

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 057/2023
Data: 03/04/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CLI CONCLUI PROCESSO DE TRANSIÇÃO NO PORTO DE SANTOS E PROJETA CRESCIMENTO DE 20%	4
DRONES SE TORNAM ALIADOS NA FISCALIZAÇÃO E EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS	4
NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS VAI ALAVANCAR TURISMO, DESTACA SECRETÁRIO	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
BRASIL VAI CRESCER MAIS QUE OS PESSIMISTAS ESTÃO PREVENDO, DIZ LULA	7
PORTO DO PECÉM CHEGA AO 21 ANOS COMO PROTAGONISTA NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	8
IBP DIZ QUE SINERGIA COM INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS PODE SER DIFERENCIAL PARA EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL	10
BAHIA DEVE RECEBER NOVA REFINARIA ATÉ O FIM DO ANO	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	11
RESTAURAÇÃO DE PONTE INTERNACIONAL AUMENTA A CONEXÃO ENTRE BRASIL E ARGENTINA PELO RIO GRANDE DO SUL	11
PORTAL PORTO GENTE	12
MULHERES CONQUISTAM 58% DAS VAGAS DE ESTÁGIO NAS ÁREAS DE TECNOLOGIA E ENGENHARIA	12
PORTO DE SANTOS RUMO AO SEU DESTINO	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – ACESSOS EM DEBATE	15
NACIONAL - HUB – CURTAS	15
<i>Porto de Santos 1</i>	15
<i>Porto de Santos 2</i>	16
<i>Porto de Santos 3</i>	16
<i>Santos Brasil 1</i>	16
<i>Santos Brasil 2</i>	16
REGIÃO NORTE - NORTE EXPORT DEBATERÁ ACESSOS E PLANOS PARA A ZONA FRANCA DE MANAUS	16
REGIÃO NORTE - PARTICIPANTES REALIZAM VISITA TÉCNICA A SUPER TERMINAIS	17
REGIÃO NORTE - PAVIMENTAÇÃO DA BR-319, O GRANDE DESAFIO DE WILSON LIMA	18
REGIÃO NORTE - PROGRAMAÇÃO – NORTE EXPORT 2023	20
REGIÃO SUL - TC DE PARANAGUÁ BATE RECORDE MENSAL DE MOVIMENTAÇÃO DE REEFER EM FEVEREIRO	22
REGIÃO SUL - ITAJAÍ OPERA 1,2 MILHÃO DE TONELADAS EM FEVEREIRO	23
REGIÃO CENTRO-OESTE - RECEITA AUTORIZA ABERTURA DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE PORTO SECO EM MS ...	24
NACIONAL – NORTE EXPORT – 3 E 4 DE ABRIL 2023	26
NACIONAL - RUMO PUBLICA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE COM RESULTADOS POSITIVOS EM 2022	26
NACIONAL - ANTAQ APROVA ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TERMINAL DE MINÉRIO DE FERRO EM ÍTAGUAÍ	27
OPINIÃO – GESTÃO - NO CENÁRIO CAPRICHO DO RIO AMAZONAS, O TRANSPORTE INTERMODAL NÃO ESTÁ GARANTIDO	28
REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE REALIZA SIMULAÇÃO DE VAZAMENTO DE ÁCIDO CLORÍDRICO DENTRO DE TERMINAL	31
REGIÃO SUDESTE - FALTA DE DEFINIÇÃO PARA PRESIDÊNCIA DO PORTO DE SANTOS IMPACTA FUTUROS INVESTIMENTOS	32
REGIÃO SUDESTE - VPORTS RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA OBRAS DE ARMAZÉNS HISTÓRICOS NO CENTRO DE VITÓRIA	33
REGIÃO SUDESTE - SISTEMA FREE FLOW COMEÇA A OPERAR NA RODOVIA RIO-SANTOS	34
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	35
CÂMARA APROVA MP QUE ALTERA TRIBUTAÇÃO DE EMPRESAS EM NEGÓCIOS COM O EXTERIOR	35
MAERSK ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTO COM ABASTECIMENTO DE METANOL DO GRUPO PORTUÁRIO DE XANGAI	38
AMÔNIA SERÁ EXPLORADA COMO COMBUSTÍVEL MARÍTIMO NA COSTA LESTE DOS EUA	39
MUDANÇA DE TEMPO PROVOCA PANCADAS DE CHUVA E ONDAS DE 3 METROS EM SANTOS	42
CI TEM NA Pauta PAGAMENTO DE PEDÁGIO POR PIX E REGRAS PARA A PRATICAGEM	42
RÚSSIA DIZ QUE CORTE DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO É IMPORTANTE PARA APOIAR PREÇOS GLOBAIS	43
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	44
ÓLEO DISPARA EM MEIO A DEFINIÇÃO DE ALTA DE ICMS DOS COMBUSTÍVEIS	44
ANP LIBERA OPERAÇÃO DE ARAÇÁS NO POLO BAHIA TERRA	46
DEBATE SOBRE PREÇO DE COMBUSTÍVEIS DEVE COMEÇAR PELA PETROBRAS, DIZ VITAL DO RÊGO	47
JORNAL O GLOBO – RJ	50
‘É HORA DE COBRAR DE QUEM NÃO PAGA’, DIZ HADDAD	50
SANEAMENTO: NOVO DECRETO VAI PRIVILEGIAR TARIFA MAIS BAIXA; OBJETIVO É VIABILIZAR R\$ 120 BI EM INVESTIMENTOS, DIZ MINISTRO	51
HADDAD: ‘ANTES DO DIA 15 ARCABOUÇO ESTARÁ NO CONGRESSO NACIONAL’	53



CORREIOS REAJUSTAM EM 5,49% TARIFAS POSTAIS A PARTIR DESTA SEGUNDA-FEIRA	54
PETROBRAS: ALIADOS DE LULA VEEM INSATISFAÇÃO DO PRESIDENTE COM JEAN PAUL PRATES.....	54
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	56
CRÉDITO CORPORATIVO 'SECA', E EMPRESAS LUTAM PARA SOBREVIVER.....	56
'ARCABOUÇO LEVARÁ A UMA ALTA BRUTAL DA CARGA TRIBUTÁRIA', DIZ EX-PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL	58
CORTE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO PODE DIFICULTAR CONTROLE DA INFLAÇÃO, DIZEM ANALISTAS	61
HADDAD DIZ QUE GOVERNO PRECISA AMPLIAR RECEITA EM ATÉ R\$ 150 BILHÕES PARA NOVA REGRA FICAR DE PÉ	63
NÃO CONCORDO COM AS AVALIAÇÕES NEGATIVAS DE POUCO CRESCIMENTO DO PIB, DIZ LULA.....	65
SINALIZAÇÃO DO NOVO ARCABOUÇO FISCAL É POSITIVA, MAS AINDA RESTAM DÚVIDAS	65
VALOR ECONÔMICO (SP).....	67
EM FRANCA EXPANSÃO, ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO ATRAI MEGAEMPREENHIMENTOS RESIDENCIAIS; PORTO CARIOCA É DESTAQUE.....	67
TREPROJETA NOVA SAFRA DE AUMENTO DE PRODUÇÃO E INVESTIMENTOS NO BRASIL	69
MAIS INFLUENTE, MARINA ENFRENTA O DESAFIO DE PROJETOS SENSÍVEIS	70
EUA ABRIRÃO EMBAIXADA EM VANUATU PARA COMBATER A CHINA NO PACÍFICO.....	73
PROPOSTA DE RELICITAR GALEÃO É CRITICADA POR PREFEITURA E ESTADO DO RIO	74
TREM QUE LIGARÁ ESTAÇÃO DA CPTM AO AEROPORTO DE GUARULHOS DEVE COMEÇAR A OPERAR EM 2024	75
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	77
PELA PRIMEIRA VEZ, SEIS PORTOS BRASILEIROS IRÃO REALIZAR O EMBARQUE DE TURISTAS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2023/24.....	77
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	79
PREVISÃO DO MERCADO FINANCEIRO PARA INFLAÇÃO SOBE PARA 5,96%	79
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	80
ANTAQ HOMOLOGA TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA FIRMADO COM TCU	80
MAERSK PLANEJA QUASE DOBRAR A CAPACIDADE DO TERMINAL DE ROTERDÃ ATÉ 2026	81
COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DO SENADO PODE VOTAR REGULAMENTAÇÃO DE PRATICAGEM NESTA TERÇA-FEIRA	81
SEMBICORP MARINE SERÁ RENOMEADA COMO SEATRUM.....	82
PORTORIO REGISTRA LUCRO BRUTO DE R\$ 574,1 MILHÕES EM 2022	82
IMO AVANÇA EM DIREÇÃO A ACORDOS SOBRE DESCARBONIZAÇÃO	83
ESTALEIRO RIO GRANDE RECEBE TRÊS NAVIOS PARA REPAROS	83
SBM OFFSHORE CONCLUI FINANCIAMENTO DE US\$ 1,63 BILHÃO DO 'ALMIRANTE TAMANDARÉ'	84
DANOS NA ESTEIRA ROLANTE LEVAM A ALUMAR A REDUZIR PRODUÇÃO	85
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	85
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	85

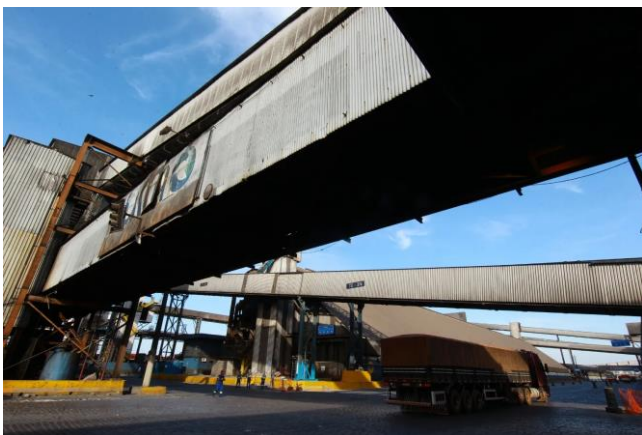


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CLI CONCLUI PROCESSO DE TRANSIÇÃO NO PORTO DE SANTOS E PROJETA CRESCIMENTO DE 20%

Soja, milho e açúcar serão movimentados em terminais adquiridos no ano passado

Por: ATribuna.com.br



Em Santos, a CLI embarcará açúcar, soja e milho produzidos em São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais Foto: Matheus Tagé / AT

A Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) concluiu o processo de transição para assumir a operação de dois terminais de açúcar e grãos da Elevações Portuárias (EPSA) no Porto de Santos. A expectativa da empresa é que haja um crescimento de 20% na movimentação de soja, milho e açúcar movimentados pela EPSA nos terminais 16 e 19 do complexo portuário santista.

A CLI adquiriu o controle da EPSA em julho de 2022, em uma transação que envolveu a venda de 80% da participação da Rumo na empresa pelo valor de R\$ 1,4 bilhão. A Corredor Logística e Infraestrutura atua no Porto de Itaqui (MA) desde 2020 como uma das quatro operadoras do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), embarcando soja, farelo de soja e milho produzidos no Maranhão, Piauí, Tocantins e Mato Grosso.

Em Santos, a CLI embarcará açúcar, soja e milho produzidos em São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. “Foi um processo longo, com parcerias e aprendizados, e que garantiram a transparência e a robustez necessárias para nossa chegada em Santos. Fomos muito bem recebidos e sentimos o peso da responsabilidade de melhorar uma operação que já era muito boa”, conta o CEO da CLI, Hécio Tokeshi.

Para os recém-adquiridos terminais de Santos, os planos de expansão já estão em curso. “Nossa expectativa é de um crescimento de mais de 20% em relação ao volume atual de grãos e açúcar movimentados no terminal”, afirma o CEO.

Saiba mais

A CLI é uma operadora bandeira branca para o agronegócio brasileiro. Atuando nos portos de Itaqui e Santos, tem capacidade total de elevação de mais de 20 milhões de toneladas por ano entre açúcar e grãos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/04/2023

DRONES SE TORNAM ALIADOS NA FISCALIZAÇÃO E EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Guarda Portuária utiliza veículos aéreos não tripulados para alcançar locais de difícil acesso

Por: [Bárbara Farias](#)



Imagem captada por drone de um navio navegando no canal do Porto de Santos Foto: Santos Drone-Imagens

Aéreas Os drones se tornaram importantes aliados para monitoramento, fiscalização e garantia de eficiência às operações no Porto de Santos. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), gestora do complexo portuário, os veículos aéreos não tripulados já são utilizados pela Guarda Portuária para alcançar locais de difícil acesso ou com visibilidade prejudicada, inclusive à noite.

Em 2022, segundo a Autoridade Portuária, foram emitidas 42 autorizações a particulares para sobrevoos de drones no Porto de Santos, que é uma área federal e exige ao solicitante que cada decolagem seja informada. Para reduzir a possibilidade de acidentes, há proibição de voos sobre os terminais de combustíveis. Em abril do ano passado, a própria SPA adquiriu veículos aéreos não tripulados, todos operados por profissionais treinados da própria companhia.

“Os equipamentos podem ser utilizados para qualquer demanda que venha a surgir. Ordinariamente, o monitoramento por drones está voltado à segurança portuária, ao trânsito do porto, ao monitoramento de áreas de difícil acesso e à fiscalização do contrabordo das embarcações”, informou a Autoridade Portuária, em nota.

Os sobrevoos são realizados semanalmente e, de acordo com a SPA, “o maior resultado alcançado foi a obtenção da Declaração de Cumprimento, uma vez que as medidas apresentadas no Plano de Segurança Pública Portuária (PSPP) previam o uso de drone no auxílio das fiscalizações. Os drones também já foram solicitados por outros setores para o acompanhamento de obras e fiscalização ambiental”.

A gestora do Porto de Santos informou ter planos para expandir o uso dos aparelhos. “A projeção é, futuramente, adquirir equipamentos com resistência à chuva e maior autonomia, para serem empregados em funções específicas em prol da segurança do Porto”.

Eficiência nas operações

Especialista em operação de drones, o empresário Gabriel Ribeiro já produziu imagens aéreas a diversas companhias do setor portuário na Baixada Santista, voltadas às áreas de infraestrutura, dragagem, carregamento e descarregamento de navios para os terminais.

“No caso do porto, a câmera acoplada ao drone ajuda a buscar a excelência em operações de carregamento e descarregamento de cargas, evitando desperdício e tornando possível acompanhar o uso correto das máquinas. O uso de drones pode reduzir o tempo da operação, aumentar a produtividade e a precisão, garantir mais segurança aos trabalhadores e acompanhar de perto a situação dos equipamentos e produtos”, disse Ribeiro.

De acordo com o empresário, “o mais comum é o uso de drones convencionais com alta tecnologia embarcada como sensores de proximidade, GPS, câmeras térmicas e retorno automático em caso de perda de sinal”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/04/2023

NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS NO PORTO DE SANTOS VAI ALAVANCAR TURISMO, DESTACA SECRETÁRIO

Em entrevista, secretário de Turismo e Viagens de São Paulo, Roberto de Lucena, fala sobre planos para o litoral de SP

Por: Francine Galdino, enviada a Águas de Lindoia



Roberto de Lucena se diz otimista com a recuperação do setor de turismo em São Paulo Foto: Eric Ribeiro/Abav-SP

Durante a 45ª Abav Travel SP, encerrada sexta-feira (31) em Águas de Lindoia (SP), o secretário estadual de Turismo e Viagens, Roberto de Lucena, conversou com A Tribuna sobre a recuperação do setor, após inúmeras dificuldades impostas pela pandemia da covid-19. Ele destacou os resultados positivos de 2022 e a tendência de alta nos números para este ano, gerando novas oportunidades de emprego e movimentando a economia. Quanto à Baixada Santista, um dos trabalhos prioritários da atual gestão é melhorar a infraestrutura portuária para receber os turistas em cruzeiros marítimos. Já no Litoral Norte, o foco é a recuperação após as chuvas que mataram 65 pessoas em fevereiro. Confira a entrevista completa a seguir.

Após três meses de sua posse, qual a avaliação do senhor sobre o setor do turismo em São Paulo?

O turismo em São Paulo vive a perspectiva de grande crescimento em 2023. Nós temos projeções que apontam para possibilidade de um crescimento de 8% e 9% em relação a 2022. Isso garantirá que nós possamos criar entre 60 e 80 mil novos postos de trabalho. Alavancas precisam ser movidas, incentivando novos eixos de turismo, como turismo rural, náutico, gastronômico e outros. Organizaremos alguns eixos já consolidados e potencializaremos outros.

O setor foi um dos mais afetados na pandemia. Já foi possível voltar ao patamar de 2019, último ano pré-pandemia?

O ano de 2022 foi o ano da recuperação, pois 2021 foi difícil, sofrido... Em 2022, posso assegurar que o turismo se recuperou em relação a 2019. Em 2023, nós já estamos falando de expansão, de crescimento, e notamos isso na Abav Travel SP. Pela quantidade de pessoas, agentes de viagens, expositores... O turismo voltou com tudo. Hoje, o turismo de São Paulo tem sido uma descoberta para os paulistas, que vêm procurando por viagens curtas e descobrindo o Interior de São Paulo, o Litoral, a Serra, um cardápio muito diversificado de ofertas de lazer.

A Baixada Santista é bastante procurada, mas como reter os turistas por mais tempo na região?

Em Santos, especialmente, nós estamos trabalhando e incentivando um número maior de cruzeiros marítimos. Temos pautas em discussão, no sentido de facilitarmos essa indústria, de tirarmos os entraves e os nós que impedem de recebermos mais navios que passam pela nossa costa. Hoje, temos 30 navios passando pela costa brasileira, mas só 13 param. Santos é o principal porto do País, principal terminal de embarque e desembarque de cruzeiros marítimos, mas podemos melhorar, ampliar, buscar alternativas ao terminal. Conversamos com o Ministério de Portos e Aeroportos, com diversas secretarias estaduais, com a indústria de cruzeiros marítimos e estou muito otimista. Isso vai fortalecer o turismo em Santos.

Quando a gente fala dos turistas que vêm em cruzeiros, existe uma dificuldade de fazer com que eles permaneçam na cidade. Como mudar isso?

Um novo terminal de passageiros no Valongo provocaria uma revitalização imediata do Centro Histórico de Santos. Quando você tem um ambiente revitalizado, seguro e atrativo, você acaba induzindo a permanência do turista. E nossa história, como País, passa por Santos, passa pela Baixada Santista. De forma geral, trabalhamos em parceria com as maiores operadoras de turismo do Brasil para promovermos o Litoral.

Quanto ao Litoral Norte, o que está sendo feito para promover o turismo local após a tragédia de fevereiro?



Temos um problema de imagem, pois por semanas essa tragédia foi tratada como uma crise geral do Litoral Norte. O município mais afetado foi São Sebastião, mas toda a indústria do turismo daquela região foi afetada e está abalada. Diante disso, fechamos parcerias com a CVC Corp, com a Beefly, estamos assinando um termo de intenção com a Associação Brasileira de Agências de Viagens de São Paulo (Abav-SP), no sentido de juntos, com Sebrae e outros atores, promovermos esse destino. Esse governo vai trabalhar para qualificar o fluxo turístico.

O Governo Federal decidiu retomar a exigência de visto para visitantes dos Estados Unidos, Canadá, Japão e Austrália. Isso pode prejudicar o setor?

Isso é uma autossabotagem, pois o turismo é tão forte que conseguiu se tornar uma das maiores indústrias nacionais quase sem participação do poder público. Quando o setor público cria obstáculos, surge um desafio muito maior. Temos feito apelos insistentes ao Governo Federal, no sentido que essa decisão seja revista. O presidente Lula ainda não assinou esse decreto e a minha expectativa é que ele não assine. São Paulo defende a continuidade da liberação de visto para esses países. Até porque se fala em reciprocidade, mas é desconsiderado o fato de que não há simetria. Há muito mais interesse brasileiro em que turistas venham desses países para cá do que o contrário. Na década de 1990, Brasil e México recebiam a mesma quantidade de turistas estrangeiros, 4,5 milhões. Hoje, o Brasil recebe 7 milhões e o México chegou a 45 milhões. Fruto de ações como a não exigência de visto desses países, principalmente dos Estados Unidos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/04/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

BRASIL VAI CRESCER MAIS QUE OS PESSIMISTAS ESTÃO PREVENDO, DIZ LULA

Na próxima segunda-feira (10), o governo completa 100 dias, e segundo Lula, haverá reunião com todos os ministros para traçar metas para próximos períodos.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e ministros
/Foto: Marcelo Camargo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou, nesta segunda-feira (3), que não concorda com as “avaliação negativas” que preveem crescimento do país em menos de 1%. “Vamos ver o que vai acontecer quando a chamada economia micro, pequena e média começar a acontecer nos rincões desse país. Vamos ver o que vai acontecer quando as pessoas começarem a produzir mais, a comprar mais, a vender mais. Vamos perceber que a economia vai dar um salto importante”, disse.

A previsão do mercado financeiro para o crescimento da economia brasileira neste ano é de 0,9%, segundo o boletim Focus de hoje. O Ministério da Fazenda projeta o Produto Interno Bruto (PIB, a soma de todos os bens e serviços produzidos no país) em 1,6%.

Há também as previsões do Banco Central, que é de 1,2%, de acordo com o Relatório de Inflação divulgado semana passada, e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que prevê um PIB de 1,4% neste ano.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva /Foto: Marcelo Camargo

Lula comandou hoje a terceira reunião ampliada com ministros, desta vez da área produtiva e institucional, no Palácio do Planalto. Ele retomou as agendas públicas após o afastamento para tratar de um pneumonia.

No mês passado, o presidente já reuniu ministros da área de infraestrutura, para discutir o novo plano de investimentos do governo federal, em substituição ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e

ministros da área social. O objetivo dessas reuniões é que cada pasta apresente um balanço e a projeção do que será anunciado no marco de 100 dias de governo, na semana que vem, além dos planos para 2023 e os próximos anos.

Para Lula, o Brasil crescerá mais do que “os pessimistas estão prevendo”, desde que o governo também acredite nesse crescimento e faça os investimentos necessários.

“Vai acontecer mais coisa no Brasil do que as pessoas estão esperando e vai depender muito da disposição do governo. Vai depender muito da disposição e do discurso do pessoal da área econômica, da área produtiva, porque se ficarmos apenas lamentando aquilo que a gente acha que não vai acontecer, ninguém vai investir em cavalo que não corre. Se você está em uma corrida de cavalos dizendo que seu cavalo é pangaré, que seu cavalo está com gripe, que está cansado, ninguém vai fazer nenhuma aposta”, argumentou o presidente.

Presentes na reunião, Lula citou os ministros da Agricultura, Carlos Fávaro, e da Fazenda, Fernando Haddad. “Se olhar para a cara do ministro Fávaro que voltou da China com um grupo de empresários vocês vai perceber que ele é 150% de otimismo. Se olhar para cara do Haddad depois do marco regulatório que ele fez, olha a cara dele de felicidade, significa que estamos acreditando que vai passar a nossa tão sonhada nova política tributária nesse país”, exemplificou o presidente sobre o otimismo da equipe com seus projetos.

Para ele, a “obsessão” do governo é fazer investimentos e impulsionar a geração de empregos. “Temos que ter como obsessão fazer esse país voltara crescer. Porque o país crescendo, vai gerar emprego, vai gerar salário, vai gerar aumento de consumo do povo e a aí a roda gigante da economia volta a funcionar e todo mundo vai voltar a ser otimista nesse país”, disse.

100 dias

Na próxima segunda-feira (10), o governo completa 100 dias e, segundo Lula, haverá uma reunião com todos os seus ministros para apresentar o plano de trabalho para os próximos períodos.

Segundo ele, a nova gestão conseguiu recuperar quase todas as políticas sociais que haviam sido “desmontadas” pelo governo anterior. “Parece que falta o Água para Todos ou Luz para Todos, esse programa que é o último programa social que vamos lançar”, disse.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 03/04/2023

PORTO DO PECÉM CHEGA AO 21 ANOS COMO PROTAGONISTA NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Até agora já foram assinados três pré-contratos que somam US\$ 8 bilhões em investimentos em Pecém.

Da Redação ME

O Porto do Pecém completou 21 anos de história no último dia 28 de março. Respondendo por 50% das exportações cearenses, o atracadouro assumiu o papel de protagonista na transição energética

do País com seus projetos de Hidrogênio Verde. O Terminal Portuário – que integra o Complexo do Pecém juntamente com a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e a área industrial – está se modernizando para receber o Hub de Hidrogênio Verde.



Porto de Pecém/Foto: divulgação/Fotos: divulgação Pecém

Até agora já foram assinados três pré-contratos que somam US\$ 8 bilhões em investimentos. Para que esses contratos se concretizem e que seja possível operar a exportação de 1 milhão de toneladas de H2V pelo Pecém, será necessário um investimento de R\$ 2,2 bilhões até 2027.

“Essa projeção inclui recursos da CIPP e também das empresas: R\$ 1 bilhão desse total deve ser aplicado pelo Complexo, enquanto os outros R\$ 1,2 bilhão serão desembolsados pelas empresas do setor

instaladas no Pecém”, destaca o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

Hugo Figueirêdo, presidente do Porto de Pecém

Essas melhorias vão beneficiar o Complexo do Pecém como um todo, inclusive o projeto da Transnordestina, e não somente os ligados ao H2V. A projeção é de que deve ser criado um corredor de utilidades, por onde vão circular os dutos de amônia, gás natural, hidrogênio e a rede de energia elétrica.

“Já as empresas devem construir os dutos, a tancagem desses combustíveis e o terminal para receber a produção e embarcar no Porto do Pecém”, completa Hugo. Ele explica que, no Porto, dentre as obras que cabem ao Complexo, o píer 2 deve sofrer adaptações para a operação de amônia e hidrogênio verde. Além disso, uma nova subestação deve ser feita para garantir que haja energia suficiente para os eletrolisadores (usinas onde é gerado o H2V).



História do Pecém

Em dezembro de 1995, o decreto da Assembleia Legislativa do Ceará, sancionado pela Lei n.º 12.536 /95, criava a Companhia de Integração Portuária do Ceará (Cearáportos), vinculada à Secretaria da Infraestrutura do Estado (Seinfra), que seria a responsável pela administração do Terminal Portuário do Pecém e por promover o desenvolvimento econômico do Estado do Ceará. Somente em 2002, era inaugurado o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, em São Gonçalo do Amarante (RMF). Em 2018, teve início a parceria com o Porto de Roterdã, na Holanda, que hoje detém 30% do controle do Complexo do Pecém.

A história que teve início com o Porto do Pecém seguiu para transformar a área em um complexo que atraiu o maior investimento da história do Estado: a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), construída em 2008, hoje ArcelorMittal. Em abril deste ano, terá início a obra do segundo maior investimento da história do Ceará: a termelétrica Portocem, com recursos na ordem de R\$ 4,7 bilhões e que deve entrar em operação comercial em 2026. Atualmente, o porto conta com movimentação média anual superior a 18 milhões de toneladas nos últimos cinco anos e recorde de movimentação de contêineres em 2022.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 03/04/2023

IBP DIZ QUE SINERGIA COM INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS PODE SER DIFERENCIAL PARA EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Informações: *PetroNotícias*



O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) publicou uma nota técnica na qual destaca as sinergias da fonte eólica offshore com o setor de óleo e gás no Brasil. A entidade considera que o vasto conhecimento da indústria petrolífera no ambiente offshore pode se configurar como uma importante forma de redução de custos e de aceleração da difusão das eólicas nesse ambiente, sobretudo com relação à construção e operação de ativos.

O IBP considera também que o setor de óleo e gás poderá trazer contribuições igualmente importantes envolvendo questões regulatórias e ambientais. “O processo de licenciamento ambiental das atividades de O&G, por exemplo, já atingiu elevado grau de maturidade no caso brasileiro e, em alguma medida, este processo deverá ter semelhanças com eólicas offshore”, avaliou o instituto.

Ainda a respeito da questão regulatória, o IBP afirma a que há a possibilidade de integração em temas que envolvem, por exemplo, o aprimoramento da regulação para descomissionamento de campos petrolíferos, abrindo espaço para avaliações voltadas para a reutilização de campos para a implantação das eólicas offshore.

O instituto cita ainda que um “estudo da Universidade de Robert Gordon, no Reino Unido, identificou que cerca de 90% da mão-de-obra da indústria de O&G teria capacidade média a alta de transferência de habilidades e conhecimentos para o setor de energias offshore, dadas as suas similaridades”. A nota técnica pode ser lida na íntegra neste link.

Junto com a nota, o IBP publicou ainda um comunicado para reforçar a necessidade da criação de um arcabouço regulatório no segmento de eólicas offshore que possibilite o país avançar nesta área. Atualmente, o Congresso está conduzindo discussões para a construção de uma regulamentação da atividade, como o Projeto de Lei 576 de 2021, em tramitação na Câmara dos Deputados.

“É importante ressaltar que o PL não configura nenhuma reserva de mercado. É preciso que o debate sobre o arcabouço regulatório seja levado adiante para que o país não perca as janelas de oportunidades para ampliar o desenvolvimento e a diversidade de fontes de energias renováveis mais limpas”, afirmou a entidade.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 03/04/2023

BAHIA DEVE RECEBER NOVA REFINARIA ATÉ O FIM DO ANO

O empreendimento voltado para a produção de petróleo ficará localizado na Via Periférica I, Cia Sul, no município de Simões Filho

Informações: *Voz da Bahia*



A Bahia deve receber uma nova refinaria de petróleo até o mês de dezembro. Trata-se da Brasil Refinarias, que tem como principal atividade a produção de produtos derivados do refino de petróleo, atuando também na exploração e produção de petróleo e gás.

A nova empresa do ramo petrolífero anunciou a sua adesão ao Estado, nesta quinta-feira (30), por meio de um comunicado. “A Brasil Refinarias LTDA vem, por meio desta, comunicar o início de sua operação prevista para dezembro

do ano vigente”, diz a nota.

O empreendimento voltado para a produção de petróleo ficará localizado na Via Periférica I, Cia Sul, no município de Simões Filho, e deve ser concorrente da Acelen, empresa que administra a Refinaria Mataripe, e da Brasil Refino. (bahia.ba)

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 03/04/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RESTAURAÇÃO DE PONTE INTERNACIONAL AUMENTA A CONEXÃO ENTRE BRASIL E ARGENTINA PELO RIO GRANDE DO SUL

Entregue à população nesta sexta-feira (31), empreendimento estava previsto no Plano de 100 Dias do Ministérios dos Transportes. Renan Filho também assinou ordem de serviço de ligação entre Uruguaiana e Itaqui



Ordem de serviço assinada permitirá construção de nova ponte ligando Uruguaiana e Itaqui - Foto: Márcio Ferreira/MT

Prioridade do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, a restauração da ponte internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo, entre as cidades de Uruguaiana (RS) e Paso de Los Libres (ARG), na BR-290/RS, vai propiciar o aumento das trocas comerciais entre os dois países. Após cinco meses de obras, a ligação internacional teve seu tráfego

plenamente liberado nesta sexta-feira (31).

