo nos próximos anos. Brasil, China, Estados Unidos e Europa, entre outras regiões, avançam de forma rápida na instalação de eólicas como parte dos esforços para zerar emissões de carbono.

O movimento, porém, pode esbarrar na capacidade da indústria de fornecer componentes para novas usinas. EUA e Europa, em particular, devem enfrentar gargalos no suprimento de aerogeradores e insumos já em 2025.

Essa é a conclusão do Conselho Global de Energia Eólica (GWEC, na sigla em inglês), que lança nesta segunda-feira nova edição do Global Wind Report, em São Paulo.

O documento prevê instalações recorde de eólicas terrestres (onshore) e marinhas (offshore) nos próximos anos. O GWEC, que representa mais de 1.500 empresas e instituições em mais de 80 países, estima adição de 680 gigawatts (GW) até 2027, ou 136 GW por ano - uma taxa de crescimento anual de 15%. Além disso, 2023 deve ser o primeiro ano em que a nova capacidade instalada eólica deve totalizar acima da marca de 100 GW.

O ano passado foi o terceiro melhor da indústria, com acréscimo global de 78 GW elevando a potência total eólica instalada no mundo para 906 GW, o que representa crescimento anual médio da ordem de 9%. Quase 69 GW são de eólicas onshore, sendo que 47% desse montante foi instalado na China. O mundo contabilizou ainda cerca de 9 GW de novas usinas offshore.

De acordo com o presidente do GWEC, o britânico Ben Backwell, o mundo levou 30 anos para atingir 1 terawatt (TW) de capacidade eólica instalada, marca prevista para ser alcançada em junho, mas deve levar menos de dez anos para dobrar a capacidade.



O risco de gargalo para a indústria eólica ganha relevância diante da recente aprovação da Lei de Redução da Inflação (IRE, na sigla em inglês) nos EUA, maior ambição das metas europeias de carbono zero e aceleração do crescimento da fonte na China e em países em desenvolvimento.

O que explica a expansão mais vertiginosa da fonte eólica são dois fatores: custo mais competitivo frente às fontes fósseis e políticas de governo para incentivo às renováveis, explicou Backwell.

“O que a gente vê é um aumento das metas, a maioria dos governos está tomando medidas para acelerar [a instalação de] renováveis”, observou ele, salientou, porém, que a era de preços baixos da energia eólica ficou para trás. Os custos cresceram, até em razão da inflação mundial, puxada por insumos usados na indústria, como aço e cobre. “Somos mais caros do que há três anos, mas somos mais competitivos do que os fósseis”, destacou o executivo.

O Brasil, na visão dele, possui potencial “fabuloso” para a geração eólica, com uma cadeia industrial instalada e ventos de boa qualidade, sobretudo no Nordeste, onde estão os maiores potenciais. Os ventos sopram na mesma direção, o que proporciona baixa turbulência.

Esse perfil de vento, que pode ser representado na figura de um secador de cabelo, traz como consequência altos fatores de capacidade. Esse é um conceito que define a relação entre a potência da máquina e a energia assegurada por ela.

O cenário verificado em terra repete-se no mar, abrindo espaço para a exploração da energia eólica offshore também de olho na produção de hidrogênio verde. O insumo exige grande quantidade de energia e os projetos no Nordeste estão próximos de portos, o que facilita a exportação.

Backwell disse que o país tem emitido sinais positivos sobre a expansão das renováveis diante da prioridade dada pelo governo para a transição energética. Um exemplo foi o recente acordo firmado pela Petrobras com a Equinor para desenvolver projetos eólicos offshore que somam 14,5 GW - pouco mais que a potência da hidrelétrica de Itaipu.

Para ele, o Brasil pode se posicionar como um dos grandes parques industriais eólicos offshore, beneficiando a economia do país. “Quando se fala em reindustrialização do país, essa é uma alternativa viável”, afirmou. Ainda não existe, porém, uma lei que regule a operação da energia eólica offshore no Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/03/2023

FT: MAIS RICA CIDADE CHINESA, KUNSHAN SENTE EFEITOS DE TENSÃO ENTRE EUAE CHINA

Fabricantes taiwaneses na China continental demitem funcionários, cortam salários e jogam encomendas para o exterior em razão do risco geopolítico

Por Sun Yu — *Financial Times*, de Kunshan

Trabalhadores em um dos centros de exportação mais movimentados da China enfrentam dificuldades para obter emprego enquanto as perspectivas econômicas mundiais pioram e as tensões com os EUA levam fábrica a se transferirem para fora do país.

O município de Kunshan, a 50 quilômetros de Xangai, na Província de Jiangsu, costumava se gabar de oferecer salários até 30% mais altos do que as províncias menos desenvolvidas do interior, graças aos milhares de fornecedores de componentes cruciais de lá.

Com quase 1 milhão de habitantes, Kunshan é conhecido como o município mais rico da China e, só de Taiwan, tem 1.529 fabricantes orientados para exportações.



