

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 058/2023
Data: 04/04/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
FLAVIA MAYA: SOMOS 17%. E AGORA?	4
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	5
PETROBRAS LANÇA LICITAÇÃO DE FPSOS PARA A BACIA SERGIPE-ALAGOAS, COM MUDANÇA NO ÍNDICE DE CONTEÚDO LOCAL	5
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2023-2027 RECEBE REVISÃO	5
“ESTALEIROS BRASILEIROS RECEBEM NOVAS EMBARCAÇÕES EM MEIO À RETOMADA DO SETOR NAVAL”	6
ESTALEIRO CHINÊS INICIA CONSTRUÇÃO DO MAIOR FPSO PARA CAMPO PETROLÍFERO BRASILEIRO	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 174 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A FEVEREIRO	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
NA ESTRADA #001: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA NOVO CANAL DE COMUNICAÇÃO COM A SOCIEDADE	9
DEFINIDO PRAZO PARA ENVIO DE SUGESTÕES SOBRE CONCESSÃO DA FERROVIA MALHA OESTE	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – OS PLANOS DO MINISTÉRIO	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>São Sebastião 1</i>	11
<i>São Sebastião 2</i>	11
<i>Recorde 1</i>	11
<i>Recorde 2</i>	11
<i>Homenagem</i>	11
NORTE EXPORT - SECRETÁRIO DE PORTOS DEFENDE MODELO DE CONDOMÍNIO PARA GESTÃO DO CANAL DE SANTOS	12
NORTE EXPORT - GOVERNADOR SE COMPROMETE A PRESERVAR FLORESTAS, MAS QUER MAIS RODOVIAS	13
TRANSGLOBAL É HOMENAGEADA NO NORTE EXPORT PELOS 15 ANOS DE HISTÓRIA	14
NORTE EXPORT - JULIÃO: COMEÇAR POR MANAUS MOSTRA A EXPECTATIVA DO SETOR EM RELAÇÃO AO AMAZONAS	15
NORTE EXPORT - PARTICIPANTES DO FÓRUM CONHECEM O “ENCONTRO DAS ÁGUAS”	16
NORTE EXPORT - SUPER TERMINAIS É O PRIMEIRO PORTO BRASILEIRO A RECEBER A CERTIFICAÇÃO AQUA	16
TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - A VIDA REAL É ANALÓGICA!	17
NORTE EXPORT - INFRAJUR COMEÇA BUSCANDO ESCLARECER DEMANDAS DE INFRA E LOGÍSTICA JUNTO AO JUDICIÁRIO	19
NORTE EXPORT - “ESG PRECISA AVANÇAR NO PONTO DE VISTA LEGAL”, DIZ MARCELO SAMMARCO	20
NORTE EXPORT - AVALIAÇÕES DE RISCOS E QUESTÕES DE REPUTAÇÃO SÃO VALORES AGREGADOS AO SETOR PORTUÁRIO	21
REGIÃO NORTE - PROGRAMAÇÃO – NORTE EXPORT 2023	22
NACIONAL - CONGRESSO SE MOBILIZA PARA OUVIR REPRESENTANTES DO SETOR DE INFRAESTRUTURA	24
NACIONAL - HADDAD ADIA ENTREGA DO ARCABOUÇO FISCAL A PARLAMENTARES PARA A PRÓXIMA SEMANA	25
NACIONAL - PETROBRAS REDUZ PREÇO MÉDIO DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO EM 5,7%	25
REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO ENCERRA 2022 COM LUCRO BRUTO DE R\$ 574,1 MILHÕES.....	26
REGIÃO NORDESTE - APÓS ACIDENTE EM ESTEIRA, PRODUÇÃO DA ALUMAR SERÁ REDUZIDA	27
REGIÃO SUL - RIO GRANDE É SEDE DO 1º FÓRUM DE DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA AZUL.....	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	29
MAERSK PLANEJA QUASE DOBRAR A CAPACIDADE DO TERMINAL DE ROTERDÃ ATÉ 2026	29
PORTO DE ITAJAÍ REALIZARÁ A 3ª EDIÇÃO DO INOVA PORTOS.....	29
MSC RECEBE NAVIO MEGAMAX DE 24.116 TEUS	30
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 10,956 BILHÕES EM MARÇO	31
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	31
RAÍZEN DESISTE DA COMPRA DA FAN DISTRIBUIDORA	31
MAURÍCIO TOLMASQUIM ASSUME ÁREA RESPONSÁVEL POR PLANO ESTRATÉGICO DA PETROBRAS	33
CNI REFORÇA PEDIDO PARA STF DERRUBAR IMPOSTO SOBRE ÓLEO	35
EXXONMOBIL FECHA CONTRATO COM HONEYWELL PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO AZUL NO TEXAS	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	38
HADDAD DIZ QUE GOVERNO NÃO PRECISA DE “PLANO B” PARA INCREMENTO DE RECEITA EM ATÉ R\$ 150 BILHÕES	38
ALCKMIN REFORÇA CORO DE LULA E DIZ QUE JÁ ‘PASSOU DA HORA’ DE O BANCO CENTRAL BAIXAR JUROS.....	38
PREFEITURA PUBLICA EDITAL DE LICITAÇÃO DO BRT COM PREVISÃO DE INVESTIMENTO DE R\$ 6 BI EM 10 ANOS NOS TRÊS LOTES.....	40



GOVERNO QUER ECONOMIZAR R\$ 360 BI COM JUROS ATÉ 2031 COM ARCABOUÇO FISCAL. ECONOMISTAS DIZEM SE É POSSÍVEL
GOVERNO DEVE DEIXAR TRIBUTAÇÃO DE FUNDOS EXCLUSIVOS PARA A REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA 43

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 44

‘É DIFÍCIL CONVENCER O INVESTIDOR DE QUE É BOA HORA PARA ATIVOS DE RISCO’, DIZ PRESIDENTE DO PÁTRIA 44

NOVO ARCABOUÇO PODE SER EMPURRÃO CONTRA INJUSTIÇAS DO SISTEMA TRIBUTÁRIO 48

TEBET DIZ QUE ARCABOUÇO É ‘BALA DE BRONZE’ DO GOVERNO E REFORMA TRIBUTÁRIA, ‘BALA DE PRATA’ 49

PETROBRAS: TOLMASQUIM ASSUME GERÊNCIA RESPONSÁVEL POR PLANO ESTRATÉGICO 50

ARCABOUÇO FISCAL TERIA GERADO ECONOMIA DE R\$ 64,6 BILHÕES EM GASTOS POR ANO, DIZ ESTUDO 51

POR QUE LULA SE EMPENHA TANTO EM DERRUBAR A LEI DAS ESTATAIS? 52

VALOR ECONÔMICO (SP) 53

VLI PLANEJA RENOVAÇÃO DA FCA AINDA ESTE ANO 53

DEBATE SOBRE PRECATÓRIO EM CONCESSÃO INCOMODA AGÊNCIAS 55

CAPACIDADE DE GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA DEVE BATER RECORDE NO BRASIL NESTE ANO 57

AGÊNCIA BRASIL - DF 58

CASO SAMARCO: JUSTIÇA EXIGE DEPÓSITO DE R\$ 10 BI PARA REPARAR DANOS 58

BALANÇA COMERCIAL REGISTRA MAIOR SUPERÁVIT DA HISTÓRIA PARA MARÇO 60

PORTAL PORTOS E NAVIOS 61

ARTIGO - OS IMPACTOS DO PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE DE CABOTAGEM (BR DO MAR) 62

PORTOS MOVIMENTAM 174 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ FEVEREIRO, QUEDA DE 3,07% 62

PORTONAVE REGISTRA SEU MELHOR TRIMESTRE EM CINCO ANOS 63

EMAP MANTÉM A ISO 9001, DO SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE 64

WILSON SONS RECEBE NOVA ROTA REGULAR ENTRE O TECON RIO GRANDE E O NORTE DA EUROPA 64

PARA GHENOVA, NAVALSHORE AM SERÁ ENCONTRO OBRIGATÓRIO PARA EMPRESAS DO SETOR 65

MINISTRO SUGERE RETIRAR CONCESSÕES DE ATRIBUIÇÕES DAS AGÊNCIAS 66

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA 67

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FLAVIA MAYA: SOMOS 17%. E AGORA?

Levantamento de dados sobre equidade de gênero no setor aquaviário é um alerta

Por: *Flavia Maya*



Foto: Ilustração: Max

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou no último dia 21 o resultado do primeiro levantamento de dados sobre equidade de gênero no setor aquaviário. A pesquisa foi a ação inicial decorrente de um protocolo de intenções assinado entre a autarquia e a Women's International Shipping and Trading Association (Wista Brazil), lançando luz sobre a participação feminina no setor aquaviário. Os dados estão disponíveis no site da Antaq, mas adiantando o principal resultado: nós, mulheres, somos 17%.

O percentual acompanha a média mundial, mas não podemos demonstrar muito alívio. E não podemos nos resignar com respostas prontas e suposições que não refletem as particularidades de cada atividade, região e empresa. As inequidades de gênero são reflexo de uma sociedade que ainda privilegia a figura masculina em diversos ambientes. Quando falamos em operação de uma empilhadeira, temos facilidade de imaginar um homem nessa posição. E o mesmo acontece quando nos referimos a um cargo de CEO.

É importante, portanto, que essas inequidades sejam reconhecidas e solucionadas, em benefício da sociedade, mas, também, da própria empresa. De acordo com o estudo Diversity Matters, da Consultoria McKinsey & Co., empresas que adotam uma cultura de diversidade têm ao menos 60% mais chances de adotar melhores práticas de negócios e de inovar. Além disso, de acordo com o mesmo estudo, há uma vinculação clara entre diversidade e performance financeira. Empresas que possuem diversidade de gênero na liderança têm 93% de probabilidade de superar financeiramente seus pares na indústria.

É evidente, portanto, que é preciso adotar diversidade e inclusão nas empresas. Mas como começar? Inicialmente, é fundamental conhecer a realidade da sua empresa. E, para isso, uma pesquisa anônima de clima e cultura pode ser a forma mais adequada para se ter um retrato fiel dos aspectos quantitativos e qualitativos da diversidade e inclusão em um ambiente corporativo.

A partir desse retrato, a liderança poderá traçar estratégias que de fato impactarão no clima da corporação. É importante ter em mente que não há uma solução padrão para todas as empresas, pois ações efetivas voltadas para diversidade e inclusão devem, necessariamente, passar por uma mudança de cultura. E mudança de cultura é um processo gradual, que deve ser necessariamente guiado pela liderança.

Mas uma diretriz comum a todas as empresas é: agir com coragem. É preciso garantir a representatividade, combater microagressões, liderar pelo exemplo e promover o senso de pertencimento. Adotar a diversidade e a inclusão no ambiente corporativo é uma responsabilidade das empresas, não apenas por sua função social, mas também pelo compromisso com seus colaboradores.

A boa notícia é que essa transformação também gera melhores práticas de negócio, mais inovação e melhores resultados financeiros. Temos todas as razões para promover a equidade de gênero no nosso setor. Mas a realidade é que, hoje, somos 17%. E esse percentual não se transformará radicalmente de um dia para o outro, mas é preciso haver um ponto inicial de mudança. E talvez o primeiro passo de todos seja se perguntar: e agora?

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/04/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PETROBRAS LANÇA LICITAÇÃO DE FPSOS PARA A BACIA SERGIPE-ALAGOAS, COM MUDANÇA NO ÍNDICE DE CONTEÚDO LOCAL

Informações: PetroNotícias



A Petrobras movimentou o mercado de óleo e gás nesta segunda-feira (3), ao anunciar o lançamento de editais para a contratação de dois FPSOs do projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP). Para cada um dos editais, a petroleira permitirá a entrega de dois envelopes com propostas, sendo o primeiro com prazo de construção de 39 meses e o segundo com 45 meses. As duas plataformas deverão ser afretadas para a Petrobras por um prazo de 7.762 dias.

Uma novidade da licitação diz respeito ao conteúdo local exigido em uma das plataformas. Para a unidade SEAP-1, o conteúdo nacional exigido será de 40%, um pouco acima do que vem sendo solicitado nos últimos editais da estatal. Já para a plataforma SEAP-II, o conteúdo local de 30%. A data de entrega das propostas está marcada inicialmente para 30 de outubro.

Os dois FPSOs terão a capacidade de produzir 120 mil barris de óleo por dia. A unidade SEAP-I será capaz de processar 12 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, enquanto que SEAP-II poderá processar 10 milhões de metros cúbicos de gás diários. Os editais e toda a documentação completa estão disponíveis no site da Petronect (nº 7004032918 e nº 7004032955).