Com uma infraestrutura eficiente, o transporte de mercadorias e produtos será facilitado, resultando em um aumento no comércio bilateral, a partir dos projetos. Parte da ponte havia colapsado em setembro do ano passado. A partir da liberação de R\$ 6,3 milhões, o Ministério dos Transportes, via Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conseguiu recuperar a estrutura que fica em território brasileiro.

A alfândega de Uruguaiana tornou-se em 2022 o maior porto seco do Brasil e as exportações brasileiras destinadas a Argentina e Chile, via ponte, totalizaram U\$ 5,6 bilhões de dólares. Só em 2022, segundo o DNIT, passaram pela ponte internacional cerca de 270 mil veículos e média de 740 caminhões por dia.

Nomeada a partir dos dois ex-presidentes responsáveis pelo início da obra – Getúlio Vargas pelo lado brasileiro, e Agustín Pedro Justo pela Argentina –, a ponte ganhou reforço dos pilaretes, vigas, lajes e arcos de sustentação, bem como outras melhorias que vão garantir segurança viária aos usuários e fluidez do trânsito com a liberação total do tráfego.

“Isso que aconteceu com a ponte de Uruguaiana, aconteceu em muitos lugares do país. Este ano nós teremos R\$ 22 bilhões para investimentos. Estamos juntos nessa batalha, sob orientação do presidente Lula, para reconstruir e unir o país e fazer o Brasil crescer novamente e trazer, sobretudo para o Brasil, o espírito de liderança generosa que nós sempre tivemos com relação aos nossos vizinhos”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Mais conectividade

Na mesma cerimônia, que contou com a presença do diretor-geral substituto do DNIT, Fabrício Galvão, com o embaixador da Argentina no Brasil, Daniel Scioli, com o embaixador brasileiro no país

vizinho, Reinaldo Salgado, o ministro da Secretaria de Comunicação Social, Paulo Pimenta, entre outras autoridades, ocorreu a assinatura da ordem de serviço para a construção de uma nova ponte, agora ligando Uruguaiana e Itaqui. Ela atravessará o rio Ibicuí, na BR-472/RS.

Também incluída no Plano de 100 Dias, a nova estrutura ficará ao lado da ponte atual, que será desativada. A previsão é de que a obra seja concluída em três anos. O valor apresentado pela proposta vencedora foi de aproximadamente R\$ 221,4 milhões pelo Consórcio Nova Ponte Ibicuí.

Ao Rio Grande do Sul, somando orçamento e restos a pagar, o total para 2023 para o estado chega a R\$ 1,7 bilhão, mais de três vezes o aplicado no Rio Grande do Sul em 2022. Os valores serão executados pelo Ministério dos Transportes, por meio do DNIT.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 03/04/2023*



PORTAL PORTO GENTE

MULHERES CONQUISTAM 58% DAS VAGAS DE ESTÁGIO NAS ÁREAS DE TECNOLOGIA E ENGENHARIA

Redação Portogente

Levantamento da Companhia de Estágios aponta que 54% dos estudantes contratados para oportunidades de estágio em 2022 foram mulheres

Para destacar a importância do Dia Internacional das Mulheres este ano, a Companhia de Estágios traz uma boa notícia. De acordo com levantamento realizado pela empresa, mais da metade dos estudantes aprovados em processos seletivos para vagas de estágio em 2022 foram mulheres. Elas representavam 54% das contratações dos programas conduzidos pelo time de especialistas em recrutamento e seleção da empresa. Em 2019, elas representavam 49% das vagas fechadas.



Ana Krentzenstein, gerente de sucesso do cliente na Companhia de Estágios. Crédito: Divulgação / Cia de Estágios.

Outro dado interessante é que elas passaram a conquistar mais oportunidades de estágios em áreas em que a presença de homens sempre foi maior, como engenharia e tecnologia. No ano passado, 58% das contratações para cargos de estágio nessas áreas foram ocupadas por elas. Uma possível explicação para esse resultado pode estar nos cursos de graduação das candidatas cadastradas no banco de dados da

Companhia de Estágios: Administração, Ciências Contábeis, Engenharia Civil e Engenharia de Produção estão entre os dez mais citados.

"Sempre gostei muito de tecnologia. Decidi cursar uma graduação de Sistemas de Informação, porque queria ser programadora e sabia que a formação me permitiria também trabalhar em tecnologia voltada para a área de negócios. No meu primeiro ano de faculdade, dos 165 alunos da minha sala só 3 eram mulheres", comenta Mariana Silva Lima, um dos dez estagiários contratados pela Vivara, maior rede de joalherias da América Latina, para o programa de estágio Talentos que Brilham, em 2022.

A estudante está na área de e-commerce da Vivara e relata que está sendo uma experiência incrível. "É muito legal saber que o meu trabalho afeta diretamente a experiência do cliente. Eu estou muito animada. Vou me formar agora em julho e, se tudo der certo, minha efetivação vem", complementa.

Para Ana Krentzenstein, gerente de sucesso do cliente na Companhia de Estágios, a contratação de mulheres para oportunidades de estágio tem sido uma demanda crescente das empresas. “É notável o interesse das empresas em trabalhar a diversidade de gênero em vagas de estágio e isso tem acontecido inclusive em programas que não se posicionam como afirmativos ou diversos. Ter esse cuidado é um movimento mais do que necessário para que no futuro possamos ter mais mulheres em cargos de liderança. A Companhia de Estágios é composta 70% por mulheres e também seguimos nessa direção”, afirma Ana.

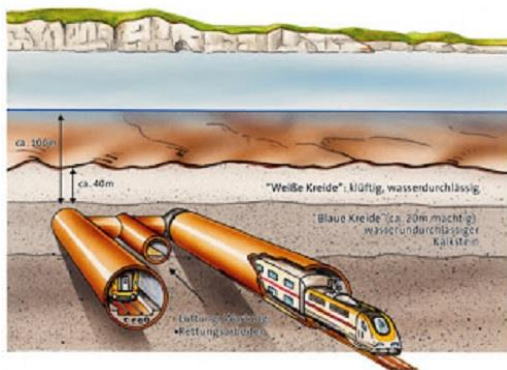
A estudante de Sistemas da Informação Lays Ide, recém-aprovada como estagiária da Logicalis, empresa global de soluções e serviços de tecnologia da informação e comunicação, também está esperançosa com as oportunidades para mulheres no mercado de trabalho, especialmente em tecnologia. Lays começa a trabalhar na empresa ainda no mês de março, na área de Tech House, e aponta que o segredo é não se deixar intimidar por não ser parte da maioria. “Na faculdade, encontrei mulheres incríveis como inspiração, tanto colegas como professoras. Se você tem a oportunidade e a vontade de fazer dar certo, além de estudar e treinar muito, convém desenvolver habilidades de trabalho em grupo e de relacionamento”, comenta.

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 03/04/2023

PORTO DE SANTOS RUMO AO SEU DESTINO

Editor *Portogente*



Uma estratégia inclusiva de municípios e de redes mundiais do comércio.

Em boa hora o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), assume a presidência da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA). Acerta, ao se comprometer com o desenvolvimento do porto indústria como estratégia para inovação do complexo portuário de Santos e prosperidade da Região Metropolitana da Baixada Santista. O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França e o secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, todos os três desta região, conhecem as prioridades do Porto de Santos e têm liderança regional e nacional.

Santos e têm liderança regional e nacional.

Eurotúnel – sob o canal da Mancha, tem 50,45 km de extensão, atinge 75 metros de profundidade e liga o sul da Inglaterra ao norte da França. Inaugurado em 6/5/1994.

Veja 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>

Construir o túnel submerso ligando as margens do canal de acesso ao porto e, também, o porto oceânico fomentando o porto-indústria, é a base do sucesso dos grandes portos mundiais. Otimiza as variáveis agilidade, escala e comércio, fundamentais para ser competitivo. A indústria junto ao fluxo do comércio marítimo reduz tempo e custos logísticos bem como agrega eficácia ao drawback – decreto lei 37/66 – isentando de impostos a aplicação de componentes importados no produto de exportação; elimina também custo e tempo do seu transporte. É preciso construir um novo caminho. Como os Guinle construíram, exitosamente, o Porto de Santos em 12/7/1888 e nele permaneceram até 7/11/1980.

Veja mais * Porto de Santos2050 pelos melhores caminhos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115123-porto-de-santos2050-pelos-melhores-caminhos>

Porto e indústria são atividades complementares: uma é a razão da outra na potência do comércio marítimo. A história desse modelo de arranjo produtivo-comercial junto ao Porto de Santos na década de 60 tem capítulos trágicos, de repercussão mundial. A produção do pó-da-china pela francesa Rhodia e o incêndio da Vila Socó por vazamento de combustível no oleoduto da Refinaria Presidente Bernardes provocaram centenas de mortes. Hoje o licenciamento, controle, fiscalização e monitoramento das instalações industriais e portuárias são rígidos e eleva a segurança à natureza e à vida humana. Ainda assim, encravado entre a zona urbana de Santos e o porto, no distrito industrial da Alemoa são toleradas práticas incompatíveis com os padrões forçosos de sustentabilidade e governança.

Veja mais * Distrito Portuário Alemoa: o retrato da omissão e de uma tragédia anunciada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115291-no-distrito-portuario-alemoa-tragedia-e-desleixo-moram-juntos>

A Era Metaverso que bate à porta, juntamente com o blockchain como tecnologia de banco de dados gerenciado, é uma revolução cultural e tecnológica: um futuro apressado e rigoroso. Como sempre acontece nesse tipo de transição, ocorrem desemprego e mudança de paradigma de trabalho; ao redor do mundo, consumidores e empreendedores respondem. É preciso antídoto, em forma de transição suave e urgente. Este será um papel relevante do Porto de Santos 2050. Numa região, cuja história da sua economia precisa ter continuidade e expansão inovada com a indústria verde e cujos avanços, pela força do comércio marítimo, influencia a prosperidade de toda a sua hinterlândia. Como é contada a história do pujante estado de São Paulo, o mais rico do Brasil.

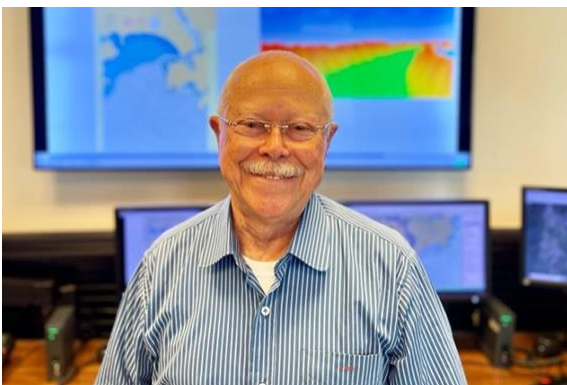
Veja mais * Cluster das cidades hidroviárias do Porto de Santos

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

Construir o túnel submerso no canal de acesso ao principal porto do hemisfério sul e, também, o seu porto oceânico com mais profundidade para receber os grandes navios mundiais, são obras que impõem gestão técnica de excelência, muito acima de relações políticas, critério corriqueiro nas indicações de diretores de estatais. O governo Lula tem de acertar e complementar essa história, que o presidente viveu na sua infância, quando morou no Guarujá: vendia cocadas que sua mãe fazia e seu pai era trabalhador, nesse porto.

Veja mais * Porto oceânico aprimora a logística do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115226-porto-oceanico-aprimora-a-logistica-do-porto-de-santos>



Parabéns, Fábio Fontes!

Portogente cumprimenta o presidente da Praticagem de São Paulo, Fábio Fontes, por sua excepcional perícia com que manobrou exitosamente o navio carregado de contêineres, Américo Vespúcio, sem propulsão e sob fortes rajadas de vento, no último dia 31 de março.

Conforme informação do Capitão dos Portos, na manobra de saída do porto, o navio perdeu a propulsão, no exato momento do aumento da intensidade do vento, com rajadas de 40 a 45 nós e jogando a embarcação à

esquerda do canal. A bordo, o prático Fábio Fontes, com muita experiência e perícia, realizou a manobra didaticamente e muito bem executada, evitando que o navio abalroasse qualquer estrutura ou outra embarcação, reposicionando-o no meio do canal com rebocadores e o conduziu de volta ao cais onde esteve atracado.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/04/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ACESSOS EM DEBATE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes começa nesta segunda-feira, dia 3, com a missão de debater e encontrar soluções para o desenvolvimento sustentável dessa região do País. Estratégica para a reindustrialização brasileira, para a criação de novas cadeias de negócio baseadas em sua riqueza natural e, especialmente, para o escoamento da produção agrícola, ela tem sua falta de acessos, especialmente o rodoviário, um de seus grandes desafios – que tem de ser solucionado pelo Governo Federal.

A Região Norte é uma das áreas mais ricas e diversificadas em recursos naturais do Brasil, apresentando um enorme potencial de desenvolvimento econômico e social. No entanto, o acesso a essa região ainda é um grande problema, especialmente devido à falta de infraestrutura adequada de transporte e comunicação. É por isso que é crucial que o Governo Federal invista na infraestrutura de acessos ao Norte.

O desenvolvimento de estradas, ferrovias, portos, aeroportos e redes de comunicação são essenciais para estimular o crescimento econômico e melhorar a qualidade de vida da população da região. Tais medidas não apenas vão melhorar o acesso à região, mas também reduzirá o custo do transporte de mercadorias e pessoas. Isso, por sua vez, ajudará a impulsionar o crescimento econômico local, gerando novos empregos e atraindo mais investimentos.

Outra vantagem de investir na infraestrutura de acessos ao Norte do País é a possibilidade de melhorar a logística de transporte e, conseqüentemente, ampliar as oportunidades de negócios. As empresas que operam nessa região poderão ter acesso a mercados mais amplos, reduzindo os custos de transporte e melhorando a eficiência da distribuição de seus produtos.

Além disso, investir na infraestrutura de acessos ao Norte do país pode ajudar a reduzir o êxodo rural, oferecendo mais oportunidades de trabalho para as comunidades locais. As pessoas que vivem em áreas rurais ou remotas muitas vezes são deixadas de fora do desenvolvimento econômico, devido à falta de acesso às oportunidades de emprego e às infraestruturas necessárias para apoiar a economia local. Investir em infraestrutura de transporte e comunicação no Norte do país pode mudar essa realidade, criando empregos e oportunidades de negócios para as comunidades locais e melhorando sua qualidade de vida.

Está claro que o investimento em infraestrutura de acessos ao Norte do país é crucial para estimular o crescimento econômico, reduzir custos, melhorar a qualidade de vida das comunidades locais e ampliar as oportunidades de negócios na região. O Governo Federal deve priorizar esses investimentos para garantir um futuro próspero e sustentável para a Região Norte e para o Brasil como um todo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/04/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PORTO DE SANTOS 1

Esta semana será estratégica para o Porto de Santos. O Ministério de Portos e Aeroportos pretende anunciar a nova diretoria da Santos Port Authority (SPA) na reunião do conselho de administração da empresa agendada para o próximo dia 11. Com isso, quer definir todos os indicados nos próximos dias. Profissional de confiança do próprio ministro Márcio França, o advogado e ex-secretário de

Justiça da Prefeitura de São Paulo Anderson Pomini está praticamente confirmado para a presidência.

PORTO DE SANTOS 2

Também é dado como certo que o Porto de Santos terá sua primeira diretora. A ex-superintendente jurídica da então Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, antiga denominação da SPA) Bernadete Bacellar do Carmo Mercier está cotada para assumir a Diretoria Administrativo-Financeira. O convite foi feito pelo próprio ministro. Ela foi assessora de França durante o mandato dele como deputado federal.

PORTO DE SANTOS 3

Para as demais diretorias, já há indicados, mas mudanças ainda podem ocorrer. Na semana passada, por exemplo, um profissional do setor cotado para ocupar uma dessas vagas acabou perdendo a chance, vítima de “fogo amigo”. Como tradicionalmente ocorre na escolha dos dirigentes do Porto de Santos, até o momento do anúncio oficial, tudo pode acontecer.

SANTOS BRASIL 1

A operadora logística e portuária Santos Brasil apresentou suas projeções operacionais e financeiras consolidadas para este ano. Devem ser movimentados de 1,2 milhão a 1,4 milhão de contêineres (variando entre uma queda de 8% e um aumento de 8%). O Ebitda (total de lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização serem contabilizados) é cotado entre R\$ 1 bilhão (alta de 23%) e R\$ 1,2 bilhão (+48%). E o Capex, entre R\$ 500 milhões (+23%) e R\$ 650 milhões (+60%).

SANTOS BRASIL 2

Os dados projetados da Santos Brasil levam em consideração os volumes de contêineres operados em seus três terminais especializados nesse tipo de movimentação (Tecon Santos, Tecon Vila do Conde e Tecon Imbituba), o mix de carga e o cket médio contabilizados no primeiro trimestre de 2023, além do crescimento do PIB atualmente projetado para o exercício, de 0,9%, segundo o Banco Central

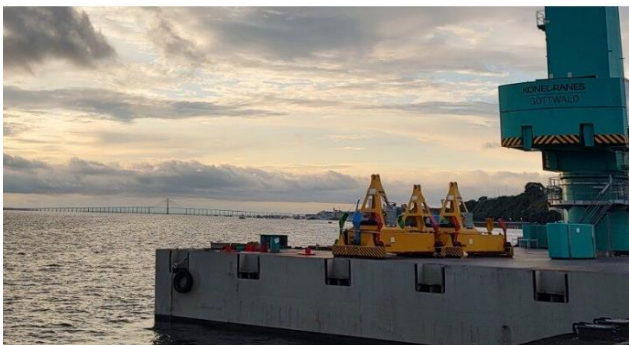
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

REGIÃO NORTE - NORTE EXPORT DEBATERÁ ACESSOS E PLANOS PARA A ZONA FRANCA DE MANAUS

Fórum começa nesta segunda-feira em Manaus, reunindo autoridades como o secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, e o governador do Amazonas, Wilson Lima.

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



Créditos: Equipe Be News

A necessidade de investimentos nos acessos rodoviários e aquaviários à Região Norte e os planos de expansão da Zona Franca de Manaus, com a parte da estratégia de reindustrialização em elaboração pelo Governo Federal, estão entre os temas que serão debatidos na edição deste ano do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que irá ocorrer hoje, dia 3, e amanhã, dia 4, em Manaus (AM) – capital

que recebe o evento pela primeira vez.

O fórum, que será transmitido on-line para todo o público pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br), reunirá autoridades e lideranças empresariais da Região Norte e da União. Entre eles, estão o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de

Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, e o governador do Amazonas, Wilson Miranda Lima (União Brasil).

A situação dos acessos aos estados do Norte já deve ser destacada pelo próprio governador na solenidade de abertura do evento, marcada para as 18 horas desta segunda-feira. Lima tem defendido investimentos na infraestrutura de transportes amazonense, em especial a reconstrução da BR-319, a rodovia federal que liga Manaus ao restante do País. Em entrevista exclusiva ao BE News, publicada nesta edição, ele considerou que a recuperação da rodovia, que ainda apresenta trechos sem asfalto, é sua grande prioridade para o ano.

Além de Wilson Lima e Fabrizio Pierdomenico, a solenidade de abertura reunirá o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Caio César Farias Leônico; o ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Paulo Dias Moura Ribeiro; o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Evandro Pereira Valadão Lopes; o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e o presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino.

A infraestrutura de acessos voltará a ser debatida em um dos painéis do segundo dia do fórum, assim como os planos de fortalecimento da Zona Franca de Manaus. Os temas desses painéis serão Operações logísticas na Região Amazônica – dificuldades, complexidades e soluções; A navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira – propostas para melhorias; A Zona Franca de Manaus inserida na reindustrialização do Brasil e a redefinição das cadeias produtivas globais; e Acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários da região Norte.

InfraJur

Junto com o Norte Export, será realizada a primeira edição do InfraJur – Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento, que analisará questões jurídicas relacionadas com o setor de infraestrutura, ocorrerá nesta segunda-feira, das 15 às 18 horas, antes da solenidade de abertura do fórum regional. Meio ambiente e os impactos legais nos projetos de infraestrutura e Fatores ESG e Desenvolvimento Sustentável são os temas que serão discutidos nesse InfraJur.

Este será o quarto ano consecutivo de realização do Norte Export, versão regional do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes. Abertos a convidados, o fórum e o InfraJur vão acontecer no Quality Manaus Hotel. Eles são uma iniciativa e uma realização do Brasil Export, maior fórum de debates do País sobre transportes, logística e infraestrutura, e uma produção da Una Marketing de Eventos.

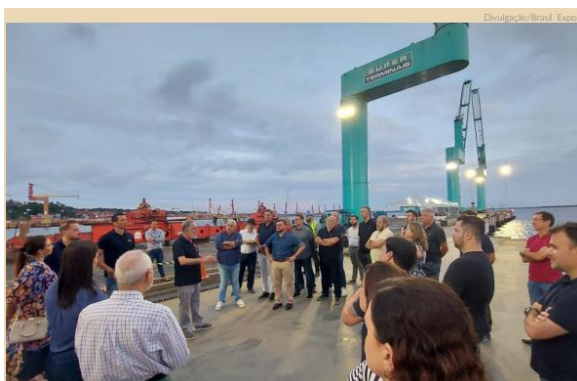
Toda a programação será transmitida on-line e de forma gratuita pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

REGIÃO NORTE - PARTICIPANTES REALIZAM VISITA TÉCNICA A SUPER TERMINAIS

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



Créditos: Equipe Be News

Empresários e autoridades que participam do Norte Export 2023 realizaram ontem, no final da tarde, uma visita técnica à unidade da Super Terminais, uma das principais instalações do Porto de Manaus (AM). Recebidos pelo diretor Marcelo Di Gregório, o grupo conheceu o píer flutuante da empresa, onde está construído um dos três novos guindastes adquiridos no ano passado. Com tecnologia de última geração, os três equipamentos são os primeiros movidos totalmente a eletricidade fabricado no mercado global

(até então, os motores desses modelos tinham o diesel como combustível).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

REGIÃO NORTE - PAVIMENTAÇÃO DA BR-319, O GRANDE DESAFIO DE WILSON LIMA

Uma das atrações do Norte Export, que começa hoje, governador do Amazonas definiu o serviço como prioridade para este ano no setor de infraestrutura

DA VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

WILSON MIRANDA LIMA

ENTREVISTA

governador do Amazonas (União Brasil)



O governador do Amazonas, Wilson Lima, tem esperança de que a questão da BR-319 avance, com o Governo Federal colocando-a na lista de obras prioritária Crédito: Reprodução/Instagram/Wilson Lima

“O SETOR TEM TRAZIDO A ATENÇÃO DE NOVOS ENTRANTES, O QUE É UM REFLEXO DA PUJANÇA E PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO PARA OS PRÓXIMOS ANOS”

O governador do Amazonas, Wilson Miranda Lima (União Brasil), estará presente na edição deste ano do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que será realizado hoje (3) e amanhã (4), em Manaus. E entre os assuntos

previstos para ele abordar em sua apresentação certamente estará a pavimentação da BR-319, que liga a capital amazonense a Porto Velho (RO).

Reeleito nas eleições realizadas no fim do ano passado, o chefe do Executivo estadual já estabeleceu esse serviço como prioridade no setor de infraestrutura para este ano.

Para se ter uma ideia da importância da BR-319, ela é a única que conecta por terra o Amazonas ao restante do país. A via tem 885 km de extensão e atravessa o coração da Floresta Amazônica. Mas é justamente isso que tem provocado frequentes impasses há décadas.

O projeto é duramente criticado devido ao impacto ambiental, ao mesmo tempo que é esperado por diversos setores pelos ganhos econômicos e logísticos que geraria.

Atualmente, quase metade da BR-319 fica impossibilitada de receber veículos devido à lama na época das chuvas, período que geralmente dura seis meses. Os únicos trechos asfaltados ficam próximos às capitais.

Wilson Lima estará entre as autoridades reunidas na solenidade de abertura, às 18 horas (no fuso horário de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília).

Realizado pela primeira vez no estado, o evento vai debater, entre diversos temas, o desenvolvimento sustentável dos setores portuário, logístico e de transportes na Região Norte do Brasil.

Confira a entrevista exclusiva de Wilson Lima ao BE News sobre alguns pontos que serão debatidos durante o Norte Export, como a Zona Franca de Manaus e o porto da cidade.

Para o senhor, quais são as maiores demandas do Estado em relação ao setor de transporte rodoviário?



O Amazonas tem características que demandam fortes investimentos para solucionar essa questão de infraestrutura. Temos distâncias continentais e uma geografia com predominância de rios, que tornam o deslocamento na região mais complexo. No que diz respeito ao transporte rodoviário, nossa prioridade para este ano é avançar, junto ao Governo Federal, na questão da pavimentação da BR-319. Em paralelo, estamos trabalhando para entregar os Anéis Sul e Leste, em Manaus, que se trata da maior obra de mobilidade urbana da capital, com 27 quilômetros de extensão e que vai reduzir o tempo e o custo do transporte de insumos e produtos industrializados, interligando o Distrito Industrial ao Aeroporto Internacional Eduardo Gomes e às Rodovias AM-010 e BR-174. Também continuamos com a obra de revitalização e modernização da AM-010, que liga Manaus ao município de Itacoatiara, além da recuperação de ramais, rodovias estaduais e sistemas viários em todo o Amazonas.

Quando se pensa em escoamento da produção do estado do Amazonas, qual o maior desafio?

Nossa ligação com o restante do Brasil se dá pelos modais aéreo e fluvial, o primeiro sendo mais caro, e o segundo, mais demorado, e isso também impacta nos custos. Isso explica, inclusive, nossa necessidade de manter as vantagens comparativas da Zona Franca de Manaus, que é o modelo econômico mais bem sucedido da região e que mantém a cobertura natural da Floresta Amazônica no estado 97% preservada. Além de, novamente, reforçarmos a prioridade para a resolução da trafegabilidade da BR-319. Temos grande expectativa de que esta pauta avance, com o Governo Federal colocando a rodovia na lista de obras prioritárias. Internamente estamos trabalhando para melhorar as condições de escoamento. Em Manaus, por exemplo, temos uma grande obra de infraestrutura para tornar mais célere e mais seguro o transporte de mercadorias das indústrias, interligando o Distrito Industrial ao Aeroporto Internacional Eduardo Gomes e às Rodovias AM-010 e BR-174. Também estamos recuperando as rodovias estaduais. Entregamos em 2021 a AM-070, totalmente duplicada, melhorando o escoamento da produção de municípios como Manacapuru, Iranduba e Novo Airão. Temos a obra da AM-010, que há 40 anos não recebia um trabalho de recuperação e que conecta Manaus a Itacoatiara, onde temos um importante porto privado, por onde passam produtos que saem do estado para o restante do país. A AM-010 também interliga Manaus ao município de Silves, onde está instalado o Campo do Azulão e de onde é extraído gás natural, comercializado para outros estados. Outra obra realizada pelo nosso governo foi o Anel Viário de Humaitá, no sul do Amazonas, importante via para a exportação de grãos produzidos na região.

“O AMAZONAS TEM CARACTERÍSTICAS QUE DEMANDAM FORTES INVESTIMENTOS PARA SOLUCIONAR ESSA QUESTÃO DE INFRAESTRUTURA. TEMOS DISTÂNCIAS CONTINENTAIS E UMA GEOGRAFIA COM PREDOMINÂNCIA DE RIOS, QUE TORNAM O DESLOCAMENTO NA REGIÃO MAIS COMPLEXO”

Quais as expectativas da sua gestão em relação à Zona Franca de Manaus e ao Porto de Manaus?

Nossa Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedecti), da Fazenda (Sefaz) e a Procuradoria Geral do Estado (PGE) têm participado de reuniões estratégicas sobre a reforma tributária para que a gente consiga manter o nosso modelo industrial competitivo na ZFM. Em relação ao Porto de Manaus e ao transporte hidroviário de passageiros, temos um projeto de revitalização do porto, na área conhecida como Manaus Moderna, que está em fase de elaboração pela Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH). Entre as melhorias a serem feitas está prevista a construção de mais 400 metros de cais flutuante, para receber as embarcações estaduais, novos berços de atracação, além da reativação dos armazéns que, hoje, encontram-se ociosos. Ainda no que diz respeito ao transporte hidroviário, em 2021 sancionei a Lei nº 5.604, que disciplina o Serviço Público de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e Cargas, atribuindo à Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas (Arsepam) a competência de regular, controlar e fiscalizar o modal. A medida marcou um momento histórico para o estado pois, apesar dos rios serem os principais meios de locomoção da população, principalmente no interior, o setor nunca havia sido regulamentado.



A BR-319 é a única que conecta por terra o Amazonas ao restante do país. A via tem 885 km de extensão e atravessa o coração da Floresta Amazônica

Quais os principais projetos do Governo Federal voltados à Zona Franca?

Hoje nossas conversas giram, em grande parte, em torno da reforma tributária e dos possíveis impactos ao modelo. Seguimos trabalhando para mantermos as vantagens comparativas da ZFM e avançarmos em outras pautas. Sabemos do potencial bioeconômico que temos no Amazonas, mas ainda há um longo caminho para aproveitarmos da melhor maneira possível essa riqueza.

Temos trabalho, com responsabilidade, entendendo a necessidade de foco na sustentabilidade, sem também esquecer do homem que vive na floresta. Também gostaria de destacar o reforço aos trabalhos do Centro de Biotecnologia da Amazônia (CBA). Fortalecer esse setor é uma das prioridades da nossa gestão. Entendemos que a economia verde é a economia do futuro e vamos atuar para isso.



Segundo Lima, secretarias e a Procuradoria Geral do Estado têm participado de reuniões sobre a reforma tributária para que o modelo industrial compevo na ZFM seja mando

“Nossa ligação com o restante do Brasil se dá pelos modais aéreo e fluvial, o primeiro sendo mais caro, e o segundo, mais demorado, e isso também impacta nos custos. Isso explica, inclusive, nossa necessidade de manter as vantagens comparativas da Zona Franca de Manaus”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/04/2023

REGIÃO NORTE - PROGRAMAÇÃO – NORTE EXPORT 2023

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

Local: Quality Manaus Hotel – Avenida Mário Ypiranga, 1090, Adrianópolis, Manaus/AM

Atividades exclusivas para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas.

3 DE ABRIL | SEGUNDA-FEIRA

(horários no fuso de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília)

8h15 – Visita técnica a Super Terminais, no Porto de Manaus

9h30 – Visita técnica ao Rio Amazonas, incluindo a visualização do encontro das águas dos rios Negro e Solimões.