Mas as empresas de Kunshan têm feito cortes como reação à redução nas exportações, que têm caído — em termos de valor — há cinco meses consecutivos, desde outubro, uma vez que os compradores ocidentais reduziram as encomendas com a alta da inflação e a perspectiva econômica sombria.

Os problemas refletem os desafios que a economia da China, voltada para a exportação, enfrenta no momento em que o país sai de três anos de restrições para combater a covid-19 e os responsáveis pela política econômica se esforçam para encontrar um motor de crescimento capaz de compensar o declínio do comércio exterior.

O número de funcionários nas fábricas encolheu e as empresas cortaram os salários em até um terço, de acordo com várias agências de empregos, enquanto os lucrativos bônus por contratação acabaram. Muitas fábricas começaram a recusar candidatos mais velhos, já que a queda nas encomendas criou um excesso de oferta de mão de obra, em uma reversão da tendência da época da pandemia.

A fraqueza do mercado de trabalho foi exacerbada porque os fabricantes taiwaneses, principais empregadores do município, têm transferido sua produção para outros países, para limitar sua exposição às tensões entre os EUA e a China. O governo do presidente americano, Joe Biden, procura garantir as cadeias de fornecimento de produtos e componentes eletrônicos críticos, como os que são montados em Kunshan, por motivos de segurança nacional, e pressiona as empresas americanas e de seus aliados a levarem suas operações de volta para seus países e a restringirem o comércio com a China.

“Kunshan deve sua ascensão ao influxo de fabricantes taiwaneses”, disse Dan Wang, analista para China do Hang Seng Bank China. “Mas hoje essas empresas se tornaram um entrave ao crescimento.”

As pesquisas oficiais registraram um leve aumento na atividade econômica nas últimas semanas, e a manufatura e as exportações subiram, em termos de moeda local, nos dois primeiros meses do ano. Mas essa recuperação ainda não chegou às empresas e aos candidatos a vagas de emprego.

Os salários pagos por fabricantes taiwaneses em Kunshan caíram para menos de 19 yuans (US\$ 2,75) por hora, em comparação com os 25 yuans de um ano atrás. Em vez de pagar bônus por contratação de até 10 mil yuans (US\$ 1.450), muitas fábricas começaram a cobrar taxas para examinar candidatos.

A Foxconn Kunshan, principal fornecedora taiwanesa da Apple, passou a exigir que os candidatos a cargos de começo de carreira tenham menos de 40 anos de idade, em comparação com o limite de 45 anos de um ano atrás.

“Não temos vagas para tantos candidatos”, disse Chen Jian, recrutador que trabalha com fornecedores de Kunshan.

James Gao, proprietário de um grupo de logística de Kunshan que trabalha com a Foxconn e a Pegatron, outra fornecedora taiwanesa da Apple, afirmou que as remessas caíram em pelo menos um terço no primeiro trimestre de 2023, em comparação a um ano antes.

“Antes nosso motorista tinha problemas para encontrar vaga para estacionar no porto de Xangai”, contou Gao. “Agora metade do estacionamento está vazio.”

Gao acrescentou que algumas das fábricas taiwanesas que são suas clientes e atendem principalmente marcas de produtos eletrônicos ocidentais começaram a transferir algumas encomendas para instalações no Vietnã e na Índia, pois as tensões geopolíticas as incentivaram a diversificar.

“Se antes uma fábrica de Kunshan conseguia uma encomenda de US\$ 10 bilhões da Apple ou da Dell, hoje consegue o equivalente a US\$ 8 bilhões e o resto vai para o Vietnã”, disse ele.

À medida que a demanda pela manufatura com margens reduzidas minguava, Kunshan começa a buscar investidores estrangeiros com demandas tecnológicas maiores e a se concentrar nas vendas locais

para estimular o crescimento. A estratégia atraiu algumas empresas graças à cadeia de fornecimento consolidada de Kunshan e à sua proximidade com Xangai, o maior mercado consumidor de produtos de luxo da China e um centro de pesquisas e desenvolvimento de tecnologias.

Bernd Reitmeier, fundador da Startup Factory, uma incubadora de empresas para fabricantes europeus com sede em Kunshan, prevê que o número de seus membros crescerá este ano, já que mais empresas procuram explorar a segunda maior economia do mundo.

“O que motiva nossas empresas a virem para a China é tornar a manufatura local e vender para o mercado chinês... Como consequência, elas ficam em Kunshan”, disse Reitmeier. “Isso é diferente das empresas taiwanesas que vão se mudar.”

Mas provavelmente o influxo não será suficiente para compensar o déficit dos fornecedores de Kunshan. Em janeiro, o prefeito Chen Liyan disse que o município esperava investimentos estrangeiros de US\$ 1,1 bilhão este ano, uma queda com relação ao US\$ 1,7 bilhão de 2022. Chen também estabeleceu uma meta de crescimento zero para o comércio exterior em 2023, depois que Kunshan sofreu uma contração de 3% no ano passado.

Segundo uma autoridade local, que pediu para não ser identificada, “precisamos ser mais realistas em relação ao investimento estrangeiro e às projeções de comércio”, dado o ambiente econômico instável. “Os dias de crescimento rápido se foram para sempre.”