Para lembrar, a Petrobras já tentou contratar um FPSO para a Bacia de Sergipe-Alagoas. O melhor – e único – lance apresentado foi da Ocyan. Contudo, as duas empresas não avançaram nas negociações sobre valores e a Petrobras decidiu cancelar a concorrência.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/04/2023

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2023-2027 RECEBE REVISÃO

Informações: TN Petróleo

Jean Paul Prates, submeteu e a Diretoria Executiva da Petrobras debateu e validou as seguintes propostas, a serem consideradas no Planejamento Estratégico, em observância às práticas de governança vigentes, ao compromisso com a geração de valor e à sustentabilidade financeira de longo prazo da companhia:

1) Atenção total às pessoas, com a prioridade no desenvolvimento, retenção e requalificação de talentos de forma a prover à companhia um corpo técnico cada vez mais inclusivo, diverso e habilitado a atender às demandas dinâmicas do mercado, em especial da transição energética;

- 2) Foco em ativos rentáveis de exploração e produção, com descarbonização crescente das operações da empresa e de seus fornecedores;
- 3) Ênfase na adequação e aprimoramento do parque atual de refino por meio do ganho de eficiência e conjugação de matérias-primas de matriz renovável no desenvolvimento de processos industriais resilientes e produtos sustentáveis;
- 4) Busca pela transição energética justa, em linha com as empresas congêneres internacionais, prioritariamente por meio de parcerias de excelência técnica e por programas de responsabilidade social que mitiguem as externalidades da atuação da companhia e fomentem cadeias produtivas locais;
- 5) Aproveitar as diferentes potencialidades do Brasil como país de dimensões continentais e capacidades energéticas que favorecem o desenvolvimento sustentável, através da regionalização das atividades da empresa baseadas em cadeias produtivas e unidades operacionais locais;
- 6) Fortalecer o acesso a mercados e buscar a vanguarda global na transição energética, através da atuação internacional por meio de parcerias tecnológicas e operacionais.

Os investimentos necessários para assegurar a consecução dessas propostas devem ser financiados pelo fluxo de caixa operacional, em níveis equivalentes às companhias congêneres, e preferencialmente por meio de parcerias que nos permitam compartilhar riscos e expertise, e devem buscar o retorno do investimento, redução do custo de capital, fortalecimento da Petrobras como uma empresa de energia integrada, maximizando o valor da companhia e buscando o desenvolvimento do mercado brasileiro.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/04/2023

“ESTALEIROS BRASILEIROS RECEBEM NOVAS EMBARCAÇÕES EM MEIO À RETOMADA DO SETOR NAVAL”

Investimentos e demanda impulsionam construção de navios e plataformas offshore

Informações: O Petróleo



Saiba por que os estaleiros brasileiros estão recebendo novas embarcações em meio à retomada do setor naval. Confira como investimentos e demanda impulsionam a construção de navios e plataformas offshore.

Nos últimos meses, estaleiros em todo o Brasil têm recebido novas embarcações e plataformas offshore, em um sinal claro de retomada do setor naval após anos de crise. Com investimentos e demanda crescente, as construtoras navais nacionais estão conseguindo se reerguer e se consolidar como importantes players no mercado internacional.

Investimentos impulsionam a construção naval

Uma das razões para a retomada do setor naval é o aumento dos investimentos em infraestrutura e logística. Com o desenvolvimento de novas atividades econômicas em regiões costeiras, como a exploração do petróleo e gás offshore, a demanda por navios e plataformas tem crescido exponencialmente.

Com isso, empresas como a Petrobras e a Transpetro têm investido em novas embarcações para atender às suas necessidades operacionais. Ao mesmo tempo, o governo federal tem buscado estimular a indústria naval, por meio de políticas de incentivo e de contratação de empresas nacionais para a construção de navios e plataformas.

Demanda aquece mercado da construção naval

Além dos investimentos, a demanda por navios e plataformas offshore também está aquecendo o mercado da construção naval. Com a retomada da economia global, a movimentação de cargas marítimas tem aumentado, impulsionando a construção de navios cargueiros e porta-contêineres.

Já as plataformas offshore são utilizadas na exploração do petróleo e gás em águas profundas, um mercado em expansão. De acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o Brasil é hoje um dos principais produtores de petróleo offshore do mundo.

Com a demanda em alta, os estaleiros brasileiros estão se beneficiando do cenário positivo e conquistando novos contratos para a construção de embarcações. E, com isso, gerando empregos e movimentando a economia local.

Perspectivas para o futuro da construção naval



Impulsan renovación de la flota pesquera - El Cronista

A retomada do setor naval brasileiro é um sinal de otimismo para a economia nacional, já que a construção naval é uma das principais atividades geradoras de emprego e renda no país. Além disso, com o avanço das tecnologias e a busca por fontes de energia renovável, a construção de navios e plataformas offshore pode se tornar ainda mais estratégica no futuro.

Por isso, é importante que o governo e as empresas do setor continuem investindo em pesquisa e desenvolvimento, visando à produção de embarcações mais eficientes e sustentáveis.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 04/04/2023

ESTALEIRO CHINÊS INICIA CONSTRUÇÃO DO MAIOR FPSO PARA CAMPO PETROLÍFERO BRASILEIRO

O estaleiro chinês Cosco Shipping Heavy Industry iniciou a construção do FPSO P-82, destinado ao campo petrolífero de Búzios, no Brasil, com entrega prevista para o final de 2024

Informações: O Petróleo



O estaleiro chinês Cosco Shipping Heavy Industry deu início à construção do casco do FPSO P-82, uma embarcação flutuante de produção, armazenamento e descarga, destinada ao campo petrolífero de Búzios, operado pela Petrobras no Brasil. A entrega do casco está prevista para o final de 2024, sob um subcontrato com a Sembcorp Marine de Cingapura.

FPSO P-82: maior embarcação do gênero

Considerado o maior do gênero no mundo, o FPSO P-82 terá capacidade de produção de 225 mil barris por dia de óleo e 12 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural. Além disso, terá capacidade de armazenamento de 1,6 milhão de barris de petróleo bruto. A embarcação será equipada com tecnologias de baixo carbono e entrará em operação em 2026.

Tecnologias sustentáveis a bordo

O FPSO P-82 contará com tecnologias sustentáveis, como a tecnologia de flare fechado, que aumenta o aproveitamento do gás e evita que ele seja queimado na atmosfera, um sistema de detecção de gás metano para prevenção e mitigação de vazamentos e gêmeos digitais.

Parceria entre Petrobras e empresas chinesas

A Petrobras detém uma participação de 92,6% no campo de Búzios. Além disso, conta com a parceria da China National Offshore Oil Corporation e da China Oil & Gas Exploration & Development Company, cada uma com uma participação de 3,7%.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/04/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 174 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A FEVEREIRO

Principal destaque nos TUPS foi o Terminal de Petróleo no Porto do Açu (RJ).



Terminal Tpet/Toil Porto do Açu (RJ) Crédito Vast Infraestrutura

Brasília 04/04/2023 - O setor portuário movimentou 174,46 milhões de toneladas de janeiro a fevereiro de 2023. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A queda de 3,07% em comparação ao mesmo período de 2022 foi impulsionada pela diminuição da movimentação de minério de

ferro (-4,2%), soja (-19,165) e adubos (-24,97%).

Mais uma vez o destaque positivo nas mercadorias ficou para o milho que movimentou 8,1 milhões de toneladas, apresentando um crescimento de 148,43% quando comparados ao mesmo período do ano anterior. Ferro e aço e óleo bruto de petróleo também tiveram bons índices de movimentação com 4,5 milhões de toneladas (+14,10%) e 32,3 milhões de toneladas (alta de 3,85%), respectivamente.

A navegação interior movimentou 11,4 milhões de toneladas de janeiro a fevereiro, o que representa uma variação positiva de 6,91%. Já navegação de longo curso (117,9 milhões de toneladas), cabotagem (44,9 milhões de toneladas) e apoio marítimo (337 mil toneladas) recuaram durante este período registrando, respectivamente quedas de 3,54%, 3,76% e 35,79%.

Portos públicos

Os portos públicos movimentaram 58,5 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de 1,84% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O principal destaque positivo deste período foi o Porto de Itaguaí (RJ), responsável por 3,9% da movimentação total, com 6,8 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 33,58%.

O Porto de Itaqui (MA) também registrou aumento de 12,13%, movimentando 4,1 milhões de toneladas. O porto de Suape (PE) fecha o pódio com movimentação de 4 milhões de toneladas, representando um aumento de 9,9% de janeiro a fevereiro deste ano.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram 116 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de 3,68% em comparação ao mesmo período do ano anterior

Dentre as instalações com maior crescimento, o principal destaque está no Terminal de Petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açu (RJ). O TUP registrou crescimento de 71,75%, com 6,4 milhões de toneladas movimentadas e foi responsável por 3,7% da movimentação total.

O Terminal Porto Sudeste do Brasil S/A, também no Rio de Janeiro RJ, foi outro que registrou um bom crescimento (+27,60%). Ao todo, foram 3,4 milhões de toneladas movimentadas, sendo responsável por 1,9% da movimentação total dos TUPs de janeiro a fevereiro de 2023.

O Terminal de Tubarão fecha o pódio com um significativo crescimento da movimentação para o período de janeiro a fevereiro deste ano (+17,48%). Durante esse período a movimentação foi de 9,7 milhões de toneladas.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 04/04/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

NA ESTRADA #001: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA NOVO CANAL DE COMUNICAÇÃO COM A SOCIEDADE

Primeiro episódio do podcast criado pela pasta tem a presença do ministro Renan Filho e traz novidades sobre as rodovias brasileiras



Podcast está disponível nas plataformas Spotify e SoundCloud - Foto: Divulgação/MT

O Ministério dos Transportes tem um novo canal de comunicação com toda a sociedade brasileira: o podcast Na Estrada. Disponível nas plataformas Spotify e SoundCloud, o programa pretende apresentar aos ouvintes as ações do Governo Federal para os modais rodoviário e ferroviário, com periodicidade semanal e participações de autoridades, com um formato dinâmico e direto ao

ponto.

No primeiro episódio, o ministro dos Transportes, Renan Filho, explica o Plano de 100 Dias de ações prioritárias para o setor, a recomposição do orçamento do ministério por meio da Emenda Constitucional 126/2022, a retomada de obras que estavam em ritmo lento ou totalmente paradas e destaca os investimentos que devem ocorrer até o fim deste ano, entre outros assuntos.

Os ouvintes poderão conferir:

- Detalhes sobre o plano de 100 dias;
- A quantidade de obras paradas, ou em ritmo muito lento, que foram retomadas;



- Pesquisa da CNT que revelou as condições precárias das estradas ao final de 2022;
- Entregas de intervenções rodoviárias que o governo pretende realizar até abril;
- Entregas que já foram feitas, como do viaduto na BR-116/BA, em Feira de Santana;
- A importância da aprovação da PEC da Transição, que garantiu um orçamento mais robusto para o Ministério dos Transportes em 2023;
- Investimentos em manutenção que devem ser feitos até o fim do ano até o fim do ano.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 04/04/2023

DEFINIDO PRAZO PARA ENVIO DE SUGESTÕES SOBRE CONCESSÃO DA FERROVIA MALHA OESTE

Toda a sociedade poderá se manifestar entre 10 de abril e 25 de maio por escrito. Duas audiências públicas presenciais também estão previstas

A partir da próxima segunda-feira (10), estará aberta o período de consulta pública para coletar sugestões para o projeto de concessão da Malha Oeste, ferrovia que liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Toda a sociedade poderá se manifestar, por escrito ou em duas audiências públicas presenciais, sobre as minutas de edital e de contrato. Um total de R\$ 18 bilhões em investimentos estão previstos para melhorias nos 1.625,30 quilômetros de extensão da ferrovia, entre Mairinque (SP) e Corumbá (MS).

Interessados poderão enviar até às 18 horas de 25 de maio suas contribuições por escrito sobre o projeto no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Já as audiências presenciais estão previstas para 26 de abril, em Campo Grande (MS), e 3 de maio, em Brasília – está com previsão de transmissão on-line pelo canal da ANTT no YouTube.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 04/04/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – OS PLANOS DO MINISTÉRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Governo Federal começa a revelar seus planos para a gestão dos portos brasileiros. Nessa segunda-feira, dia 3, ao abrir o Norte Export 2023 – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, em Manaus (AM), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, reforçou o que o ministro Márcio França tem defendido reiteradamente: as autoridades portuárias não serão privatizadas, o que, num primeiro momento, alude ao complexo portuário de Santos.

Pierdomenico demonstrou que a pasta já tem definidas outras linhas de ação para o setor. Ao lembrar estudo feito pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) na década passada, declarou ser favorável ao modelo de condomínio para a gestão do canal do porto. E foi além, propondo que a autoridade portuária pode ser dividida em sua função de autoridade, cuidando de fiscalização, regulação e segurança, e na de administradora portuária, sendo responsável pela zeladoria do complexo. E que as responsabilidades relativas a esse segundo papel – gestão de dragagem, manutenção dos acessos rodoviários e ferroviários, ações de saneamento, fornecimento de energia – estas, sim, podem ser repassadas à iniciativa privada.



Começa a surgir no horizonte a revisão que o novo governo Lula demonstra fazer nesse segmento da economia. Que não demore a concluir esse desenho que requer inevitável adequação jurídica. A atividade portuária e de comércio exterior têm cada vez mais pressa. E para que isso aconteça de maneira a contemplar os soberanos interesses nacionais e as oportunidades de mercado, importante destacar a fala do secretário sobre a decisão do diálogo com os entes envolvidos.