12 horas – Almoço

15 horas – InfraJur – Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes **(início da transmissão online pelo Portal BE News)**

Painel 1 do InfraJur. Tema: Meio ambiente e os impactos legais nos projetos de infraestrutura

16 horas – Coffee-break

16h30 – Painel 2 do InfraJur. Tema: Fatores ESG e Desenvolvimento Sustentável

Presenças confirmadas:

Paulo Dias Moura Ribeiro, ministro do STJ (Superior Tribunal de Justiça)



Evandro Pereira Valadão Lopes, ministro do TST (Tribunal Superior do Trabalho)
Fernando Reverendo Vidal Akaoui, desembargador do TJ/SP (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)

18 horas – Solenidade de Abertura do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes

4 DE ABRIL | TERÇA-FEIRA **(horários no fuso de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília)**

9 horas – Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes (início da transmissão online pelo Portal BE News)

– Abertura dos trabalhos pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e pelo presidente do Conselho do Norte Export, Sergio Aquino

9h15 – Painel 1: Operações logísticas na Região Amazônica – dificuldades, complexidades e soluções

Adequação da infraestrutura de transportes com vistas a atender ao fluxo de cargas do mercado
Melhor aproveitamento dos recursos da região, com operações aquaviárias voltadas para melhoria da produtividade das operações

Potenciais pouco explorados devido à necessidade de criação de corredores logísticos para o transporte de cargas

Caminhos para conciliar desenvolvimento sustentável, respeito às normas vigentes e criação de novos negócios

Apresentador: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores:

– Helano Pereira Gomes, diretor Executivo Institucional e de Desenvolvimento de Negócios da Ultracargo

– Marcello Di Gregório, diretor-Geral da Super Terminais

– Renato Freitas, superintendente da Transglobal

10h45 – Coffee-break

11 horas – Painel 2: A navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira – propostas para melhorias

Aproveitamento dos recursos naturais para melhorar eficiência do transporte aquaviários de cargas

Estudos de viabilidade de navegação de navios de grande porte nos rios Amazonas e Madeira

Avanços nas regulações e normativas que dizem respeito à atividade

Mobilização institucional para o desenvolvimento da navegação interior

Apresentadora: Claudia Borges, Diretora-Executiva, Relações Institucionais e Comunicação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– João Gilberto Coelho, presidente da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (PROA)

– José Renato Ribas Fialho, superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq)



– Claudomiro Carvalho Filho, presidente da ABANI (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior)

12h15 – Almoço

14 horas – Painel 3: A Zona Franca de Manaus inserida na reindustrialização do Brasil e a redefinição das cadeias produtivas globais

Fortalecimento das exportações da produção da Zona Franca de Manaus

Qualificação dos produtos e serviços exportados e da mão de obra empregada na atividade

Incentivos à bioeconomia e soluções para gerações de emprego e renda na região Norte

Apresentação das demandas do setor para uma nova realidade tributária

Apresentador: José Vitor Mamede, diretor-executivo do Brasil Export

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Pauderney Avelino, secretário de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Amazonas (a confirmar)

– Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor adjunto da Federação da Indústria do Estado do Amazonas (FIEAM)

– representante da Suframa

15h30 – Coffee-break

16 horas – Painel 4: Acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários da região Norte

Melhoria das conexões dos ativos de infraestrutura da região com pólos de produção do agronegócio

Planejamento da infraestrutura de transportes para racionalizar os corredores logísticos do Arco Norte

Iniciativas dos terminais portuários para aumento da produtividade das operações

Desafios de aumento de calado nos canais de navegação

Apresentadora: Jacqueline Wendpap, diretora do Instituto Praticagem do Brasil

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Jorge Bastos, presidente da INFRA S.A.

– Jesualdo Silva, presidente da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários)

– Ricardo Delfim, diretor Comercial da Jan de Nul

– Ruy Lourenço, gerente executivo comercial e de Desenvolvimento da Santos Brasil para a Região Norte

17h30 – Leitura da Carta do Norte Export 2023 e anúncio da sede do Norte Export 2024

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/04/2023

REGIÃO SUL - TC DE PARANAGUÁ BATE RECORDE MENSAL DE MOVIMENTAÇÃO DE REEFER EM FEVEREIRO

Mais de 20,8 mil TEU de carne congelada foram movimentadas no porto paranaense

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



A expectativa é que até o final de 2023, o TCP passará de 3.572 tomadas para 5.126, com aumento do pátio reefer de 43% Crédito: Divulgação/TCP

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) bateu seu recorde mensal na movimentação de contêineres refrigerados (reefer) em fevereiro deste ano. Ao todo, foram movimentados 20.810 TEU (unidade medida para um contêiner de 20 pés de comprimento) em 28 dias. De acordo com a Autoridade Portuária, o recorde anterior foi registrado no mês de agosto de 2021, com 20.709 TEU.

Os números registrados no mês representam a movimentação de mais de 268 mil toneladas de carne. Dois tipos de proteína lideraram 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, de 280%.

O estado brasileiro que mais se destacou na produção de carne bovina para exportação por Paranaguá foi o Mato Grosso.

“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”, analisou Giovanni Guidolim, gerente comercial e de atendimento ao cliente do Terminal de Contêineres de Paranaguá.

Paraná foi o estado que mais produziu carne de frango para exportação. Segundo dados do IBGE, de 2021, o estado paranaense foi o que mais abateu as aves no país.

“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”, comentou Guidolim.

Investimentos

Segundo o gerente, a expectativa é que até o final de 2023, o TCP passará de 3.572 tomadas para 5.126, com aumento do pátio reefer de 43%, sendo o maior número entre terminais brasileiros.

Os demais investimentos previstos para o terminal são a ampliação do gate (portões de entrada e saída de veículos), construção de uma subestação de energia própria para sustentar a expansão 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 à 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

REGIÃO SUL - ITAJAÍ OPERA 1,2 MILHÃO DE TONELADAS EM FEVEREIRO

Nos dois primeiros meses do ano, a movimentação no complexo foi de 2.369.164 toneladas

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



No Porto de Itajaí, o mês de fevereiro registrou a movimentação de 71.060 toneladas, com 13 navios operados, e 118 TEU Crédito: Divulgação

O relatório de estatísticas do Complexo Portuário de Itajaí registrou no mês de fevereiro 1.201.343 milhão de toneladas movimentadas e 98.940 TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). Nos meses de janeiro e fevereiro, o acúmulo na movimentação foi de 2.369.164 toneladas, enquanto a movimentação de contêineres em TEU chegou a marca de 200 mil e 392 toneladas.

Em relação a número de atracções, o complexo portuário registrou um total de 83 escalas, sendo 58 no terminal do Porto de Navegantes (Portonave), 5 na APM Terminals (margem direita), 8 no cais público, 2 atracções no TUP (Terminal de Uso Privado) Braskarne, 4 no TUP Barra do Rio, 1 no TUP Poly Terminals. Além disso, ocorreu uma atracção realizada pela Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí.

No Porto de Itajaí, o mês de fevereiro registrou a movimentação de 71.060 toneladas, com 13 navios operados, e 118 TEU. Para o acúmulo do ano, a movimentação de janeiro a fevereiro foi de 118 TEU e 81.980 toneladas movimentadas.

Em Portonave, a movimentação de contêineres registrada no decorrer do mês de fevereiro registrou 1.098.340 milhão e 98.330 TEU. De janeiro e fevereiro, o acúmulo na movimentação de contêineres foi de 2.248.608 toneladas, enquanto a movimentação de contêineres em TEU foi de 200.232.

“O mês de fevereiro contou com uma semana reservada à Temporada de Cruzeiros 2022/2023, finalizada em 26 de fevereiro. Aliado a isso, a Autoridade Portuária reservou o mês para se organizar quanto ao fechamento de negócios com empresas internacionais para a obtenção de novas linhas para o Porto de Itajaí. Apesar das adversidades, estamos fazendo o possível para que a Autoridade Portuária Pública Municipal retome suas atividades e também readquira o selo de gestão de qualidade ISO 9001, com foco nas pautas de produtos e serviços”, comentou Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí.

TUPs

No TUP Braskarne, a movimentação de contêineres registrada no decorrer do mês de fevereiro foi de 3.061 toneladas.

O TUP Teporti registrou no mês a movimentação de 19.301 toneladas, com um crescimento de 6% em relação ao mesmo período do ano passado, que era de 18.212. O acúmulo de janeiro e fevereiro teve crescimento de 42%, com 25.934 toneladas.

Já no TUP Barra do Rio, a movimentação de contêineres registrada no decorrer do mês de fevereiro foi de 3.581 toneladas e 42 TEU.

Por fim, no TUP Poly Terminals, a movimentação de contêineres registrada no decorrer do mês de fevereiro foi de 6.000 toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

REGIÃO CENTRO-OESTE - RECEITA AUTORIZA ABERTURA DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE PORTO SECO EM MS

Recinto alfandegado deve ser construído na cidade de Ponta Porã

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação



Os investimentos no Porto Seco em Ponta Porã devem chegar a R\$ 20 milhões e a construção será feita em uma área pública municipal disponibilizada por lei em 2022 Crédito: Divulgação

A Receita Federal autorizou a abertura de licitação para a construção de um novo porto seco em Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul. A portaria foi publicada no Diário Oficial da União no último dia 24.

Os investimentos devem chegar a R\$ 20 milhões e a construção será feita em uma área pública municipal disponibilizada por lei no ano passado e após aprovação do Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE).

A nova área alfandegada será utilizada para carga geral, carga viva, frigorificada e a granel, além de movimentação e armazenagem de mercadorias importadas e exportadas sob controle aduaneiro.

O prazo de concessão será de 25 anos, com a possibilidade de prorrogação por 10 anos. Com a instalação do porto seco na cidade, distante 313 quilômetros de Campo Grande, o fluxo de desembarço aduaneiro, que gira em torno de 1000 atendimentos ao mês, podem aumentar em até 10 vezes a capacidade, podendo chegar a 12 mil atendimentos/mês.

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.

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 da 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.

“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 aoanel 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.

PARAGUAI

Com a licitação, Verruck acredita que haverá maior desenvolvimento econômico e maior competitividade. 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.

“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”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

NACIONAL – NORTE EXPORT – 3 E 4 DE ABRIL 2023
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

COMEÇA

HOJE

O evento com lideranças empresariais e autoridades sobre os caminhos para inovação, segurança jurídica e desenvolvimento na região Amazônica

3 E 4 DE ABRIL
MANAUS - AMAZONAS
Local: Quality Manaus

Confira a programação completa no site do evento

www.forumbrasillexport.com.br



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/03/2023

NACIONAL - RUMO PUBLICA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE COM RESULTADOS POSITIVOS EM 2022

Companhia destacou entrega de terminais e autorização de licenças ambientais para novas obras
Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



Em 2022, a Rumo descarregou em Santos, em média, mais de 1,2 mil vagões por dia, o que representa, hoje, 60% da capacidade total do porto Crédito: Divulgação/Rumo

A Rumo, empresa de logística e de malha ferroviária, publicou na última semana seu relatório anual de sustentabilidade. Entre os destaques estão o melhor resultado da história da companhia, passos para o processo de expansão, a entrega de dois terminais na Malha Central. Além disso, a Rumo recebeu as primeiras licenças ambientais para o início das obras

dos primeiros quilômetros do projeto da ferrovia estadual do Mato Grosso.

Segundo dados da Rumo, em 2022 foram mais de 74,9 bilhões de TKU (toneladas por quilômetro útil). No mês de julho foi registrado o recorde de 7 bilhões de TKU, mais de 1,8 milhão de toneladas em carregamentos no terminal de Rondonópolis (MT) e, no âmbito da Brado, foi alcançada a marca de mais de 100 mil contêineres movimentados no ano.

“Nosso compromisso é seguir atuando com base em processos pautados em três importantes pilares: confiança, transparência e proximidade com nossos clientes. Tudo isso tem nos levado a essa excelência nos resultados e ajudado no sucesso de nossa contribuição para o desenvolvimento da logística no Brasil”, afirmou João Alberto Abreu, presidente da Rumo.

No ano passado, o Conselho de Administração da empresa aprovou o início das obras da Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso com a construção de um viaduto ferroviário, no local onde está projetado o km 8 da nova ferrovia.

A primeira fase das obras, programada em módulos, prevê 211 quilômetros até Campo Verde, onde haverá um primeiro terminal. Os custos estimados para este trecho estão entre R\$ 4,5 bilhões e R\$ 5 bilhões, em valores nominais. A capacidade instalada nesse trecho entre Rondonópolis e Campo Verde ficará entre 32 milhões e 35 milhões de toneladas por ano e o início das operações está previsto para 2026.

O projeto prevê mais de 700 quilômetros de extensão ferroviária, passando por 16 municípios.

Novos terminais

Dois terminais da Rumo foram inaugurados na Malha Central (Ferrovia Norte-Sul). Em junho passado, o fruto de uma parceria com a Usina Coruripe resultou na inauguração do terminal rodoferroviário Comendador Ruben Montenegro Wanderley, em Iturama (MG). A unidade de transbordo rodoferroviário tem capacidade para movimentar 2,5 milhões de toneladas de açúcar de exportação (VHP) por ano.

Em agosto, passou a funcionar em Rio Verde (GO) um terminal ferroviário de transbordo e uma misturadora de fertilizantes, projeto em parceria com a joint venture Andali SA. A infraestrutura tornou possível a movimentação de fertilizantes a partir do Porto de Santos (SP) até Goiás. A capacidade total de recebimento é de até 1,5 milhões de toneladas por ano.

Em 2022, a Rumo descarregou em Santos, em média, mais de 1,2 mil vagões por dia. Isso representa, hoje, 60% da capacidade total do porto. A meta da empresa é chegar a 1,7 mil vagões por dia até 2025. Nos últimos 12 anos, a média de investimento em Santos foi de quase R\$ 40 milhões por ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/04/2023

NACIONAL - ANTAQ APROVA ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TERMINAL DE MINÉRIO DE FERRO EM ITAGUAÍ

Estimativa de investimentos para o novo empreendimento é de R\$ 3 bilhões

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



O futuro terminal de minério de ferro vai ocupar uma área de 348.937 m² no Porto de Itaguaí e irá viabilizar a infraestrutura necessária para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero Crédito: Divulgação/PortosRio

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a abertura de consulta pública para obter subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para a licitação

do terminal ITG-02, no Porto de Itaguaí (RJ), destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais. De acordo com a PortosRio, Autoridade Portuária que administra o complexo, o projeto tem uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano e quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência do contrato.

Essa é a primeira audiência pública autorizada pela agência em 2023. Os documentos preparatórios para a licitação da instalação portuária foram aprovados na última Reunião Ordinária de Diretoria (ROD), no fim de março.

Os diretores da Antaq acordaram que o estudo que fundamenta a licitação está de acordo com a Resolução Normativa da Agência nº 85/2022 e aprovaram a abertura de consulta pública, no intuito de obter subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da licitação para o arrendamento do ITG-02.

O período para o envio das contribuições, assim como o agendamento da data da audiência pública presencial, ainda será determinado pela agência.

O futuro empreendimento vai ocupar uma área de 348.937 m² e é considerado de grande relevância para o comércio exterior brasileiro, pois irá viabilizar a infraestrutura necessária para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero.

Segundo estudos prévios realizados pela PortosRio, nos primeiros anos serão gerados mais de 2,8 mil empregos indiretos durante as obras de implantação. Na operação serão criados 250 empregos diretos e 1,8 mil indiretos.

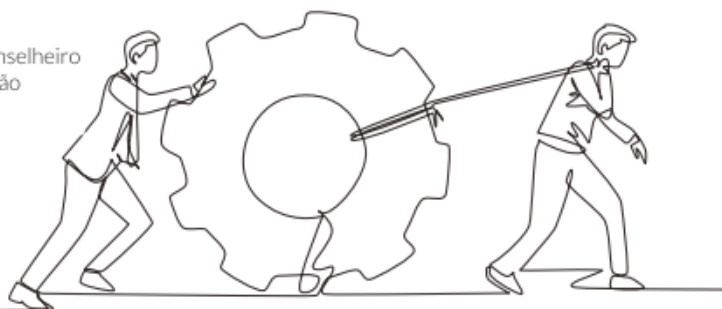
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

OPINIÃO – GESTÃO - NO CENÁRIO CAPRICHOSSO DO RIO AMAZONAS, O TRANSPORTE INTERMODAL NÃO ESTÁ GARANTIDO



JOSÉ GERALDO VANTINE
CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro
de Administração do Porto de São Sebastião
opiniao@portalbenews.com.br



Na esteira do rico folclore da região amazônica, certamente o “Boi Bumbá” é a lenda mais festejada. Também presente em outras regiões do Brasil, ela conta uma linda história de amor entre um homem e sua mulher grávida. Quem não conhece o famoso Festival Folclórico de Parintins (AM), onde, no bumbódromo, duas agremiações se apresentam em shows com temáticas indígenas e regionais? Torcidas apaixonadas divididas entre o “Boi Garantido”, identificado na cor vermelha, e o “Boi Caprichoso”, identificado pela cor azul.

Com um ecossistema exuberante, cantado em prosa e verso, a Região Norte do Brasil chega a apresentar controvérsias, pois é extremamente rica pela dádiva da natureza, tanto no subsolo, como na floresta e na imensidão dos seus rios, mas em contrapartida, tem habitantes com nível econômico beirando a linha da pobreza. A natureza da região oferece uma biodiversidade ímpar, que apresenta muitas opções para um novo ciclo de exploração racional e ambientalmente sustentável, para geração de emprego e renda aos nativos de todas as origens.

Ocupando quase 50% da área do nosso país, a Região Norte, no entanto, tem uma população que representa apenas 8% da nacional. Fechando o foco, o Amazonas é o único estado do Brasil sem



conexão terrestre com o restante da nação (a BR-319, ligando Manaus a Porto Velho, com 885 km, encontra-se em condição não operacional). E ampliando o olhar, Manaus, referência global da Floresta Amazônica, tem pouco mais que 2 milhões de habitantes – pouco mais que 50% da população do estado.

Com uma lupa nos setores da Economia e da Logística, encontra-se a ZFM – Zona Franca de Manaus, que, apesar da nomenclatura, abrange os estados da Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima). E com lupa de duplo alcance, dentro da ZFM, está o PIM – Polo Industrial de Manaus, que reúne mais de 500 indústrias dos segmentos eletroeletrônico, duas rodas, naval, mecânico, metalúrgico e termoplástico. Em 2022, faturou R\$ 114 bi (95% em vendas internas), com geração de 114 mil empregos, conforme informe da Suframa, órgão que administra a ZFM.

Dentro dessa riqueza natural e da indústria, adiciona-se toda a cadeia de valor das empresas de serviços logísticos: portos fluviais de navegação marítima, portos fluviais de navegação interior (balsas, empurradores), portos de navegação comercial e de passageiros, companhias de transporte fluvial, operadores logísticos, companhias de navegação, companhias aéreas, transportadoras rodoviárias, empresas de serviços de comércio internacional e, com destaque, a pujança do comércio tradicional, já que Manaus é um centro abastecedor da hinterlândia amazônica.

Enquanto no restante do país, a capilarização (a distribuição de produtos) é rodoviária (o modo ferroviário não atua nesse segmento), no Amazonas, é fundamentalmente aquaviária, destacando três segmentos mais importantes: a rota Belém-Manaus (a maior), a rota Manaus–Porto Velho e a rota Manaus–Interior (a mais complexa, pela dispersão de habitantes das longínquas cidades e aglomerados ribeirinhos).

E onde entra a logística nesse cenário? Isso é o que veremos no grande fórum denominado “Norte Export 2023”, integrado ao Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes e que será realizado hoje, dia 3, e amanhã, dia 4, com programação técnica, legal e governamental de altíssimo nível.

Com participação em muitos projetos na região, através do Ciem – Centro das Indústrias do Estado do Amazonas e apoiado pela Suframa e pelo Governo do Estado, iniciei minha jornada de atuação no final da década de 80 e tive o privilégio de trabalhar na elaboração do Planamazonas, conduzido pelo grande amigo, à época secretário da Indústria e Comércio, Raimar Aguiar (in memoriam), que foi o guerreiro da logística manauara (hoje tem seu nome na identidade do auditório da FIEAM – Federação das Indústrias do Estado do Amazonas).

A partir de então, realizamos muitos projetos visando o desenvolvimento do Amazonas, de Manaus e da ZFM, todos fundamentados em Transporte, Logística e Infraestrutura (por coincidência, a tríade do Brasil Export). Foram projetos de caráter institucional, para servirem de diretrizes para a estruturação de estratégias de governo, bem como para atender às necessidades da indústria e do comércio. Os principais:

- Saída para o Caribe – Ligação rodoviária pela BR-174, ligando Manaus a Boa Vista (RR), acessando de um lado a Venezuela (Puerto Cabello) e, de outro, a Guiana através de Georgetown. Foi muito utilizada até mesmo para ligar Manaus com a Colômbia. A pioneira foi a “Rodoviário Michelin”.
- Ligação Bio-oceânica – Ligação “Atlântico-Pacífico” utilizando o Rio Solimões (Marañon) de Manaus até Iquitos (Peru) e por via rodoviária até Piura (norte) ou Ilo (sul). Se apresentou como totalmente inviável pelo elevado investimento e pela baixa demanda bilateral.
- Criação do modelo chamado de “Central de Trânsito”, que, ao ser transformado em lei estadual, passou a ser o Eizof – Entrepósito Internacional da Zona Franca. Inicialmente funcionou dentro do Porto Público, mas, depois da inauguração do EADI – Porto Seco Manaus, perdeu sua finalidade inicial.

- Eizof-Siderama – Siderama foi uma siderúrgica (desativada). Particpei de um consórcio no projeto executivo, para lá instalar o Eizof e transformar o local numa super estrutura de logística e comércio internacional, com localização privilegiada ao lado da BR-319 (próximo ao local conhecido por Ceasa) e na margem do Rio Negro. Com mudanças de governos (Suframa), o projeto foi engavetado.
- Logística Integrada PIM – Envolvendo mais de 200 indústrias do polo, foi fundamental, no princípio, para a sinergia nas operações de transportes desde as fábricas até o destino (NE e SE), incluindo a gestão por operador logístico na contratação de balsas, carretas, terminais fluviais em Manaus e Belém. Foi desenvolvido para o Cieam/Suframa e continua aplicável na integra até hoje.
- Corredor de contêiner Macapá-Santana/Manaus – foi concebido para ser uma alternativa para evitar o transit time de navios de longo curso até o Porto de Manaus. Seria um porto de transshipment em Santana (AP). Nele, os contêineres seriam transferidos dos navios contêineres para balsas, que seguiriam em comboio até Manaus. Por ser projeto estruturante, não foi incluído nos planos dos governos federais que se sucederam.
- Projeto Clad – Complexo Logístico Amazonas/Flórida-USA – engloba instalação de armazém alfandegado dentro do Porto de Everglades (Condado de Broward, na Flórida/USA), com uma linha de navegação direta de Manaus e companhias aéreas operando entre Manaus e Fort Lauderdale, na Flórida. Entregue para iniciativa privada.
- PNLT-Amazonas – foi o primeiro plano de logística e transportes desenvolvido pelo Ministério dos Transportes. Atuamos no desenvolvimento de propostas para o estado do Amazonas e a ZFM. Composto por: Polo Irradiador de Manaus (bidirecional), Eixo Leste via Santarém (BR-163), Eixo Oeste via Porto Velho (BR-319 / BR-364) e Eixo Norte via BR-174 até Boa Vista, acessando a Venezuela na divisa com município de Santa Elena.

Ao concluir essa resenha, expresso o desejo que, ao olhar para a proa, governantes, políticos e empresários não deixem de olhar para a popa, porque o passado ensina a projetar um futuro mais consistente e definitivo, que certamente será pavimentado com os debates do “Norte Export 2023”.

COM UM ECOSISTEMA EXUBERANTE, CANTADO EM PROSA E VERSO, A REGIÃO NORTE DO BRASIL CHEGA A APRESENTAR CONTROVÉRSIAS, POIS É EXTREMAMENTE RICA PELA DÁDIVA DA NATUREZA, TANTO NO SUBSOLO, COMO NA FLORESTA E NA IMENSIDÃO DOS SEUS RIOS, MAS EM CONTRAPARTIDA, TEM HABITANTES COM NÍVEL ECONÔMICO BEIRANDO A LINHA DA POBREZA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/04/2023

REGIÃO SUL - Novas tabelas tarifárias nos portos do Paraná entram em vigor

Atual revisão segue a padronização determinada pela Antaq em 2019

Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



Porto de Paranaguá tem dez berços operando com calado maior e atrai navios cada vez maiores

Novas tabelas de tarifas portuárias passam a valer nos portos de

Paranaguá e Antonina a partir deste sábado (1º). Segundo a Portos do Paraná, Autoridade Portuária gestora dos terminais, a proposta de reajuste foi discutida com a comunidade portuária antes da aprovação da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq). Os novos valores começaram a ser aplicados nas operações de navios que atracaram nos portos paranaenses a partir de 0h do dia 1º, exceto aqueles que já chegaram antes do dia 27 de março.

“Os recursos oriundos das tarifas são aplicados para manter a competitividade dos portos do Paraná frente à demanda por exportações e importações da economia estadual, regional e nacional”, afirmou Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

As tarifas representam aproximadamente 70% das receitas da Autoridade Portuária e são compostas de acordo com custos e despesas projetados para cada tabela.

“Ao final de todos estes custos e despesas, ainda deve sobrar um superávit financeiro para investimentos em novas melhorias e expansão”, comentou Garcia.

Os portos de Antonina e Paranaguá têm tabelas tarifárias distintas, em razão da característica e das informações financeiras de cada um. Em geral, são oito taxas cobradas nas operações portuárias.

A Tabela I trata das tarifas aplicadas pelo uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário (Inframár). Na sequência, existem as tabelas de tarifas aplicadas pelo uso das Instalações de Acostagem (cais), Infraestrutura Terrestre (pátios), Utilização de Armazéns e Utilização de equipamentos, além das tarifas por serviços diversos padronizados, uso temporário e as complementares.

São chamados de serviços diversos o uso das balanças de pesagem de caminhões e trens, scanners de cargas e os valores de água e esgoto e também de energia elétrica.

O uso temporário é classificado para a utilização de áreas portuárias públicas para movimentação ou armazenagem de cargas que ainda não estejam prontas para o transporte.

As tabelas chamadas de complementares são as de tarifas de menor representatividade, que custeiam serviços administrativos, como a emissão de crachás, fornecimento de ramais telefônicos e as taxas para lanchas e rebocadores.

A atual revisão segue a padronização determinada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) em 2019. De acordo com a agência, todas as Autoridades Portuárias deveriam se adequar a um novo padrão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 01/04/2023

REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE REALIZA SIMULAÇÃO DE VAZAMENTO DE ÁCIDO CLORÍDRICO DENTRO DE TERMINAL

Exercício testou o tempo de resposta das equipes de segurança do cais gaúcho
Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



Ao final do atendimento da simulação de ocorrência, os integrantes que tiveram contato com o ácido passaram por procedimento de descontaminação dos trajes de aproximação Crédito: Divulgação/Portos RS - Porto do Rio Grande realiza simulação de vazamento de ácido clorídrico dentro de terminal

A Base de Emergência do Porto do Rio Grande (RS) realizou uma simulação de vazamento de ácido clorídrico (HCl) dentro do terminal. Segundo a Portos RS, Autoridade Portuária gestora do Porto do Rio Grande, o exercício teve como principal objetivo testar o tempo de resposta das equipes de segurança diante de uma situação real com o tipo de material que é bastante movimentado nos terminais do Superporto.

Na dinâmica da simulação, a empresa de fornecimento de bordo teria iniciado a operação de transferência do produto químico para o navio de carga que está atracado no Porto do Rio Grande.

Durante a atividade, a equipe de fiscalização identificou que a empresa não teria cumprido todos os procedimentos de segurança necessários e interrompeu a operação. O produto foi retirado e levado até a central de resíduos para permanecer temporariamente.

Entretanto, na operação de descarga houve uma perfuração no tonel e o material começou a vazar. Nesse momento houve o acionamento dos profissionais para conter o vazamento e controlar a situação de emergência.

Ao final do atendimento da simulação de ocorrência, os integrantes que tiveram contato com o ácido clorídrico passaram por um procedimento de descontaminação dos trajes de aproximação, conforme previsto nos procedimentos da Portos RS para atendimento de emergências nos terminais portuários com produtos químicos perigosos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/04/2023

REGIÃO SUDESTE - FALTA DE DEFINIÇÃO PARA PRESIDÊNCIA DO PORTO DE SANTOS IMPACTA FUTUROS INVESTIMENTOS

Mulheres especialistas no setor portuário alegam que o mercado aguarda o direcionamento que será dado pelo Governo Federal para tomar decisões

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O encontro que reuniu mulheres especialistas do setor portuário foi realizado na sede da Associação Comercial de Santos Crédito: Divulgação/Sopesp

A falta de definição sobre quem vai presidir o Porto de Santos (SP) pelos próximos anos está preocupando o setor, que aguarda

uma nomeação para analisar qual será o direcionamento dado pela nova gestão e, a partir disso, fazer ou não novos investimentos.

“Chegamos em abril ainda sem definições importantes, como a presidência do porto, e essa é uma questão super importante. É a partir dela que temos diretrizes, possibilidades de investimentos, segurança jurídica, previsibilidade, mas se a gente não enxerga o que vai ser feito, a gente não investe”

Natália Marcassa, CEO do Moveinfra.

O assunto foi discutido na sexta-feira (31), em um encontro que reuniu mulheres especialistas do setor portuário na sede da Associação Comercial de Santos.

O debate, que teve como tema “As necessidades do Porto de Santos e as perspectivas para o Setor Portuário” foi promovido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPEP) para celebrar o Mês da Mulher e para abrir a programação especial de aniversário de 30 anos da instituição.



Natália Marcassa, CEO do Moveinfra, destacou que o governo está entrando em seu quarto mês sem nomear quem irá gerir o maior porto da América Latina.

“Chegamos em abril ainda sem definições importantes, como a presidência do porto, e essa é uma questão super importante. É a partir dela que temos diretrizes, possibilidades de investimentos, segurança jurídica, previsibilidade, mas se a gente não enxerga o que vai ser feito, a gente não investe”, disse.

A mesa reuniu, além de Natália, Flávia Takafashi, diretora da ANTAQ; Luciana Fuschini, delegada da Polícia Federal e Coordenadora da CESPOTOS/SP; Amanda Barros, diretora do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo Federal e Mariana Pescatori, conselheira de Administração (CONSAD) da Autoridade Portuária de Santos.

Quanto à melhoria dos acessos ao Porto de Santos, Mariana garantiu que esta é uma questão primordial para a gestão do atual ministério de Portos. De acordo com ela, há perspectiva que o governo estude um modelo de concessão dos serviços de acesso ao complexo portuário.

“A gente pode seguir para a concessão dos serviços, como dragagem e sinalização, analisando qual a melhor solução para cada porto. Ou a gente pode partir para uma solução parecida com a FIPS, um condomínio com auto gestão onde os próprios operadores do porto, num consórcio de arrendatários, fazem a gestão de alguns serviços, como o acesso terrestre”, pontuou Pescatori.

Para Natália, o fato de o Porto de Santos ter apenas o Sistema Anchieta-Imigrantes para escoar suas cargas é “perigoso”, não somente pela questão logística, mas também pela segurança e garantia da fluidez de suas operações.