Para quem procura emprego, o quadro é sombrio. Wang Liming, um trabalhador migrante de 40 anos da província central de Henan, deparou-se com uma escassez de vagas de emprego e com salários em queda quando chegou a Kunshan este mês.

“Eu achava que o fim da covid-zero tornaria minha vida mais fácil”, disse Wang do lado de fora de uma bolsa de trabalho no centro de Kunshan. “Mas não é o caso. Tive de aceitar grandes cortes de salário para continuar empregado.” (Colaborou Andy Lin, de Hong Kong) 26/03/2023 17:58:49

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/03/2023

AUTORIDADE PORTUÁRIA ABRE LICITAÇÃO PARA OBRAS DE DRAGAGEM NO PORTO DO RIO

Por Rodrigo Carro, Valor — Rio

A PortosRio, responsável pela gestão dos portos públicos fluminenses, publicou na quarta-feira (22) no Diário Oficial da União (DOU) aviso de licitação para execução de obra de dragagem para ampliação do acesso da infraestrutura aquaviária ao complexo do Porto do Rio de Janeiro.

A licitação abrange a elaboração dos projetos básico e executivo de dragagem, do projeto de sinalização e balizamento, entre outros serviços e operações, incluindo a retirada do casco de uma embarcação naufragada e de cabos de energia submarinos. A PortosRio administra os portos do Rio, de Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis.

De acordo com o edital da licitação, no julgamento das propostas de preços será considerada vencedora aquela que apresentar menor preço global. O preço global máximo fixado no edital é de R\$ 161.367.864,97. Propostas de preço acima desse teto serão desclassificadas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/03/2023

FIM DA OBRIGATORIEDADE DE DECLARAR AÇÕES NO IR EXIGE ATENÇÃO

Quem se enquadra em outros critérios precisa continuar declarando

Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília

A Declaração do Imposto de Renda de Pessoa Física (IRPF) 2023 trouxe uma novidade para um dos tipos de investidor que mais sofrem na hora de preencher o documento: quem aplica na bolsa de valores. Neste ano, a Receita isentou da obrigação de declarar quem fez operações de venda de baixo valor ou não teve lucro. A simplificação, no entanto, beneficia menos pessoas do que aparenta.

O contribuinte que se enquadra em outros critérios de obrigatoriedade para preencher a declaração anual precisa continuar a declarar os investimentos em renda variável, mesmo que tenha vendido baixos valores ou apenas comprado ações no ano passado. Quem faz o alerta é Diego Figueiredo, diretor de Operações da fintech Grana Capital. A empresa oferece um aplicativo para automatizar a gestão do Imposto de Renda para investidores da bolsa de valores.

“A declaração do Imposto de Renda é como uma foto. Da mesma forma que, num documento oficial, a gente não pode tirar foto de óculos e boné, a Receita Federal vai exigir a melhor fotografia possível da comprovação dos rendimentos”, compara Figueiredo. “A partir do momento em que o contribuinte é obrigado a declarar o Imposto de Renda, deve apresentar as informações da forma mais detalhada possível.”

Mudanças

Até o ano passado, o contribuinte que tivesse qualquer valor aplicado na bolsa de valores, mercadorias, futuros ou similares era obrigado a declarar Imposto de Renda (IR). Mesmo se tivesse tomado prejuízo ou apenas comprado ações (sem vender nenhum papel) no ano anterior. Neste ano, a regra mudou. Apenas quem vendeu mais de R\$ 40 mil em renda variável ou que teve lucro de qualquer valor na venda no ano anterior precisará preencher a declaração.

Se a soma das vendas – não do lucro – das ações ficar abaixo de R\$ 20 mil por mês e o investidor não fez day trade (comprou e vendeu papéis no mesmo dia), haverá isenção de Imposto de Renda. No entanto, mesmo nesses casos, será necessário declarar os ativos e o resultado das operações, porque houve lucro no ano anterior.

“A Receita fez essa mudança porque detectou que cerca de 500 mil investidores declararam Imposto de Renda no ano passado apenas porque tinham ações. Então resolveu simplificar as regras até para ajudar o pequeno investidor, que muitas vezes se atrapalhava na hora de preencher a declaração”, diz Figueiredo.

O diretor da Grana Capital adverte que a medida, na prática, beneficiará menos contribuintes do que os 500 mil inicialmente previstos. “Qualquer número sobre quantas pessoas físicas vão ser contempladas é um chute”, disse. Segundo ele, não é possível saber se o contribuinte, de um ano para outro, foi ser incluído nos demais critérios de obrigatoriedade para enviar a declaração, que são os seguintes:

- Ganhou mais de R\$ 28.559,70 de renda tributável no ano (em salário, aposentadoria, aluguéis ou outras fontes tributáveis),
- Recebeu mais de R\$ 40 mil isentos, não-tributáveis ou tributados na fonte no ano (como indenização trabalhista ou rendimento de poupança)
- Teve ganho na venda de bens como casas e carros, entre outros
- Era proprietário de bens de mais de R\$ 300 mil
- Passou a residir no Brasil em qualquer mês do último ano, permanecendo no país até 31 de dezembro



- Vendeu um imóvel e comprou outro no prazo de 180 dias

Caso se encaixe em algum desses casos, o contribuinte não deverá declarar apenas o estoque das ações no fim do ano anterior, na ficha "bens e direitos". Também será necessário informar o resultado das operações – lucro ou prejuízo – na ficha "renda variável", com os prejuízos preenchidos com sinal negativo para que as perdas possam ser abatidas do Imposto de Renda nos anos seguintes.