Esse entendimento amplo, também ressaltado pelo governador do Amazonas, Wilson Lima, e pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, na abertura do fórum, é fundamental, e deve envolver, como o evento de Manaus brindou com uma amostra, os três poderes em níveis federal, estadual e municipal, além do Ministério Público e as representações empresariais, bem como a sociedade civil como um todo.

Só assim, qualquer que seja o formato, esse projetos podem ser desenvolvidos na sociedade democrática em que vivemos, sem estar submetido ao crivo de dogmas ideológicos sectários, contrariando a lógica de um mercado cada vez mais especializado que faz a roda da economia girar cada vez mais velozmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SÃO SEBASTIÃO 1

O Porto de São Sebastião (Litoral Norte de São Paulo) quer impulsionar suas operações com cargas de projeto. Para isso, a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS, a autoridade portuária) reduziu suas taxas de atracação para navios que vão movimentar este po de mercadoria em 87,16%, de R\$ 417,62 por tonelada para R\$ 53,60 por tonelada. A portaria oficializando a medida foi assinada no último dia 29 e entrará em vigor no próximo dia 8, com validade até 31 de dezembro deste ano, podendo ter esse prazo ampliado.

SÃO SEBASTIÃO 2

De acordo com a CDSS, o desconto foi necessário após o Governo Federal ter padronizado o modelo de cobrança das atracções. Antes o cálculo era feito com base no tempo de uso do berço. Agora, é a partir da tonelage ou do total de unidades de carga. O diretor-presidente da autoridade portuária, Ernesto Sampaio, explicou que “a padronização deixaria a média por tonelada em São Sebastião muito acima da realidade do mercado. Com esse desconto, aplicado de acordo com as normas da Antaq, o terminal está de volta à concorrência interportos”.

RECORDE 1

A Portonave - Porto de Navegantes, em Santa Catarina, registrou novos recordes operacionais no primeiro trimestre do ano. O terminal movimentou 329,6 mil TEU, seu melhor resultado trimestral nos últimos cinco anos. O total obtido representou um aumento de 19% em relação ao mesmo período de 2022, quando 277.813 TEU foram registrados. Apenas em março, foram 124 mil TEU, sendo este o melhor volume obtido em um mês nos últimos cinco anos e mantendo a instalação como a principal da Região Sul para a operação de contêineres.

RECORDE 2

Em janeiro, a Portonave alcançou um marketshare de 62%, o melhor índice de sua história. E no trimestre, em uma análise nacional, sua participação chegou a 15%, a mantendo como a segunda maior operadora de contêineres no País, posição consolidada desde 2017.

HOMENAGEM

O empresário Manoel Ferreira Júnior, diretor do Grupo Agemar, será homenageado pelo Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 6a Região. Ele receberá a Medalha Conselheiro João Alfredo Corrêa de Oliveira, na categoria Mérito Judiciário, entregue pelo órgão judiciário como forma de reconhecer

personalidades em seus campos de atuação que tenha prestado importantes serviços à Justiça do Trabalho. A homenagem será feita no próximo dia 16 de maio, às 17 horas, no Teatro de Santa Isabel, no Recife (PE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

NORTE EXPORT - SECRETÁRIO DE PORTOS DEFENDE MODELO DE CONDOMÍNIO PARA GESTÃO DO CANAL DE SANTOS

Durante discurso no Norte Export, Fabrizio Pierdomenico também garantiu gestão técnica na secretaria e que autoridades continuarão públicas

Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



Pierdomenico disse que o Governo Federal vem debatendo uma cadeia de investimentos em infraestrutura, particularmente em portos e aeroportos Crédito: Divulgação/Brasil Export

“Sou fã da ideia, que é a formação, naqueles portos que couber, do condomínio portuário, onde podemos ter um processo de autogestão, em que os próprios operadores assumam essa zeladoria”

**Fabrizio Pierdomenico,
secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários**

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, defendeu estudos de modelo de condomínio para gestão do canal do Porto de Santos. Ele deu essa declaração durante a solenidade de abertura do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, ontem (3), em Manaus (AM)

Pierdomenico citou que um estudo foi feito anos atrás, em 2018, pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). Ele fez questão de dizer que é favorável ao modelo.

“Sou fã da ideia, que é a formação, naqueles portos que couber, do condomínio portuário, onde podemos ter um processo de autogestão, em que os próprios operadores assumam essa zeladoria”, comentou.

O secretário reiterou que o tipo de modelo não é considerado fácil, mas que já houve discussões sobre o assunto com diversas associações.

“Não é fácil montar essa governança, mas já pedi ajuda aos universitários, falei com o Sopesp, com as associações, e a gente quer montar isso, conversar e dialogar, e vamos colocar isso de pé. Vamos estruturar e, de tal forma, ter um cardápio de opções para que a zeladoria nos próximos quatro anos não seja mais um problema para o setor portuário”, afirmou.

Autoridades continuarão públicas

Durante seu discurso na solenidade de abertura do Norte Export, Pierdomenico reiterou o posicionamento do ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, de ser contrário à privatização das Autoridades Portuárias. Segundo ele, a escolha democrática pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) reflete diretamente no setor portuário.

“Não iremos desestatizar mais nenhum porto. Entendemos que as autoridades precisam ser públicas. Nós já temos uma complementação e aqui em Manaus há um grande exemplo, que são os TUPs (Terminais de Uso Privado). Isso mostra dois papéis que são distintos, porém complementares. Porto público, estratégico e desenvolvimento para o país. E os TUPs, uma ferramenta estratégica, de aumento de capacidade portuária do país”, disse.

Fabrizio Pierdomenico tomou posse há aproximadamente um mês, mas que, mesmo com pouco tempo no cargo, já deu as diretrizes do que será a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, com servidores de carreira.

“Ela continua e seguirá tendo uma visão de Estado para o setor portuário. Meus três diretores são de carreira pública e assim permanecerão”.

Investimentos públicos

Entrando no quarto mês desde que assumiu o cargo, Pierdomenico ressaltou o compromisso do Governo Lula de que haverá investimentos públicos voltados para o setor de infraestrutura.

“Estamos neste momento vivendo uma fase de intensos debates no Governo Federal. Está sendo proposta uma cadeia de investimentos públicos, tanto na infraestrutura, mas particularmente em aeroportos e portos. É a primeira grande diretriz do Governo Lula, em que terá, sim, investimento público no setor. A presença do Estado se faz necessária”, analisou.

“Tenho a pretensão de deixar um legado em que os principais pontos e os principais problemas sejam diretamente atacados, estruturados e que sejam implementadas melhorias, para termos portos mais competitivos, mais baratos e mais eficientes. Esse é o nosso compromisso com essa comunidade”, finalizou o secretário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

NORTE EXPORT - GOVERNADOR SE COMPROMETE A PRESERVAR FLORESTAS, MAS QUER MAIS RODOVIAS

Para Wilson Lima, a narrativa de proteção ambiental tem condenado a população do Amazonas a viver no isolamento

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



Para o governador Wilson Lima, a realização do Norte Export é oportuna para que se discuta a construção de novas vias terrestres no Amazonas Crédito: Antonio Pereira

O governador do Amazonas Wilson Lima (União Brasil) afirmou que a União precisa entrar na discussão para a criação de novas rodovias que cortem todo o Estado. Durante sua fala na solenidade de abertura do Fórum Norte Export, realizado em Manaus, Lima reafirmou o compromisso com a preservação das florestas para a construção de modais rodoviários. “Ninguém no planeta está mais interessado em preservar a Amazônia do que nós que moramos aqui”.

Lima disse que a realização do Norte Export é oportuna para que se discuta a construção de novas vias terrestres, uma demanda grande da população e do Governo Estadual.

“A gente não pode deixar que a narrativa de proteção ambiental condene nossa população a viver no isolamento. O evento é muito oportuno para discutir rodovias e rodovias sustentáveis. Tenho conversado com empresários, com o Governo Federal, para que possamos superar esses gargalos, e a BR-319 é um desses. Lembro que muita gente comenta, que essa BR não sai porque existe um interesse do setor portuário de que não saia. O que é uma total falta de informação. A BR é uma atividade complementar, onde a gente tem a possibilidade do desenvolvimento econômico, mas acima de tudo do desenvolvimento social”, comentou.



Wilson Lima citou empreendimentos estrangeiros, onde foram criadas diversas ligações via terrestre, para que o mesmo ocorra em Manaus.

“A Europa abriu mão de suas florestas, os Estados Unidos abriram mão de suas florestas para que fossem criadas interligações, que diminuiriam distâncias, e nós não podemos fazer o mesmo com o compromisso de que vamos, sim, preservar”, comentou.

As estradas federais, segundo o governador, são “extremamente primordiais” para o desenvolvimento dos estados, além de fortalecer a conexão direta com os vizinhos. Ele fez menção à BR-174, que é a única via terrestre que liga o estado de Roraima com o restante do Brasil. Não asfaltada, a ligação sofre com pontos de interdição registrados principalmente durante o período chuvoso na região.

“A BR-174 é fundamental para o transporte do gás natural. É uma rodovia fundamental para Manaus, para o transporte de itens que são considerados básicos. A banana, por exemplo, que é consumida na cidade, vem de Boa Vista (capital de Roraima). Agora, neste período de chuvas, é um verdadeiro rali. Há a necessidade de se discutir, encontrar caminhos, para que a gente possa implementar essa infraestrutura e dar condições de logística para o escoamento da produção”.

Zona Franca

O governador Wilson Lima também falou sobre a Zona Franca de Manaus. Segundo ele, o polo industrial representa 30% do Produto Interno Bruto (PIB) do Amazonas e é responsável por cerca de 45% da arrecadação.

“O comércio só funciona se o trabalhador estiver empregado na Zona Franca. Hoje, a Zona Franca emprega diretamente 115 mil famílias, e indiretamente 500 mil empregos. O grande desafio de momento é que haja um encontro da indústria com o que temos de potencial no Estado, como gás natural, como mineração, como potássio. Mas, para isso, é preciso infraestrutura portuária, é preciso aeroportos e é preciso, também, estradas”, disse.

Lima disse que a pauta da logística no Amazonas é fundamental e decisiva não só para o próprio Estado, mas para o Brasil.

Segundo dia

A infraestrutura de acessos voltará a ser debatida em um dos painéis do segundo e último dia do fórum, programado para hoje (4), 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

TRANSGLOBAL É HOMENAGEADA NO NORTE EXPORT PELOS 15 ANOS DE HISTÓRIA

Empresa tem grande atuação no universo das operações portuárias nas regiões Norte e Nordeste
Por **ALEXANDRE FERNANDES** redacao@portalbenews.com.br

A cerimônia de abertura do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizada ontem (3), em Manaus (AM), teve um momento reservado para uma homenagem do Brasil Export à Transglobal. A empresa, muito atuante no universo das operações portuárias nas regiões Norte e Nordeste, completou 15 anos no último dia 28 de fevereiro.

O superintendente da companhia, Renato Freitas, recebeu uma placa alusiva à data das mãos do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, e do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico.



O superintendente da Transglobal, Renato Freitas, recebeu uma placa das mãos do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, e do secretário de Portos, Fabrizio Pierdomenico Crédito: Divulgação/Brasil Export

Com o propósito inicial de fornecer equipamentos portuários para descarga de matéria-prima para a indústria de cimentos em Pernambuco, conta Freitas, obteve crescimento exponencial, expandindo negócios para o estado do Pará.

No dia do aniversário da Transglobal, o BE News publicou reportagem sobre a trajetória da empresa. Na ocasião, foi destacado o sucesso nas operações realizadas envolvendo a descarga de bauxita para a maior refinaria de alumina do mundo fora da China.

Nessa mesma matéria, Renato Freitas listou como prioridades da Transglobal a implantação de operações de cargas no fundeio do Porto de Vila do Conde (PA); concluir a construção de seu terminal de granéis e carga geral em São Luís (MA), e aumentar os volumes de movimentação de aço nos portos de Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

NORTE EXPORT - JULIÃO: COMEÇAR POR MANAUS MOSTRA A EXPECTATIVA DO SETOR EM RELAÇÃO AO AMAZONAS

CEO do Brasil Export não escondeu a alegria por ver o calendário de fóruns regionais deste ano sendo aberto na região Norte

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



Fabrício Julião destacou a importância de unir, na solenidade de abertura do Norte Export, diversas classes, algo que, segundo ele, era inimaginável tempos atrás Crédito: Divulgação/Brasil Export

A abertura do Norte Export, ontem (3), em Manaus (AM), representou também o pontapé inicial no calendário de fóruns regionais deste ano. E começar pela região Norte é algo muito simbólico na visão do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

“Começo a jornada de 2023 com muito orgulho e alegria. Começar pelo Norte, por Manaus, para gente é um grande desafio e motivo de grande satisfação. Mostra a importância e a expectativa de todo o setor em relação ao Estado”, disse ele em seu discurso durante a solenidade de abertura do evento, realizada nas dependências do Quality Hotel, na capital amazonense.