“É preciso pelo menos mais uma ligação rodoviária e há diversas possibilidades em estudo, mas todas elas são demoradas – estamos falando de uma região superprotegida ambientalmente – e todas são caras. A engenharia dá conta do recado, mas precisamos decidir qual caminho será seguido”, analisa.

Ainda sobre os gargalos, Marcassa acredita que esta é uma conversa que precisa sempre ser feita entre o poder público e privado. “Temos certeza que as soluções para os gargalos de acesso aquaviário e terrestre não serão puramente públicas. Não por má vontade nem por falta de orçamento, mas porque o arcabouço legislativo é muito difícil e demorado”.

Túnel

Questionada se é possível que a obra do túnel ligando Santos a Guarujá seja feita apenas com recursos públicos, Mariana Pescatori respondeu que o governo estuda a possibilidade de usar o caixa da Autoridade Portuária, hoje com R\$ 1,8 bi, conjuntamente com repasse do Orçamento Geral da União (OGU).

“Estamos discutindo como colocar esse projeto de pé, se via parceria público privado, que inclusive já está estruturada dentro do estudo de desestatização e podemos aproveitá-la, ou se será uma obra pública”, explicou.

O debate contou ainda com a presença de Régis Prunzel, presidente do Sopesp; Ricardo Molitzas, diretor-executivo do sindicato; Mauro Sammarco, presidente da Associação Comercial de Santos; Fabrício Julião, CEO do Brasil Export, e a vice-prefeita de Santos, Renata Bravo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/04/2023

REGIÃO SUDESTE - VPORTS RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA OBRAS DE ARMAZÉNS HISTÓRICOS NO CENTRO DE VITÓRIA

Finalidade dos armazéns será definida ao término da revitalização, previsto no contrato de concessão

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



A expectativa, segundo a VPorts, é que as obras nos armazéns comecem ainda no segundo semestre deste ano Crédito: Divulgação/VPorts

A VPorts, administradora dos complexos composto pelos terminais de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, recebeu

autorização do Governo do Estado do Espírito Santo para obras de recuperação dos Armazéns 1, 2, 3 e 4, localizados no Cais Comercial, no Centro de Vitória. A recuperação da estrutura faz parte do conjunto de obrigações nos próximos dois anos, com investimentos de aproximadamente R\$ 130 milhões, de acordo com o contrato de concessão.

Segundo a VPorts, a reforma engloba etapas de recuperação estrutural, tratamento de patologias do concreto, infiltrações e revitalização das estruturas à condição original. A primeira etapa contempla o reforço estrutural dos armazéns e prédios, valorizando a arquitetura singular das edificações.

Além de ser uma parte importante do complexo portuário, o conjunto de armazéns faz parte de um processo de tombamento e exerce uma importância social e histórica significativa para a sociedade.

A Autoridade Portuária recebeu a anuência do Governo Estadual, através da Secretaria da Cultura, na última semana. Agora, a VPorts está em fase de estudos para definir a empresa responsável pelo projeto.

A expectativa, segundo a companhia, é que as atividades comecem ainda no segundo semestre deste ano. A finalidade dos armazéns será definida em parceria com os órgãos públicos envolvidos, ao término do projeto de revitalização.

Dentro do valor de investimento de R\$ 130 milhões, nos próximos dois anos, a VPorts ainda terá projetos de adequação de malha ferroviária, cabeços e defensas, melhorias nos silos horizontais de grãos, adequação do sistema de combate a incêndios e projeto executivo de Acesso ao Porto em Capuaba.

Desestatização

A concessão do Porto de Vitória, bem como do Terminal de Barra do Riacho, foi concretizada em março do ano passado, sendo o primeiro terminal portuário público a ser privatizado no Brasil.

O contrato de concessão firmado tem contrato de 35 anos, em que estão previstos investimentos de R\$ 850 milhões, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos portos.

A VPorts possui 1.5 milhão de metros quadrados de áreas disponíveis para exploração, na costa brasileira, 450 mil toneladas de armazenagem estática e espera dobrar a movimentação para 15 milhões de toneladas até 2028.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/04/2023

REGIÃO SUDESTE - SISTEMA FREE FLOW COMEÇA A OPERAR NA RODOVIA RIO-SANTOS

Tarifa passou a ser cobrada na sexta-feira em três pórticos

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



A tarifa é de R\$ 4,10 para os carros de passeio nos três pórticos instalados em Paraty (km 538), Mangaratiba (km 447) e Itaguaí (km 414) Crédito: Divulgação/CCR Rodovias

Teve início na sexta-feira (31) a cobrança da tarifa Free Flow, o pedágio eletrônico, na BR-101/RJ/SP (Rio-Santos). A cobrança foi autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) após a conclusão dos serviços iniciais pela concessionária CCC RioSP. A tarifa é de R\$ 4,10 para os carros de passeio nos três pórticos instalados em Paraty (km 538), Mangaratiba (km 447) e Itaguaí (km 414).

Para veículos comerciais, a tarifa é multiplicada pelo número de eixos. Nos finais de semana e feriados nacionais, conforme prevê o contrato de concessão, a tarifa terá valores diferenciados para as duas categorias, das 18h de sexta-feira às 6h de segunda-feira. O valor cobrado será de R\$ 6,80.

São isentos do pagamento da tarifa as motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto, as ambulâncias, os veículos oficiais, próprios ou contratados de prestadores de serviço, da União, dos estados, dos municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático possuem o direito à isenção da tarifa de pedágio, conforme determina o contrato de concessão.

O não pagamento da tarifa em até 15 dias corridos, após a passagem pelo pórtico, estará sujeito a multa de trânsito no valor de R\$ 195,23 e 5 pontos na carteira (Artigo 209 do Código de Trânsito Brasileiro), além de multa e encargos pelo atraso.

Segundo a ANTT, o pagamento ocorre de duas maneiras: por meio da leitura de uma TAG (etiqueta eletrônica) ou pela leitura da placa do veículo.

No caso da TAG, a passagem será cobrada direto na fatura da operadora do motorista, com o benefício do desconto progressivo previsto em contrato de concessão que varia entre 5% e 70%.

Já o motorista que não tem uma TAG instalada, o pagamento da tarifa poderá ser feito em portal web da concessionária, app da CCR – CCR RioSP ou WhatsApp (11) 2795-2238 em até 15 dias corridos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/04/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CÂMARA APROVA MP QUE ALTERA TRIBUTAÇÃO DE EMPRESAS EM NEGÓCIOS COM O EXTERIOR

Informações: Câmara dos Deputados (3 de abril de 2023)

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira (30) a Medida Provisória 1152/22, que muda regras para fixação de preços usados em transações entre empresas relacionadas a fim de adequar as normas nacionais às praticadas pela Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) e evitar práticas destinadas a diminuir o pagamento de tributos. A MP será enviada ao Senado.



Editada no fim do governo Bolsonaro, a MP foi aprovada na forma de um substitutivo do relator, deputado Da Vitória (PP-ES), que mudou principalmente aspectos relacionados aos preços de commodities e de envio de royalties.

As novas regras terão vigência a partir de 1º de janeiro de 2024, mas o contribuinte interessado poderá optar por aplicá-las a partir de 1º de janeiro de 2023.

Segundo a exposição de motivos da MP, este seria o caso de multinacionais dos Estados Unidos que, devido a mudanças na legislação daquele país em janeiro de 2022, ao fazer essa opção poderiam voltar a contar com a dedução, no imposto a pagar pela matriz, do imposto pago pelas empresas relacionadas e cobrado no Brasil.

A condição para a continuidade desse benefício nos Estados Unidos é que as transações sejam feitas com países que adotem as regras agora propostas pela MP. Segundo a Fazenda, isso poderia manter ou aumentar os investimentos no Brasil.

Outro argumento para a mudança é o preparo da legislação brasileira para dar continuidade ao processo de ingresso do País na OCDE, que exige a uniformização de procedimentos dessa natureza.

Paraíso fiscal

O texto também diminuiu de 20% para 17% a alíquota de imposto sobre a renda abaixo da qual o país é considerado paraíso fiscal.

A justificativa é de que a maior parte dos países diminuiu as alíquotas de tributos sobre a renda de 2000 a 2020, perfazendo, no caso da OCDE, uma alíquota média de 23,9%.

A manutenção de renda tributável em paraíso fiscal implica a perda de “benefícios” da legislação tributária, como dedução de juros em caso de endividamento superior a 30% do patrimônio líquido da pessoa jurídica residente no Brasil e impossibilidade de contar com tratamento tributário incentivado (isenção de ganho de capital) para investimentos de não residentes em bolsa de valores e assemelhados.

Princípio

A MP estabelece critérios para que as transações entre as empresas jurídicas domiciliadas no Brasil e outras empresas relacionadas a elas no exterior sigam os mesmos termos e condições de transações que seriam feitas com empresas não relacionadas (terceiros).

Chamado pelo termo em inglês de princípio Arm's Length, esse conceito tenta evitar que as empresas usem brechas atuais na legislação para fazer um planejamento tributário a fim de pagar menos imposto.

Devido ao tributo sobre a renda ser menor em outros países (como Áustria ou Suíça, onde é de 20%), empresas sediadas no Brasil vendem seus produtos a empresas relacionadas com sede nesses países a um preço próximo do custo.

Essas empresas no exterior então vendem o produto ao destinatário final e podem contar ainda com benefícios locais ou prejuízo acumulado para descontar o imposto a pagar nesses países, incidente sobre o lucro da operação de revenda.

Adicionalmente, no Brasil, quando da incorporação do lucro obtido na venda final, a diferença de imposto a pagar (34% da carga tributária brasileira menos os 20% do país no exterior) também pode ser reduzida com incentivos regionais existentes e a isenção no pagamento de juros sobre capital próprio, levando até mesmo a zerar o imposto.

Partes relacionadas



Essas transações são conhecidas como transações controladas, pois não derivam de negociações com empresas independentes totalmente, que seguiriam critérios de competitividade no estabelecimento do preço.

Como a venda afeta a receita bruta, os impostos envolvidos nas novas regras são o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

A MP amplia o conceito de empresas que podem ser consideradas uma parte relacionada nesse tipo de transação, retirando da legislação o termo “empresa vinculada”, que apresenta restrições devido à variedade de arranjos de negócios atualmente existente.

Assim, nesse conceito, além dos casos mais claros de controle acionário – direto ou indireto, controladores parentes ou participações mínimas em lucros – o texto engloba ainda acordos de votos para controlar deliberações sociais, por exemplo. Isso tudo vale para qualquer entidade (pessoa natural ou jurídica e outros arranjos contratuais ou legais).

Comparação

Para determinar o preço desse tipo de transação que vai impactar no valor de receita obtida passível de tributação, a empresa deve adotar os critérios listados usando termos do contrato da transação, características dos bens ou direitos negociados, circunstâncias econômicas das partes e do mercado em que operam e estratégias de negócios, entre outros itens.

Em qualquer situação, devem ser consideradas as opções realisticamente disponíveis para a realização da transação como se ela pudesse ser feita com uma parte não relacionada.

Após a adoção de todos os parâmetros, a transação deve ser comparada com transação de igual tipo que seria possível de ocorrer com empresa não relacionada a fim de garantir a aplicação do princípio definido (Arm's Length).

O principal método para determinação do preço a ser considerado de modo geral é o que compara o preço pago com aquele de transações semelhantes entre partes não relacionadas, conhecido como Preço Independente Comparável (PIC).

A adoção de outros métodos deverá ser justificada pela empresa, ao contrário de como ocorre hoje.

Commodities

Em relação às commodities, os principais produtos exportados pelo Brasil (grãos e minérios, por exemplo), o PIC será aplicado quando informações confiáveis de preços independentes estiverem disponíveis, incluindo preços de cotação publicados por bolsas e os índices divulgados por agências de preços.

Nesse tópico, o deputado Da Vitoria propôs que também possam ser usados os preços praticados com partes não relacionadas, inclusive preços públicos, exceto em condições extraordinárias de mercado que levem a um resultado incompatível com o princípio postulado na MP.

Para outro método poder ser aplicado, o texto aprovado pela Câmara permite que sejam levados em conta outros fatores como os ativos, as funções e os riscos de cada entidade na cadeia de valor.

Método alternativo listado na MP poderá ser aplicado também quando a confiabilidade do PIC seja afetada a ponto de justificar método diferente, mesmo após ajustes para se chegar a um preço comparável entre transações controladas e não controladas.

Ajustes

Devido à complexidade de vários tipos de operações, a MP 1152/22 permite ao contribuinte realizar ajuste espontâneo na base de cálculo dos tributos quando ela for inferior à que seria calculada em transações entre partes não relacionadas. Poderá ser feito também um ajuste compensatório até o encerramento do ano-calendário.



Esses ajustes não podem reduzir a base de cálculo encontrada ou aumentar o valor do prejuízo fiscal do IRPJ ou a base de cálculo negativa da CSLL, exceto se realizados na forma e no prazo estipulados pela Receita Federal no âmbito de mecanismos de solução de disputa previstos em acordos ou convenções internacionais para eliminar dupla tributação.

Caso o contribuinte não faça nenhum desses ajustes quando necessário, o fiscal da Receita fará o ajuste primário de ofício, adicionando o valor à base de cálculo.

Juros tributáveis

Outra mudança no texto incluída pelo relator exclui o chamado ajuste secundário, previsto para lidar com as consequências da transferência indevida de lucros para outras jurisdições por causa da base de cálculo errônea.

Essas consequências ocorrem porque, apesar de haver uma correção da alocação dos lucros para fins tributários, isso não muda o fato de que o lucro transferido permanece localizado e registrado em outro país.

Pelo texto original da MP, esse montante seria considerado crédito concedido às partes relacionadas envolvidas na transação e remunerado à taxa de juros de 12% ao ano. Esses juros deveriam ser somados à base de cálculo do IRPJ e da CSLL. Se o contribuinte optasse por repatriar o valor, os juros não seriam tributados.

“A figura do ajuste secundário acaba tendo a natureza de um ajuste punitivo ao contribuinte”, afirmou o relator.

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

Data: 03/04/2023

MAERSK ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTO COM ABASTECIMENTO DE METANOL DO GRUPO PORTUÁRIO DE XANGAI

Informações: Maritime Executive (3 de abril de 2023)

A AP Moller-Maersk (Maersk) anunciou hoje que a empresa assinou um Memorando de Entendimento (MOU) com o Shanghai International Port Group (SIPG) sobre cooperação estratégica para o projeto de combustível marítimo de metanol do Porto de Xangai. As duas partes se unirão para explorar a operação de abastecimento de combustível verde de navio a navio após a entrega dos navios porta-contêineres de metanol verde da Maersk em 2024.

A Maersk estabeleceu uma meta de emissões líquidas zero para 2040 em todo o negócio, e a entrega e operação de seus 19 navios com motores bicompostíveis capazes de operar com metanol verde acelerarão a evolução do transporte marítimo neutro. Portanto, o estabelecimento de infraestrutura portuária de abastecimento de metanol é imperativo e crítico para atingir esse objetivo.

Colaborar com portos em todo o mundo para construir infraestruturas de abastecimento de combustível verde é necessário para atender navios de metanol. É um passo importante, pois a Maersk se esforça para liderar a descarbonização das cadeias de suprimentos de ponta a ponta e causar um impacto ambiental significativo nesta década. Estamos muito satisfeitos em formar a parceria com a SIPG, alavancando suas fortes capacidades em serviços de abastecimento e operação portuária. Por meio de esforços conjuntos, podemos fornecer serviços de logística de baixo carbono para nossos clientes, também contribuindo para a promessa da China de ser neutra em carbono até 2060. Enquanto isso, também nos esforçamos para cultivar sinergias com SIPG e fabricantes de combustível para otimizar a eficiência da infraestrutura de combustível.

Vincent Clerc CEO da AP Moller-Maersk

Como a SIPG, a principal operadora do porto de contêineres mais movimentado do mundo, também se compromete a se tornar líder no desenvolvimento de portos verdes e ecológicos, o acordo também apoiará a aspiração do porto de Xangai de se tornar um dos portos mais primeiros pontos



comerciais de reabastecimento de metanol verde e como um centro regional de abastecimento de combustível de metanol verde.

Estamos felizes em colaborar com a Maersk em apoio à sua missão de descarbonizar a indústria naval. À medida que a demanda por combustíveis sustentáveis aumenta, o estabelecimento do serviço de abastecimento de combustível verde será outro marco para o SIPG, melhorando os serviços portuários e aumentando a competitividade do porto de Xangai, em uma tentativa de transformar a empresa em um centro de energia de baixo carbono e ecologicamente correto na Ásia-Pacífico. A SIPG continuará a trabalhar com companhias de navegação para promover o gateway do hub de remessa de Xangai e a transformação verde e de baixo carbono da indústria de navegação em Xangai.

Gu Jinshan, presidente do Shanghai International Port Group

Maersk e SIPG aprofundarão a cooperação em etapas. Na primeira fase, a SIPG, como potencial fornecedora de serviços de abastecimento de energia da Maersk, realizará serviços de abastecimento navio-a-navio e armazenamento de tanques de combustível no porto. No segundo estágio potencial, as partes explorarão como formar uma parceria estratégica de energia completa para promover a extensão dos serviços de abastecimento de combustível para o upstream da cadeia da indústria de metanol verde.

Sobre a Maersk

AP Moller – A Maersk é uma empresa de logística integrada que trabalha para conectar e simplificar as cadeias de suprimentos de seus clientes. Como líder global em logística, a empresa opera em mais de 130 países e emprega mais de 100.000 pessoas em todo o mundo. A Maersk tem como objetivo alcançar emissões líquidas zero até 2040 em todo o negócio com novas tecnologias, novas embarcações e combustíveis verdes.

Sobre o Shanghai International Port Group

A Shanghai International Port (Group) Co., Ltd. (SIPG), operadora de terminais públicos no Porto de Xangai, é um conglomerado especializado de larga escala estabelecido em janeiro de 2003 por meio da reestruturação da Autoridade Portuária de Xangai. Tornou-se uma empresa acionária em junho de 2005 e foi listada na Bolsa de Valores de Xangai em 26 de outubro de 2006, tornando-se a primeira do gênero a abrir o capital na China. A SIPG é atualmente a maior empresa cotada em operação portuária no continente chinês, e uma das maiores em todo o mundo. Os principais negócios do SIPG incluem operação de movimentação portuária, serviço de logística integrada, serviços portuários e negócios de investimento portuário. Foi implementada uma cadeia industrial de logística portuária que abrange estiva, armazenagem e armazenamento, expedição, transporte terrestre e serviço de agentes.

Os produtos e serviços aqui descritos neste comunicado à imprensa não são endossados pelo The Maritime Executive.

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

Data: 03/04/2023

AMÔNIA SERÁ EXPLORADA COMO COMBUSTÍVEL MARÍTIMO NA COSTA LESTE DOS EUA

Informações: Guia Marítimo (3 de abril de 2023)

American Bureau of Shipping, A.P. Moller – Maersk, Fleet Management Limited, Georgia Ports Authority, Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping, Savage Services, Sumitomo Corporation e TOTE Services, anunciaram hoje a assinatura de um Memorando de Entendimento (MOU) para conduzir conjuntamente um estudo de viabilidade (doravante denominado “Estudo”) com o objetivo de ser um dos pioneiros no estabelecimento de uma cadeia de suprimentos abrangente e competitiva para o fornecimento de abastecimento de amônia verde navio a navio na costa leste dos EUA. Este estudo será realizado no Porto de Savannah, a terceira porta de entrada mais movimentada para o comércio de contêineres na América.



A amônia, que não emite nenhum CO2 quando queimada, há muito é considerada um dos combustíveis marítimos alternativos mais promissores para reduzir as emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) na indústria naval. Isso se alinha com a atual estratégia da Organização Marítima Internacional (IMO) de reduzir pela metade as emissões até 2050, que está atualmente em revisão e se tornará uma estratégia para alcançar emissões líquidas zero até 050. Amônia produzida exclusivamente a partir de fontes renováveis, também conhecida como “amônia verde”, é livre de carbono e pode oferecer grandes benefícios ambientais.

O Porto de Savannah, que abriga o Garden City Terminal, o maior terminal de contêiner único dos EUA, tem a capacidade de atender a vários Navios de Contêineres Ultra Grandes movidos a amônia (ULCSs), o que pode levar à descarbonização rápida e altamente eficiente no contêiner indústria naval. O porto de rápido crescimento está avançando com seu programa Big Berth/Big Ship para acomodar seis navios de 14.000 TEU simultaneamente até 2024 e planeja adicionar 60% a mais de capacidade até 2025. A proximidade de Savannah com os portos de Brunswick e Jacksonville – entre os portos do país portos de manuseio de veículos mais movimentados – pode ajudar a facilitar os esforços de descarbonização também na indústria de transporte automotivo.

O estudo visa cobrir toda a cadeia de abastecimento de ponta a ponta do abastecimento de amônia, que inclui o desenvolvimento de uma cadeia de abastecimento de amônia verde econômica, o projeto de um rebocador articulado de abastecimento de amônia (AB-ATB), bem como como infraestrutura de cadeia de abastecimento relacionada. Além disso, as avaliações de segurança são críticas para formular padrões para o uso de amônia como combustível marítimo. Agências governamentais relevantes e especialistas nos EUA estarão empenhados em trabalhar para a padronização de operações e regulamentos seguros.

Panos Koutsourakis, vice-presidente de Sustentabilidade Global do American Bureau of Shipping, disse: “A Ammonia oferece aos armadores e operadores um perfil de emissões de zero carbono, do tanque ao rastro. No entanto, também reconhecemos que a amônia apresenta um conjunto específico de desafios de segurança e tecnologia. Estamos ansiosos para interagir com os outros membros do projeto e compartilhar nossa experiência líder do setor com embarcações movidas a amônia para apoiar o estudo.”

Morten Bo Christiansen, Chefe de Transição de Energia da A.P. Moller-Maersk, disse: “Na Maersk, estamos comprometidos com a rede zero até 2040. Para conseguir isso, precisamos de grandes quantidades de combustível verde para nossos navios. Por enquanto, o metanol verde é o único caminho que certamente terá impacto material nesta década, e estamos felizes em ver o momento que está crescendo na indústria naval nesse caminho. No entanto, dada a enormidade do desafio à nossa frente, devemos continuar explorando novos caminhos de combustível adicionais. Vemos a amônia verde como um combustível com potencial a longo prazo para a navegação comercial. No entanto, os desafios ambientais e de segurança relacionados à toxicidade da amônia devem ser abordados no curto prazo, e devemos obter uma compreensão sólida do custo do abastecimento de amônia. Este estudo ajudará nossa indústria a entender melhor todo o espectro de considerações práticas e de segurança ao lidar com amônia verde como combustível”.

Kishore Rajvanshy, diretor administrativo da Fleet Management Limited, disse: “Estamos muito satisfeitos por contribuir com nossa experiência técnica para este estudo de amônia verde. Como o segundo maior gerente de navios do mundo, estamos comprometidos em apoiar nossos clientes em sua jornada de transição de energia verde e, nos últimos anos, construímos nossas capacidades no projeto de embarcações de combustível duplo e na condução segura e confiável de abastecimento de amônia. Isso visa beneficiar não apenas nossos clientes, mas o caminho da descarbonização para a indústria naval em geral”.

Joanne Caldwell, Diretora de Gestão de Risco e Sustentabilidade da Georgia Ports Authority, disse: “A Georgia Ports Authority espera aprender os resultados deste Estudo Conjunto de Viabilidade para a potencial prontidão comercial da amônia como uma possível fonte alternativa de combustível de carbono zero. Idéias inovadoras em energia são essenciais para impulsionar o futuro da Geórgia como líder em desenvolvimento econômico responsável e gestão ambiental”.



Claus Winter Graugaard, diretor de tecnologia da Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping, disse: “Permitir caminhos de combustível alternativos sustentáveis e escaláveis é extremamente importante para criar confiança e apetite por investimento nas cadeias de abastecimento de combustível. No Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping, estamos liderando projetos científicos multipartidários e atividades de gerenciamento de risco sobre como a amônia pode ser qualificada como um transportador de energia sustentável e seguro para a implantação mundial de combustível marítimo. O projeto do Porto de Savannah é um ótimo ponto de entrada logístico para qualificar como a amônia pode ser disponibilizada. Além disso, fornece um caso de uso local e regional para ativação comercial na costa leste dos EUA.”

Jason Ray, presidente do setor de infraestrutura da Savage, disse: “A Savage tem o prazer de colaborar com a Sumitomo Corporation e outros parceiros neste projeto empolgante, fazendo nossa parte para ajudar a avançar no desenvolvimento de combustíveis marítimos alternativos e contribuir para os esforços globais de descarbonização”.

Koji Endo, Gerente Geral da Divisão de Energia da Sumitomo Corporation, disse: “Embarcamos em nossa ambição de construir a primeira base de abastecimento de amônia Ship-to-Ship nos EUA, além de Cingapura e Omã, o que destaca nosso compromisso de oferecer aos nossos clientes a melhor solução disponível e tecnologicamente comprovada para reduzir a pegada de emissão do transporte marítimo”.

Jeff Dixon, presidente da TOTE Services, disse: “A TOTE Services está comprometida com o avanço de soluções alternativas de combustível que ajudarão a levar a indústria marítima a emissões líquidas zero. Estamos ansiosos para alavancar nossas principais competências, conhecimento técnico e histórico comprovado de segurança e confiabilidade no mercado de GNL para trabalhar com este grande grupo de líderes da indústria no abastecimento de amônia navio a navio”.

Papéis principais dos parceiros:

- A ABS conduzirá a avaliação de risco operacional do abastecimento StS de amônia e liderará a coordenação com as autoridades relevantes nos EUA para estabelecer regulamentos portuários e diretrizes operacionais.
- A Maersk fornecerá informações específicas para navios porta-contêineres e trabalhará no desenvolvimento de procedimentos de abastecimento de amônia seguros e confiáveis do ponto de vista do operador.
- A Fleet Management Limited trabalhará no desenvolvimento de procedimentos seguros e confiáveis de abastecimento de amônia do ponto de vista do gerente do navio e fornecerá suporte técnico no desenvolvimento do projeto de embarcações movidas a amônia e AB-ATB.
- O GPA apoiará na coordenação com as autoridades relevantes nos EUA para estabelecer regulamentos portuários e diretrizes operacionais, aproveitando as experiências para apoiar o lançamento do GNL Bunkering no porto de Savannah.
- O Centro conduzirá a Análise do Ciclo de Vida (LCA) Well-to-Wake de amônia e apoiará o estabelecimento de padrões para o uso seguro de amônia como combustível marítimo.
- A Savage se concentrará no transporte doméstico de amônia para Savannah, aproveitando as competências e a experiência da empresa em relação ao seu histórico de operações seguras e confiáveis como transportadora doméstica de amônia nos EUA.
- A Sumitomo estruturará, integrará e promoverá a cadeia de suprimentos de ponta a ponta de amônia verde/azul, que inclui fornecimento, transporte, armazenamento e abastecimento.
- A TOTE desenvolverá AB-ATB e procedimentos seguros e confiáveis de abastecimento de amônia do ponto de vista da AB-ATB, aproveitando as competências e experiências em relação ao histórico de operações seguras e confiáveis de abastecimento de GNL nos EUA.

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

Data: 03/04/2023



MUDANÇA DE TEMPO PROVOCA PANCADAS DE CHUVA E ONDAS DE 3 METROS EM SANTOS

Informações: Prefeitura de Santos (3 de abril de 2023)

A chegada de uma frente fria causará mudança de tempo neste fim de semana em Santos, ocasionando pancadas de chuva com intensidade moderada a forte, além de ondas que podem atingir três metros de altura.

No sábado (1º) estão previstas pancadas de chuva, principalmente na parte final do dia, com volume que deve variar entre 15 e 40mm, com intensidade moderada a forte. A alteração climática deve provocar descargas elétricas e intensificação de rajadas de vento.

Já no domingo (2) deve prevalecer o tempo nublado, com ocorrências de chuva fraca. A mudança de tempo, no entanto, deve provocar mar agitado, com ondas elevadas e períodos de maré alta, principalmente no domingo e na segunda-feira.

Boletim emitido pelo Núcleo de Pesquisas Hidrodinâmicas da Unisanta (NPH) aponta que o mar ficará agitado na região da Baía de Santos, com ondas do quadrante sul que podem superar três metros de altura entre domingo e segunda-feira (3).

Com relação ao nível do mar, nos próximos dias a maré poderá ultrapassar 1,9m na Baía de Santos e 2,1m no interior do estuário, com picos nas madrugadas de domingo e de segunda-feira (3), aproximadamente às 2 horas, representando aumento de até 80cm em relação à tábua de marés.

Há previsão de ressaca e também riscos de alagamento por conta da chuva, mesmo não sendo esperado um volume grande, muito por conta da maré alta, que acaba afetando áreas mais baixas da região, como alguns bairros da Zona Noroeste.

ESTADO DE OBSERVAÇÃO

Segundo a Defesa Civil Municipal, os morros de Santos estão em estado de observação. Moradores destas áreas devem ficar atentos aos sinais de perigo como trincas nas paredes ou no terreno da moradia, rachaduras no solo, inclinações de árvores e postes, estalos nas paredes e muros estufados.

Em qualquer dessas situações, deve-se deixar imediatamente a residência e acionar a Defesa Civil pelo telefone 199. Para receber alertas meteorológicos, o munícipe pode se cadastrar através do número 4199.

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

Data: 03/04/2023

CI TEM NA PAUTA PAGAMENTO DE PEDÁGIO POR PIX E REGRAS PARA A PRATICAGEM

Informações: Agência Senado (3 de abril de 2023)

Cartões de crédito, débito e o PIX podem vir a ser incluídos como meio de pagamento de pedágios em rodovias federais, prevê o Projeto de Lei (PL) 4.643/2020, que está na pauta da Comissão de Serviços e Infraestrutura (CI) desta terça-feira (4), às 9h.

Do senador Eduardo Girão (Podemos-CE), o projeto modifica a Lei 8.987, de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, incluindo dispositivo para estabelecer que sejam aceitos outros meios de pagamento dos pedágios, além do dinheiro.

A proposta original prevê que a regra valha a partir do momento da sanção da futura lei. No entanto, o relator, senador Weverton (PDT-MA), considerou que a mudança imediata nos contratos já estabelecidos "poderia causar um efeito adverso na própria regulação dos contratos", prejudicando o equilíbrio das obrigações do concessionário. Diante disso, o relator apresentou emenda para que a adoção de novas formas de pagamento, como as realizadas por meios eletrônicos ou qualquer outra



que venha a ser atualizada com o avanço tecnológico, seja ofertada nos contratos realizados a partir de 1º de janeiro de 2025.

“O país tem como fundamento basilar de sua relação com os investidores o respeito aos contratos. Não seria salutar que de tempos em tempos os contratos administrativos sofressem modificações unilaterais, principalmente aquelas que pudessem desequilibrar a saúde econômico-financeira dos contratos, com repercussões regulatórias e burocráticas relevantes. Principalmente para as Agências Reguladoras, no caso à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e para os órgãos de controle”, explica Weverton.