Pagamento mensal

No caso de investimento em renda variável, a declaração do Imposto de Renda é apenas uma parte das obrigações com o Fisco. O tributo deve ser pago a cada mês em que o aplicador vende ações, por meio de um Documento de Arrecadação de Receitas Federais (Darf). Na hora de preencher a declaração, é necessário reunir os Darf para facilitar o preenchimento do documento.

Mesmo que o investidor esteja em atraso com o pagamento do IR, deve preencher a declaração. Isso porque a quitação do tributo mês a mês e a declaração são dois processos independentes.

Os demais rendimentos associados às ações e a outros investimentos em bolsa precisam ser informados. Os dividendos devem ser declarados na ficha "rendimentos isentos". Os juros sobre capital próprio, que pagam 15% de IR, devem ser informados na ficha "rendimentos sujeitos à tributação exclusiva".

Disciplina

Para evitar dor de cabeça, o diretor da Grana Capital recomenda disciplina e organização para quem resolve se aventurar no mercado de ações. "O ideal é que o investidor organize uma planilha a cada operação em renda variável para diminuir o trabalho na hora de pagar mensalmente o Imposto de Renda e de preencher a declaração no ano seguinte", ressalta.

Segundo ele, a planilha deve ter o máximo de informações, como valor de cada compra, quantidade de ações, valor da venda, lucro ou prejuízo, preço médio da ação no mês, ticker (código na bolsa) do papel e Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) da empresa que emite a ação. Figueiredo alerta para a importância de preencher as informações corretas para evitar que os ganhos do investidor sejam corroídos por causa de multas aplicadas pela Receita Federal.

Além disso, lembra Figueiredo, é necessário juntar o máximo de documentos possíveis, como relatórios da distribuidora de valores, notas de corretagem e informes de rendimento de cada empresa ou fundo em que investe. Esses informes estão disponíveis na área de "relacionamento com investidores" do site de cada empresa com ação na bolsa.

"Quem tem lucro na bolsa tem três opções. A primeira é pagar 15% de Imposto de Renda todo mês [em que vende os ativos], ou 20% no caso de day trade. A segunda é atrasar as guias e pagar multa, que cresce com o tempo. A terceira é receber uma carta da Receita com uma intimação para prestar esclarecimentos. Para evitar contratempos, o investidor tem de se organizar", adverte.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 27/03/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APOSTANDO NO POTENCIAL DA REGIÃO NORTE, MITSUBISHI MARINE ESTARÁ PRESENTE NA NAVALSHORE AM

Por Bianca Guilherme ESPECIAL NAVALSHORE 27/03/2023 - 19:58



Fabricante vai participar da feira com uma equipe de lideranças e engenheiros

Com mais de 70 anos de experiência na fabricação de motores a diesel marítimos, a Mitsubishi Marine, juntamente com seu novo distribuidor, Riomor Naval, estará presente na maior feira de indústria naval da América Latina: Navalshore Amazônia. A feira será realizada de 24 a 26 de maio no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, na capital manauara. Para Rodrigo Teixeira, líder da divisão marítima da Mitsubishi, o evento chega em um momento bastante

oportuno devido ao potencial de crescimento dos negócios marítimos.

"Nesta área de negócios é fundamental a proximidade com o cliente para mostrar a importância de um pós-venda de excelência. Ele (o mercado) requer nosso olhar atento, uma vez que a logística de exportação também tem migrado para a região norte. Acreditamos que os nossos produtos se encaixam nas mais diversas aplicações típicas da região devido à robustez, confiabilidade e facilidade na manutenção", comentou.

Para Teixeira, no Brasil, a navegação fluvial na região norte tem grande potencial de crescimento de motores a diesel da marca e, também por esse motivo, concentra grande parte dos negócios da Mitsubishi Marine. O diretor acredita que o estilo de navegação de grandes deslocamentos do Rio Amazonas é semelhante ao do Rio Mississippi (EUA), onde tudo começou para a companhia. "É dentro deste contexto que estaremos presente neste importante evento, a Navalshore AM, mostrando a nossa força com altas expectativas neste primeiro grande encontro dedicado ao setor. Teremos excelentes oportunidades de negócios e contato presencial com os principais clientes do setor", disse.