O CEO do Brasil Export espera que nos painéis de debates deste Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes possam ser discutidos planos e ações voltados para o setor.

“Nosso grande desafio é que tenhamos propostas e iniciativas para fazer todo um planejamento de Estado. O que o Estado pode ganhar com esse setor. Por exemplo, se fechássemos os TUPs, fechássemos toda a Zona Franca de Manaus, nós estaríamos fechando a cidade. Esse seminário precisa trazer um pouco dessa importância para o setor e discutir o que fazer daqui pra frente”.



Julião salientou também a importância de unir, na solenidade de abertura do Norte Export, diversas classes. Algo que, segundo ele, era inimaginável tempos atrás.

“É muito gratificante termos reunidos a classe empresarial, a classe política, ministros dos Tribunais Superiores. E temos representantes do Ministério Público do Trabalho. Isso lá atrás era algo muito distante, pois tínhamos grandes barreiras, grandes distâncias de diálogo. E o diálogo sempre foi uma palavra que o Brasil Export procurou estimular desde o seu início”, finalizou.

Participaram também da solenidade de abertura do Norte Export Caio César Farias, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Paulo Dias Moura Ribeiro, ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ); Evandro Pereira Valadão Lopes, ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); Josenildo Abrantes, deputado federal (PDT-AP); Alberto Neto, deputado federal (PL-AM); Alzira Melo Costa, procuradora-chefe do Ministério Público do Trabalho/AM-RR; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; e Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

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

NORTE EXPORT - PARTICIPANTES DO FÓRUM CONHECEM O “ENCONTRO DAS ÁGUAS”

É a partir da junção com o Rio Negro que o Solimões passa a ser denominado Amazonas
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Parte da programação do Norte Export 2023, os participantes do fórum fizeram uma visita técnica pelo Rio Negro, conhecendo um dos mais curiosos fenômenos naturais do Amazonas, o Encontro das Águas. Trata-se literalmente do encontro das águas do Rio Solimões, de cor marrom, mais barrrentas, com as do Rio Negro, bem escuras, que pode ser percebido nas proximidades de Manaus (AM). A curiosidade é que elas não se misturam de imediato, se deslocando em paralelo por cerca de seis quilômetros até se unirem..

É a partir dessa junção das águas, com a “chegada” do Rio Negro, que o Rio Solimões passa a ser denominado oficialmente como Rio Amazonas.

A viagem para apreciar o fenômeno começou no Porto de Manaus, que fica na margem esquerda do Rio Negro e de onde saem os barcos para acompanhar a atração. Após 15 minutos de viagem, já é possível observar o fluxo de água “negra” correndo ao lado do barrento Solimões.

Sobre o fato de os dois rios não se misturarem de imediato, as explicações são científicas. Cada um apresenta características físicas e químicas distintas, o que retarda essa mistura por alguns quilômetros. O Negro corre a 2 quilômetros por hora. Já o Solimões é mais rápido, atingindo de 4 a 6 quilômetros por hora. As águas do primeiro são mais quentes, registrando uma média de 28o C. As do segundo marcam 22o C. E há ainda uma diferença de acidez. O pH do Rio Negro vai de 3,8 a 4,9 (devido à grande quantidade de ácidos orgânicos, originados pela decomposição de madeira e folhas em seu leito), enquanto o do Solimões fica entre 4,5 e 7,8.

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

NORTE EXPORT - SUPER TERMINAIS É O PRIMEIRO PORTO BRASILEIRO A RECEBER A CERTIFICAÇÃO AQUA

Reconhecimento de alta qualidade ambiental é concedido pela Fundação Vanzolini em parceria com a USP e foi entregue durante o Norte Export

Por **ALEXANDRE FERNANDES** redacao@portalbenews.com.br



O diretor-geral do Super Terminais, Marcello Di Gregorio, recebeu uma placa de certificação durante a abertura do Brasil Export
Crédito: Antonio Pereira

Um dos eventos que marcaram a solenidade de abertura do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, ontem (3), em Manaus (AM), foi a entrega da certificação Aqua-HQE ao terminal portuário Super Terminais. O porto amazonense se tornou o primeiro no Brasil a receber o reconhecimento de alta qualidade ambiental, desenvolvido pela Fundação Vanzolini em parceria com a Escola Politécnica da USP (Universidade de São Paulo).

“A Aqua GreenPort avalia mais de 300 quesitos em 15 categorias. Questões relacionadas à geração de empregos, a convivência do porto com a sociedade no seu entorno, questão de uso adequado da água, da energia”, disse João Ferreira Netto, engenheiro naval do Centro de Inovação e Logística e Infraestrutura Portuária da USP (Cilip-USP).

Segundo ele, o Super Terminais foi submetido a avaliação em 14 categorias, já que uma se aplicaria a portos em construção. E foi aprovado em sete. “Isso mostra o sucesso que foi esse processo de certificação”.

Juntamente com Mauro Sammarco, diretor da GreenPort, que emite um certificado ambiental, o engenheiro subiu ao palco para entregar a certificação Aqua-HQE ao diretor-geral da Super Terminais e conselheiro do Norte Export, Marcello Di Gregorio.

“É muito simbólico que um porto amazonense seja o primeiro a receber essa certificação. Estamos numa região estratégica, no centro dos debates globais sobre o meio ambiente. Nós como setor portuário, precisamos também fazer a nossa parte para contribuir com a preservação ambiental e a retomada do protagonismo brasileiro nessa área”, declarou Di Gregorio.

Em seu discurso, ele disse que o Super Terminais conseguiu demonstrar o compromisso com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas e com os princípios de ESG (sigla que em inglês se refere a práticas ambientais, sociais e de governança).

Também citou ações sociais e soluções de sustentabilidade adotadas pela empresa. “Aproveito para parabenizar todo o time do Super Terminais, que se dedicou em atender essa demanda tão importante para a sociedade e para a natureza”, concluiu o diretor-geral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO - A VIDA REAL É ANALÓGICA!

Por **ANGELINO CAPUTO** redacao@portalbenews.com.br



Créditos: Adobe Stock



Hoje em dia é tão comum falarmos de coisas digitais que o termo já está completamente banalizado. Todo mundo usa, mas a grande maioria das pessoas não tem a menor ideia do que isso realmente significa, só sabe que uma coisa digital é melhor do que aquela mesma coisa, quando não é digital. Vale para TV digital, celular digital, música digital etc. Mas se a coisa não for digital é o que mesmo?

Na verdade, o termo oposto a digital é analógico. Tudo na natureza que pode variar de forma contínua é analógico. Assim, o volume do rádio, quando temos aquele antigo botão de girar, um copo de água que vai enchendo embaixo de uma torneira, a intensidade da luz no pôr do sol, entre outras coisas, são bons exemplos de coisas analógicas. A diferença entre um pouquinho a mais ou pouquinho a menos não dá para distinguir.

Já o digital é uma maneira inventada pelo homem para representar as coisas analógicas da natureza, de forma que possam ser armazenadas, processadas e transmitidas por computadores e modernos sistemas de telecomunicações. Normalmente o que se faz é quantificar a intensidade daquilo que é analógico, num processo conhecido na engenharia como conversão analógica/digital. De uma forma bem simples, tiram-se amostras da coisa analógica ao longo de um intervalo de tempo, quantificam-se essas amostras e as armazenam.

Vamos seguir com o exemplo do copo d'água. Digamos que o copo tenha 10 cm de altura. Então coloco um sistema para olhar a altura da coluna de água a cada 10 segundos. Vamos supor que o copo vai enchendo numa velocidade de 1 cm por minuto. A cada minuto o sistema mede o nível 6 vezes e vai encontrando os níveis da água e registrando esses valores, mas ele teoricamente perde as informações que estão nos segundos diferentes dos múltiplos de 10.

No final do processo eu posso traçar um gráfico de pontos digitais representando como foi o processo de enchimento do copo, mas não será uma linha contínua (analógica). Eu posso ficar satisfeito com esse resultado por achar que ele me traz uma boa representação do processo. Porém se eu achar que a curva está muita imprecisa eu posso reconfigurar o sistema para tirar uma amostragem a cada 1 segundo e não mais a cada 10 segundos. O problema é que vou precisar de 10 vezes mais memória para armazenar as informações, mas a precisão aumenta.

Vocês se lembram dos discos de vinil? Ali as músicas estavam armazenadas de forma analógica. Se olhassem com uma lupa a superfície do disco veriam uma série de ranhuras por onde navegava uma agulha, que vibrava proporcionalmente às frequências e volume da música original, transformando essas vibrações em impulsos elétricos que faziam vibrar o auto falante da vitrola. Já para se gravar essa mesma música num CD um sistema fazia amostragens dessas curvas analógicas e armazenava as informações na forma de números digitais.

Na hora de reproduzir a música um processo inverso, chamado conversão digital/analógica, lia os dados e os transformava em impulsos elétricos que excitavam a caixa de som, já que os nossos ouvidos são analógicos. Por isso alguns puristas diziam que a música limpa era a do vinil, porque não perdia nenhuma informação no processo de digitalização.

Com o aprimoramento da capacidade dos computadores e das memórias, além de avançados algoritmos de compressão de dados (MP3, por exemplo), a granularidade das amostras ficou tão pequena que é impossível se perceber qualquer perda no processo de digitalização. Além disso, a transmissão a longa distância de sinais analógicos é sujeita a várias interferências da própria natureza (lembram das tvs com fantasmas e chuviscos).

Já na transmissão digital o sistema receptor só tem que entender os diversos valores digitais que estão chegando para remontar o sinal analógico, antes de entregá-lo de volta ao ser humano, como por exemplo, uma imagem de TV. No caso de eventual perda de qualidade teremos uma granulação da tela, mas se o sinal chega com uma qualidade mínima a TV consegue converter todas essas informações numa imagem perfeita para ser entregue aos nossos olhos, que continuam analógicos. Só demora um pouquinho para processar tudo e remontar o sinal. Por isso, o gol sai "mais cedo" na TV velha do vizinho, que continua 100% analógica! Uma coisa é certa, digitalizar aumenta a precisão e a segurança dos processos. Vale aqui para o nosso mundo logístico/portuário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

NORTE EXPORT - INFRAJUR COMEÇA BUSCANDO ESCLARECER DEMANDAS DE INFRA E LOGÍSTICA JUNTO AO JUDICIÁRIO

Papel do novo comitê do Fórum Brasil Export é debatido durante o Norte Export

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo o desembargador Celso Peel, a ideia é tratar de segurança jurídica, previsibilidade do poder público, Judiciário e Executivo na interpretação da legislação ligada à infraestrutura
Crédito: Antonio Pereira

Captar informações e demandas dos setores logístico e de infraestrutura do país e debatê-las junto ao Judiciário, com o objetivo de facilitar o entendimento entre as partes, é a missão do InfraJur – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, que teve

sua primeira edição anunciada ontem (3), pouco antes da abertura do Fórum Norte Export 2023, que acontece em Manaus (AM).

A partir de agora, todas as edições do Fórum Brasil Export contarão com o InfraJur, uma espécie de fórum paralelo que promoverá discussões com foco no desenvolvimento de inteligência estratégica para o país, unindo as necessidades dos setores logísticos ao universo jurídico com a intenção de facilitar processos entre eles.

“É muito importante trazermos a discussão jurídica para dentro do Fórum Brasil Export. Queremos tratar de segurança jurídica, previsibilidade do poder público, judiciário e executivo na interpretação da legislação ligada à infraestrutura”, explicou Celso Ricardo Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export.

O presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, que também discursou durante a abertura do InfraJur, explicou que o fórum sentia a necessidade de ter a área jurídica debatida nos encontros que promove em todas as regiões do país.

“Então nós procuraremos captar dos membros do judiciário informações sobre o setor e, ao mesmo tempo, possibilitar que tenham mais conhecimento da logística e da infraestrutura do Brasil”, pontuou.

A iniciativa tem o apoio da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM), lançada em fevereiro deste ano em um evento no Clube Naval de Brasília, que reuniu autoridades como o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Gilmar Mendes, e o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

“A gente espera que esse convênio entre a Academia e o Fórum Brasil Export renda frutos para o desenvolvimento das discussões jurídicas envolvendo os setores de infraestrutura, inclusive a marítima e a portuária”, disse Peel.

E concluiu: “Pretendemos levar propostas para a aprovação de um conjunto de regras capazes de reduzir a burocracia e a insegurança jurídica, sem comprometer o meio ambiente, proporcionando mais previsibilidade e ordenamento à legislação”.

Ainda presentes na abertura estiveram Fabrício Julião, CEO do Fórum Brasil Export, e Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/04/2023

NORTE EXPORT - “ESG PRECISA AVANÇAR NO PONTO DE VISTA LEGAL”, DIZ MARCELO SAMMARCO

Advogado acredita que exigir certificações ESG em editais pode consolidar práticas mais sustentáveis

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



Segundo Marcelo Sammarco (à esquerda), as práticas ESG já são vistas de forma concreta em algumas empresas do país, mas ainda são aplicadas de forma voluntária Crédito: Antonio Pereira

Para que as práticas atreladas ao ESG (sigla em inglês que se refere a boas ações ambientais, sociais e de governança) se consolidem no Brasil é preciso avançar a legislação que versa sobre o tema. Uma das possibilidades

pode ser a exigência de certificações ESG em editais de novos arrendamentos e projetos nas áreas portuárias e de infraestrutura.