Segundo o anuário estatístico de transportes de 2021, a ANTT administra 23 contratos de concessões rodoviárias, que gerem 11.025 km de rodovias federais. Atualmente, o pagamento de pedágio nessas concessões é feito em dinheiro em espécie, no guichê, ou por meio automático, pelo qual uma tag (etiqueta) afixada no veículo é lida por sensores eletrônicos. As tags são vendidas por empresas credenciadas e habilitadas pela ANTT. Para proceder com o “pagamento automático” dos pedágios, as empresas cobram uma taxa ao usuário.

Tráfego aquaviário

Outro projeto a ser analisado é o PL 877/2022, do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), que regulamenta a atividade de praticagem no tráfego aquaviário. Praticagem é o serviço de condução de embarcações na atracação e saída dos portos e na travessia de áreas com restrições à navegação ou sensíveis para o meio ambiente.

O texto modifica a Lei 9.537, de 1997, para assegurar maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para a atividade do práctico. Ele, um aquaviário não-tripulante, é o profissional que assessora o comandante do navio na execução do trabalho de marinha, no interior de uma zona de praticagem. O práctico é um profissional de alta capacitação técnica, com noção dos perigos e dificuldades da zona em que opera, atuando assim pela segurança da navegação.

“Embora a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 faça apenas menções pontuais ao referido serviço, compreendemos que o volume do tráfego marítimo brasileiro e a necessidade de garantir a competitividade de nossos portos e a manutenção da segurança em nossas águas demandam uma normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem”, argumenta Nelsinho Trad em sua justificativa ao projeto.

A proposta, que recebeu parecer favorável do senador Weverton, elenca as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela Autoridade Marítima; estabelece a constituição dos serviços de praticagem; a remuneração e os parâmetros para que a Autoridade Marítima institua anualmente a lotação dos profissionais.

Petrobras

A CI pode votar ainda cinco requerimentos, entre eles um de autoria do próprio presidente da comissão, senador Confúcio Moura (MDB-RO), de audiência pública com o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, falar o plano de atuação da empresa e a estruturação da política de preços dos combustíveis.

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

Data: 03/04/2023

RÚSSIA DIZ QUE CORTE DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO É IMPORTANTE PARA APOIAR PREÇOS GLOBAIS

Informações: Moneytimes (3 de abril de 2023)

O Kremlin disse nesta segunda-feira que é do interesse da indústria energética mundial apoiar os preços do petróleo e dos produtos petrolíferos, um dia depois que a Rússia anunciou que irá estender até o fim do ano o corte de 500.000 barris por dia (bpd) em sua produção de petróleo.

A Rússia faz parte do grupo de países produtores da Opep+ que anunciou cortes combinados de cerca de 1,16 milhão de bpd em um movimento surpresa no domingo, que os Estados Unidos descreveram como insensato.

Perguntado sobre as críticas dos EUA, o porta-voz do Kremlin, Dmitry Peskov, disse aos repórteres: “Neste caso, é do interesse da energia mundial manter os preços mundiais do petróleo e dos produtos petrolíferos no nível adequado. É nisto que você precisa se concentrar. E se os outros países estão satisfeitos ou insatisfeitos — isso é assunto próprio deles”.

Peskov disse que é importante manter os preços em um certo nível porque o setor é intensivo em investimentos e porque no futuro previsível não é possível atender a todas as necessidades dos países a partir de fontes renováveis.

Perguntado se a Rússia tinha coordenado suas ações com a Opep+, ele disse: “A Rússia está em contato constante com vários Estados da Opep+, este é um processo normal, mas nada mais. Neste caso, os países têm uma linha independente, um interesse independente em estabilizar o mercado”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/04/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ÓLEO DISPARA EM MEIO A DEFINIÇÃO DE ALTA DE ICMS DOS COMBUSTÍVEIS

Corte voluntário da OPEP+ pega mercado de surpresa e Brent ultrapassa os US\$ 84 por barril
Por epbr 3 de abril de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Internacional



Vladimir Putin (Rússia) e Mohammad bin Salman (Arábia Saudita) durante encontro em 2018; alta nos preços do óleo favorecem a Rússia, alvo de sanções pela invasão da Ucrânia (foto: Kremlin)

Você vai ver aqui: a disparada nos preços provocada por membros da OPEP faz Brent superar os US\$ 84 por barril; choque ocorre enquanto estados definem aumento de impostos de combustíveis. Importadores calculavam defasagem na sexta. Em outra frente, montadoras cogitam voltar com o

popular, desta vez 100% a etanol. Quer receber primeiro por email? Assine gratuitamente aqui

O choque provocado pela OPEP+, ao anunciar um corte inesperado na oferta de óleo entre maio e dezembro deste ano, tende a ser mais um fator para pressionar a inflação dos combustíveis nos próximos meses.

– O Brent é negociado em alta de quase 6% nesta segunda (3/4), aos US\$ 84 por barril. A commodity já vinha ensaiando uma recuperação em semanas recentes com a melhora dos cenários macroeconômicos nos EUA, encerrando a semana passada próximo dos US\$ 79.

– A Arábia Saudita e Rússia anunciaram cortes de 500 mil barris/dia, cada. Outros exportadores do Golfo e da África estão acompanhando os cortes voluntários e produção corte se aproxima dos 1,5 milhão de barris/dia (Reuters).



O choque acontece às vésperas do aumento do ICMS dos combustíveis no Brasil. Estados fecharam na semana passada um calendário para começar a aplicar o imposto fixo sobre quantidade vendida entre maio e junho – é a reforma defendida pelo mercado de combustíveis e aprovada no Congresso Nacional ano passado.

– O ICMS da gasolina, diesel B e gás de cozinha (GLP) passa a ser o mesmo em todo o país e, assim, sobe em relação aos praticados em março em praticamente todos os estados. Mais em ICMS fixo da gasolina será de R\$ 1,22; Estados adiam novo ICMS do diesel e GLP

A pressão externa vem na esteira do aumento do imposto federal da gasolina, que entrou em vigor em março, atendendo à emenda constitucional que obriga o governo federal a manter uma diferença favorável ao etanol. Isto é, o imposto da gasolina não poderia continuar zerado.

E recai sobre a Petrobras, responsável pelo suprimento de cerca de 80% da gasolina e diesel no Brasil. A companhia vinha reduzindo preços, com alívio nas bombas – e vem rebatendo a necessidade de manter o preço de paridade de importações como prática comercial.

– O novo presidente da companhia, Jean Paul Prates, chegou a afirmar que a Petrobras não pode praticar preços para manter o mercado artificialmente viável para concorrentes. A companhia vai “disputar cada metro cúbico de combustível”, disse o executivo no mês passado (Poder360).

No cálculo dos concorrentes, a companhia já operava na sexta (31/3) com defasagem na gasolina e no diesel em alguns portos. A paridade estava perto do limite, nas contas de importadores (Abicom).

Proálcool? Montadoras cogitam lançar modelos populares (R\$ 50 a R\$ 60 mil) movidos exclusivamente a etanol. O segmento popular morreu em anos recentes e o setor enfrenta uma onda de baixa nas vendas, agravada pela persistência dos altos juros no Brasil. Assunto foi levado ao MDIC, segundo Eduardo Sodré, na Folha.

– Vale lembrar: que além do imposto federal, a alta no ICMS da gasolina comum (27% etanol hidratado), tende a beneficiar a competitividade do etanol hidratado, vendido direto nas bombas.

Stellantis: bônus ambiental do etanol deve chegar ao consumidor. Presidente da companhia na América do Sul, Antonio Filosa, defende, em última análise, que biocombustível deve ser privilegiado por um “caminho fiscal” que leve em conta seus serviços ambientais (Valor)

Plantio de cana no Brasil removeu 196 milhões de toneladas de CO2 em duas décadas, diz estudo realizado pela Unicamp, Embrapa e Agroicone. A redução da pegada de carbono da produção da cana-de-açúcar é parte de uma estratégia para torná-lo mais atrativo, diante da força da eletrificação como alternativa de transição para veículos leves (epbr)

Tereos estima recuperação da moagem de cana na safra 2022/23, para 19 milhões de toneladas, após elevação de 16% no ciclo anterior, para 17 milhões. O recorde do grupo foi de 21 milhões em 2020/21. Foco na produtividade da safra (Valor)

Energisa vira 3ª operadora privada na distribuição de gás, ao comprar a ES Gás, por R\$ 1,423 bilhão, no leilão de sexta (31/3). Além da estreante, apenas a Compass (do grupo Cosan) e a Naturgy são controladores privados no setor. Energise tem presença nos segmentos de distribuição e transmissão de energia elétrica (epbr)

Biogás no SAF. Alternativa para substituir diesel e gás natural na geração de energia ou como combustível no transporte pesado, o biogás quer chegar até a aviação. Por ser gerado a partir de resíduos, o SAF de biometano tem uma classificação ambiental alta na calculadora do Corsia. Mais em Biogás quer decolar como combustível de aviação

Pátria mira novas energias. Investimentos miram mini e microgeração de energia solar, por meio da Élis Energia. Na estratégia de longo prazo, os leilões de transmissão e novas soluções, como hidrogênio verde, mobilidade elétrica e baterias, destaca a Coluna do Broadcast.

Bahia Terra. A Petrobras informou nesta sexta (31/3) que obteve, autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para retomar a produção do campo de Araçás, no polo Bahia Terra, Bacia do Recôncavo (epbr)

Ocyan separa segmento de perfuração e planeja elevar frota de sondas, após homologação de recuperação extrajudicial, ocorrida na semana passada. A reestruturação visa a equacionar a dívida da área, de US\$ 2,6 bilhões para US\$ 300 milhões. Credores vão converter dívida em capital e aportar mais US\$ 197 milhões para novos investimentos (Estadão)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 03/04/2023

ANP LIBERA OPERAÇÃO DE ARAÇÁS NO POLO BAHIA TERRA

Será possível reestabelecer cerca de um terço da produção dos campos na Bacia do Recôncavo
Por epbr 31 de março de 2023 - Atualizado em 1 de abril de 2023 Em Petróleo e gás, Política energética



Jean Paul Prates se reúne com governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), e prefeitos para tratar da retomada de investimentos no estado (Foto: Agência Petrobras)

A Petrobras informou nesta sexta (31/3) que obteve, autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para retomar a produção do campo de Araçás, no polo Bahia Terra, Bacia do Recôncavo.

A empresa deu início aos trabalhos para retomada da operação de poços, dutos e estações de tratamento de óleo e compressão de gás natural. “Possibilitará o reestabelecimento de aproximadamente 27% da produção do polo”.

A ANP paralisou a operação do Polo Bahia Terra no fim de 2022 após fiscalização identificar problemas de integridade. A Petrobras, no governo de Jair Bolsonaro (PL), colocou o polo à venda e já havia recebido propostas de um consórcio formado por Eneva e Petroreconcavo.

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates (PT), reiterou, na semana passada (23/3), que a companhia respeitará os contratos assinados para venda de ativos, mas a liquidação do Polo Bahia Terra será reavaliada sob “uma nova ótica” e ainda não há decisão sobre o futuro dos campos.

“O que está assinado será cumprido, o que não está assinado será revisto”, comentou, ao ser questionado por jornalistas, em evento no Rio de Janeiro. “[A negociação do Polo Bahia Terra] vai continuar sendo tratado dentro de uma nova ótica”, disse Prates.

Ele lembrou que, no caso do conjunto de campos terrestres da Bahia, o acordo não está finalizado, nem assinado. Em 2022, a empresa abriu negociações para venda do ativo para a Eneva e PetroReconcavo, mas não chegou a assinar contrato.

Segundo a PetroReconcavo, a empresa adiantou R\$30 milhões à Petrobras, para iniciar a fase de negociação dos termos e condições para a potencial aquisição das concessões associadas ao Polo Bahia Terra

Petrobras reafirma que vai manter parcialmente a venda de ativos

A Petrobras reafirmou na quarta (29/3) que vai manter a venda de ativos em “fase de assinatura e fechamento de contratos”. A questão foi analisada novamente pelo conselho da companhia, após pedido de revisão da posição, feita pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

A companhia informa que há um calendário, com datas já definidas, para conclusão de negócios nessas fases finais de negociação ao longo de todo o ano de 2023. A companhia não listou quais seriam esses ativos.

Mais cedo, a Petrobras e o ministério comandado por Alexandre Silveira (PSD) informaram que a pasta havia solicitado para nova diretoria da companhia, que também toma posse hoje, o envio de uma nova análise do pedido de suspensão da venda de todos os ativos da companhia.

O pedido foi feito pelo MME no fim de fevereiro, por 90 dias; em 17 de março (antes da eleição da diretoria), a Petrobras respondeu que não havia fundamentos para atender ao pedido nos casos em fase final de negociação.

A revisão da venda de ativos, ressalta a Petrobras, “não deverá incluir os desinvestimentos já em fase de assinatura e fechamento de contratos”.

Segundo a nota, é a forma de “cumprir plenamente os direitos e as obrigações já assumidas” e “não causar qualquer dano às partes envolvidas nas negociações, em especial à Petrobras”.

O conselho da Petrobras decidiu que “a revisão dos processos de investimentos e desinvestimentos tem de ser realizada com base no plano estratégico da companhia”.

A nova diretoria, eleita para comandar a Petrobras com Jean Paul Prates (PT) até abril de 2025, poderá portanto propor tal revisão para o próximo ciclo plurianual da companhia, o que já é feito todos os anos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 03/04/2023

DEBATE SOBRE PREÇO DE COMBUSTÍVEIS DEVE COMEÇAR PELA PETROBRAS, DIZ VITAL DO RÊGO

Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB) assumiu a Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia no Senado Federal, interlocução do setor no Congresso Nacional

Por Larissa Fafá 3 de abril de 2023 Em Biocombustíveis, Congresso, Entrevista, Hidrogênio



Senador Veneziano Vital do Rego (MDB/PB) assume frente da energia (foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado)

BRASÍLIA – O novo presidente da Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia, senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB), defende que a avaliação de uma nova política voltada para preços de combustíveis precisa partir da Petrobras.

“Nós [parlamentares] vamos opinar, mas quem vai dar início em termos de proposta é a Petrobras, que já inclusive anunciou isso”, disse Vital do Rêgo em entrevista à epbr.

Vital do Rêgo também defende uma pauta cara para montadoras e usineiros: a preservação do motor a combustão e o etanol como a rota da descarbonização do transporte, na competição com os elétricos.

Papel natural da Petrobras

Para o senador, é inviável escapar do papel “natural” da companhia nas articulações por políticas para os consumidores de combustíveis.

É um tema pendente no país: a Petrobras, uma empresa pública e aberta, sofre pressão política do governo pelo fim do PPI, as práticas comerciais criadas nos governos passados para abrir o mercado nacional de combustíveis para outros agentes.

“Por maior que seja o malabarismo [para] dizer que uma coisa não está vinculada a outra, está. Não é intromissão. A Petrobras não pode deixar, através de quem a conduz, de propor como serão estabelecidas essas políticas”, adicionou.

A politização excessiva do debate pode dificultar a busca por uma prática de preços que atenda “acima de tudo a função social” da empresa, mas sem prejudicar os acionistas, sejam os minoritários ou o estado brasileiro como majoritário, diz Vital do Rêgo.

Ele assume a cadeira na frente parlamentar deixada por Jean Paul Prates (PT), ex-senador pelo Rio Grande do Norte, que nem sequer concorreu à reeleição e assumiu o comando da Petrobras nesse novo governo Lula.

Esse mês, o conselho da Petrobras efetivou Prates e sua nova diretoria em mandatos até agosto de 2025. A transição completa no comando ocorrerá após 27 de abril, com a eleição do novo conselho.

Promessas de campanha

A mudança no modelo de precificação da Petrobras foi promessa de campanha de Lula para o setor de combustíveis.

Prates já indicou que pretende realizar mudanças na precificação dos combustíveis — enquanto defende, paralelamente, que o Brasil deveria debater uma política de estado para lidar com a flutuação dos preços.

O executivo afirma que a Petrobras deve disputar todo o mercado, e não praticar preços com o objetivo de favorecer concorrentes.

Por enquanto, a maior aposta está na criação de uma conta estabilizadora dos preços de derivados — o que está previsto no PL 1472/2021, aprovado sob relatoria do próprio Prates no Senado Federal.

Ano passado, Arthur Lira (PP/AL) e o então ministro da economia Paulo Guedes, foram contrários ao projeto.

O sentimento entre parlamentares é que o tema ainda carece de uma direção clara do novo governo. É preciso que o Planalto ou lideranças do Congresso Nacional coloquem de volta o assunto na agenda legislativa.



Jean Paul Prates (PT), com senador Veneziano Vital do Rego (MDB/PB) e deputado Zé Vitor (PL/MG), respectivamente, presidente e vice da Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia (foto: Roque de Sá/Agência Senado)

Reforma tributária e ICMS

A reforma tributária também está na pauta da frente da energia e a primeira lei que alterou as regras do ICMS dos combustíveis completou um ano agora em março, sem entrar plenamente em vigor. Tudo indica que o tema também voltará a ser discutido na Câmara e no

Senado.



Vital do Rêgo afirma que ouvir agentes do setor para colher as contribuições para a reforma administrativa, hoje em discussão no grupo de trabalho formado na Câmara dos Deputados.

É preciso fugir de propostas de “cunho político eleitoreiro”, como o senador avalia que foi a decisão do governo de Jair Bolsonaro em zerar os impostos federais durante a corrida eleitoral de 2022.

“Somos muito influenciados por estas políticas. A discussão voltou pela necessidade da reoneração, então vai ser um tema que estará na nossa agenda”, disse.

Hidrogênio será um dos focos do Senado

Iniciativas que possam fomentar tecnologias, pesquisas e estimular a produção do hidrogênio verde devem ser estudadas pela frente parlamentar, segundo o presidente.

É um debate ainda no campo teórico, mas que já é uma realidade do Brasil e merece iniciativas legislativas.

“Eu acho que cabe um projeto de lei. Não é um debate abstracionista. A gente não pode tratar a realidade do hidrogênio como muito distante dos dias atuais. Ela pode não estar hoje consagrada em larga escala, mas amanhã ela estará”, avaliou o senador.

Lembrou ainda que a cadeia do hidrogênio pode ser integrada não apenas com a de eólicas offshore, mas também com a produção de etanol — que pretende fazer alguma defesa enquanto presidente da frente.

Recentemente, o Senado criou uma comissão temporária para acompanhar e debater políticas públicas sobre hidrogênio verde. A criação da comissão foi encabeçada por Cid Gomes (PDT/CE), que preside o grupo.

Etanol vs elétricos: a realidade do país

A ideia de Veneziano é que haja um intercâmbio de atuação entre a comissão e a frente da energia. O senador sinalizou uma preocupação com iniciativas estrangeiras que buscam a eletrificação total da frota e restrições severas ao uso de motores à combustão.

Semana passada, a União Europeia deu os primeiros passos para eliminar veículos leves responsáveis por emissões de carbono. Após negociações, o decidiu preservar os motores a combustão.

O regulamento exige que todos os carros novos vendidos emitam 55% menos CO2 a partir de 2030, em comparação com os níveis de 2021, e sejam carbono zero a partir de 2035.

Vale apenas para os veículos leves. Há uma outra proposta em discussão para ônibus e caminhões seguindo a mesma linha, com metas até 2040.

Por aqui, o senador Veneziano Vital do Rêgo defende que quaisquer banimentos de rotas não são aplicáveis ao Brasil.

“Qual é esse impacto para uma economia que tem essa vasta dimensão de cultura canavieira, por exemplo? Você tem que levar em consideração a realidade do país”.

“Não há dúvida que, onde couber esses investimentos [em transição da frota], serão bem vindos. Só não dá para substituir”, defende.

Essa é uma peça-chave das articulações do setor sucroenergético há anos no Brasil e uma disputa global.

Diferentes cenários para zerar as emissões líquidas de carbono na metade do século colocam a eletrificação como uma rota essencial. O mercado brasileiro, por sua vez, atua para internacionalizar a solução bioenergética.

Montadoras embarcaram na disputa e diferente das empresas com atuação no país, como Toyota e Volkswagen defendem a preservação do motor flex, quase hegemônico nos veículos leves vendidos no mercado nacional.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 03/04/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

'É HORA DE COBRAR DE QUEM NÃO PAGA', DIZ HADDAD

Governo fará correções tributárias até o segundo semestre deste ano; ministro espera até R\$ 15 bi com apostas

Por Renan Monteiro e Karolini Bandeira — Brasília



Haddad explica as novas regras fiscais do governo, o chamado arcabouço fiscal – Foto : Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira, em entrevista à Globonews, que “é hora de cobrar de quem não paga”. Após apresentar as linhas do novo marco fiscal, ele afirmou que o governo fará correções tributárias até o segundo semestre deste ano. Mas que isso não significará um aumento de impostos para os brasileiros.

— Não precisa aumentar imposto para atingir o objetivo, basta cobrar de quem não paga. Privilégios precisam ser cortados.

Haddad nega que o regramento fiscal para as contas públicas — apresentado na semana passada — levará à alta na carga tributária. O novo arcabouço fiscal tem como compromisso limitar os gastos públicos a 2,5% e estabelecer um piso mínimo de 0,6%.

No atual parâmetro, a proposta precisaria de incremento de receita entre R\$ 110 bilhões a R\$ 150 bilhões, segundo o ministro da Fazenda. A discussão sobre eventual aumento de impostos veio a partir dessa necessidade de receita adicional.

— Não tem espaço para discutir politicamente isso (aumenta da carga). Um liberal, na minha opinião, deveria ser aliado do governo agora (para) de fato aprovar a reforma tributária e acabar com os privilégios do (atual) sistema tributário — disse.

No longo prazo, o governo conta com a reforma tributária e espera aumentar a arrecadação ao corrigir “distorções” no atual sistema de tributação do país. Já no curto e médio prazo, o Ministério da Fazenda vai apresentar um pacote para aumentar a receita do governo, com foco sobretudo na taxação de setores “pouco taxados” ou não regulados.

O ministro da Fazenda enfatizou que deverá mirar em público específico.

— Tem alguns privilégios que precisam ser cortados — disse o ministro, que acrescentou: — Vira e mexe tem proposta de lei para voltar com o quinquênio, por exemplo.



Para o ministro, o governo está “errando muito” há dez anos.

— Precisamos acertar agora – afirmou.

Jogos de Aposta: de R\$ 12 bi a R\$ 15 bi

O governo espera arrecadar um mínimo de R\$ 12 bilhões ao ano com a taxaçoão de apostas eletrônicas, segundo o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

— Não é justo você não tributar uma atividade que muitas pessoas nem concordam que exista no Brasil, mas é uma realidade do mundo virtual. Ela [previsão de arrecadação] subiu. A gente estava trabalhando com até R\$ 6 bilhões, mas é no mínimo o dobro disso. De R\$ 12 bilhões a R\$ 15 bilhões — disse em entrevista a GloboNews

O foco é a taxaçoão de apostas esportivas on-line, principalmente sobre resultados de futebol, também chamadas de sports betting. A medida não incluiria jogos de videogame ou esportes eletrônicos, chamados de e-sports.

Haddad também defendeu combater ao “contrabando” no comércio eletrônico, quando empresas com comércio não utilizam de artifícios para não pagarem tributos. Nesse caso, a previsão é arrecadar de R\$ 7 bilhões a R\$ 8 bilhões. São empresas, a maior parte delas chinesas, que se tornaram bastante populares no país por conta da facilidade de importação.

— Combate às compras eletrônicas, que tem a ver com contrabando, uma empresa tem comércio eletrônico, faz passar por remessa pessoa a pessoa pra não pagar impostos, as empresas brasileiras e estrangeiras que estão sofrendo a concorrência desleal estão pedindo providências com a Receita — disse Haddad.

Outra medida antecipada por Haddad a é proibição de que empresas com incentivos fiscais concedidos por estados, via ICMS, possam abater esse crédito da base de cálculo de impostos federais (IRPJ e CSLL). O crédito só poderá ser abatido se for destinado a investimentos, e não a custeio. Medida pode render de R\$ 85 bilhões a R\$ 90 bilhões.

Banco Central

A relação com o Banco Central foi outro assunto tratado na entrevista à GloboNews. Segundo o ministro da Fazenda, a autarquia brasileira não está considerando - na decisão sobre juros - eventual risco no sistema bancário. Para Haddad, houve “sinal amarelo” após a falência no Silicon Valley Bank (que tinha foco no financiamento de startups nos EUA) e a crise no banco Credit Suisse, instituição bancária da Suíça.

— A minha impressão é que o que está acontecendo no mercado de crédito, sobretudo de capitais, não está chegando inteiramente ao Banco Central [brasileiro], acho que não está calibrada a informação sobre o que está acontecendo no mercado de capitais. Está tendo uma retração forte, depois do episódio das Americanas ficou mais forte — afirmou Haddad.

Em termos práticos, o ministro se refere aos efeitos restritivos na taxa de juros elevada, que eventualmente poderia acentuar essa retração no crédito.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/04/2023

SANEAMENTO: NOVO DECRETO VAI PRIVILEGIAR TARIFA MAIS BAIXA; OBJETIVO É VIABILIZAR R\$ 120 BI EM INVESTIMENTOS, DIZ MINISTRO

Revisão do marco legal irá tirar trava para PPPs de saneamento e estender prazo para regionalização

Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro das Cidades, Jader Filho Marcelo-Foto : Camargo/Agência Brasil

As próximas concessões de saneamento básico que utilizarem recursos federais terão como critério de seleção o operador que oferecer menor tarifa no menor tempo para universalização do serviço. Atualmente, ganha quem oferece o maior valor.

Além disso, o governo vai retirar o limite de 25% para a participação de Parceria Público Privada (PPP) em concessões de saneamento, disse ao GLOBO o

ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho. O presidente Lula deve assinar o decreto mudando parte da regulamentação do marco legal do saneamento na próxima quarta-feira.

— Não podemos interferir nas decisões estaduais, mas nas concessões que tiverem recursos federais, faremos a combinação entre menor tarifa e menor cronograma de concessão — disse o ministro. — Na prática, o dinheiro do saneamento ia para outras obras. Esse dinheiro precisa ir para o saneamento.

O decreto também vai retirar o limite de 25% para PPPs no setor de saneamento. Assim, na prática, uma estatal poderá entregar para o setor privado todo o serviço, mas o contrato continuará entre a empresa pública e uma cidade.

— Era limitado até 25% porque o governo anterior não pensava em PPP, pensava em privatização. Para nós, não importa se o investimento é público ou privado. O importante é garantir a prestação do serviço.

Uma das principais beneficiadas com a mudança será Embasa, estatal de saneamento da Bahia, estado que era governado pelo atual ministro da Casa Civil, Rui Costa, e que continua sob o domínio do PT, agora com Jerônimo Rodrigues. Essa empresa tinha interesse em manter o contrato para prestação do serviço em Salvador e utilizar PPPs para esse fim. A estatal está com o contrato com a capital baiana vencido.

As mudanças vão destravar investimentos de pelo menos R\$ 120 bilhões no setor até 2033, de acordo com o ministro.

— Seja público ou privado, ninguém sozinho vai conseguir destravar e nem fazer os investimentos necessários para alcançar a universalização. Precisa de investimento privado e também público. É esse o intuito do decreto.

O texto do decreto também definiu que a Agência Nacional de Águas será responsável por regular o setor, seguindo diretrizes do Ministério das Cidades. Essa foi uma demanda do setor privado durante as discussões que levaram ao novo decreto.

Sancionado em 2020, o marco do saneamento definiu 2033 como meta para a universalização dos serviços, ou seja, fornecer água para 99% da população e coleta e tratamento de esgoto para 90%. O marco permitiu a entrada da iniciativa privada — mais de 20 leilões já foram feitos desde o início do marco, com investimentos que ultrapassam R\$ 50 bilhões.

Para isso, um passo considerado fundamental é a formação de blocos de cidades (que não precisam ser vizinhas) para a licitação dos serviços, de maneira que cidades pequenas se juntem para dar atratividade financeira para a operação.

O novo decreto permite que as cidades formem blocos até 31 de dezembro de 2025. Caso a cidade decida não formar um bloco, ela fica proibida de receber recursos públicos federais e financiamentos

com recursos da União para serviços de saneamento. O prazo anterior venceu no último dia 31 e foi um dos principais motivadores da publicação do novo decreto.

— Não é justo, por conta de uma decisão de lei ou entendimento de legislador, não permitir que uma área tão sensível receba recursos. Se alguém não fez sua parte, não é o município e nem as pessoas das cidades que serão punidas — disse o ministro.

O novo decreto também vai prorrogar os prazos para que as estatais provem que são capazes de fazer os investimentos que levarão cada cidade (ou o conjunto de cidades) a ter 99% da população com água tratada e 90% das pessoas com coleta e tratamento de esgotos até 2035. Se não houver a comprovação, o governo local precisa licitar a área.

O ministro afirmou que o decreto vai estabelecer a necessidade de metas intermediárias, num horizonte de cinco anos. O cumprimento dessas metas será verificado ao longo desse período.

Para justificar a prorrogação do prazo para regionalização, o argumento é de que quase 1,2 mil municípios, com população de mais de 30 milhões de pessoas, ficariam de fora do novo modelo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/04/2023

HADDAD: 'ANTES DO DIA 15 ARCABOUÇO ESTARÁ NO CONGRESSO NACIONAL'

Ministro da Fazenda afirma que equipe da Fazenda está finalizando o texto

Por Renan Monteiro — Brasília



Arcabouço fiscal: Haddad detalha a proposta – Foto: Reprodução

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira que o arcabouço fiscal apresentado na semana passada será enviado ao Congresso Nacional até o dia 15 de abril. Haddad também declarou que o texto da proposta será enviada junto com outras medidas de “recuperação da base fiscal”.

— As equipes estão por conta disso (finalizando o texto) desde sexta-feira, trabalhando no final de semana. Como não tem sessão no Congresso, vão aproveitar esses dias para calibrar. Mas, certamente, antes do 15 estará no Congresso Nacional — disse, em rápida entrevista a jornalistas no Ministério da Fazenda.

O novo arcabouço fiscal tem como compromisso limitar os gastos públicos a 2,5% e estabelecer um piso mínimo de 0,6%. No atual parâmetro, a proposta precisaria de incremento de receita entre R\$ 110 bilhões a R\$ 150 bilhões, segundo o ministro da Fazenda.

Com isso, o governo está estruturando medidas complementares para incremento de receita:

— Com as medidas que vão se somar ao arcabouço, que é de recuperação da base fiscal do orçamento federal, isso vai dar condições de prosseguirmos harmonizando política fiscal com a monetária (...) São as mesas equipes redigindo projeto de Lei e medidas provisórias. Se não for, vai com um dia de diferença. O abraço vai junto com as medidas de recuperação fiscal.