A companhia vai aproveitar a feira para mostrar a sua linha de motores marítimos comerciais pesados. A Mitsubishi Marine tem motores de propulsão marítima de 6 cilindros em linha de 14,6 litros e 429 hp até soluções V-16 de 79.9 litros e 2.526 hp, atendendo ampla gama de aplicações pesadas, perfeitamente adequada às demandas da região. Além do motor Mitsubishi S6R2-T2MPTK3M, pioneiro da marca na região com 30 litros em ratings de 927hp até 1017hp a 1406 rpm e vai aproveitar para promover uma oferta especial para o S6R-T2MPTK2, motor de 24 litros em ratings de 818hp até @1637 rpm e 927hp @ 1696 rpm.

"Acreditamos no sucesso desta motorização para atender nossos clientes na região norte do País. Por isso, temos motores em conformidade com a EPA e com a IMO, sendo todos motores mecânicos. Normalmente oferecemos 20% ou mais de cilindrada do que a maioria de nossos concorrentes. São recursos que tornam os motores de propulsão Mitsubishi adequados para muitas aplicações pesadas, como rebocadores, empurradores, embarcações de pesca e balsas de passageiros, entre outros", destacou o diretor.

A companhia estará na Navalshore AM com uma equipe forte lideranças e engenheiros composta por: Tatsuro Usuki - presidente da Mitsubishi Turbocharger and Engine America (MTEA), Emiko Ikari, gerente de vendas da Mitsubishi Heavy Industries Engine & Turbocharger (MHIET), Rodrigo Teixeira, líder da divisão marítima da Mitsubishi, Rafael Rovai, engenheiro de vendas e aplicação (MTEA), e também com a equipe da Riomor.

Inaugurada em 2021, a Riomor é uma das grandes parceiras da Mitsubishi Marine para o fortalecimento da marca na região. A companhia iniciou suas operações apostando no crescimento do mercado de motores marítimos no norte com a conclusão das obras do trecho da rodovia BR-163 que faz a ligação entre os estados de Mato Grosso e Pará. "A região Norte é onde concentramos a grande maioria dos nossos negócios no Brasil há mais de 15 anos e, por isso, o evento se torna um ponto estratégico e fundamental para a nossa marca. Vale reforçar o potencial da região em relação às demandas de navegação fluvial para o transporte de cargas, combustíveis, pessoas e grãos, entre outros", lembrou Teixeira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/03/2023

MATAPI EMBARCA TECA DE MADEIRA NO PORTO DE OUTEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/03/2023 - 19:26



O Grupo Atlântica Matapi, empresa especializada em logística na Amazônia, concluiu no dia 16 a primeira operação portuária de embarque de toras de teca produzidas pela Teak Resources Company (TRC). O "M/V Admiralty Spirit" recebeu 11.500 toneladas de madeira que vão atender o mercado indiano. A teca embarcada é de reflorestamento, pode levar de 25 a 30 anos para estar no ponto ideal de corte e é largamente utilizada na construção de embarcações, casas e móveis na Ásia.

A operação foi realizada no Porto de Outeiro, distrito de Belém. De acordo com o diretor de Operações da Matapi, as vantagens são "baixa espera para atracação, gerando uma redução de custos ao cliente exportador, e o auxílio para o crescimento dos moradores locais, mediante a contratação de pessoas que moram nas redondezas do porto".

A parceria firmada entre Matapi e TRC ano passado ganhou força em 2023. Estão previstas 15 operações, que vão totalizar cerca de 200 mil toneladas de teca. "Isso confirma a expertise da Matapi em operar toras de madeira. Em cada operação que realizamos, movimentamos os portos do Arco Norte e contribuimos significativamente com a economia do estado, gerando emprego no Pará", concluiu Elton. O próximo embarque está previsto até abril.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/03/2023

A BELGO ARAMES ANUNCIA QUE MARCELO MARINO SERÁ SEU NOVO CEO A PARTIR DE 7 DE ABRIL

Por EXECUTIVOS 27/03/2023 - 18:49



A Belgo Arames anuncia que Marcelo Marino será seu novo CEO a partir de 7 de abril. Marino, atual vice-presidente da ArcelorMittal Aços Longos LATAM, assume no lugar de Ricardo Garcia, que vai se aposentar. O plano de sucessão da empresa prepara o executivo para liderar a maior produtora de arames de aço no Brasil.

Garcia construiu uma trajetória de 34 anos no Grupo ArcelorMittal, onde iniciou sua carreira como estagiário. Assumiu a posição de CEO da Belgo Arames em 2018. Marino, há 23 anos no Grupo ArcelorMittal, já ocupou posições como CEO da ArcelorMittal Acindar e vice-presidente de Operações de Aços Longos no Brasil, além de ter transitado pelas áreas comercial, suprimentos e produção.

O novo CEO da Belgo Arames é engenheiro mecânico pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), especialista em Finanças pela The Wharton School (EUA) e tem MBAs em Administração de Negócios pela FIA Business School e pela Fundação Dom Cabral.

Marcelo Marino continuará com os investimentos previstos para as iniciativas orientadas pelos pilares estratégicos da companhia: Gente, Clientes, Inovação e Sustentabilidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/03/2023

RICARDO NAVARRO É O NOVO DIRETOR COMERCIAL DA ATIVA LOGÍSTICA

Por EXECUTIVOS 27/03/2023 - 18:45



Com 26 anos de experiência em logística nos segmentos de saúde e beleza, Ricardo Navarro é o novo diretor comercial da Ativa Logística. Sua principal meta será a expansão dos negócios da empresa, com destaque a região sul do país.