A opinião é do advogado Marcelo Sammarco, sócio da Sammarco Advogados, que participou do primeiro painel do InfraJur, fórum realizado ontem (3) dentro do Norte Export, em Manaus (AM).

O debate, cujo tema era tema “Meio ambiente e os impactos legais nos projetos de infraestrutura”, teve como convidados, além de Marcelo, o ministro do Superior Tribunal de Justiça, Paulo Dias Moura Ribeiro, o desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo, Fernando Reverendo Vidal Akaoui, e Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). A mediação foi de Celso Ricardo Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export.

“O ESG ainda precisa avançar e talvez seja um fator preponderante a exigência das certificações ESG nos editais de arrendamentos de áreas portuárias em portos organizados, por exemplo. Assim, esses projetos já nasceriam atrelados às práticas sustentáveis, de acordo com os parâmetros definidos no conceito ESG”, explicou Marcelo Sammarco.

Segundo ele, as práticas ESG já são vistas de forma concreta em algumas empresas do país, mas ainda são aplicadas de forma voluntária.

Questionado sobre quais os benefícios em obter certificações ESG, Sammarco disse que a documentação permite ao empreendedor emitir títulos verdes e recorrer ao mercado financeiro para captar recursos, tanto para a instalação quanto para a ampliação do negócio. “O mercado privilegia projetos que aplicam ESG”, ressaltou.

Ainda segundo o advogado, o ESG agrega valor à marca e pode ser um facilitador nas questões que envolvem a relação porto-cidade. “Levando em conta que o ESG traz parâmetros que estão relacionados com sustentabilidade ambiental e social, quando se tem a implantação de um empreendimento com esse olhar, naturalmente ele atenderá melhor essa relação (porto-cidade)”.

Licenciamento ambiental

Outra importante vantagem que poderia ser atrelada às certificações ESG, principalmente aos projetos greenfield, seria facilitar a análise do Ibama em relação ao licenciamento ambiental.

Marcelo Sammarco analisa que o órgão tem mecanismos para agilizar a licença e que o ESG poderia ser mais um.

“Se o empreendimento já tivesse certificado do ponto de vista ESG, com certeza facilitaria o trabalho de análise para fins de licenciamento ambiental do órgão, agilizando o processo, já que uma série de exigências já estaria concebida nas certificações”, esclareceu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

NORTE EXPORT - AVALIAÇÕES DE RISCOS E QUESTÕES DE REPUTAÇÃO SÃO VALORES AGREGADOS AO SETOR PORTUÁRIO

Gerente jurídico e compliance da Portonave falou sobre a aplicação de princípios ESG na empresa em painel do InfraJur

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



Segundo Diego de Paula, no caso da Portonave, os três pilares do ESG, ambiental, social e governança, estão vinculados a certificações voltadas para esses temas Crédito: Antonio Pereira

O segundo painel do InfraJur – Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, que abriu a sessão de debates do Fórum Regional Norte Export, realizado ontem (3), em Manaus (AM), teve como tema os fatores ESG e de desenvolvimento sustentável. O gerente jurídico e compliance da Portonave (Porto de

Navegantes), Diego de Paula, explicou o porquê de os terminais portuários adotarem o conceito do ESG, sigla que em inglês se refere a boas práticas ambientais, sociais e de governança.

Segundo ele, entre os valores agregados para empresas, em especial os do segmento portuário, estão as avaliações dos riscos e questões reputacionais.

“A aplicação dos princípios do ESG dentro dos terminais portuários permite um melhor conhecimento do detalhe e dos riscos do negócio. Quanto à reputação, é um ganho imediato, que proporciona um relacionamento melhor com a comunidade e com os clientes”, comentou.

O ESG tem três pilares, que são: ambiental, que abrange as ações voltadas ao meio ambiente; social, que se refere à responsabilidade social e ao impacto da empresa na sociedade em que ela está inserida; e governança, que envolve processos, estratégias, diretivas e políticas de gestão das empresas.

No caso da Portonave, terminal portuário privado localizado em Navegantes (SC), esses pilares estão vinculados a certificações voltadas para os fatores ESG.

“Vinculada à questão ambiental está a ISO 14.001, com a qual estamos desde 2012 e é muito desafiadora. A social unimos à ISO 9.001, ou seja, tudo o que for feito deve ter sido procedimentado, em que cumprimos aquilo que foi prometido. Governança fechamos com a ISO 37.001, que é a de anti-suborno. Ela não é comum no Brasil. É, a rigor, a que certifica um sistema que é robusto no combate ao suborno e a corrupção”, disse Diego.



“As certificações antigamente eram um diferencial. Hoje elas deixam de ser um diferencial; são uma necessidade para as companhias. O famoso jeitinho tem deixado a pauta do setor portuário. Estamos ligados ao compliance e à excelência, não só operacional, mas da governança”, completou.

Participaram também do debate Alzira Melo Costa, procuradora-chefe do Ministério Público do Trabalho/AM-RR, e Ataíde Mendes da Silva Filho, sócio da Mendes & Brack Advogados. A mediação foi de Celso Ricardo Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos do Brasil Export.

Conselho Emérito

Antes do encerramento do painel, Celso Ricardo Peel nomeou o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Evandro Pereira Valadão Lopes para o Conselho Emérito do Conselho Jurídico do Brasil Export.

Em uma cerimônia de posse simbólica, o ministro Evandro foi presenteado com um pin do Conselho do Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

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.

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: 04/04/2023

NACIONAL - CONGRESSO SE MOBILIZA PARA OUVIR REPRESENTANTES DO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Comissão de Infraestrutura do Senado vai votar solicitação de presença do presidente da Petrobras e de membros de agências

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



O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, é uma das autoridades que a Comissão de Infraestrutura do Senado deseja ouvir
Crédito: Tomaz Silva/Agência Brasil

As comissões temáticas do Congresso Nacional continuam votando requerimentos para convidar autoridades do setor de infraestrutura para prestar esclarecimentos ao parlamento. A Comissão de Infraestrutura do Senado, por exemplo, vai votar hoje (4) uma série de solicitações de presença que

envolvem o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e representantes de agências reguladoras.

Os parlamentares querem ouvir as propostas do diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Daniel Maia Vieira, com o objetivo de debater o plano de atuação da agência e a relação entre a regulação e a potencial introdução de fontes de energia renovável no país.

Além disso, a regulação e as estratégias do setor de telefonia também podem ser debatidas no Senado com o pedido de audiência pública com representantes da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Há duas semanas os parlamentares aprovaram uma solicitação para a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, mas a data ainda não foi marcada. A expectativa é que França compareça ao Senado nas próximas semanas para explicar o plano de trabalho da pasta.

Um requerimento para convocar o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, pode ser votado hoje na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados. Alckmin terá que explicar as falas do presidente da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex), Jorge Viana, na China. Viana afirmou que a agricultura e, sobretudo, a pecuária ocupam áreas provenientes do desmatamento na Amazônia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/04/2023

NACIONAL - HADDAD ADIA ENTREGA DO ARCABOUÇO FISCAL A PARLAMENTARES PARA A PRÓXIMA SEMANA

Segundo o ministro da Fazenda, o texto, que deveria estar disponível esta semana, ainda não foi finalizado pela equipe da pasta

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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, admitiu ontem (3) que o texto do arcabouço fiscal será entregue para o Congresso Nacional apenas na próxima semana. Inicialmente, a equipe da Economia do Governo Federal havia informado que a nova regra fiscal estaria disponível aos parlamentares nesta semana.

O texto ainda não foi finalizado pela equipe do Ministério. Segundo Haddad, a proposta é a prioridade do grupo desde a última sexta-feira (31). “Certamente será entregue antes do dia 15”, informou.

Além do texto do arcabouço fiscal, a equipe econômica está redigindo uma proposta para arrecadar mais para os cofres públicos. Segundo o ministro, as medidas que ainda serão anunciadas pelo Governo Federal vão juntas com o texto do arcabouço para o Congresso Nacional.

A interlocução da proposta está travada nesta semana devido ao feriado da Semana Santa. Líderes partidários não estão em Brasília para reuniões de ajustes da proposta. O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, figura chave para a tramitação do arcabouço, não estará na capital federal durante os próximos dias.

O texto do arcabouço fiscal vai substituir o Teto de Gastos – medida que limita o crescimento das despesas do Governo Federal mediante a inflação.

Entre as metas de resultados nas contas públicas com o novo texto para os próximos anos estão: zerar o déficit público da União no próximo ano; superávit de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2025; superávit de 1% do PIB em abril; estabilizar a dívida pública da União em 2026.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/04/2023

NACIONAL - PETROBRAS REDUZ PREÇO MÉDIO DO QUEROSENE DE AVIAÇÃO EM 5,7%

Estatal precisou corrigir informação após ter divulgado por engano um aumento de 1,78%

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



Segundo a Associação Brasileira de Empresas de Aviação (Abear), o querosene de aviação responde por 40% dos custos das companhias aéreas
Crédito: Tomaz Silva/Agência Brasil

A Petrobras anunciou ontem (3) a redução do preço médio do querosene de aviação (QAV) em 5,7% no mês de abril. Antes, a assessoria de imprensa da empresa havia divulgado um aumento de 1,78%, mas corrigiu a informação.

Segundo a Associação Brasileira de Empresas de Aviação (Abear), o QAV responde por 40% dos custos das companhias aéreas. Os ajustes no preço do combustível são mensais e combinados previamente com as distribuidoras, segundo a Petrobras.

A Abear reforçou que busca fortalecer um diálogo com o poder Executivo e Legislativo para que haja uma recuperação do setor aéreo.

Na última semana, representantes da associação apresentaram a agenda do setor aéreo de 2023 para o secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Casa Civil, Marcus Cavalcanti.

“A nossa agenda segue tendo como foco o enfrentamento aos altos custos, sobretudo com a disparada de preços no QAV e o impacto do câmbio do dólar. As companhias tiveram anos de receita limitada com a pandemia da Covid-19 e enfrentam custos que ainda limitam a retomada da demanda e a oferta”, destacou a diretora de Relações Institucionais da Abear, Jurema Monteiro.

Mesmo com a redução no preço médio do querosene da aviação, a entidade ainda não considera a medida suficiente.

A Casa Civil afirmou que conhece as dificuldades da aviação e se colocou à disposição para o diálogo sobre o tema. “Entendo os desafios do setor, principalmente por ter boa parte de seus custos dolarizados. É preciso enfrentar essa agenda”, disse Marcus Cavalcanti.

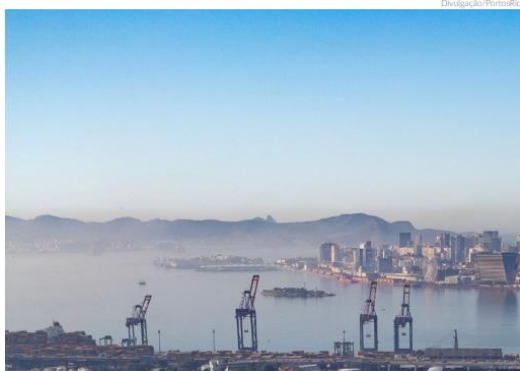
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/04/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO ENCERRA 2022 COM LUCRO BRUTO DE R\$ 574,1 MILHÕES

Valor representa 72% do faturamento da empresa, na ordem de R\$ 807,8 milhões, e é o segundo maior montante dos últimos cinco anos

Por **ALEXANDRE FERNANDES** redacao@portalbenews.com.br



Ao longo dos últimos quatro anos, a PortosRio conseguiu reduzir dívidas e prejuízos acumulados em cerca de R\$ 1,2 bilhão Crédito: Divulgação/PortosRio

A PortosRio, Autoridade Portuária que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, divulgou ontem (3) que encerrou o exercício de 2022 com um lucro bruto de R\$ 574,1 milhões. O valor representa 72% do faturamento da empresa, na ordem de R\$ 807,8 milhões. É o segundo maior montante dos últimos cinco anos.

Os dados constam nas Demonstrações Financeiras de 2022, aprovadas em reunião conjunta realizada pelos conselhos de Administração e Fiscal, no último dia 24 de março. O faturamento recorde havia sido registrado no ano anterior, quando a PortosRio (que ainda se chamava Companhia Docas do Rio de Janeiro) teve o lucro bruto de R\$ 807,8 milhões, 72% do faturamento, que foi de R\$ 1,043 bilhão.

Ainda de acordo com o balanço, o exercício de 2022 foi encerrado com cerca de R\$ 280 milhões em disponibilidades, o que, segundo a companhia, representa uma boa saúde financeira, alcançada pela alta do faturamento nos últimos anos, somada à efetiva gestão do fluxo de caixa. E é justamente isso que vem possibilitando o equacionamento de passivos. Ao longo dos últimos quatro anos, a Autoridade Portuária conseguiu reduzir dívidas e prejuízos acumulados em cerca de R\$ 1,2 bilhão.