Comércio eletrônico

O ministro da Fazenda também disse que governo está estruturando medidas para acabar com a concorrência “desleal” entre empresas que “pagam impostos” e companhias que burlam regras para

evitar a tributação. Haddad não fez citação direta a nenhuma empresa e afirmou que o foco é combater o "contrabando" no comércio eletrônico.

A discussão dentro do governo ocorre no cenário de críticas de varejistas brasileiras aos e-commerces asiáticos, como Shein, Shopee e Aliexpress.

— Não existe taxar uma empresa, existe proibir o contrabando. Todas as empresas podem operar no Brasil, o que elas não podem é fazer uma concorrência desleal com quem está pagando imposto aqui. Não sei quem são os contrabandistas. Quem paga imposto está reclamando de quem não paga. É natural isso — disse Haddad.

O ministro alega que a perda de arrecadação, com as empresas que não pagam impostos, é em "alguma coisa entre R\$ 7 a 8 bilhões" por ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/04/2023

CORREIOS REAJUSTAM EM 5,49% TARIFAS POSTAIS A PARTIR DESTA SEGUNDA-FEIRA

Valores foram corrigidos pelo IPCA fechado em 2022 e passam a valer nesta segunda-feira

Por O Globo — Rio de Janeiro

Os Correios reajustam em 5,4958% as tarifas dos serviços postais e telegráficos nacionais e internacionais, líquido de impostos e contribuições sociais. A correção passa a valer a partir desta segunda-feira. A lista completa de valores consta na portaria publicada hoje no DOU.

A alteração, que leva em consideração o acumulado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) em 2022, foi assinada pelo ministro das Comunicações, Juscelino Filho, e publicada no Diário Oficial da União (DOU).

Pela correção, o envio de carta e aerograma nacional vai variar de R\$ 2,45 para R\$ 13,25, a depender do peso do pacote, em gramas. Já os serviços de telegrama nacional variam de R\$ 10,29, quando enviado pela internet, a R\$ 14,90, no caso de mensagem pré-paga enviada por uma agência dos Correios.

Já o envio de cartas e cartões postais internacionais variam de R\$ 2 a R\$ 147,90, na modalidade econômica, e de R\$ 4,10 a R\$ 229,50, quando há prioridade para a entrega do pacote. Os valores alteram de acordo com o peso e o país para o qual será remetido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/04/2023

PETROBRAS: ALIADOS DE LULA VEEM INSATISFAÇÃO DO PRESIDENTE COM JEAN PAUL PRATES

Por Malu Gaspar e Johanns Eller — Brasília e Rio



O presidente Lula e o dirigente da Petrobras, Jean Paul Prates — Foto: Ricardo Stukert

A relação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e seu escolhido para comandar a Petrobras, Jean Paul Prates, nunca esteve tão desgastada.

Lula tem enviado diferentes sinais de que está insatisfeito com o quadro geral da estatal nos três primeiros meses de seu governo - e tem cobrado o presidente da companhia para que dê uma guinada o quanto antes. Ministros palacianos e aliados que têm conversado com o presidente



afirmam que o clima entre os dois não é dos melhores.

O "climão" teria, inclusive, provocado um constrangimento durante o relançamento da Lei Rouanet pelo Ministério da Cultura, realizado no Theatro Municipal do Rio no último dia 23.

Convidado para a cerimônia por ser o patrocinador oficial do teatro, Prates não conseguiu ficar no camarote destinado ao presidente. Além disso, segundo apurou a equipe da coluna, o cerimonial de Lula tentou na última hora cancelar uma homenagem do teatro ao presidente da Petrobras.

A manobra não deu certo, mas chamou atenção de integrantes do governo. Pessoas próximas a Prates negam e dizem que o presidente da petroleira foi convidado para o evento pelo próprio Lula.

Outro episódio que chamou atenção de integrantes do governo que já viam sinais de desgaste na relação entre o presidente e Prates foi o fato de Lula não tê-lo convidado diretamente para compor a delegação do presidente da República na viagem para a China.

Quase 40 autoridades - além de cerca de 200 empresários - estariam na megacomitiva. Lula acabou não viajando no último domingo por recomendações médicas, em função de uma pneumonia, e viajará a Pequim já no próximo mês.

O principal motivo do "gelo", tanto segundo interlocutores do presidente da República quanto do próprio Prates, é que Lula acha que, depois de quase três meses à frente da Petrobras, ele não tem conseguido implementar a agenda do governo - como a alteração da política de preços da companhia para os combustíveis, ou um programa de conteúdo nacional para equipamentos, com incentivo ao setor naval.

Lula tem criticado publicamente a política de paridade de preços internacionais (PPI) e a distribuição recorde de dividendos a acionistas, que contou com um surpreendente voto favorável de Prates.

Mas, para aliados de Prates, o problema do presidente da Petrobras não é Lula, e sim a insatisfação de setores do PT com a diretoria indicada pelo CEO e avalizada pelo presidente.

Pode ser, mas não há só setores do PT em guerra interna contra Prates. Na semana passada, os comitês da Petrobras recomendaram a rejeição de duas indicações para compor o conselho, uma de Lula e outra do ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira.

A assembleia de acionistas pode ignorar a recomendação e colocar no conselho quem o governo quiser. Mas o fato de que Prates não pode (e na compreensão do Planalto, não tenta) passar por cima dos controles internos da companhia vem sendo visto como sinal de fraqueza.

Nos bastidores, quem conversa com Lula ouve o presidente dizer que Prates foi "capturado" pelo "status quo" da Petrobras, e que tem tomado muitas decisões sem consultar o governo.

Também pegou mal no Palácio do Planalto o reajuste salarial de 43,88% para conselheiros e diretores, aprovado pelo conselho de administração da Petrobras na semana passada. O reajuste precisa ser chancelado pela assembleia de acionistas, na qual o governo tem a maioria dos votos.

Só na semana passada Prates conseguiu dar posse à sua diretoria, o que seu grupo espera que alivie a tensão com o presidente da República. Mas em breve ele terá que fechar as vendas de ativos que já foram assinadas e que estavam suspensas a pedido do ministro das Minas e Energia.

O que o PT e Lula gostariam que ocorresse é que os negócios fossem revertidos de alguma maneira. Mas Prates já indicou que não correrá esse risco.

Para diminuir o atrito com a base do governo e angariar algum apoio, Prates se aliou à FUP e sindicalistas ligados ao PT. Já colocou em sua equipe de assessores três pessoas ligadas à Federação Única dos Petroleiros (FUP) -- e deve nomear um quarto integrante da federação, o



sindicalista José Maria Rangel, para a gerência-executiva de Responsabilidade Social, com orçamento de R\$ 450 milhões.

A julgar pelo clima em Brasília nos últimos dias, vai ser preciso mais do que isso para diminuir a má vontade de Lula.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/04/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CRÉDITO CORPORATIVO 'SECA', E EMPRESAS LUTAM PARA SOBREVIVER

Bancos e gestoras estão mais seletivos na concessão de crédito; analistas projetam piora nos próximos meses

Por Lucas Agrela e Luciana Dyniewicz

Diante de um cenário de juro alto, desaceleração econômica, dificuldades no mercado internacional e crise na Lojas Americanas, o crédito corporativo no Brasil secou. Endividadas, empresas têm recorrido a renegociação de débitos, além de recuperação judicial e extrajudicial, para tentar sobreviver. A tendência, segundo analistas, é que as condições de crédito continuem duras pelo menos até o fim do ano, dificultando a operação das companhias brasileiras.

Na semana passada, o Banco Central (BC) divulgou que a concessão de crédito para pessoas jurídicas foi de R\$ 166 bilhões em fevereiro, valor 8,6% inferior ao de janeiro. Para o Goldman Sachs, é provável que esse cenário piore. "Esperamos que as condições de crédito se tornem mais exigentes nos próximos meses devido ao alto nível de endividamento do consumidor, taxas elevadas, perspectiva de abrandamento da atividade real e o surgimento recente de várias situações de dificuldade de crédito corporativo", diz relatório do banco.

Na análise de Douglas Bassi, sócio da área de reestruturação de dívida da Virtus BR Partners, a situação deve se manter assim no mínimo até dezembro, dado que, após o BC reduzir a taxa básica de juros, a Selic, serão necessários de quatro a nove meses para haver efeitos na economia real.

Com o acesso ao crédito restrito, companhias têm tido dificuldade para rolar dívidas. As que conseguem estão pagando juros pesados. A Gol, por exemplo, trocou em fevereiro título de dívidas que venciam entre 2024 e 2026 por papéis que vencem em 2028, mas assumiu uma taxa de juros de 18% - antes, variava entre 3,75% e 8%.

Para as que não estão tendo essa opção, as recuperações judicial e extrajudicial têm sido a saída. Na última semana, o Grupo Petrópolis, dono da cerveja Itaipava, e a varejista de moda Amaro recorreram, respectivamente, a esses expedientes.

Apenas no primeiro bimestre deste ano, 195 empresas no País já pediram proteção na Justiça, um aumento de 60% na comparação com o mesmo período de 2022. É o número mais alto desde 2017, quando foram feitos 197 pedidos nos dois primeiros meses do ano, segundo dados da Serasa Experian.

O economista Luiz Rabi, da Serasa, afirma que o crédito ficou mais caro devido ao aumento da inadimplência e ao juro alto. Uma melhoria só seria possível com uma perspectiva de queda na inadimplência, o que não está no horizonte.

Sócio-diretor da Alvarez & Marsal (empresa que coordena a RJ da Americanas), Eduardo Seixas trabalha com a hipótese de que os pedidos de recuperação cresçam 50% neste ano. Se esse

incremento se confirmar, 2023 terminará com cerca de 1.250 solicitações. Seria o maior número desde 2019, quando 1.417 companhias pediram RJ.

Sem dinheiro

Crédito para empresas diminuiu 8% de janeiro para fevereiro

Concessões de crédito livre para pessoas jurídicas*



Taxa de juros



Spread



Inadimplência



DADOS SAZONALMENTE AJUSTADOS; **DADOS PRELIMINARES
Fonte **BANCO CENTRAL**

O volume, entretanto, seria 33% inferior ao de 2016, quando a crise econômica e o colapso de empresas envolvidas na Lava Jato fizeram com que 1.863 companhias pedissem recuperação na Justiça.

“A pandemia asfixiou as companhias. Elas conseguiram respirar na época porque receberam ajuda, mas, agora, com o juro lá em cima, está muito pesado”, diz o sócio da Alvarez&Marsal, empresa que também está atuando na recuperação da Amaro e da Petrópolis, além da reestruturação da Tok&Stok.

Seixas acrescenta que parte das dívidas que foram roladas durante a pandemia estão vencendo agora, justamente em um momento em que os juros estão mais altos. As empresas, no entanto, ainda não estão gerando caixa suficiente para quitar os débitos.

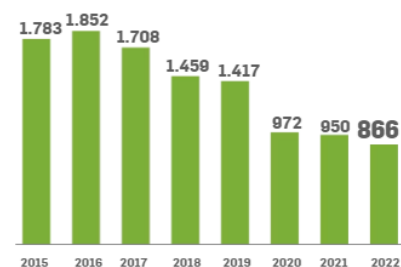
Percebendo a falta de dinheiro nas companhias, bancos e gestoras elevaram também o spread (taxa referente à diferença entre o preço em que o banco capta recurso e o que cobra para emprestar esse recurso). De acordo com o BC, o spread para pessoas jurídicas passou de 10,7 pontos percentuais em fevereiro do ano passado para 11,8 em fevereiro deste ano.

Endividadas

Empresas brasileiras sofrem com a escassez de crédito e dificuldade de renegociar dívidas leva a recuperações judiciais, extrajudiciais e falências

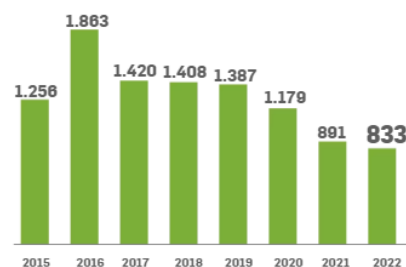
Falências requeridas

TOTAL DE PEDIDOS POR ANO



Recuperações judiciais requeridas

TOTAL DE PEDIDOS POR ANO



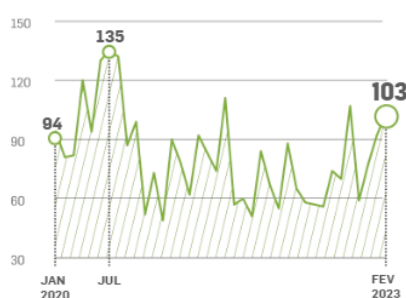
Recuperações extrajudiciais requeridas

TOTAL DE PEDIDOS POR ANO



Recuperações judiciais requeridas

EM NÚMERO DE PEDIDOS, MÊS A MÊS



Fonte: Serasa Experian

ESTADÃO #18

Para Bassi, da Virtus BR, o impacto da crise da Americanas no mercado de crédito foi grande e é um dos motivos que tem levado os bancos a dificultarem a concessão de crédito. “A Americanas era ‘triple A’ (nota dada pelas agências de classificação de risco para as dívidas com menor risco de calote) e ficou insolvente de uma hora para outra. Isso está dificultando muito. Agora, todo mundo está olhando com mais afinco para as demonstrações financeiras. Aí é claro que o custo fica mais elevado.”

Bassi acrescenta que o custo está mais alto para empresas que estão com dificuldade de gerar caixa e que querem recursos para novos investimentos.

Segundo Mickael Paolucci, sócio da boutique de crédito Multiplica Crédito Investimento, o custo médio do dinheiro para o empresário está entre 20% e 25% ao ano. Quando a Selic estava em torno de 2% e 4%, o custo de capital variava entre 10% e 15%.

Paolucci afirma, porém, que o crédito não está caro apenas no Brasil, mas em todo o mundo. “Com o juro aumentando fora do País, aumenta a competição pelo dinheiro do investidor”, diz. “As grandes empresas estão em um dilema entre pagar a dívida ou continuar a faturar. É questão de sobrevivência.”

O líder de contencioso empresarial cível, recuperação de empresas e arbitragem do escritório Donelli Abreu Sodré e Nicolai Advogados, Renato Leopoldo e Silva, acrescenta que as primeiras empresas que estão sendo afetadas pela crise de crédito são as que dependem do nível de consumo, como as varejistas. “É um efeito dominó. Uma dificuldade de acesso ao crédito faz o consumidor comprar menos.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/04/2023

‘ARCABOUÇO LEVARÁ A UMA ALTA BRUTAL DA CARGA TRIBUTÁRIA’, DIZ EX-PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL

Para Affonso Celso Pastore, medidas não permitem queda na relação entre dívida e PIB sem aumento de tributos

Por Luiz Guilherme Gerbelli

ENTREVISTA COM

Affonso Celso Pastore

Ex-presidente do Banco Central. É economista e doutor pela USP

Ex-presidente do Banco Central, Affonso Celso Pastore avalia que o governo vai precisar aumentar a carga tributária para que o arcabouço fiscal apresentado pela equipe econômica dê conta de reduzir a relação entre dívida e Produto Interno Bruto (PIB) do País. "Se o governo aprovar esse arcabouço, ele obtém uma licença para aumentar gastos. Se ele não aumentar a carga tributária, o superávit primário não vai ser gerado", disse Pastore.



Pastore diz não entender como o mercado financeiro teve reação positiva em relação às medidas Foto: Werther Santana/Estadão

Ao anunciar a regra fiscal, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que iria propor novas medidas para acabar com "jabutis tributários" e ampliar a arrecadação em R\$ 150 bilhões – o novo arcabouço depende do aumento das receitas do governo para ter sucesso.

"Nós vamos ter de aumentar a carga tributária e a pergunta que fica para, talvez, o ministro responder é quem ele vai escolher para subir a carga. Essa equação só fecha com aumento brutal de carga tributária", disse Pastore.

A seguir os principais trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Qual é a avaliação do sr. em relação ao arcabouço fiscal apresentado pela equipe econômica?

O propósito do arcabouço é chegar a um superávit primário que permita reduzir a relação dívida/PIB. A única forma, com esse arcabouço, de alcançar resultados primários que reduzam essa relação é ter um enorme aumento de carga tributária. Estou pegando uma simulação feita pelo Marcos Lisboa e pelo Marcos Mendes (publicada no Brazil Journal) que aponta um aumento da ordem de 5,2 pontos de porcentagem do PIB. Isso não é factível. Esse arcabouço tem uma aritmética impecável, na qual o ministro Haddad conseguiu provar que, se a despesa crescer menos do que a receita, ele gera superávits primários, mas tem uma economia falha, que não garante o resultado.

Essa queda na relação dívida/PIB não será alcançada?

O objetivo do governo é aumentar gasto. Eu acho que esse objetivo ele atinge. Agora, não atinge o objetivo de reduzir a relação dívida/PIB.

Na leitura do senhor, esse arcabouço, então, não permite uma queda dos juros?

Em primeiro lugar, o simples fato de existir o arcabouço não leva a redução da taxa de juros. Ainda que o arcabouço fosse bom, o Banco Central não poderia fazer nenhum gesto. Ele teria de esperar que a inflação caísse para conseguir reduzir os juros. Não espero por parte do BC nenhum sinal nessa direção. Eu só não entendo como é que o mercado financeiro teve uma reação positiva em relação a esse arcabouço. Isso eu não entendo. É uma coisa que nós vamos ver nas próximas semanas.

Vai haver uma decepção do mercado mais para frente?

Eu não sou psicólogo, não consigo interpretar como as pessoas têm a percepção dos eventos econômicos. Agora, eu digo o seguinte: para quem olha para aritmética, pode ter uma reação positiva, mas, para quem olha para a economia, a reação tem de ser extremamente negativa.

Por quê?



O ministro Haddad foi enfático em dizer que, se estão pensando em aumento de carga tributária, subindo as alíquotas dos impostos que já existem, não haverá aumento. Em segundo lugar, disse que iria buscar os jabutis. Um desses jabutis são os chamados fundos exclusivos. Não tenho nenhum problema com taxar fundos exclusivos. Na verdade, produz arrecadação, sem reduzir a demanda dentro do Brasil. Os R\$ 150 bilhões que o governo quer aumentar de arrecadação, talvez, ele consiga com isso, com tributação das apostas eletrônicas, etc. Agora, precisaria de uma arrecadação de 5% ao ano a mais nos anos seguinte. Aí teria de ir para as renúncias tributárias. Nós vamos ter de aumentar a carga tributária e a pergunta que fica para, talvez, o ministro responder é quem ele vai escolher para subir a carga.

Há um custo político grande de se mexer em renúncia tributária.

É complicado, mas tem de ser feito. Se ele quer levar esse arcabouço, vai ter de aumentar a carga, vai ter de dizer onde ele vai querer aumentar a carga. Eu estou dizendo que é melhor, em vez de subir um imposto que é regressivo na sua incidência, como é o imposto sobre o consumo, é melhor ir na renúncia tributária.

E o espaço é pequeno para aumentar a carga?

Se o governo aprovar esse arcabouço, ele obtém uma licença para aumentar gastos. Se ele não aumentar a carga tributária, o superávit primário não vai ser gerado. Se o superávit primário não for gerado, vamos para dois cenários: ou sobe a inflação que aumenta a receita e faz cair a despesa em termos reais ou vira uma desaceleração adicional do crescimento econômico, porque o Banco Central, mantendo a sua independência, continua com uma política restritiva.

Qual cenário o sr. acha mais provável?

Qualquer cenário é possível. Se o governo conseguir aparelhar o Banco Central e gerar uma maioria de diretoria para executar a política monetária que eles querem que o BC execute, a inflação vai fácil para cima.

E qual é a projeção do sr. para a taxa de juros?

Eu não vejo queda neste ano. Eu vou ver queda lá na frente, em 2024.

E como fica a economia sem perspectiva de queda?

O PIB da agricultura vai crescer uma enormidade. A nossa agricultura é eficiente, somos um exportador de produtos agrícolas, os preços internacionais estão muito bons, e São Pedro nos ajudou. O clima foi perfeito. No Focus (pesquisa semanal do BC com projeções de analistas de mercado), tem a previsão de crescimento abaixo de 1%. Isso quer dizer o seguinte: serviços e comércio varejista sofrem muito mais do que a agricultura. É possível que a gente chegue na segunda metade do ano com taxas ligeiramente negativa de variação do PIB.

Qual será a força do governo numa conjuntura de economia fraca em que medidas difíceis precisam ser aprovados no Congresso?

Existe um conflito no campo da política econômica, entre a política fiscal e monetária. Esse conflito vai para um campo político, o governo contra o Banco Central. Qual é a repercussão que isso tem no plano político? É uma questão de a gente ver, mas eu acho que essa briga política vai prosseguir, escalar e crescer.

A alta de juros não piora a situação do crédito?

Não tem crise de crédito no País. Isso é conversa. Não tem crise de crédito no mundo. Não há crise bancária no mundo. Os Estados Unidos viveram uma corrida bancária. Corrida bancária se resolve garantindo depósitos, e inflação se combate com taxa de juros. Isso está sendo feito nos EUA e na Europa. E, no caso brasileiro, não teve nem corrida bancária. Houve um lamentável episódio de uma fraude gigantesca feita pela Americanas. Isso, no fundo, provocou um aumento de spread bancários na dúvida se esse cenário existe em outras empresas, que eu acho que não existe. Não vejo um aperto de crédito maior do que aquele que decorre de uma política monetária restritiva como essa que nós estamos assistindo.

Diante desse contexto internacional, qual deve ser o próximo passo do Fed?

O Fed anunciou que deve ter mais uma subida de 0,25. A economia americana está aquecida. Ou ele para com esse 0,25 ou promove mais uma alta de 0,25. Agora, nós vamos assistir a economia americana, ao longo do tempo, desacelerando o crescimento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/04/2023

CORTE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO PODE DIFICULTAR CONTROLE DA INFLAÇÃO, DIZEM ANALISTAS

Aumento repentino de 6% nos preços deve se acomodar com o tempo, segundo economistas; no Brasil, valor dos combustíveis vai depender da definição da política de preços da Petrobras

Por Jessica Brasil Skroch, Gabriel Vasconcelos, Sergio Caldas, Gabriel Bueno da Costa e Luciana Xavier

O mercado respondeu rapidamente nesta segunda-feira, 3, ao comunicado de países da Opep+ de que serão cortados voluntariamente 1,66 milhão de barris por dia até o fim do ano. O grupo reúne a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e aliados. Como resultado, o petróleo aumentou mais de 6%. A Opep diz que a decisão é uma medida preventiva com o “objetivo de sustentar a estabilidade do mercado de petróleo”.

Especialistas afirmam que os preços da commodity não devem cair no curto prazo, mas que ainda é muito cedo para falar em outras tendências, visto a volatilidade do momento.



Ainda é cedo para dizer que a alta dos preços do petróleo no mercado internacional vai impactar diretamente o Brasil, apontam analistas Foto: Marcos de Paula/Agência Estado

O anúncio do corte na produção impactou os mercados globais diante da possibilidade de que o Federal Reserve (Fed, o banco central americano) tenha que subir mais os juros para combater a inflação. No Brasil, as apostas de corte da Selic começam a migrar de junho para agosto.

O Citi considera que o “surpreendente corte preventivo” deve levar a um movimento para cima no preço da commodity no curto prazo, mas o banco também avalia haver ainda “ventos contrários adiante”. O banco afirma que o novo anúncio “gera dúvidas sobre a capacidade deles de manter a produção constante”.

Mauro Rochlin, professor de MBAs da FGV, afirma que o aumento expressivo nos preços é uma resposta do “calor dos acontecimentos”, e que, pouco tempo depois, já era possível ver uma volatilidade. “Para falarmos em tendências desse anúncio, é preciso primeiro esperar passar essa volatilidade. É recomendado esperar uma semana, dez dias, para podermos observar se teremos um novo patamar com estabilidade”, disse.

O professor afirma que ainda é cedo para falar em impacto nos preços brasileiros. “Há duas semanas, o Brent estava em cerca de US\$ 84, e houve uma queda para cerca de US\$ 79. Com o anúncio, voltamos ao patamar de duas semanas atrás. Sem estabilidade, não podemos dizer ainda que teremos altas expressivas no Brasil.”

O corte antecipa o movimento de alta do preço internacional da commodity, mas não muda a projeção de preço médio anual entre US\$ 80 e US\$ 90 para o barril tipo Brent, a principal referência do mercado, analisa Marcelo de Assis, analista de óleo e gás da Wood Mackenzie.



Há uma tendência de alta para os próximos meses, mas o nível não deve chegar ao da pandemia, quando o barril do petróleo superou os US\$ 110 num momento em que o mundo todo crescia, afirma Paulo Gala, economista-chefe do Banco Master.

“Não podemos cravar que o preço vai subir devidamente porque estamos num momento de alta de juros, desacelerando a atividade nos EUA e Europa, isso reduz bem a demanda nos próximos meses”, analisa Gala. Ele destaca também que as reservas de petróleo americanas caíram praticamente pela metade.

“Nossas previsões apontavam para o barril a um valor médio entre US\$ 80 e US\$ 90 este ano e permanecem assim”, diz Assis. Para ele, o corte efetivo na oferta de petróleo vem para acompanhar a queda na demanda e preservar o preço. “Isso interrompe a trajetória descendente (de preços) do momento”, diz.

Para o analista, os preços não devem se descolar da casa dos US\$ 85 no curto prazo, e o aumento no segundo semestre vai depender da atividade econômica no mundo - hoje deprimida pelas altas taxas de juros - e principalmente pelo avanço da economia chinesa, que deve se concentrar no fim do ano.

Em relação ao aperto monetário mundial, Gala coloca que era mais fácil controlar a inflação com o petróleo próximo a US\$ 70 do que com acima de US\$ 80. A situação dificulta a vida do Fed e do BC europeu, mas não muda completamente o quadro, afirma Gala. “Talvez suba um pouco a mais a taxa. A Opep tem influência no preço, mas o nível de atividade global é mais importante, se as economias estão contraindo ou expandindo é o que no final do dia vai definir o preço do petróleo”, explica.

“A gente está vendo um aumento das taxas de juros justamente por conta da alta do petróleo, por causa do corte da Opep. Ou seja, o cenário de inflação pode ser mais desafiador do que inicialmente previsto”, diz o estrategista-chefe do Banco Mizuho do Brasil, Luciano Rostagno.

Petrobras

Para Assis, o corte da Opep e a apreciação do barril não devem ter efeitos imediatos sobre os preços de derivados praticados pela Petrobras, mas “diminui bastante” o espaço para quedas de preços em refinarias, sobretudo no caso da gasolina.

Ele lembra que, de um lado, a companhia ganha em receita, por ser produtora e exportadora de petróleo, mas sofre aumento de pressão política e inflacionária relacionada a combustível, dilema que, diz, não será só do Brasil, mas de todo o mundo, o que inclui Europa e Estados Unidos.

Para Gala, o preço brasileiro só terá um aumento expressivo se o barril ultrapassar os US\$ 90. Se esse for o caso, há uma melhora do lado fiscal, já que governo arrecada mais, porém piora a trajetória de inflação no País, o que pode atrasar o corte dos juros.

Além disso, os preços dos combustíveis no País também dependem da definição da política de preços da Petrobras, o que ainda não está claro, explica Rochlin. Há incertezas se os preços continuarão atrelados aos preços do mercado internacional. Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, afirmou no começo de março que não haverá intervenção do governo nos preços, mas que a política de paridade de importação (PPI) pode mudar.

“A Petrobras vai praticar preços competitivos para o mercado dela, conforme achar que tem de ser para garantir sua fatia de mercado, onde estiver presente. Se for o PPI, que seja, mas em alguns casos talvez não seja. O PPI só garante ao concorrente uma posição mais confortável. A minha função é ser competitivo”, disse Prates.

Ministério da Fazenda

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, classificou como exagerada a reação de preços no mercado internacional ao anúncio de redução da oferta de petróleo pela Opep+.

“Teve um overshooting. Um milhão de barris não é para dar 8,0% de aumento do preço do barril”, disse em entrevista à GloboNews. “A Opep sinalizou que pode cortar mais, que vai administrar o preço, e pode ser que ela queira manter o petróleo em um patamar mínimo, para não deixar ocorrer o que aconteceu em outros tempos, quando caiu a US\$ 60, US\$ 50, US\$ 40.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/04/2023

HADDAD DIZ QUE GOVERNO PRECISA AMPLIAR RECEITA EM ATÉ R\$ 150 BILHÕES PARA NOVA REGRA FICAR DE PÉ

Segundo ministro, taxaço de apostas eletrônicas deve gerar arrecadação de R\$ 12 bilhões; projeto do novo arcabouço pode ser enviado ao Congresso apenas na próxima semana

Por Marianna Gualter, Giordanna Neves e Eduardo Rodrigues

SÃO PAULO E BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira, 3, que precisa ampliar a receita do governo em R\$ 110 bilhões a R\$ 150 bilhões para viabilizar as metas do arcabouço fiscal, a nova regra divulgada na semana passada em substituição ao teto de gastos. Segundo ele, o projeto pode ser enviado ao Congresso apenas na próxima semana.

Para ampliar a arrecadação, o governo vai apresentar inicialmente três medidas para reforçar os cofres: taxaço de apostas eletrônicas, com objetivo de arrecadar de R\$ 12 bilhões a R\$ 15 bilhões por ano; taxaço de e-commerces que driblam as regras da Receita Federal, não pagando impostos (o que o ministro chamou de “contrabando”, com perdas estimadas de R\$ 7 bilhões a R\$ 8 bilhões), e não permitir que subvenção a Estados para investimento seja equiparada a custeio – medida que pode render de R\$ 85 bilhões a R\$ 90 bilhões.

“Ente R\$ 110 e 150 bilhões você zera o déficit no ano que vem”, afirmou Haddad à GloboNews. Segundo ele, não é preciso “aumentar e nem criar imposto para atingir esse objetivo”. “Basta cobrar de quem não paga”, disse.

A proposta de arcabouço fiscal apresentada pelo governo prevê zerar o rombo das contas públicas em 2024 e passar a ter superávits primários (receitas maiores que despesas, sem contar o pagamento dos juros da dívida) a partir de 2025.

Apesar de as equipes técnicas dos ministérios da Fazenda, Planejamento e Orçamento e Casa Civil terem trabalhado durante todo o fim de semana na formatação do texto final da proposta de novo arcabouço fiscal, ele pode ser enviado ao Congresso apenas na próxima semana, segundo Haddad. O ministro garantiu que a proposta chegará aos parlamentares com medidas para a recuperação das receitas federais.

“As equipes estão por conta disso desde sexta-feira, 31, trabalharam no fim de semana. Como não tem sessão do Congresso nesta semana, vão aproveitar esses dias para calibrar a proposta. Se ficar pronto antes, enviamos até quarta-feira. Se não, mandamos na segunda-feira da semana que vem”, afirmou.

‘Jabutis tributários’

Como antecipou o Estadão, a caçada do ministro aos “jabutis tributários” para aumentar em até R\$ 150 bilhões a arrecadação do governo envolve o fechamento de brechas na legislação usadas pelas empresas e pessoas físicas para pagar menos imposto e um esforço concentrado na defesa das grandes causas no Judiciário que podem reforçar o caixa do governo em caso de vitória da União.