Segundo ele, até o início do segundo semestre, serão inaugurados dois novos centros de distribuição e ocorrerá a ampliação de unidades já em operação para reforçar o crescimento sustentável da empresa nos canais farma, saúde e beleza. “A Ativa Logística aposta no Sul por conta da crescente demanda da indústria,

principalmente na área da saúde, que ao mesmo tempo, enfrenta a carência por parceiros especializados e qualificados que agreguem valor na cadeia de forma estratégica, através de uma capacidade integrada de soluções para o setor.”

Ricardo Navarro reforça que a Ativa Logística atua com o conceito da “logística integrada”, com serviços de armazenagem e transporte próprios com capilaridade nacional através das 22 filiais distribuídas em pontos estratégicos do país. O executivo possui sólida experiência em gestão de Supply Chain, operações logísticas, relacionamento com os clientes e já atuou como parceiro estratégico nas operações de 40 empresas multinacionais e nacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2023

CSENO VAI MAPEAR INTERESSE DE COREANOS EM PARCERIAS COM INDÚSTRIA LOCAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27/03/2023 - 16:05



Estaleiro sul-coreano (Arquivo/Divulgação)

Objetivo da câmara setorial da Abimaq é identificar como pode haver convergência que gere negócios e fortalecimento da indústria brasileira. Asiáticos detém conhecimento tecnológico e são considerados fortes em engenharia e gerenciamento

Membros de câmaras setoriais da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) se reuniram com representantes da Korea Marine Equipment Association (Komea), uma entidade empresarial coreana governamental no setor naval. No encontro realizado há duas semanas na Abimaq/SP, os visitantes informaram que a Komea pretende se instalar no Brasil. A inauguração do escritório, a ser montado em São Paulo, está prevista para agosto de 2023.

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore (CSENO) da associação deve identificar quais são as indústrias coreanas que possuem interesse de fazer algum tipo de parceria com a indústria nacional. O presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Pinto, comentou que é importante verificar se existe uma possibilidade de convergência de negócios através de parcerias.

Ele sugeriu que o assunto seja coordenado pela Abimaq junto ao governo brasileiro para que o interesse estrangeiro caminhe no sentido de colaboração e de fortalecimento da indústria naval



nacional, aproveitando que o governo atual tem por diretrizes o desenvolvimento de emprego, da renda e do conteúdo local.

A indústria coreana detém conhecimento tecnológico e é considerada forte em engenharia e gerenciamento. Na área naval, atualmente os estaleiros da China e de Cingapura são os principais concorrentes dos coreanos.

Uma possibilidade aventada é que os coreanos poderiam estar em busca de estaleiros no Brasil para construir projetos que estão encomendados já que o mercado coreano não estaria conseguindo ser totalmente suprido localmente.

A avaliação é que pode haver conversas sobre a possibilidade de joint-ventures ou acordos comerciais com o Brasil, pois os estaleiros do país asiático estão tomados de encomendas por, pelo menos, quatro anos.

A Komea é uma organização sem fins lucrativos que presta assistência à indústria de equipamentos navais, especificamente em sua promoção e desenvolvimento e que se envolve em serviços de relações públicas para alavancar a promoção de exportação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2023

ICM METAIS CONFIRMA PRESENÇA NA NAVALSHORE

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 27/03/2023 - 16:57

A ICM Metais, líder no mercado de Proteção Catódica, confirma presença na Navalshore 2023. "O evento é um dos mais importantes do setor naval, reunindo especialistas, fornecedores e compradores de todo o mundo", ressalta a empresa.

A ICM Metais apresentará em seu estande soluções inovadoras de proteção catódica para embarcações e estruturas submersas. Entre os destaques estão o equipamento "Anti-Fouling System" (um sistema de proteção anti-incrustante), e o sistema de proteção por corrente impressa, que proporciona maior eficiência e menor consumo de energia, além de reduzir o impacto ambiental.

"A Navalshore é uma oportunidade única de apresentarmos nossas soluções e serviços para um público qualificado e interessado em tecnologias inovadoras", afirma Luiz Freire, gerente de Produção da ICM Metais. "Estamos animados para participar do evento e mostrar como nossas soluções contra a corrosão podem ajudar a aumentar a vida útil e a eficiência das embarcações e das estruturas submersas."

A indústria naval fluvial na região Norte do Brasil oferece uma grande oportunidade para empresas como a ICM, que fornece anodos de sacrifício. Essa região possui uma extensa malha de rios navegáveis, onde o transporte fluvial é amplamente utilizado para o transporte de cargas e pessoas.

Com o aumento da produção e exportação de commodities na região Norte, a demanda por transporte fluvial tem crescido, aumentando a necessidade de proteção contra a corrosão em embarcações — é um mercado em alta expansão na região.