A superintendente de Finanças da PortosRio, Camila Carvalho, considerou a performance da companhia “de alta relevância”, apesar de o lucro bruto ter sido menor do que o registrado no exercício anterior. “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 Camila, chamam atenção as melhorias de gestão e geração de caixa, mesmo com o resultado contábil negativo, segundo ela impactado por pendências históricas. “Isto porque, expurgando o efeito das despesas não dedutíveis, fica evidenciado que a PortosRio vem auferindo lucro fiscal e recolhendo tributos à Receita Federal”.

Já o diretor-presidente interino da empresa pública, Jean Paulo Castro e Silva, exaltou o trabalho conjunto dos colaboradores ao comentar sobre os resultados alcançados. “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”.

A íntegra das demonstrações financeiras de 2022 da PortosRio ainda não foram divulgadas. O documento precisa, primeiro, ser submetido à aprovação final na Assembleia Geral Ordinária, marcada para o dia 28 deste mês.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

REGIÃO NORDESTE - APÓS ACIDENTE EM ESTEIRA, PRODUÇÃO DA ALUMAR SERÁ REDUZIDA

Medida visa garantir continuidade da produção com o que tem no estoque, até que os reparos sejam concluídos

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



O acidente ocorreu no equipamento que opera no TUP da empresa, em São Luís, no momento em que ocorria um descarregamento de bauxita e outros insumos
Crédito: Reprodução

O Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) informou que os reparos na esteira rolante que cedeu no último dia 25 já começaram, mas para conseguir manter as operações apenas com o estoque existente de bauxita, terá que reduzir a produção diária da refinaria de alumínio em 25%, por um período de 10 dias.

O acidente ocorreu no equipamento que opera no Terminal de Uso Privado (TUP) da empresa, em São Luís, no momento em que estava ocorrendo um descarregamento de bauxita e outros insumos do navio Forte de São Felipe, da empresa Elcano. Não houve vítimas.

A esteira permite que os produtos sejam descarregados diretamente do navio para o interior da fábrica instalada no local.

“A continuidade da operação segue garantida a partir de estoques e métodos alternativos de entrega”, diz um trecho da nota publicada pela companhia.

Ainda segundo a Alumar, as equipes de engenharia estão trabalhando “com precisão e agilidade” para consertar o sistema, parado desde o último sábado, impedindo novos desembarques de bauxita, carvão, coque e piche.

Ressalta também que mesmo com a falha no sistema de transporte, não houve interrupção da produção.

A empresa

O Consórcio Alumar, gerenciado pela Alcoa, está localizado a 25 km do centro de São Luís. É formado pela Alcoa, South32 e Rio Tinto, empresas com tradição nas áreas de produção de alumina e alumínio.

Iniciada em 1984, a operação do Complexo Industrial compreende o porto e as instalações da refinaria e da redução, além do Parque Ambiental.

Já a Alcoa Brasil é líder mundial na produção de bauxita, alumina e alumínio. No Brasil, são três unidades produtivas: Poços de Caldas (MG), São Luís (MA) e Juruti (PA); três escritórios: São Paulo (SP), Poços de Caldas (MG) e Belém (PA); e participação acionária em quatro usinas hidrelétricas: Machadinho, Barra Grande, Serra do Facão e Estreito.

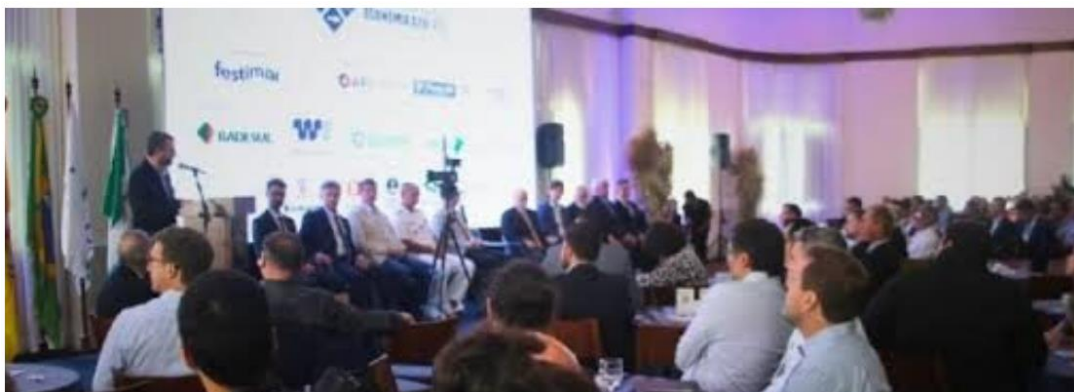
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023

REGIÃO SUL - RIO GRANDE É SEDE DO 1º FÓRUM DE DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA AZUL

Evento teve início ontem e vai até amanhã, na Câmara de Comércio do município gaúcho

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



Crédito: Divulgação Cidades, Nicolas Castro

Começou ontem (3) e vai até amanhã (5) o 1º Fórum de Desenvolvimento da Economia Azul RS, na cidade gaúcha do Rio Grande.

A importância e potencial da chamada Economia Azul é o tema do evento, realizado na Câmara de Comércio do município.

O fórum reúne empresários, gestores públicos, pesquisadores e comunidade da região sul gaúcha. Estão sendo discutidos conceitos de desenvolvimento da Economia Azul no Rio Grande do Sul, buscando refletir sobre a utilização sustentável das vias navegáveis, aliada ao desenvolvimento com preservação, além de apontar alternativas para o uso adequado do mar e de seus recursos e apresentar oportunidades de novos negócios.

O evento está ancorado no 1º Festival do Mar – Festimar, promovido pela Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) do Rio Grande e São José do Norte, que também organiza o fórum, juntamente com a APL Marítimo e a Portos RS, Autoridade Portuária que administra os portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/04/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP MAERSK PLANEJA QUASE DOBRAR A CAPACIDADE DO TERMINAL DE ROTERDÃ ATÉ 2026

Informações: Portos e Mercados (4 de abril de 2023)

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.

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

PORTO DE ITAJAÍ REALIZARÁ A 3ª EDIÇÃO DO INOVA PORTOS

Informações: Porto de Itajaí (4 de abril de 2023)

O Porto de Itajaí promoverá a 3ª edição do Inova Portos nos dias 13 e 14 de abril, evento que tem como objetivo fomentar a cultura de inovação nos portos, tendo como público alvo os colaboradores dos portos públicos, atores do cenário de inovação, representantes de startups com foco em soluções portuárias e demais autoridades.

A terceira edição do Inova Portos acontecerá no Hotel Mercure, em Itajaí com transmissão em tempo real pela internet. Serão dois dias de palestras e debates totalizando 16 horas de evento.

Para o Superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, a 3ª edição do Inova Portos demonstra que o porto de Itajaí continua buscando inovação portuária, além de uma grande troca de experiências entre os servidores, buscado aprimoramento para os portos brasileiros:

“Esse evento, o terceiro Inova Portos, é de extrema importância para Porto Itajaí, já que a nossa cidade sempre teve como característica, a inovação na área portuária. Foi assim por meio de questões mais básicas, como por exemplo, foi o primeiro porto a trabalhar 24 horas, foi praticamente o primeiro porto a ser certificado no ISPS Code em 2004, e foi assim nos controles meta oceânicos de navegação do canal de acesso, entre outras eficiências conquistadas ao longo dos anos, e, agora, isso vem novamente reforçar essa questão de inovação. No ano passado assumimos o compromisso com o Governo Federal, de realizar o terceiro Inova Portos, sendo o primeiro a ser realizado na região sul, onde teremos uma série de apresentações, cases de sucesso, novas startups de empresas já estabelecidas, todas elas trazendo novas práticas com inovação para a atividade portuária”, Enfatiza Fábio da Veiga.

Em 2022 foram realizadas duas edições do evento Inova Portos, como iniciativa deste ministério no intuito de potencializar a modernização e a inovação no setor portuário nacional. A cultura de



inovação no setor portuário brasileiro foi o tema da 1ª edição do Inova Portos, realizado nos dias 04 e 05 de abril, no Porto de Itaquí, proporcionando a segunda edição no mesmo ano, no Porto de Santos.

“A 3ª edição do Inova Portos é um evento extremamente significativo para o Porto de Itajaí, no qual, certamente contribuirá para o aprimoramento portuário por meio de inovação e conhecimento. O objetivo do evento também está voltado para ações e projetos que possam preparar os portos nacionais, para o futuro. Nos próximos dias estaremos divulgando o link de inscrição para que todos possam participar”, comenta o Coordenador Executivo de Desempenho, Desenvolvimento e Planejamento Estratégico, Camilo Santiago de Souza Neto.

O Inova Portos é um evento anual realizado no Brasil, no qual reúne especialistas, empresários, acadêmicos e autoridades do setor portuário para discutir as últimas tendências e inovações no setor transporte marítimo e portuário.

“Estamos na terceira edição que para nós é importantíssimo, até porque a última edição no ano de 2022 foi realizado no maior porto do Brasil, que é o Porto de Santos. Estamos reunindo diversos palestrantes, startups que tenham muita produção de produtos, que possam ser oferecidos para o setor portuário. Estamos firmando várias parcerias para que o evento seja dinâmico, com muitas informações e que possam ser fechado muitos negócios entre os portos, sejam eles públicos ou privados. As expectativas são altas e tem tudo para ser um grande evento. Uma das diretrizes da Superintendência do porto, é a busca por novas tecnologias para o setor portuário, para que haja um retorno para a sociedade de Itajaí, por isso a importância da manutenção da autoridade portuária pública e municipal, objetivando cada vez mais melhorias para progredimos”, conclui o Diretor-Geral de Administração e Finanças, Ronaldo Camargo Souza.

Entre os patrocinadores da 3ª edição do Inova Portos, estão a APM Terminals, Portonave e Van Oord. O evento também recebe o apoio das empresas Hidrotopo, Univali, Eco Litoral e Coringa. Destaque também pela participação e apoio do Governo Federal através do Ministério de Portos e Aeroportos, e Município de Itajaí por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico.

Confira abaixo a programação completa do evento pelo link

http://terceiroinovaportos.portoitajai.com.br/downloads/PROGRAMACAO_INOVAPORTOS.pdf

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

Data: 04/04/2023

MSC RECEBE NAVIO MEGAMAX DE 24.116 TEUS

Informações: Mundo Marítimo (4 de abril de 2023)

A CSSC entregou o “MSC CELESTINO MARESCA”, navio megamax de 24.116 TEU da MSC. O navio é irmão do “MSC TESSA” e do ligeiramente maior “MSC IRINA”, construído pela YZJ, que é atualmente o maior navio porta-contêineres do mundo, informa a Alphaliner .

O último navio da MSC é o segundo de oito gêmeos “Hudong 24100” que a companhia de navegação receberá do Grupo CSSC da China antes do final do ano. Em particular, o “MSC CELESTINO MARESCA” é de propriedade da BoCom Leasing, uma subsidiária 100% do Bank of Communications of China, e ingressou na MSC sob um contrato de fretamento de longo prazo.

Características

Os navios MSC construídos pela CSSC têm 399,99 m de comprimento e 61,50 m (24 fileiras) de largura. Os navios, equipados com depurador, são movidos convencionalmente por um motor principal WinGD-11 X92. Eles podem atingir uma velocidade de serviço de 22,5 nós e fornecer plugues para 2.024 contêineres refrigerados.

A MSC implantará o “MSC TESSA” e o “MSC CELESTINO MARESCA” em seu serviço Extremo Oriente – Europa ‘Lion’, oferecido em associação com a Maersk (‘AE6’).

Entregas

Vale lembrar que entre os navios entregues à MSC este ano está o “MSC IRINA”, com 24.346 TEUs; “MSC TESSA” de 24.116 TEUs e o “MSC DARIA” de 15.264 TEUs.

Este ano, a MSC é a transportadora que receberá, de longe, a maior tonelagem de construção nova, incluindo vários navios “megamax” (MGX) e “neopanamax” (NPX). Mesmo após as últimas entregas, o enorme programa de novas construções da companhia de navegação ainda compreende 128 navios de mais de 1,70 milhão de TEUs.

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

Data: 04/04/2023

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 10,956 BILHÕES EM MARÇO

Informações: Brasil Agro (4 de abril de 2023)

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 10,956 bilhões em março, segundo dados do governo nesta segunda-feira (3).

Pesquisa da Reuters com economistas apontava expectativa de saldo positivo de US\$ 9,05 bilhões para o período.

De acordo com a Secex (Secretaria de Comércio Exterior) do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio), as exportações somaram US\$ 33,06 bilhões no mês passado, enquanto as importações atingiram US\$ 22,104 bilhões.

O ministério também atualizou suas projeções para o ano de 2023. A pasta projeta exportações de US\$ 325 bilhões este ano e importações de US\$ 241 bilhões, levando a saldo positivo de US\$ 84 bilhões, acima do superávit de US\$ 62 bilhões de 2022.