Entre as medidas, o governo considera propor uma mudança na tributação dos fundos exclusivos usados pelos super-ricos para aplicar o seu dinheiro. Nos governos passados, já houve três tentativas frustradas de mudar essa tributação. A Receita Federal é a maior defensora dessa mudança.



Segundo Haddad, governo enfrenta 'jabutis tributários' que trazem 'efeitos desastrosos' à economia brasileira
Foto: Sergio Lima/AFP

Haddad afirmou que o governo já sabia desde seu início que teria que enfrentar “jabutis tributários”, que vem trazendo “efeitos desastrosos” à economia brasileira. Segundo ele, o governo tem sofrido problemas de natureza tributária, e além das derrotas da Receita no Supremo Tribunal - a exemplo da exclusão ICMS da base de cálculo do PIS/Cofins -, há também normas que geram questionamento antes

mesmo do Supremo se manifestar.

O ministro listou que, dos R\$ 100 bilhões perdidos com a exclusão de ICMS da base de cálculo do PIS/Cofins, R\$ 30 bilhões já foram recuperados com medida provisória publicada pelo governo no início do ano. Haddad afirmou que um segundo conjunto de medidas será feito e deve recuperar as perdas com Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Outras medidas para correção de distorções foram elencadas pelo ministro, como a arrecadação com tributação sobre jogos de apostas, que deve gerar uma receita de R\$ 12 bilhões, ante estimativa preliminar de R\$ 6 bilhões. “Não é justo não tributar atividade que muitas pessoas nem concordam que exista no Brasil”, acrescentou. O combate ao “contrabando oficial” também foi citado por Haddad, em referência ao “comércio eletrônico que escamoteia, que se faz passar de remessa de pessoa para pessoa”.

O ministro argumenta que a reforma tributária deve trazer para dentro do sistema quem hoje consegue sonegar. “O IVA é muito mais à prova de sonegação do que os impostos de hoje.”

De acordo com Haddad, a reforma está prevista para ser votada na Câmara até julho e no Senado até outubro. O ministro defende que o objetivo do texto é sanear um sistema tributário altamente desorganizado, no qual a receita vem sofrendo com reveses multimilionários e não um aumento de alíquota ou criação de novos tributos.

Segundo ele, há outras seis medidas saneadoras que podem entrar em discussão após a reforma. “O arcabouço sugere que dilua um pouco no tempo”, disse. “O mais importante é dar um sinal do rumo do que fazer tudo agora e descompensar algo na economia. Se o rumo estiver claro e a autoridade monetária harmonizar com a fiscal, a sociedade brasileira vai crescer mais, pagar menos juros e o Estado estará menos endividado.”

Carga tributária

Haddad disse também não ver espaço para o discurso de que será necessário aumentar brutalmente a carga tributária, em resposta à entrevista do ex-presidente do Banco Central, Affonso Celso Pastore, ao Estadão. “Ninguém está pensando nisso, não há espaço nem para discutir isso politicamente”, disse.

“Corrigir distorções do sistema tributário deveria ser saudado por um liberal. Um liberal deveria aplaudir acabar com o patrimonialismo”, afirmou o ministro.

Haddad ainda citou a MP do Carf. “” Brasil é o único país do mundo em que o processo administrativo é contra a Receita, isso é um escândalo. Por que os liberais defendem o que está acontecendo no Carf, no subfaturamento de exportações e paraísos fiscais dentro e fora do Brasil?”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/04/2023

NÃO CONCORDO COM AS AVALIAÇÕES NEGATIVAS DE POUCO CRESCIMENTO DO PIB, DIZ LULA

‘Acho que a gente vai crescer mais do que os pessimistas estão prevendo’, afirmou o presidente
Por Sofia Aguiar

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva criticou os chamados “pessimistas” que estimam que o Produto Interno Bruto (PIB) crescerá pouco neste ano. Na avaliação do chefe do Executivo, a economia dará um “salto importante”. Ele não explicou, no entanto, como pretende promover esse impulso.

“Vamos ver o que vai acontecer quando as pessoas começarem a produzir mais”, disse o presidente em fala inicial durante reunião ministerial nesta segunda-feira, 3. Lula disse que falou com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que não concorda com as avaliações negativas de pouco crescimento nacional. “Acho que a gente vai crescer mais do que os pessimistas estão prevendo”, disse.

Na última semana, o Ministério da Fazenda estimou uma expansão do PIB de 1,61% para 2023 e de 2,34% para o próximo ano. O mercado financeiro, no entanto, é bem mais conservador: prevê que o PIB crescerá apenas 0,9% em 2023 e 1,48% no ano que vem.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva criticou os chamados “pessimistas” que estimam que o Produto Interno Bruto (PIB) crescerá pouco neste ano Foto: Eraldo Peres/AP Photo

Segundo Lula, o crescimento do País vai depender, em parte, da disposição do governo e dos discursos das diferentes áreas. “Se a gente ficar apenas lamentando aquilo que acha que não vai acontecer, ninguém vai investir em cavalo que não corre”, afirmou. “Nosso papel é apostar que esse país vai dar certo e vai produzir mais do que aquilo que algumas pessoas estão esperando.”

A reunião ministerial desta segunda é a terceira e última de uma série promovida pelo governo federal. A primeira teve como foco a infraestrutura; a segunda, área social; e a de hoje, áreas produtiva e institucional. Segundo o presidente, o objetivo do encontro é fazer levantamento de como está cada Ministério neste momento.

Na fala inicial, Lula também citou que, na próxima segunda-feira, 10, - dia que marca os 100 primeiros dias de governo - será realizada nova reunião ministerial para fazer um balanço diante do marco. Segundo o petista, o governo já recuperou quase todas as políticas sociais que, segundo ele, foram “desmontadas” pelo governo anterior. Já na próxima semana, haverá a discussão da atuação dos Ministérios nos 100 primeiros dias e anúncio de planos de trabalho de investimentos e projetos.

Ao exigir uma disposição das diversas equipes do governo, Lula disse estar otimista com a aprovação da nova política tributária e maior geração de empregos. “Estou muito otimista com a proposta de PPP que vamos colocar em discussão”, citou.

De acordo com ele, após a reunião desta manhã, pedirá para que haja um comunicado sobre o resultado do encontro à imprensa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/04/2023

SINALIZAÇÃO DO NOVO ARCABOUÇO FISCAL É POSITIVA, MAS AINDA RESTAM DÚVIDAS

Não foram indicados os instrumentos de aumento de receitas e/ou corte de gastos que serão utilizados

Por Claudio Adilson Gonzalez - Economista e diretor-presidente da MCM Consultores, Claudio Adilson Gonzalez escreve quinzenalmente

As linhas gerais da proposta para o novo arcabouço fiscal são razoáveis, embora seja possível listar pontos positivos e negativos. Além disso, como o diabo mora nos detalhes, a avaliação mais criteriosa das novas regras só pode ser feita depois da divulgação do texto do projeto de lei complementar que deve ser encaminhado ao Congresso daqui a uma ou duas semanas.



Avaliação mais criteriosa das novas regras só pode ser feita depois da divulgação do texto do projeto de lei complementar que deve ser encaminhado ao Congresso Foto: Sergio Lima/AFP

O primeiro ponto positivo é que as metas de resultados primários anunciadas para os quatro anos do atual governo podem ser consideradas ousadas, dado que são bem melhores do que as previstas atualmente pelo mercado financeiro. De acordo com o Relatório Focus, pesquisa realizada pelo Banco Central, as projeções medianas dos analistas em 24/3 eram de déficits primários (como proporção do PIB) de 1,02%, 0,8%, 0,5% e 0,27% para os exercícios de 2023, 2024, 2025 e 2026, respectivamente. A meta do governo é de zerar o déficit em 2024 e de gerar superávit primário de 0,5% do PIB, em 2025, e de 1%, em 2026.

As estimativas do superávit primário necessário para estabilizar a dívida pública em relação ao PIB variam muito entre os analistas, pois dependem de várias hipóteses com certa arbitrariedade, desde a métrica de dívida utilizada até a projeção de variáveis como a taxa real de crescimento do PIB, a diferença entre o deflator do PIB e a inflação (IPCA) e a taxa real de juros de equilíbrio, entre outras. Em meu cenário básico seria necessário gerar superávit primário da ordem de 1% a 1,5% do PIB, ou seja, a meta para 2026 está no limite inferior desse intervalo.

Outro ponto positivo é a combinação de metas de superávit primário com limites de despesas, dentro de intervalos, o que dá mais flexibilidade e previsibilidade para as regras fiscais. Metas muito ousadas, excessivamente rígidas e politicamente inviáveis, não são sustentáveis e acabam sendo alteradas ou excepcionalizadas, como ocorreu com o teto de gastos, o que destrói a sua credibilidade.

Apesar desses méritos, há pontos negativos. Destaco os principais. O primeiro é que atrelar os limites de despesas às receitas gera o risco de que uma alta atípica da arrecadação provoque aumento de gastos permanentes, difíceis de serem revertidos, apesar de a Lei de Responsabilidade Fiscal dificultar tal prática. Outro ponto é que as novas regras não são anticíclicas, o que reduz a eficácia da política monetária. Há mecanismos de atenuação, mas não de eliminação da pró-ciclicidade. Além disso, a estabilização e posterior redução da relação dívida pública/PIB não é assegurada pelo novo mecanismo.

Finalmente, não foram indicados os instrumentos de aumento de receitas e/ou corte de gastos que serão utilizados para o cumprimento das metas. Dado que o Brasil precisa de um ajuste fiscal expressivo, de cerca de 2,5% do PIB, esse é o maior ponto de incerteza do novo arcabouço./Claudio Adilson Gonzalez é economista, diretor-presidente da MCM Consultores, foi consultor do Banco Mundial, subsecretário do Tesouro Nacional e chefe da Assessoria Econômica do Ministério da Fazenda

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/04/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

EM FRANCA EXPANSÃO, ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO ATRAI MEGAEMPREENDIMENTOS RESIDENCIAIS; PORTO CARIOCA É DESTAQUE

Obra da Emccamp Residencial está instalada em uma região estratégica da cidade, que tem se tornado um excelente lugar para viver e investir

Por Emccamp Residencial



A área portuária tem atraído diversos empreendimentos, como o Porto Carioca — Foto: Divulgação

A região portuária do Rio de Janeiro vive um momento único de resgate e revitalização. Essa área de localização estratégica tem atraído uma série de investimentos que tem impulsionado a região, como o Terminal Intermodal Gentileza (TIG), que está sendo construído pela prefeitura para ser uma estação de integração entre o BRT Transbrasil, VLT e linhas de ônibus

municipais regulares, e vai virar um importante ponto de referência para o local. Além disso, apresenta grande potencial cultural e já conta com equipamentos como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, além do Mural Etnias.]

Com isso, a região está se tornando uma excelente alternativa para viver e investir. E é em sintonia com este momento que a Emccamp Residencial, uma das principais construtoras e incorporadoras do país, que segue em fase de crescimento e diversificação dos negócios no Rio de Janeiro, vê o megaempreendimento Porto Carioca ser bem recebido no mercado.

“O morador do Porto Carioca estará em uma região riquíssima em infraestrutura e serviços. Terá em sua porta um Terminal Intermodal Gentileza. Está próximo ao centro do Rio, de escolas, universidades, hospitais, comércio e pontos turísticos. Sem dúvida, é um dos lugares com mais estrutura para receber empreendimentos residenciais”, afirma André Campos, vice-presidente da Emccamp Residencial.



No lançamento, em agosto de 2022, as vendas do projeto se mantiveram aquecidas, atendendo às expectativas projetadas pela empresa. Agora, com o início das obras e repasse das unidades, a procura pelo empreendimento triplicou. “O Porto Carioca foi lançado com uma curva de vendas conservadora, de cerca de 30 a 35 unidades por mês. Desde o início de março, com os recursos de financiamento provenientes da Caixa Econômica Federal e o start na construção, triplicamos nossa celeridade de vendas para 90 unidades por mês e vendemos 56% das unidades da primeira fase do empreendimento”, observa André Campos.

Fachada do Porto Carioca — Foto: Divulgação

Ainda com mais de 50 contratos em negociação, o Porto Carioca também é destaque na internet, com mais de 190 mil visitas no site e nota 4,9 em 5 no Google, a maior dentre os novos imóveis na região do Porto Maravilha. “Além de apartamentos com preços acessíveis, opções de vista para o mar e lazer para toda a família, desenvolvemos um projeto que terá um minicentro comercial dentro do empreendimento, que vai agregar mais infraestrutura em serviços aos moradores”, destaca o vice-presidente.

Novo posicionamento

O empreendimento está localizado na Praça Marechal Hermes, entre as ruas Geógrafo Milton Santos e General Luís Mendes de Moraes, no Santo Cristo, em um terreno de aproximadamente 20 mil metros quadrados.

Quando finalizado, terá uma área de lazer premium, com aproximadamente 35 itens, como quadra de beach tennis, quadra poliesportiva, piscinas, churrasqueira, cinema a céu aberto e espaços de convivência, com salões de festa, espaço gourmet e coworking.

Terminal Intermodal Gentileza: ponto de referência na região — Foto: Prefeitura do Rio de Janeiro/Divulgação

A iniciativa marca um novo posicionamento da empresa, que surgiu em 1977 e começou a atuar no Rio de Janeiro em 1999, com foco em empreendimentos vinculados ao programa Minha Casa Minha Vida. Desde então, foram mais de 30 mil unidades entregues e em obras na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Em 2022, a Emccamp passou a trabalhar com produtos de médio porte, lazer premium e localização privilegiada. O primeiro lançamento da empresa com essa nova proposta foi o Villa Mares, na Região do Recreio dos Bandeirantes. O residencial de 339 unidades de dois quartos, com infraestrutura de um “condomínio clube”, já está 80% comercializado.

Plantas personalizáveis

Com o Porto Carioca, a Emccamp pode gerar negócios da ordem de R\$ 600 milhões. O projeto será dividido em cinco torres, que reúnem unidades residenciais e área comercial, além do edifício-garagem. Terá unidades de dois quartos, comercializadas a partir de R\$ 299,9 mil, e de três quartos, a partir de R\$ 517,9 mil, com opções de varanda gourmet, além de apartamentos com vista para o mar. As obras já foram iniciadas, com conclusão em até 36 meses.



André Campos, vice-presidente da Emccamp Residencial — Foto: Ricardo Ayres/Divulgação

Para atender à demanda do público, a empresa contratou 100 corretores exclusivos, além de firmar parcerias com mais 100 corretores autônomos e imobiliárias atuantes no estado. “Se compararmos o Porto Carioca com todas as plantas disponíveis na região, nós temos garantido e comprovado o menor preço por metro quadrado. Nosso projeto é o maior e mais estruturado do Porto Maravilha, com comércio e infraestrutura de lazer de resort, com opções para

agradar a toda família”, ressalta André Campos.

“Há também opções de plantas personalizáveis, no qual o morador pode, por exemplo, transformar o seu apartamento de dois quartos em um estúdio amplo”, pontua. Na comercialização, a construtora está trabalhando com condições especiais, como ITBI e laudêmio grátis, além de piso laminado nos quartos.

Além dos lançamentos previstos para 2023, nas regiões do Recreio e Barra da Tijuca, a companhia possui, fora o land banking já contratado, cerca de R\$ 2 bilhões em VGV (Valor Geral de Vendas) em fase final de negociações, número que ratifica sua posição consolidada no Rio de Janeiro.

Bairro em expansão

O Porto Carioca será entregue em um momento especial para a região. Outras obras estão em andamento e incluem, segundo a prefeitura, a construção de novos quatro quilômetros de túneis, a reurbanização de 70 quilômetros de vias e 650 mil metros quadrados de calçadas, a implementação de 17 quilômetros de ciclovias, o plantio de 15 mil árvores e a reconstrução de 700 quilômetros de redes de infraestrutura urbana, de água e esgoto a telecomunicações e iluminação pública.

O esforço começa a apresentar resultados: já em 2021, o Porto Maravilha (como é conhecida a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro) foi listado como um dos bairros mais "cool" do mundo, segundo a revista "Time Out Londres", resultado de uma pesquisa anual que contou com a participação de 27 mil pessoas e colocou a região lado a lado com Chelsea (Nova York), Gràcia (Barcelona) e Noord (Amsterdã).

Nos próximos meses, o bairro vai receber novas instalações em diferentes frentes, de saúde a comércio, passando pela instalação do Vale do Silício brasileiro e pelo Porto Maravalley, que vai contar com o primeiro curso de graduação do Instituto de Matemática Pura e Aplicada (Impa), além de startups, corporações de tecnologia e outros empreendimentos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/04/2023

TEREOS PROJETA NOVA SAFRA DE AUMENTO DE PRODUÇÃO E INVESTIMENTOS NO BRASIL

Empresa prevê recuperação operacional na safra sucroalcooleira 2023/24 e aumento da fatia brasileira nos resultados globais do grupo

Por Camila Souza Ramos — De São Paulo



Pierre Santoul, da Tereos: recuperação operacional na safra 2023/24 e fatia maior nos resultados globais do grupo — Foto: Divulgação

A Tereos Açúcar & Energia Brasil, do grupo francês Tereos, projeta subir mais um degrau em seu trajeto de recuperação operacional na safra sucroalcooleira 2023/24, que começou em abril, e, com isso, aumentando sua fatia nos resultados globais do grupo. No Brasil, a companhia ainda sente as dores da histórica quebra de safra de 2021/22, mas os danos já

estão cada vez mais distantes.

A companhia deu seu primeiro passo de recuperação na safra passada, que terminou em março, em que a moagem da empresa cresceu 15,6% em relação ao ciclo anterior, para 17,3 milhões de toneladas. Na próxima temporada, a expectativa é elevar esse patamar para 19 milhões de toneladas apenas com ganhos de produtividade, afirmou Pierre Santoul, diretor-geral da Tereos no Brasil, ao Valor.

Embora o aumento entre uma safra e outra seja expressivo, ainda está abaixo do recorde, que foi de 21 milhões de toneladas de 2020/21 - apenas um ciclo antes da quebra histórica. Neste novo período, a companhia deve se beneficiar do regime de chuvas favorável do último verão e dos investimentos em tratamentos culturais.



“A quantidade de chuvas não foi necessariamente acima do histórico, mas houve uma distribuição super boa, o que é bom porque aumenta a retenção de água [no solo]. As perspectivas até agora são boas”, disse o executivo. O regime de chuvas foi favorável nas áreas de atuação da Tereos, mas tem sido irregular em diferentes regiões do Centro-Sul. Ainda assim, o nível da produtividade da companhia ainda pode variar, a depender do ciclo das chuvas, entre abril e junho.

Renovação dos canaviais

Além do clima, a empresa também vem ampliando a renovação dos canaviais, após os danos decorrentes da estiagem de 2021. Para a última safra, o plano era renovar 35 mil hectares, mas as chuvas do verão geraram alguns atrasos. Em paralelo, a Tereos também tem aumentado os investimentos em tratamentos culturais, como na aplicação de vinhaça localizada, que já alcança 80% de sua área de cultivo.

A companhia também prepara para esta safra um investimento para dar escala comercial à planta de produção de biometano em Cruz Alta (SP), hoje apenas em escala piloto. Por enquanto, a companhia vem realizando testes em campo substituindo o diesel de máquinas e equipamentos pelo gás renovável, mas ainda não há escala comercial para a implementação.

Otimismo

A expansão dos investimentos e das operações no Brasil casam com uma visão otimista da companhia sobre o mercado internacional de açúcar. Na visão de Santoul, os preços do açúcar ainda deverão continuar acima dos 20 centavos de dólar a libra-peso “por alguns meses”. Entre os motivos estão as perspectivas de quebra de safra na Índia, na Tailândia e na Europa, enquanto a demanda global continua em alta. “Se olharmos os cinco próximos anos, o mundo vai precisar de 7 milhões de toneladas adicionais de açúcar, e o Brasil é o único país que pode atender essa demanda”, avaliou.

O crescimento da importância do Brasil no mercado global de açúcar também deve aumentar a participação do negócio brasileiro nos resultados da companhia, reconhece Santoul. Mas isso não significa que os negócios na Europa andam mal - pelo contrário, acrescenta. No último mês, a companhia anunciou a paralisação da produção em duas unidades da França e colocou à venda uma terceira planta, em decorrência da redução estrutural do cultivo de beterraba no país. Apesar disso, os preços do açúcar na Europa estão bem mais elevados, a € 1 mil a tonelada, mais do que compensado a pressão do aumento dos custos.

Globalmente, a Tereos acredita que os preços do açúcar vão continuar elevados por mais um tempo, o que fez a empresa avançar sem pressa nos últimos meses na fixação antecipada de preços de exportação de açúcar do Brasil, que cobre hoje 60% do volume esperado para esta temporada. A companhia deve direcionar mais cana para a produção do adoçante, já que o produto continua mais competitivo do que o etanol no Brasil. Entre 65% e 68% da cana a ser moída nesta safra deve ir para a produção de açúcar, ante 65% no último ciclo.

O aumento da produção de açúcar da Tereos não gera preocupações na companhia sobre o escoamento do produto, já que a empresa tem uma parceria com a operadora ferroviária VLI para transportar seu açúcar diretamente até o porto de Santos. Mas, para Santoul, outras empresas deverão enfrentar gargalos logísticos por causa da competição com o escoamento de grãos. Os atrasos, avalia o executivo, podem reduzir ainda mais a oferta de açúcar no mercado físico e manter os preços da commodity em patamar elevado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/04/2023

MAIS INFLUENTE, MARINA ENFRENTA O DESAFIO DE PROJETOS SENSÍVEIS

Ministra ganha destaque entre colegas na Esplanada dos Ministérios

Por Murillo Camarotto — De Brasília



Marina Silva: capital político faz demais ministros se preocuparem com obras sensíveis em relação a impacto ambiental — Foto: Fernando Martinho/Valor

Considerada figura-chave no compromisso do governo brasileiro com a agenda global de combate às mudanças climáticas, a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, está mais influente do que em sua primeira passagem pela pasta, há 20 anos. Ministros de outras áreas têm pisado em ovos para levar adiante obras consideradas sensíveis em relação ao impacto ambiental, cientes do capital político de Marina junto ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do potencial de que a ministra mude os rumos de projetos.

A exposição da tragédia humanitária no território Yanomami colocou mais um ponto de atenção sobre os projetos de infraestrutura que passam por terras indígenas. Há, entre os ministérios envolvidos com grandes obras, a percepção de que um amplo debate com os órgãos ambientais será vital e de que Lula tenderá a apoiar Marina em caso de disputa, diferentemente do que ocorreu no passado.

Ministra do primeiro governo Lula, ela deixou o cargo em 2008, após perder uma queda de braço interna sobre a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, no Pará. O megaprojeto era defendido à época por Dilma Rousseff, então ministra-chefe da Casa Civil. Marina deixou o governo e o PT e se candidatou três vezes à Presidência da República. A reaproximação com Lula só aconteceu recentemente e as tratativas para ingressar o governo vieram após garantias de autonomia na política ambiental.

O 'fator' Marina

Projetos importantes para o governo têm sensibilidade ambiental

Projeto	Região	Impacto
Linha de Transmissão Manaus - Boa Vista	NO	Influência na Terra Indígena Waimiri Atroari
Ferrogrão	CO - NO	Mudança nos limites do Parque Nacional do Jamanxim
BR-319 (Amazonas)	NO	Influência em área com espécies ameaçadas
BR-135 (Bahia)	NE	Área com cavernas e grutas que abrigam reservatórios de água
BR-158 (Mato Grosso)	CO	Influência na Terra Indígena Maraiwatsédé
BR-242 (Mato Grosso)	CO	Influência em área com espécies ameaçadas
Bacia petrolífera da Margem Equatorial	NO - NE	Potencial impacto sobre fauna e flora marinha

Fonte: Ministério dos Transportes e Ibama

Desde que venceu as eleições, o presidente tem reforçado os principais eixos do seu terceiro mandato: democracia, combate à fome e sustentabilidade ambiental. Ciente de sua importância nessa tríade, Marina deu a primeira demonstração de força já nos primeiros dias do governo, quando houve uma controvérsia política sobre qual pasta deveria abrigar as atribuições da Agência Nacional de Águas (ANA).

Em sua cerimônia de posse, quando ainda pairavam dúvidas sobre o destino da ANA, a ministra garantiu que ficaria com o Meio Ambiente. Não foi questionada. A agência terá atuação importante, por exemplo, no novo arcabouço regulatório do saneamento básico. Por causa disso, havia uma



disputa entre os ministérios das Cidades, da Integração Nacional e do Meio Ambiente. Marina venceu, mas outras divergências já se avizinham.

Há duas semanas, a ministra se manifestou pessoalmente contrária ao projeto de exploração de petróleo e gás na margem equatorial - do Amapá ao Rio Grande do Norte. “A Petrobras deve transitar para ser uma empresa de energia e não apenas de exploração de petróleo”, afirmou ela, ao defender que esforços para a transição energética “devem ser acelerados” para a produção de energia de fontes renováveis.

Dois dias depois, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, definiu o mesmo projeto como “um novo pré-sal” e “um passaporte para o futuro” das regiões Norte e Nordeste. Para ele, a transição energética também deveria passar pelo aproveitamento dos ativos naturais do país. “Precisamos aproveitar a riqueza do povo brasileiro que está no subsolo”, afirmou o ministro.

Em outra frente, Silveira defendeu recentemente a linha de transmissão entre Manaus e Boa Vista, que promete conectar Roraima ao Sistema Interligado Nacional. O projeto se arrasta há vários anos por possíveis impactos sobre a Terra Indígena Waimiri Atroari, que está no meio do caminho do linhão. O governo Jair Bolsonaro fez um acordo com os indígenas, homologado em setembro passado pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região. Silveira prometeu iniciar à obra.

Marina também já se manifestou contra esse projeto. “Existem estudos que dão conta de outras alternativas para geração de energia para o Estado de Roraima. Temos um potencial muito grande para energia solar, eólica e biomassa. E a gente sabe que a geração de energia, quando feita na própria localidade, é muito mais eficiente”, disse durante evento de campanha, em 2018. “Não tenho dúvidas de que é possível suprir Roraima de energia por um processo exemplar, para o Brasil e o mundo, e respeitando as comunidades”, completou.

Atento ao rumo dos ventos, o ministro dos Transportes, Renan Filho, vem trabalhando junto com o Ibama para agilizar alguns projetos que são considerados estratégicos pela pasta e que têm sensibilidades relacionadas ao impacto socioambiental. Ele se reuniu em fevereiro com o novo presidente do órgão, Rodrigo Agostinho, e apresentou uma relação de quatro rodovias que necessitam de intervenções.

Um dos casos mais polêmicos é o trecho da BR-319 no Amazonas, cuja licença prévia, dada durante a gestão Bolsonaro, é questionada pelo atual governo. Agostinho já indicou que poderá revisar a licença da estrada, que corta uma área onde vivem várias espécies ameaçadas de extinção, mas é considerada fundamental para o acesso terrestre a Manaus.

Oficialmente, o Ibama informa que aguarda o envio de um protocolo pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) com a documentação que vai subsidiar o pedido de licença de instalação.

Em audiência na Comissão de Infraestrutura do Senado, há duas semanas, Renan Filho reconheceu a situação “dramática” dos manauaras que precisam se deslocar e disse que tratou do projeto pessoalmente com Lula. Aproveitou a oportunidade para pedir apoio do Congresso para “encontrar saídas” para as várias obras com processos desafiadores de licenciamento ambiental.

Além da BR-319, o ministro mencionou a pavimentação de um trecho da BR-135 no oeste baiano, numa região onde há grande quantidade de cavernas e grutas que abrigam reservas de água superficiais e subterrâneas. “Para os senhores terem uma noção do desafio, para esse trecho já foi escrita uma tese de doutorado na área ambiental para se justificar a obra. Saiu o doutorado, mas a obra não andou”, disse Renan.

Esses dois projetos estão na relação de empreendimentos discutidos na reunião com o Ibama, juntamente com intervenções nas BR-158 e BR-242, ambas em Mato Grosso, importantes para o escoamento da produção de grãos do Estado. No caso da BR-158, o Ibama informa que está aguardando o pedido de licença para o trecho que contorna a Terra Indígena Marawatsede.

Outra obra sensível para o Centro-Oeste é a Ferrogrão, ferrovia que promete levar as cargas agrícolas da região para o porto de Miritituba, no Pará. Apesar de prometer tirar milhares de carretas das estradas, o empreendimento é visto com reservas por ambientalistas e foi suspenso pelo STF em 2021, sob a alegação de que altera os limites do Parque Nacional de Jamanxim, no Pará.

Ao ressaltar a importância do projeto, Renan Filho já disse que vai procurar Marina para alinhar o assunto. Ele também defendeu uma mudança no nome da ferrovia, por considerar que o atual sugere algo danoso ao meio ambiente. Em vez de Ferrogrão, o ministro diz que tem ouvido várias sugestões, e que uma delas seria algo como “túnel verde”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/04/2023

EUA ABRIRÃO EMBAIXADA EM VANUATU PARA COMBATER A CHINA NO PACÍFICO

Americanos mantêm relações diplomáticas com Vanuatu, que tem uma população de 319 mil habitantes espalhados por 80 ilhas, mas atualmente é representada por diplomatas baseados na Nova Guiné

Por Valor, com agências internacionais — São Paulo



EUA abrirão embaixada em Vanuatu para combater a China no Pacífico Wolfgang Reindl/Pixabay

Os Estados Unidos planejam abrir uma embaixada na nação insular de Vanuatu, no Pacífico Sul, disse o Departamento de Estado na sexta-feira, na mais recente ação de Washington para aumentar sua presença diplomática no Pacífico para conter a crescente influência da China.

"Consistente com a estratégia Indo-Pacífico dos EUA, uma presença diplomática permanente em Vanuatu

permitirá ao governo dos EUA aprofundar as relações com as autoridades e a sociedade de Ni-Vanuatu", disse o departamento em um comunicado.

"Estabelecer a Embaixada dos EUA em Port Vila facilitaria áreas de potencial cooperação bilateral e assistência ao desenvolvimento, incluindo esforços para enfrentar a crise climática", afirmou.

Os Estados Unidos mantêm relações diplomáticas com Vanuatu, que tem uma população de 319 mil habitantes espalhados por 80 ilhas, mas atualmente é representada por diplomatas baseados na Nova Guiné.

Os Estados Unidos reabriram sua embaixada nas Ilhas Salomão este ano, após uma ausência de 30 anos, e o último anúncio do Departamento de Estado segue uma visita este mês à região, incluindo Vanuatu, pelo coordenador do Indo-Pacífico dos EUA, Kurt Campbell.

Outras embaixadas dos EUA estão planejadas nas nações insulares do Pacífico de Kiribati e Tonga.

Apesar da pressão diplomática, as Ilhas Salomão anunciaram este mês que assinaram um contrato multimilionário com uma empresa estatal chinesa para modernizar um porto internacional em Honiara.