Fundada em 2017, a empresa atua no mercado nacional e internacional, oferecendo tecnologias e serviços personalizados de alta qualidade para garantir a integridade e a segurança das embarcações e das estruturas submersas de acordo com às necessidades específicas de cada cliente. Com uma equipe altamente qualificada e uma estrutura moderna, a ICM Metais é reconhecida por sua excelência e compromisso com seus clientes.

"Somos referência no mercado de Proteção Catódica, com ampla experiência e expertise no segmento. Se você busca soluções eficazes para prevenção de corrosão, a ICM Metais é a escolha certa", finaliza.

A Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima, será realizada de 22 a 24 de agosto de 2023 no Expomag, Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2023

PORTO DE SANTOS REGISTRA MOVIMENTO DE 10,9 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/03/2023 - 16:18



Resultado ficou abaixo apenas do recorde histórico alcançado em fevereiro de 2022

O Porto de Santos movimentou em fevereiro deste ano 10,9 milhões de toneladas de cargas, a segunda maior marca para esse período registrada no complexo portuário. Esse desempenho foi 14,8% inferior ao verificado em fevereiro do ano passado, de 12,8 milhões de toneladas (recorde histórico), devido, principalmente, à redução dos volumes exportados de soja em grãos (-10,6%); e açúcar (-24,3%).

A queda nos embarques de soja foi influenciada pelo atraso na colheita, apesar da produção recorde estimada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), em 151,4 milhões de toneladas para 2022/2023, conforme informou o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), no último dia 14 de março.

Ainda segundo o Ministério, o açúcar apresentou queda nas vendas externas devido a menor disponibilidade interna para exportação, por causa da menor moagem de cana-de-açúcar por questões climáticas. Mesmo assim, o movimento acumulado do produto no ano apresenta crescimento de 2,0%, com 2,1 milhões de toneladas. Da mesma forma, os embarques de milho, apesar da queda observada o mês de fevereiro, obtiveram crescimento de 22,2%, no acumulado dos dois primeiros meses de 2023, atingindo 1,5 milhão de toneladas.

Os embarques de carne bovina, de 105,3 mil toneladas (-23,3%), também foram afetados, devido à redução internacional do preço e diminuição do volume exportado. Isso refletiu na movimentação de carga containerizada, que apresentou redução de 13,3% ao somar 324,6 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Conforme explicou o Mapa, uma das razões para essa queda no volume foi o caso atípico de Encefalopatia Espongiforme Bovina (mal da “vaca louca”) comunicado, em 22 de fevereiro, à Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA), que gerou a suspensão temporária das exportações de carne para a China.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a queda na quantidade exportada de diversos produtos em fevereiro não pode ser considerada uma tendência, em função dos fatores conjunturais mencionados.

No que se refere à queda verificada nas descargas, se deve, principalmente, ao desempenho verificado nos fertilizantes que registram redução de 28,7%.

Os embarques somaram em fevereiro 7,9 milhões de toneladas, 13,3% a menos do que o mesmo período do ano passado. Os desembarques também registram queda, de 18,8%, totalizando 3,0 milhões de toneladas.

O movimento acumulado nos dois primeiros meses do ano atingiu 21,1 milhões de toneladas (-10,3%), respondendo os embarques por 14,7 milhões de toneladas (-9,2%) e as descargas por 6,4 milhões de toneladas (-12,5%). A carga containerizada soma 677,5 mil TEU (-10,7%).

O fluxo de navios aumentou em 0,4% no acumulado do ano (791 embarcações).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/03/2023

ARTIGO - ACORDOS E CONVENÇÕES COLETIVAS DE TRABALHO NO SETOR MARÍTIMO. O QUE MUDOU?

Por Raquel Sabb *OPINIÃO* 26/03/2023 - 16:15



Os Acordos Coletivos de Trabalho — entre sindicatos dos trabalhadores e empresas —, assim como as Convenções Coletivas — negociações entre sindicatos de trabalhadores e sindicatos de empresas — são consagrados na Constituição de 1988 e características da legislação trabalhista que diferenciam positivamente o Brasil no cenário internacional.

A reforma trabalhista deu evidência às normas coletivas, sobretudo quando privilegiou o negociado sobre o legislado, apenas impedindo que direitos constitucionais e fundamentais ao trabalhador fossem negociados de

modo a desprestigiar o empregado. No mais, abriu um leque de possibilidades.

O direito coletivo, por vezes, se revela obrigatório para algumas categorias. É o caso do segmento marítimo, no qual tais acordos são como imprescindíveis. Isso porque a atividade e a operação marítima, por serem contínuas, são peculiares. Trabalhadores marítimos ou aquaviários são aqueles que possuem habilitação certificada na forma como estabelecido pela Autoridade Marítima para operar uma embarcação em caráter profissional, submetidos às regras da Lei 9537/97.

Entretanto, tratando-se da regra trabalhista prevista na CLT para os empregados em geral, existem princípios e diferenciações claras para empregados de terra e “gente do mar” (ou aquaviários). A CLT, por conter regras muito básicas e específicas em seu artigo 248, é omissa em relação aos marítimos e não atende a atenção que a atividade demanda.