A expectativa é de que as importações caiam 11,8% em 2023, mais do que a perda projetada de 2,8% das exportações na comparação com o ano passado (Folha de S.Paulo, 4/4/23)

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

Data: 04/04/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

RAÍZEN DESISTE DA COMPRA DA FAN DISTRIBUIDORA

Contrato foi rescindido e negócio questionado por concorrentes é arquivado no Cade

Por Luma Poletti 4 de abril de 2023 Em Combustíveis



Base de combustíveis em Rondonópolis/MT (Foto: Divulgação/Raízen)

A Raízen desistiu de comprar a FAN Distribuidora. O contrato celebrado entre as duas empresas foi rescindido, e ambas solicitaram ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) o arquivamento da análise do negócio.



Os motivos foram mantidos em sigilo. “Sobreveio condição que autoriza que o acordo seja terminado a qualquer tempo, por qualquer das partes”, diz o documento protocolado nessa segunda (3/4).

Desde que a operação foi comunicada ao órgão antitruste, em outubro do ano passado, o caso mobilizou concorrentes como Vibra e Ipiranga, diante da possibilidade de a Raízen incorporar um benefício tributário concedido à FAN.

Associações do mercado de combustíveis, como Abicom (importadores), Brasilcom e IBP (distribuidoras) também se manifestaram contra a aprovação irrestrita da operação. Pediram que o benefício não fosse incorporado pela Raízen.

O benefício vem sendo contestado no Superior Tribunal de Justiça (STJ) pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), que tenta reverter uma decisão anterior do próprio tribunal, que autorizou a FAN a aproveitar créditos de PIS e Cofins sobre a comercialização de diesel e gasolina.

Em dezembro, o STJ negou o pedido de medida cautelar da PGFN para rescindir o acórdão. Em fevereiro deste ano, a corte reabriu o prazo para apresentação de novas informações.

Compra da FAZ pela Raízen mobilizou concorrentes

O temor de concorrentes da Raízen é que a vantagem tributária fosse incorporada pela Raízen, a segunda maior distribuidora de combustíveis do país em participação de mercado. A FAN tem entre 1% e 2% do mercado de gasolina comum e diesel B da região Nordeste.

Na época, a ABD, divisão do Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP) que atua no mercado de downstream, defende a neutralização do benefício fiscal “para que se mantenha a simetria tributária entre os agentes econômicos do mesmo setor”.

A Brasilcom, por sua vez, defendeu junto ao Cade que a Raízen é uma das três grandes empresas que detêm, juntas, mais de 70% do mercado nacional de distribuição – as outras são Vibra, maior do país, e Ipiranga, do grupo Ultra.

“Caso a operação de compra e venda se concretize, a Raízen poderá ter um diferencial competitivo de alcance nacional e de larga escala, o que somado ao seu já conhecido poderio econômico”, diz a Brasilcom. A entidade representa distribuidoras regionais, de diferentes portes.

Ipiranga calculou vantagem em R\$ 10 bi

Individualmente, a Ipiranga reforçou a oposição à incorporação do benefício fiscal pela Raízen. Apresenta cálculos que indicam que o benefício representará ganho de R\$ 10,2 bilhões anualmente para a compradora.

“Não se está a comprar uma empresa, mas um bilhete de loteria, às custas do contribuinte e da predação direta aos concorrentes”, argumentou a Ipiranga ao Cade.

A Petrobahia, aproveitou a oportunidade para lembrar que a própria Raízen já se manifestou anteriormente contra este tipo de manobra, com o argumento de que provocaria desequilíbrio concorrencial. O caso recuperado ocorreu em 2017, quando o Cade analisou (e vetou) a aquisição da Alesat pela Ipiranga.

À época, a Raízen argumentou que o aproveitamento de benefício tributário de isenção de recolhimento de CSLL, concedido à Alesat, poderia causar um relevante impacto no mercado. Por isso, pediu que o tribunal adotasse medidas que impedissem essa possibilidade.

A Dislub Equador afirma que a compra da FAN pela Raízen pode ampliar a concentração de mercado.

“Apesar da empresa que está sendo comprada não ter tamanho relevante nacionalmente, a empresa compradora possui conhecido potencial, larga experiência no ramo, infraestrutura relevante e

também atua como supridora de etanol e de derivados de petróleo na região [Nordeste], concorrendo com Petrobras!”.

Raízen nega prejuízo à concorrência

Em defesa do negócio, a Raízen afirmou que as respostas enviadas por associações e sindicatos, distribuidoras e revendedoras de combustíveis, majoritariamente, “confirmam que o nível de concentração gerado pela operação não apresenta qualquer risco ou preocupação concorrencial”.

Procurada pela agência epbr, na época, a empresa preferiu não comentar o caso. Ao tribunal, a empresa argumentou que o negócio representa uma “oportunidade de realizar uma gestão mais eficiente do seu processo de distribuição, alinhada à sua estratégia empresarial na região [Nordeste]”.

Ao Cade, afirmou que a compra da FAN representa “uma boa oportunidade de aumento de capacidade operacional no mercado de distribuição de combustíveis” e cita tanto o “aproveitamento de benefícios fiscais da FAN” como a compra da base distribuidora em Guimarães (RN), “que será a primeira base da Raízen no estado”.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/04/2023

MAURÍCIO TOLMASQUIM ASSUME ÁREA RESPONSÁVEL POR PLANO ESTRATÉGICO DA PETROBRAS

Ex-presidente da EPE nos primeiros governos Lula, Tolmasquim é uma das vozes ativas nos debates sobre transição energética

Por Millena Brasil 4 de abril de 2023 Em Mercados, Política energética, Transição energética



Maurício Tolmasquim foi coordenador executivo do grupo de Minas e Energia da equipe de transição de governo (Foto: José Cruz/Agência Senado)

BRASÍLIA – Maurício Tolmasquim assumiu como gerente executivo de Estratégia da Petrobras, área responsável por elaborar os planos plurianuais de investimento e planejamento de longo prazo da companhia.

É uma gerência executiva ligada à Presidência da Petrobras. Antes, Tolmasquim já vinha atuando como assessor direto de Jean Paul Prates. Vai substituir Eduardo Bordieri, que comandou a gerência desde o fim de 2021 e se aposentou da companhia, em março.

Mestre em Engenharia de Planejamento Energético pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Maurício Tolmasquim é professor titular da COPPE/UFRJ.

Tolmasquim foi presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), estatal de planejamento vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), de 2004 a 2016, nos governos Lula e Dilma Rousseff. Também foi secretário executivo de Minas e Energia.

Tem participado ativamente dos debates sobre transição energética, estratégia em que o novo comando da Petrobras tem indicado a necessidade de reposicionamento da companhia.

Clima e transição em pilares de novo plano

Ainda pendente de mudanças na administração, a Petrobras divulgou na sexta (31/3) pilares apresentados por Prates para o novo planejamento estratégico. As principais novidades estão na busca por parcerias e atuação internacional. Após a posse da nova diretoria, na semana passada, o conselho de administração será renovado em 27 de abril.



Entre os pontos anunciados, estão:

- “Fortalecer o acesso a mercados e buscar a vanguarda global na transição energética, através da atuação internacional por meio de parcerias tecnológicas e operacionais”;
- “Busca pela transição energética justa, em linha com as empresas congêneres internacionais, prioritariamente por meio de parcerias de excelência técnica e por programas de responsabilidade social que mitiguem as externalidades da atuação da companhia e fomentem cadeias produtivas locais”;

Em março, Jean Paul Prates assinou termos e se encontrou com executivos da Equinor, BP, Shell e TotalEnergies durante a Ceraweek, em Houston (EUA). Maurício Tolmasquim integrou a comitiva.

São conversas para desenvolvimento de negócios em eólicas offshore, bioenergia, hidrogênio, captura de carbono e também na exploração e produção de óleo e gás. Veja a íntegra do anúncio.

O que defende Maurício Tolmasquim?

Durante a transição de governo, Tolmasquim atuou como coordenador do grupo de Minas e Energia.

É crítico à contratação de térmicas a gás na base, previstas na Lei 14.182/2021, da privatização da Eletrobras. A lei obriga a contratação de 8 GW de geração termelétrica inflexível, em regiões que não são atendidas pela infraestrutura de gás natural.

“É uma irracionalidade ambiental e um crime ao consumidor de energia. É a nossa obrigação fazer tudo possível para reverter isso. Irá passar pelo novo Congresso”, afirmou Tolmasquim, em dezembro.

A contratação das térmicas também está na mira do Tribunal de Contas da União (TCU), mas o governo federal ainda não anunciou medidas objetivas para reverter os leilões.

Tolmasquim defende que há até há espaço para térmicas flexíveis e vê renováveis como um soft power para o Brasil. “No setor energético, o gás deve entrar substituindo o óleo combustível, porque é mais emissor de CO2 do que o gás”.

Em reunião da Câmara Brasileira de Comércio no Reino Unido, no ano passado, o professor afirmou que as térmicas na base desperdiçam o potencial de energias renováveis do país.

Em entrevista à agência epbr, Tolmasquim reiterou que o país possui mais de 85% da eletricidade renovável, e que, desta forma, a presença do gás faz menos sentido em uma transição energética.

E afirmou que o fóssil pode ser introduzido como parte da transição no setor industrial, de difícil descarbonização, por exemplo. “O gás faz parte da transição energética nos países em que o carvão tem uma participação muito grande na matriz. Não é o caso do Brasil”, declarou.

Novas energias e subsídios

Sobre o marco legal das eólicas offshore, o PL 576/21, de autoria Jean Paul Prates, Tolmasquim disse que o texto traz “confiança e sinalização adequada aos agentes”.

Na visão de Tolmasquim, o país está em excelente posição em relação a outros mercados emergentes, pelas experiências nos setores de óleo e gás offshore, eólica onshore e construção civil. Além da disponibilidade de matéria-prima.

Recentemente, Tolmasquim defendeu que o Brasil precisa melhorar o uso de políticas para entrada de novas fontes na matriz, usando benefícios para acelerar novas soluções, mas sem “perpetuar” os benefícios.

“Só agora [e] com atraso [a geração eólica e solar] está saindo da TUST e da TUSD subsidiada, mas que ainda vai perdurar para o consumidor pagar durante muitos anos. A geração distribuída a mesma coisa”, criticou durante live promovida em fevereiro pela Abrace.

Cita os casos das eólicas offshore e do hidrogênio como novas rotas que podem se beneficiar de estímulos. “Porém é necessária uma porta de saída”.

“Eu acho que a gente tem que estar aberto às inovações, sabendo que elas têm um custo inicial, mas que não podemos perpetuar isso, porque não tem justificativa”, afirmou. As informações são da MegaWhat.

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

CNI REFORÇA PEDIDO PARA STF DERRUBAR IMPOSTO SOBRE ÓLEO

Por epbr 4 de abril de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Eólica, Mercado offshore, Newsletter, Petróleo e gás



A Confederação Nacional da Indústria (CNI) reforçou o pedido, no Supremo Tribunal Federal (STF), pela suspensão da cobrança do imposto sobre o petróleo exportado, instituído pela MP 1163.

– A ação foi movida pela oposição ao governo Lula, protocolada pelo PL de Jair Bolsonaro. O relator da ação, ministro Gilmar Mendes, determinou que a União se manifeste esta semana e pode julgar o pedido liminar em seguida.

– A CNI pediu para ingressar como amicus curiae (amigo da corte) na ADI 7164 – um terceiro interessado, com direito a se manifestar para influenciar a decisão.

A ação é uma das frentes que questionam, na Justiça, a taxa de 9,2%, válida até 30 de junho. Além do PL, o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) levou o assunto ao STF.

– Petroleiras (Shell, TotalEnergies, Equinor, Repsol e Petrogal) entraram, em conjunto, com um pedido de liminar na Justiça Federal do Rio de Janeiro, sem sucesso.

A tese para contestar o imposto de exportação é que a cobrança foi criada para compensar a desoneração de impostos federais dos combustíveis e das refinarias até o fim de 2023.

Para a oposição, a taxação é economicamente equivocada. Isso porque impacta a arrecadação de estados e municípios produtores e reduz a competitividade do país na atração de investimentos.

Exportações em alta. Em março, primeiro mês de vigência da MP 1163, o volume embarcado dobrou na comparação anual – apesar da queda de 24,1% nos preços, na mesma base de comparação. A retomada de plataformas da Petrobras, após paradas para manutenção, favoreceu as exportações brasileiras. Agência Brasil

E preços. A OPEP busca manter o barril de petróleo acima dos US\$ 80, com o corte voluntário anunciado para começar em maio. O cartel de exportadores busca equilíbrio fiscal dos principais integrantes – entre eles, a Rússia, alvo de sanções pela invasão da Ucrânia.epbr

– No Brasil, a valorização do petróleo impacta os debates sobre a inflação e taxa de juros – além de pressionar a Petrobras. Mais em OPEP ameaça esforços contra inflação.