Os Estados Unidos e seus aliados regionais temem que a China tenha ambições de construir uma base naval na região desde que as Ilhas Salomão firmaram um pacto de segurança com Pequim no ano passado.

Washington também tem trabalhado para renovar acordos com as Ilhas Marshall, Palau e os Estados Federados da Micronésia (FSM), sob os quais mantém a responsabilidade pela defesa das ilhas e obtém acesso exclusivo a grandes extensões do Pacífico.

O governo Biden está buscando mais de US\$ 7 bilhões nas próximas duas décadas para assistência econômica aos três países, disse o Departamento de Estado na semana passada, fundos considerados essenciais para isolá-los da crescente influência chinesa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/04/2023

PROPOSTA DE RELICITAR GALEÃO É CRITICADA POR PREFEITURA E ESTADO DO RIO

A proposta de unir Galeão e Resende, apresentada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, é tentativa de buscar solução para que a Changi, controladora da concessionária RIOgaleão, continue a gerir o terminal

Por Agência O Globo — Rio

— Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo



A licitação do Aeroporto do Galeão com o de Resende, no Sul Fluminense, como propõe o governo federal, não resolve o problema do terminal internacional do Rio, avaliam o governo do Estado e a prefeitura do Rio. A avaliação é que uma operação coordenada com o Santos Dumont é fundamental.

“É proposta muito ruim. Não resolve a questão do Galeão, aprofunda o problema e traz mais insegurança. Pode piorar”, diz Chicão Bulhões, secretário municipal de Desenvolvimento Econômico.

O anúncio de que o Galeão poderia ser relicitado com o aeroporto de Resende, diz, causou surpresa às autoridades do Rio. Para Bulhões, a proposta é um erro, assim como a de leiloar o Santos Dumont num bloco regional e limitar a demanda do aeroporto central por contrato.

“O foco é coordenar os aeroportos, deslocar voos do Santos Dumont para formar um hub regional também no Galeão. Isso vai atrair mais voos, mais passageiros, baratear passagens e tornar o sistema do Rio mais competitivo, colaborando para ganhos para todo o país”, explica ele.

A proposta de unir Galeão e Resende, apresentada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, é tentativa de buscar solução para que a Changi, controladora da concessionária RIOgaleão, continue a gerir o terminal.

‘Artificialidades’

No início de 2022, a Changi decidiu devolver o ativo. Arrematado em leilão em 2013 por R\$ 19 bilhões, com ágio de 294%, o Galeão nunca alcançou o movimento de passageiros previsto em edital.

No mês passado, após conversas com o governo federal, a Changi manifestou vontade de continuar com o ativo, mas sob novas bases contratuais.

Pela lei de relicitações, no entanto, a empresa que devolve o ativo não pode concorrer no novo leilão. O entendimento do governo, porém, é que isso seria viável em caso de licitação em bloco.

Nicola Miccione, secretário estadual da Casa Civil, reforça que o importante é que a solução para o Galeão considere a coordenação das operações do aeroporto com as do Santos Dumont, de forma a impedir uma “canabalização” de voos entre os dois terminais.

“A questão de incluir Resende para que haja uma relicitação (do Galeão) e o operador (atual) poder concorrer no leilão não é uma solução. Para o Galeão, o que é necessário é ter gestão coordenada, para que o Santos Dumont não atue com sua capacidade operacional acima do limite.”

Nos últimos anos, o Galeão perdeu voos domésticos, o que dificulta a operação internacional pela falta de conexões dentro do país, para outras cidades.

Em paralelo, França anunciou que o Santos Dumont pode continuar sob gestão da Infraero.

Miccione pondera que o Santos Dumont passar para as mãos de um operador privado ou continuar com a estatal é indiferente, na visão do governo do Rio. O foco é não artificializar voos no aeroporto central, tirando operações do Galeão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/04/2023

TREM QUE LIGARÁ ESTAÇÃO DA CPTM AO AEROPORTO DE GUARULHOS DEVE COMEÇAR A OPERAR EM 2024

Com partida a cada quatro minutos, estimativa é que transporte até 2 mil pessoas por hora em cada sentido; trens do Aeromóvel, com oito portas e ar-condicionado, deverão ter painéis com informações nos saguões do aeroport

Por Fábio Pescarini, Folhapress — São Paulo



Aeroporto de Guarulhos Silvia Zamboni/Valor

O "people mover" Aeromóvel, como foi batizado o trem que levará passageiros da estação Aeroporto-Guarulhos da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, na Grande São Paulo, deverá começar a operar no primeiro trimestre do ano que vem.

O cronograma de entrega foi confirmado na manhã desta sexta-feira (31) por Eduardo

Chrysostomo, diretor de operações da Aerom, empresa integrante do consórcio AeroGRU, contratado para realizar a obra pela concessionária GRU Airport, responsável pelo aeroporto.

Atualmente, há duas opções para se chegar pelo sistema ferroviário ao aeroporto de Cumbica. Uma delas é a linha 13-jade, com saída da estação Engenheiro Goulart, na zona leste de São Paulo, com primeira partida às 4h, em dias úteis, aos domingos e feriados, e às 4h40, aos sábados.

A outra alternativa é o Expresso Aeroporto, a partir da estação da Luz, na região central de São Paulo, com primeiro embarque às 5h. Nos dois casos, a tarifa custa R\$ 4,40.

O problema é que os terminais do aeroporto ficam a cerca de 2,5 km da estação da CPTM, o que obriga os usuários a pegarem um dos ônibus gratuitos cedidos pela GRU Airport para completar o deslocamento.

Chrysostomo não soube dizer o quanto da obra está concluído, mas a instalação de vigas, cuja altura varia de 4 metros a 11 metros, ocorre desde o ano passado, após autorização do TCU (Tribunal de Contas da União). Cada uma pesa 136 toneladas e tem 30 metros de comprimento.



Segundo o executivo, o custo total está estimado em R\$ 301 milhões. No anúncio do início das obras pelo então governador João Doria (sem partido e na época no PSDB), em fevereiro de 2022, o investimento estava orçado em R\$ 272 milhões. O valor será custeado com recursos da outorga da concessionária.

200 passageiros por viagem

A Aeromóvel, trem que roda sobre trilhos, construído em parceria com a empresa Marcopolo Rail, em Caixas do Sul (RS), é composto por dois carros articulados que pesam 16 toneladas e deverá levar até 200 passageiros por viagem. Mas, segundo Petras Amaral Santos, diretor da empresa gaúcha, é possível fazer outras configurações.

Com partida a cada quatro minutos, a estimativa é que transporte até 2.000 pessoas por hora em cada sentido. Não haverá custo a mais para o usuário, que pagará apenas a passagem do trem que o levará até Guarulhos.

Os trens do Aeromóvel, com oito portas e ar-condicionado, deverão ter painéis com as informações disponibilizadas nos saguões do aeroporto.

O sistema terá quatro pontos de parada, um na estação da CPTM e os demais dentro dos três terminais de Cumbica. Segundo Pedro Moro, presidente da estatal de trens, todo o percurso será feito em seis minutos – ele estima um ganho de até 20 minutos na comparação com as baldeações feitas em ônibus atualmente.

"Mas o mais importante é o conforto do passageiro. Hoje, carregando malas, ele precisa descer escada rolante ou usar elevador para pegar o ônibus. No sistema, o acesso será direto após sair do trem", afirmou, durante evento comemorativo aos cinco anos da linha 13-jade, em cerimônia na estação Aeroporto-Guarulhos nesta sexta.

Modelo de Porto Alegre

O modelo já é usado para ligar o transporte ferroviário ao Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre. Na época do anúncio do início das obras, Doria disse ser "bizarra" a desconexão entre a linha 13-jade com o aeroporto de Cumbica.

"Não faz sentido transporte público que não leva até o aeroporto. É tão bizarro que é difícil acreditar que isso tenha sido feito no estado de São Paulo", disse Doria, em entrevista no início do ano passado.

A estação de trem nas imediações do aeroporto foi inaugurada pelo então governador e atual vice-presidente Geraldo Alckmin (na época no PSDB e hoje no PSB) dias antes de ele deixar o Palácio dos Bandeirantes para disputar a Presidência da República, em 2018, mas sem chegar a Cumbica.

Com 14 anos de atraso, a estação Aeroporto-Guarulhos chegou a ser prometida para a Copa do Mundo de 2014, no Brasil, e foi entregue a 75 dias da competição, só que a da Rússia, em 2018.

Com três estações -- Engenheiro Goulart, Guarulhos-Cecap e Aeroporto-Guarulhos –, a linha 13-jade possui 12,2 km de extensão e transporta, em média, 16 mil pessoas por dia. O presidente da CPTM afirma acreditar que o número de passageiros vai aumentar com a instalação do "people mover", mas ele não soube dizer quanto.

Maior aeroporto da América do Sul, Cumbica teve o movimento de quase 20 mil aeronaves em fevereiro passado, segundo a GRU Airport. Ao todo, 2,9 milhões de passageiros passaram pelo local.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/04/2023



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PELA PRIMEIRA VEZ, SEIS PORTOS BRASILEIROS IRÃO REALIZAR O EMBARQUE DE TURISTAS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2023/24

A grande novidade é que o Porto de Paranaguá, no Paraná, que receberá o MSC Lirica.

Por Mariane Rossi, g1 Santos



MSC Lirica irá realizar embarques e desembarques no porto de Paranaguá — Foto: Divulgação/MSC Cruzeiros

Seis portos brasileiros irão realizar o embarque e desembarque de turistas, de forma inédita, na próxima temporada de cruzeiros, que deve acontecer entre novembro de 2023 e abril de 2024. A grande novidade é que o Porto de Paranaguá, no Paraná, receberá o MSC Lirica e entrará definitivamente na rota turística do segmento, se juntando aos demais portos de escala e embarque: Itajaí, Santos, Rio de

Janeiro, Salvador e Maceió.

O anúncio sobre a operação no Paraná foi feito pelo diretor geral da MSC no Brasil, Adrian Ursilli, a bordo do MSC Seashore, que partiu do Porto de Santos rumo a Europa. Segundo Ursilli, foram meses de negociação com as autoridades do estado para levar o MSC Lirica ao Porto de Paranaguá.

O MSC Lirica tem 992 cabines, que comportam até 2.648 hóspedes, espalhadas por 13 andares. São cinco restaurantes, sete bares e lounges, duas piscinas, academia e spa. Há áreas de lazer para crianças, inclusive um parque aquático. As opções de entretenimento vão desde o teatro, cassino, discoteca até os jogos de realidade virtual.

O navio oferecerá itinerários de 7 noites, partindo de Itajaí, com escalas em Punta Del Leste, Buenos Aires e Paranaguá. Além disso, também será possível embarcar em Paranaguá. A expectativa, segundo ele, é que cerca de 10 mil turistas embarquem no novo porto de escala e outros 30 mil estejam em trânsito.



O anúncio sobre a operação de embarque de cruzeiros em Paranaguá foi feito pelo diretor geral da MSC no Brasil, Adrian Ursilli — Foto: Mariane Rossi/g1

“Pre vemos com isso mais de 40 mil turistas transitando, movimentando esse itinerário, sendo aproximadamente 50% de origem brasileira e 50% de estrangeiros, provenientes principalmente do cone sul. Esses números são aproximados porque quem vai determinar isso no final é a demanda”, disse.

O porto paranaense já recebeu navios de cruzeiros em escala como navios Viking Octantis e o MSC Armonia, no ano passado. Agora, além dos turistas que vão desembarcar e consumir na cidade, vem a oportunidade inédita de embarcar passageiros pelo porto.

A secretária de Turismo de Paranaguá, Maria Ângela Torres, falou que a cidade não tem o hábito de receber com continuidade navios de passageiros. Por isso, esse momento é uma nova página do turismo da cidade, do Paraná e de toda a região do litoral.

“Nós trabalhamos muitas parceiras com os nove municípios do litoral do Paraná. São municípios com potencialidades complementares, com atrações diferentes em cada uma dessas cidades. Acreditamos sim que essa será uma nova história do turismo para toda a região do Paraná”.



Secretária de Turismo de Paranaguá, Maria Ângela Torres, também participou do evento de anúncio das novidades para a próxima temporada de cruzeiros — Foto: Mariane Rossi/g1

Marcio Nunes, secretário de Turismo do Paraná, representou o governador Carlos Massa Ratinho Junior no evento. “Para chegarmos longe, precisamos dar os primeiros passos. E estou muito feliz de darmos os primeiros passos com vocês”.

A operadora vai ampliar o número de cidades visitadas para 17 na próxima temporada, ofertar 210 mil cabines e espera um crescimento de 7% em relação à temporada de 2023.

“Trazendo novos destinos, estudando, prospectando nossos itinerários de forma a colocar os nossos navios e, conseqüentemente, nossos hóspedes e investimentos em mais cidades brasileiras, alavancando a economia regional e nacional”, disse Adrian Ursilli.

MSC Grandiosa vem pela primeira vez ao Brasil na temporada 2023/2024 — Foto: Divulgação/MSC



Navios

Além do MSC Lirica, o Brasil receberá mais quatro navios da operadora: MSC Grandiosa, o MSC Seaview, o MSC Preziosa, o MSC Armonia.

O MSC Grandiosa vem pela primeira vez ao Brasil. Ele fará roteiros de 6 e 7 noites, com embarques em Santos. O MSC Preziosa oferecerá opções de minicruzeiros de 3 a 5 noites e cruzeiros de 6 a 7 noites, com embarques em Santos.

O MSC Seaview, navio projetado para conectar os hóspedes com o mar, com suas amplas áreas externas, terá o Rio de Janeiro como base e oferecerá cruzeiros de 3 e 5 noites e de 6 a 8 noites. Já o MSC Armonia terá opções de minicruzeiros de 3 a 5 noites e 6 e 7 noites, sempre partindo de Santos.

Além deles, o MSC Musica terá embarques dedicados na Argentina e Uruguai e fará escalas em cidades brasileiras. O MSC Poesia visitará destinos da América do Sul, enquanto realiza o seu cruzeiro de volta ao mundo.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 03/04/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

PREVISÃO DO MERCADO FINANCEIRO PARA INFLAÇÃO SOBE PARA 5,96%

Estimativa de expansão da economia ficou em 0,9%

Por Andréia Verdélio - Repórter da Agência Brasil – Brasília

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), considerada a inflação oficial do país, subiu de 5,93% para 5,96% este ano. A estimativa consta no Boletim Focus desta segunda-feira (3), pesquisa divulgada semanalmente pelo Banco Central (BC), em Brasília, com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Para 2024, a projeção da inflação ficou em 4,13%. Para 2025 e 2026, as previsões são de inflação de 4%, para os dois anos.

A estimativa para este ano está acima do teto da meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC. Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é de 3,25% para este ano, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é de 1,75% e o superior de 4,75%.

Segundo o BC, a chance de a inflação oficial superar o teto da meta em 2023 é de 83%.

Da mesma forma, a projeção do mercado para a inflação de 2024 também está acima do centro da meta prevista, fixada em 3%, mas ainda dentro do intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual.

Em fevereiro, puxado pelo grupo educação, com os reajustes aplicados pelos estabelecimentos de ensino na virada do ano, o IPCA ficou em 0,84%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com o resultado, o indicador acumulou alta de 1,37% no ano e de 5,6% nos últimos 12 meses.

Juros

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, a Selic, definida em 13,75% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom). A taxa está nesse nível desde agosto do ano passado e é o maior nível desde janeiro de 2017, quando também estava nesse patamar.

Para o mercado financeiro, a expectativa é de que a Selic encerre o ano em 12,75% ao ano. Para o fim de 2024, a estimativa é de que a taxa básica caia para 10% ao ano. Já para o fim de 2025 e de 2026, a previsão é de Selic em 9% ao ano e 8,75% ao ano, respectivamente.

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

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

PIB e câmbio

A projeção das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira neste ano se manteve em 0,9%, mesma da semana passada.

Para 2024, a expectativa para o Produto Interno Bruto (PIB, a soma de todos os bens e serviços produzidos no país) é de crescimento de 1,48%. Para 2025 e 2026, o mercado financeiro projeta expansão do PIB em 1,8%, para os dois anos.

A expectativa para a cotação do dólar está em R\$ 5,25 para o fim deste ano. Para o fim de 2024, a previsão é de que a moeda americana fique em R\$ 5,30.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 03/04/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ HOMOLOGA TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA FIRMADO COM TCU

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 03/04/2023 - 17:54



Nery (Antaq) e Dantas (TCU) assinam acordo de cooperação (Divulgação)

Acordo prevê compartilhamento de informações para amadurecimento das estruturas da agência, em especial nos campos tecnológico, de gestão, governança e qualificação do corpo técnico da autarquia

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) homologou o termo de cooperação celebrado com o Tribunal de Contas da União (TCU) que visa o amadurecimento das estruturas do órgão regulador, em especial por meio de soluções tecnológicas, de gestão, governança e qualificação do corpo técnico da agência. O acordo de cooperação técnica (ACT), firmado em março e publicado no Diário Oficial da União desta segunda-feira (3), tem o objetivo de promover o intercâmbio de experiências e a cooperação técnico-científica e de capacitação entre as duas instituições.

O ACT também traz a possibilidade de realização de cursos de capacitação e de desenvolvimento profissional promovidos entre os órgãos, além de liberações dos profissionais para palestras e aulas. O acordo permite ainda a troca de recursos e materiais destinados a atividades de ensino, pesquisa e extensão. O texto prevê que as duas partes cooperem para o aperfeiçoamento e especialização técnica de recursos humanos e para o desenvolvimento institucional e de interesse comum entre as instituições. O acordo propõe a promoção de atividades conjuntas para o desenvolvimento de metodologias e soluções inovadoras de interesse comum entre as partes, de forma a estimular inovações e aperfeiçoamentos técnicos dos instrumentos de controle e gestão governamental.

Na cerimônia de assinatura, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que o acordo representará troca de experiências de compartilhamento das melhores práticas de gestão com o tribunal, atingindo maiores graus de maturidade regulatória. Já o presidente do TCU, ministro Bruno Dantas, destacou que o termo possibilita a abertura de cursos promovidos pelo Instituto Serzedello Corrêa (ISC), com a supervisão da Secretaria-Geral da Presidência (Segepres), permitindo uma capacitação de referência para os servidores da Antaq.

Na ocasião, Dantas disse que o TCU tem uma escola que é referência no Brasil pelos seus cursos prestados. "Permitir que os servidores da Antaq possam participar dos programas de capacitação promovidos pela nossa universidade corporativa é algo que renderá bons frutos para a regulação e para o Brasil. Se a agência funcionar bem, aperfeiçoamos toda a estrutura aquaviária nacional", afirmou.

O acordo permite ainda que sejam definidas novas frentes de trabalho para o desenvolvimento e expansão das ações desenvolvidas nas discussões técnicas entre as equipes multidisciplinares, podendo haver a participação de especialistas de outros órgãos da administração pública. O termo determina que as despesas sejam de responsabilidade da Antaq e do TCU, conforme as respectivas ações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/04/2023

MAERSK PLANEJA QUASE DOBRAR A CAPACIDADE DO TERMINAL DE ROTERDÃ ATÉ 2026

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/04/2023 - 17:05



A APM Terminals, empresa de terminais da Maersk, concluiu um acordo com a autoridade do Porto de Roterdã para promover uma grande expansão do terminal da empresa na região do porto de Maasvlakte II.

Sob o acordo assinado em 31 de março, a APM Terminals quase dobrará sua capacidade anual em dois milhões de TEUs. A capacidade original é de 2,7 milhões de TEUs. O terminal está localizado em um terreno totalmente recuperado do Mar do Norte. Maasvlakte II, concluído em 2013, é um dos maiores projetos de engenharia civil na

Holanda.

Rotterdam informa que concluirá sua parte da construção em meados de 2024. Este acordo também marca a conclusão de todas as áreas destinadas à expansão no trecho do porto.

A APM Terminals relata que a expansão envolve 47,5 hectares. A previsão é que o novo trecho esteja operacional no segundo semestre de 2026.

A APM Terminals investiu € 500 milhões há uma década para desenvolver o novo terminal. O projeto incluía planos para expansão futura.

Em novembro de 2022, o terminal estabeleceu um recorde de movimentação, com 5.730 contêineres carregados ou descarregados em 27 horas no navio "Manila Maersk", de 19.630 TEUs, o equivalente a 212 movimentos/hora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/04/2023

COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DO SENADO PODE VOTAR REGULAMENTAÇÃO DE PRATICAGEM NESTA TERÇA-FEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/04/2023 - 16:18



A Comissão de Infraestrutura do Senado pode votar nesta terça-feira (4) projeto do senador Nelsinho Trad (PSD-MS) que regulamenta a atividade de praticagem no tráfego aquaviário (PL 877/2022).

O texto modifica a Lei 9.537, de 1997 com o objetivo, defende o parlamentar, de assegurar maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para a atividade do prático. "Embora a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, faça apenas menções pontuais ao referido serviço, compreendemos que o volume do tráfego marítimo

brasileiro e a necessidade de garantir a competitividade de nossos portos e a manutenção da segurança em nossas águas demandam uma normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem", argumenta Nelsinho Trad em sua justificativa ao projeto.

A proposta elenca as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela autoridade marítima; estabelece a constituição dos serviços de praticagem; a remuneração e os parâmetros para que a autoridade marítima institua anualmente a lotação dos profissionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/04/2023

SEMBCORP MARINE SERÁ RENOMEADA COMO SEATRIUM

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 03/04/2023 - 16:11



A construtora naval Sembcorp Marine, com sede em Cingapura, mudará seu nome para Seatrium Limited.

A mudança é consequência da combinação dos negócios da Sembcorp Marine Ltd e da Keppel Offshore & Marine Ltd em 28 de fevereiro. A Keppel O&M é agora uma subsidiária integral da Sembcorp Marine.

A proposta de mudança de nome está sujeita à aprovação dos acionistas e deve ser finalizada no segundo semestre de 2023. A empresa informa que Seatrium é uma combinação de duas palavras – “mar” e “átrio”. A empresa aspira ser um player global de primeira linha, fornecendo soluções de engenharia inovadoras para as indústrias offshore, naval e de energia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/04/2023

PORTOSRIO REGISTRA LUCRO BRUTO DE R\$ 574,1 MILHÕES EM 2022

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/04/2023 - 15:59



Autoridade portuária encerrou o ano com R\$ 280 milhões de recursos em caixa

A PortosRio, responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, teve suas demonstrações financeiras de 2022 aprovadas em reunião conjunta realizada pelos Conselhos de Administração e Fiscal, no último dia 24 de março. A autoridade portuária encerrou o exercício com um lucro bruto de R\$ 574,1 milhões, representando 72% do seu faturamento, na ordem de R\$ 807,8 milhões, o segundo maior montante dos últimos cinco anos.

A companhia informou que encerrou o último ano com cerca de R\$ 280 milhões em disponibilidade, o que representa uma boa saúde financeira, alcançada pela alta do faturamento nos últimos anos, somada à efetiva gestão do fluxo de caixa. Isso vem possibilitando o equacionamento de diversos passivos, inclusive deixando a PortosRio em uma situação de destaque em relação à adimplência. Ao longo dos últimos quatro anos, houve uma redução em cerca de R\$ 1,2 bilhão nos passivos e prejuízos acumulados.

O diretor-presidente interino da PortosRio, Jean Paulo Castro e Silva, ressaltou que os bons resultados alcançados são fruto do trabalho conjunto de todos os colaboradores: "Se traçarmos uma curva de tendência dos últimos cinco anos, podemos perceber um crescimento consistente desde 2019. Esse resultado é fruto da dedicação dos colaboradores de todas as áreas, que, num esforço conjunto, vêm trabalhando para a melhoria do desempenho da empresa em todos os aspectos. Com

a sinergia da gestão e o empenho do nosso pessoal, temos conseguido uma geração de caixa suficiente para equacionar nossos passivos e investir na modernização da nossa infraestrutura e melhores serviços para os nossos usuários."

Para a superintendente de Finanças, Camila Carvalho, "em que pese o lucro bruto ter sido menor em comparação ao exercício anterior, a performance da companhia é de alta relevância, uma vez que em 2021 o faturamento recorde foi impactado pelo crescimento na movimentação de cargas e variáveis como a taxa de câmbio e o preço do minério de ferro no mercado internacional, que amplificaram as receitas da exportação dessa principal commodity". Ainda de acordo com a superintendente Camila, "apesar de um resultado contábil negativo, impactado por pendências históricas, a performance da Autoridade Portuária é notável em relação às melhorias de gestão e geração de caixa. Isto porque, expurgando o efeito das despesas não dedutíveis, fica evidenciado que a PortosRio vem auferindo lucro fiscal e recolhendo tributos à Receita Federal."

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/04/2023

IMO AVANÇA EM DIREÇÃO A ACORDOS SOBRE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 02/04/2023 - 17:10



Faltam três meses para a próxima reunião da Organização Marítima Internacional (IMO) sobre meio ambiente, a MEPC 80. Se todas as delegações concordarem, a IMO revisará sua Estratégia Inicial (de 2018) e estima-se que estabelecerá metas mais rígidas para reduzir as emissões marítimas. Em consequência, será estabelecido um novo roteiro rumo às reduções das emissões.

Na MEPC 80, os Indicadores de Intensidade de Carbono (CII), que entraram em vigor recentemente, terão suas trajetórias estabelecidas para anos posteriores a 2026.

De acordo com a IMO, o Grupo de Trabalho Intersessional sobre Redução de Emissões de GEE de Navios (ISWG-GHG 14) reuniu-se de 20 a 24 de março, com mais de 750 participantes inscritos de cerca de 80 Estados Membros, bem como organizações não governamentais internacionais com status consultivo. Outra reunião do grupo de trabalho (ISWG-GHG 15) está marcada para o final de junho, duas semanas antes do MEPC 80.

Estão em jogo como serão calculadas as emissões de GEE do ciclo de vida do uso de energia da navegação internacional, quais serão os caminhos/taxas de redução de GEE que a IMO pretende atingir e qual estratégia geral orientará os esforços de redução de GEE da IMO.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/04/2023

ESTALEIRO RIO GRANDE RECEBE TRÊS NAVIOS PARA REPAROS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 02/04/2023 - 16:52



O estaleiro Estaleiro Rio Grande, do grupo Ecovix, recebeu neste fim de semana três novos navios em seu dique para a realização de reparos. As embarcações permanecerão no local por cerca de 20 dias para serviços de docagem, tratamento, pintura, mecânica e caldeiraria. "O Grupo Ecovix dá mais um passo para consolidar a recuperação de suas atividades", destaca a empresa em nota.

Cerca de 150 empregos serão gerados em Rio Grande (RS) com os trabalhos, com a contratação de mão de obra

local, além da movimentação da rede hoteleira e de alimentação com a chegada de especialistas das embarcações, vindos de outras regiões do país ou do exterior.

Os serviços serão feitos em parceria com a DockBrasil, que já atuou com a Ecovix em outros reparos no estaleiro.

Os navios são o argentino "Cabo Pilar", petroleiro da Antares Naviera, e dois navios pesqueiros: o chinês "LQVY 279", da Quing Dao Yang Ocean Fishery, e o espanhol "Jose Antonio Nores", do grupo Nores.

A chegada das embarcações vêm numa semana em que o grupo Ecovix celebrou um importante avanço em seu processo de recuperação judicial. O grupo quitou créditos com 130 companhias da classe IV, formada por microempresas e empresas de pequeno porte. Além disso, os créditos com garantia real (classe II) já foram pagos e as obrigações com as demais classes estão em dia.

No dia 8 de março, a 2ª Vara Cível de Rio Grande homologou o aditivo ao plano de recuperação judicial da companhia, aprovado em 23 de janeiro. "São importantes marcos para a implementação de nosso plano de negócios, dentro do nosso compromisso com o desenvolvimento da região Sul. Temos realizado atividades de reparo naval, portuárias e estamos confiantes na retomada gradativa da construção naval", enfatiza o diretor-geral da Ecovix, Robson Passos.

O administrador judicial, Laurence Medeiros, da Medeiros Administração Judicial, destaca a relevância e complexidade do processo. "São grandes passos que estão sendo dados ao longo dos últimos cinco anos, desde a aprovação do plano de recuperação judicial. Isso traz segurança jurídica para a empresa, os credores e todo o trabalho de retomada das atividades navais", afirma o advogado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/04/2023

SBM OFFSHORE CONCLUI FINANCIAMENTO DE US\$ 1,63 BILHÃO DO 'ALMIRANTE TAMANDARÉ'

Da Redação OFFSHORE 02/04/2023 - 16:46



A SBM Offshore concluiu a contratação de contrato de financiamento do projeto do FPSO "Almirante Tamandaré" no valor total de US\$ 1,63 bilhão.

O financiamento do projeto é fornecido por um consórcio de 13 bancos internacionais com cobertura de seguro de quatro agências de crédito à exportação internacionais. O financiamento é composto por cinco itens, custo médio ponderado da dívida de 6,3% e vencimento pós-conclusão de 14 anos para as linhas de crédito.

O projeto do FPSO incorpora o novo casco multiuso Fast4Ward®, líder da indústria da SBM Offshore. Será a maior unidade produtora de petróleo do Brasil, com capacidade de processamento de 225 mil barris de óleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás por dia. O FPSO terá uma intensidade de emissão de gases de efeito estufa (GEE) estimada abaixo de 10 kgCO₂e/boe¹ e se beneficiará de tecnologias de redução de emissões, como a tecnologia de flare fechado, que aumenta a utilização do gás, evitando que ele seja queimado na atmosfera.

O FPSO será implantado no campo de Búzios, na Bacia de Santos, a aproximadamente 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, sob um contrato de arrendamento de 26,25 anos e operação com a Petrobras.



A Petrobras está operando o campo de Búzios em parceria com a CNOOC e a CNOOC.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 03/04/2023

DANOS NA ESTEIRA ROLANTE LEVAM A ALUMAR A REDUZIR PRODUÇÃO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 02/04/2023 - 16:38*



O porto privado da Alumar, localizado em São Luís (MA), teve a esteira rolante que transporta matérias-primas pelo píer até área de desembarque danificada na semana passada. Enquanto os reparos são feitos, a produção da refinaria teve de ser temporariamente reduzida. "Equipes de engenharia trabalham com precisão e agilidade para consertar o sistema de duas correias que parou no sábado (25/3), impedindo o desembarque de bauxita, carvão, coque e piche", informa a empresa em nota.

Desde a falha no sistema de transporte, a refinaria e a redução da unidade não interromperam a produção. A continuidade da operação segue garantida a partir de estoques e métodos alternativos de entrega.

Mas para preservar as reservas de bauxita existentes enquanto os reparos são realizados, a produção diária da refinaria está reduzida em aproximadamente 25% por cerca de 10 dias.

Sobre a Alumar

O Consórcio Alumar, gerenciado pela Alcoa, está localizado a 25 km do centro de São Luís (MA). É formado pela Alcoa, South32 e Rio Tinto, empresas que produzem alumina e alumínio.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 03/04/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : *InforMS*

Data: 03/04/2023