Por isso, a atividade é regulada principalmente por Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho, além de Convenções Internacionais, com destaque para a STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping) — que trata da segurança, treinamento, certificação e quartos de serviço a bordo, e a MLC (Maritime Labor Convention) ou Convenção Marítima do Trabalho, como nomeada no Brasil e ratificada pelo Decreto 10.671/2021, que estabelece garantias mínimas para os trabalhadores do mar. Aliás, a própria MLC, em seu texto, dispõe que serão resguardadas garantias previstas em Acordos e Convenções Coletivas dos Estados membros que ratificaram a Convenção.

É sempre bom lembrar que o objetivo dos Acordos e Convenções Coletivas previstos na Constituição Federal é de ajustar uma condição específica dos trabalhadores que não está prevista na CLT e é o caminho importante para determinar o regime de horário de trabalho, pagamento de horas fixas trabalhadas, férias e licenças.

Tornou-se conveniente e recorrente estabelecer por normas coletivas, por exemplo, uma jornada diferenciada para atender às necessidades e peculiaridades da categoria, bem como eventuais horas adicionais de trabalho, substituindo a regra contida na CLT, que prevê para os trabalhadores uma jornada de trabalho de 44 horas semanais e apenas 2 horas extras diárias.

A negociação coletiva, contudo, tem limites. A regra vigente é que direitos inalienáveis, como dispor do direito a férias, por exemplo, não podem ser negociados, assim como direitos relacionados à saúde e segurança do trabalhador.

Acerca da temática são oportunos os ensinamentos do ministro Gilmar Mendes que afirmou que a jurisprudência do STF reconhece a validade de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho que disponha sobre a redução de direitos trabalhistas. O ministro ponderou, no entanto, que essa

supressão ou redução deve, em qualquer caso, respeitar os direitos indisponíveis, assegurados constitucionalmente. Contudo, permitiu que o negociado reveja regras sem que haja necessariamente uma contrapartida negocial.

Em regra, as cláusulas não podem ferir um patamar civilizatório mínimo, composto, em linhas gerais, pelas normas constitucionais, pelas normas de tratados e convenções internacionais incorporados ao direito brasileiro e pelas normas que, mesmo infraconstitucionais, asseguram garantias mínimas de cidadania aos trabalhadores. Assim, as negociações coletivas se sobrepõem ao legislado, desde que não afrontem direitos constitucionais e se apresentem como um caminho a ser considerado.

É inegável que os Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho são um caminho firmemente pavimentado, em especial no segmento marítimo, e que não devem ser sujeitos a quaisquer percepções ideológicas.

Raquel Sabb é Sócia do escritório Lopes Pinto Advogados- LPLaw

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/03/2023

PORTO DO RIO DE JANEIRO VAI DRAGAR ACESSO AQUAVIÁRIO PARA RECEBER NAVIOS DE 366 METROS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 26/03/2023 - 16:07



Porto do Rio - Divulgação - foto Nobrudrone

No último dia 22, a PortosRio publicou edital de licitação, visando a contratação de uma empresa especializada para a execução de obras de dragagem de aprofundamento no acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro. O objetivo da autoridade portuária é oferecer viabilizar a atracação de navios da classe New Panamax, com 366 metros de LOA.

Segundo o diretor-presidente interino da PortosRio, Jean Paulo Castro e Silva, "Esta é a principal obra da PortosRio até então por duas razões: é uma nova ordem de grandeza de valores para os investimentos feitos pela autoridade portuária com recursos próprios e é fundamental para manter a competitividade dos nossos terminais de contêiner do Porto do Rio de Janeiro. Por isso, é uma contratação simbólica do compromisso da gestão da empresa de elevar a nossa geração de caixa e convertê-la em investimentos que ampliam e modernizam a nossa infraestrutura, contribuindo para o crescimento econômico local e do país."

O superintendente de Gestão Portuária dos portos de Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, ressaltou que "essa dragagem faz parte de um portfólio de projetos da Autoridade Portuária, com foco em garantir melhores condições de infraestrutura aos usuários do porto e, conseqüentemente, possibilitar a redução de custos da operação portuária, bem como da cadeia logística como um todo. Nesse diapasão, essa obra permitirá que o Porto do Rio de Janeiro receba as maiores embarcações de contêiner previstas para a América do Sul, atraindo assim novas rotas comerciais para o país."

De acordo com o superintendente de Engenharia da PortosRio, Roberto Catalão, "pelo escopo do projeto, a estimativa do volume a ser dragado é de aproximadamente 2,3 milhões de metros cúbicos". Catalão informou ainda que o preço global máximo fixado no edital é de R\$ 161.367.864,97 e o critério de julgamento será pelo menor preço global.

Além da dragagem de aprofundamento, o objeto da licitação compreende também a elaboração dos projetos básico e executivo, o projeto de sinalização e balizamento, e demais serviços e operações imprescindíveis e complementares necessários para a entrega da obra.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/03/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 054/2023
Página 81 de 81
Data: 27/03/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 27/03/2023