EUA garantem GNL para Europa. Esforço para livrar países de dependência da Rússia inclui embarques de mais 50 bilhões de m³ de GNL em 2023. Em 2022, os EUA exportaram 56 bilhões de m³ à União Europeia – volume 2,5 vezes superior ao de 2021. (epbr)

Efeitos da IRA. A Cummins anunciou que vai aportar mais de US\$ 1 bilhão em fábricas nos EUA para atender a demanda que deve ser criada pela Lei de Redução da Inflação (IRA, na sigla em inglês). O governo americano está destinando centenas de bilhões de dólares em um programa para reduzir a dependência de fósseis – e a exposição ao mercado internacional.

Sauditas buscam apoio da China para energia nuclear. Maiores exportadores de petróleo querem programa nuclear para acelerar transição interna. EUA resistem a colaborar e aproximação com China pressiona Washington (NYT, no Estadão).

Raízen desiste da compra da FAN Distribuidora. O contrato celebrado em agosto foi rescindido e a análise do negócio foi arquivada pelo Cade. Concorrentes da Raízen se movimentaram para impedir a conclusão do negócio, caso não houvesse garantias de anulação de um benefício tributário.

Novata no mercado de QAV. A distribuidora gaúcha SIM lançou uma divisão para atender ao mercado de aviação, nos aeroportos Santa Genoveva, em Goiânia (GO), e no internacional de Cuiabá, em Várzea Grande (MT). Será parceira e prestadora de serviços da AirBP, no abastecimento da aviação comercial e, futuramente, como revendedora.

QAV mais barato. A Petrobras reduziu em 5,7% os preços médios do combustível de aviação no reajuste mensal de abril. A Abear Associação Brasileira das Empresas Aéreas afirma, contudo, que a redução ainda é insuficiente para cobrir alta acumulada desde 2020.

A Petrobras tem um papel “natural” a cumprir no debate sobre políticas para combustíveis, afirma o novo presidente de uma das principais frentes parlamentares do setor de energia, o senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB). “A Petrobras não pode deixar, através de quem a conduz, de propor como serão estabelecidas essas políticas”, defendeu, em entrevista à agência epbr.

Maurício Tolmasquim assume a área responsável pelo plano estratégico da Petrobras. É o novo gerente executivo de Estratégia. Tolmasquim já vinha atuando como assessor direto de Jean Paul Prates, após ter coordenado o gabinete de transição de governo na área de energia.

Começa a concorrência pelas plataformas de Sergipe. A Petrobras publicou o edital para contratar as duas FPSOs que vão produzir gás natural e petróleo em águas profundas de Sergipe (epbr). Mudou a estratégia: plataformas serão afretadas, para entrada em produção a partir de 2027.

– Serão 120 mil barris/dia de capacidade de processamento de petróleo em cada unidade; além de 10 milhões e 12 milhões de m³/dia de gás natural.

Ford: o Brasil pode ser um polo de eletrificação. Acesso a recursos minerais críticos, cadeia automotiva, uma das maiores frotas do mundo e matriz elétrica limpa colocam o Brasil como um promissor mercado para veículos elétricos. “Mas temos muita lição de casa para fazer nesse sentido”, diz o VP para América Latina, Rogelio Golfarb, ao Estadão.

Cemig vende PCHs. O edital prevê a venda de lote de 15 PCHs e CGHs, com capacidade total de 41 MW, em leilão marcado para 10 de agosto. Lance mínimo de R\$ 48 milhões.

Itaipu fecha comportas A hidrelétrica binacional verteu água excedente por 80 dias em razão do regime hidrológico favorável. O Brasil passa por um momento de sobreoferta de energia, e as hidrelétricas – a energia de base do sistema – acaba subaproveitada. Faltam soluções para armazenar energia e há restrição para exportação de excedente a países vizinhos, no caso de Itaipu. (Valor)

BNDES aprova R\$ 907 mi para Casa dos Ventos. Recursos serão empregados na construção de quatro parques eólicos no Rio Grande do Norte: Ventos de Santa Luzia 11, 12 e 13 e Ventos de Santo Antônio 1, com capacidade instalada total de 202 MW. O investimento total previsto é de mais de R\$ 1,3 bilhão. (Reuters)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/04/2023

EXXONMOBIL FECHA CONTRATO COM HONEYWELL PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO AZUL NO TEXAS

Honeywell irá fornecer tecnologia de captura de carbono para complexo integrado em Baytown, onde está prevista maior planta de H₂ de baixo carbono do mundo

Por epbr 4 de abril de 2023 Em Hidrogênio, Mercado de gás



Planta terá capacidade estimada para produção de 27,8 milhões de toneladas de hidrogênio azul por dia (Foto: Divulgação/ExxonMobil)

BRASÍLIA — A ExxonMobil fechou contrato com a Honeywell para adoção de tecnologia de captura de carbono no projeto de instalação de produção de hidrogênio de baixo carbono da petroleira no seu complexo integrado de Baytown, no Texas (EUA).

Segundo a Honeywell, o Sistema de Fracionamento de CO₂ e Purificação de Hidrogênio permitirá a captura de cerca de 7 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) por ano, o equivalente às emissões de 1,5 milhão de automóveis durante o mesmo período. A tecnologia permitirá a captura de mais de 98% das emissões de CO₂ associadas à produção de hidrogênio a partir de gás natural, o hidrogênio azul.

A instalação será responsável por gerar cerca de 28,3 milhões de metros cúbicos de hidrogênio por dia — a maior planta de hidrogênio de baixo carbono do mundo, com início previsto para 2027-2028.

O complexo integrado de Baytown da ExxonMobil detém a maior planta de olefinas dos Estados Unidos, com aproximadamente 13 quilômetros quadrados ao longo do Canal de Navegação de Houston.

O plano é reduzir emissões nas próprias operações da petroleira, além de fornecer um energético de baixo carbono para clientes com metas de transição.

“A escala deste projeto deve permitir até 30% das emissões de Escopo 1 e 2 em nossa instalação de Baytown, mudando de gás natural como fonte de combustível para hidrogênio de baixo carbono”, explica Dan Ammann, presidente da ExxonMobil Low Carbon Solutions.

Hidrogênio com CCS

No final de janeiro, a ExxonMobil anunciou o contrato de engenharia e design com a Technip Energies para a planta em Baytown. A decisão final de investimento para o projeto deve sair até 2024 — depende do apoio das partes interessadas, permissão regulatória e condições de mercado.

Além do hidrogênio azul, está previsto também o fornecimento de amônia para os clientes da petroleira.

A rede de captura e armazenamento de carbono desenvolvida para o projeto será compartilhada com outras empresas que também planejam aplicar a tecnologia de captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês) à produção.

A petroleira está firmando acordos na Huston CCS Alliance, uma iniciativa de empresas de energia e petroquímica para promover a tecnologia na área industrial de Houston.

Também nos EUA, a Exxon fechou o maior acordo comercial de CCS em outubro passado com a fabricante de produtos de hidrogênio e nitrogênio CF Industries.

O projeto, programado para entrar em operação em 2025, vai capturar e armazenar permanentemente até 2 milhões de toneladas de CO₂ por ano na Luisiana, localizado no Golfo do México, região produtora de petróleo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/04/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ QUE GOVERNO NÃO PRECISA DE “PLANO B” PARA INCREMENTO DE RECEITA EM ATÉ R\$ 150 BILHÕES

Para viabilização da nova âncora fiscal governo precisa de receita adicional entre R\$ 110 bilhões a R\$ 150 bilhões, segundo a Fazenda.

Por Renan Monteiro — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad – Foto : Pedro Gontijo/Senado Federal

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira que o governo não precisa de um “plano B” para o incremento de receita entre R\$ 110 bilhões a R\$ 150 bilhões, necessário à viabilização do arcabouço fiscal.

A principal proposta sendo estruturada pela Fazenda busca proibir 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. Com isso o governo teria receita adicional de R\$ 85 bilhões a R\$ 90 bilhões.

— Em nenhum país que eu conheço, subvenciona custeio. Vamos separar custeio de investimento e dar transparência — disse. — Não vamos fazer ‘jabuti’, vamos fazer as coisas transparentes. Lei bem feita não tem plano B, Lei do Real não teve plano B.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/04/2023

ALCKMIN REFORÇA CORO DE LULA E DIZ QUE JÁ 'PASSOU DA HORA' DE O BANCO CENTRAL BAIXAR JUROS

Vice-presidente entende que o novo arcabouço fiscal levará à mudança de postura do BC. Ele participou de lançamento de medidas para incentivar negócios na área de saúde

Por Geralda Doca — Brasília



O vice-presidente Geraldo Alckmin – Foto : CARL DE SOUZA / AFP

O vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin, afirmou nesta segunda-feira que já "passou da hora" de o Banco Central (BC) reduzir a taxa de juros. Alckmin aproveitou um evento da área de saúde, nesta segunda-feira, para falar do tema, reforçando as críticas que o presidente Lula tem feito à política monetária, que mantém a taxa básica de juros (Selic) em 13,75% ao ano desde 2022.

Indagado por jornalistas sobre os juros, Alckmin respondeu:

— Eu acho que passou da hora (de reduzir a taxa). Não tem razão para nós termos a maior taxa de juros do mundo. Aliás, é difícil de entender. Em 2020, a taxa de juros era de 2%. Hoje, está em 13,75%. Não tem justificativa, e esse é um fator importante, porque câmbio, juros e imposto são decisivos para a atividade econômica — afirmou Alckmin.

Há dez dias, Lula disse no Rio que "nenhum ser humano da Terra" consegue explicar os juros no atual patamar no Brasil.

O vice-presidente disse acreditar que o novo arcabouço fiscal, apresentado na semana passada pelo governo, levará o BC a iniciar cortes nas taxas. Para Alckmin, isso é fundamental para dar condições de a indústria nacional se desenvolver.

— Esperamos que, com essa nova ancoragem que foi apresentada, a gente entre numa curva de redução da taxa de juros — afirmou Alckmin.

O arcabouço fiscal pretende substituir o teto de gastos públicos, que limita o crescimento das despesas à inflação. O texto final da proposta ainda não foi divulgado e deve ficar pronto para ser encaminhado ao Congresso até quinta-feira.

Incentivo à inovação no cadeia de saúde

Durante o evento, o governo anunciou a recriação do Grupo Executivo do Complexo Econômico-Industrial da Saúde (Geceis), com objetivo de fazer a articulação entre os órgãos públicos e formular medidas que fortaleçam a produção e a inovação no país na área da saúde. O grupo que tratava do assunto foi extinto em 2019 no primeiro ano da gestão de Jair Bolsonaro.

A principal diretriz da nova política é aliar o crescimento econômico às demandas da saúde pública e questões sociais do país.

Apesar de o segmento da saúde ser considerado um setor estratégico para o crescimento do complexo industrial do país, responde apenas por 10% do Produto Interno Bruto (PIB), com déficit comercial crescente. A situação se tornou evidente, durante a pandemia de Covid-19.

Segundo Alckmin, a pandemia não alterou a globalização da economia, mas trouxe um novo princípio: o da precaução. Ou seja, não é possível se manter dependente da produção externa nesse segmento.

— E aí vem o esforço e a visão do presidente Lula de criar um grupo técnico exatamente em uma área estratégica como é o complexo da saúde e fortalecer esse complexo local em todos os seus

setores, desde as novas moléculas até seus equipamentos — afirmou Alckmin, acrescentando: — Vamos trabalhar juntos para fortalecer o complexo da saúde, dar mais segurança ao SUS, criar emprego, agregar valor e melhorar a vida da população.

Segundo o governo, a criação do grupo faz parte de amplo programa de investimentos voltados à inovação, tecnologia e desenvolvimento regional no sentido de viabilizar a expansão da produção nacional.

Participam do grupo 20 órgãos públicos sob a coordenação dos Ministérios da Saúde e do Desenvolvimento. Voltam a integrar o colegiado representante da sociedade científica, sociedade civil, gestores do SUS, sindicatos, além de empresários.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/04/2023

PREFEITURA PUBLICA EDITAL DE LICITAÇÃO DO BRT COM PREVISÃO DE INVESTIMENTO DE R\$ 6 BI EM 10 ANOS NOS TRÊS LOTES

O poder público fornecerá aos operadores toda a frota, recém-renovada, e cinco garagens públicas. Operação vai passar para as empresas vencedoras gradualmente até o primeiro semestre do ano que vem

Por Valor Econômico — Rio de Janeiro



BRT: prefeitura entregou em março 110 ônibus novos para o sistema – Foto : Gabriel de Paiva / Agência O Globo

A prefeitura do Rio publica nesta terça-feira (4) edital de licitação do BRT, ônibus que circula por faixas exclusivas. Nos últimos anos, o sistema passou por sucateamento e diversos problemas operacionais, o que fez o prefeito Eduardo Paes (PSD) intervir em março de 2021 — a antiga concessão foi encerrada de vez em fevereiro do ano passado. O edital desta terça, cujos detalhes foram antecipados para o Valor,

envolve justamente a operação do BRT. Entre as novidades destacadas pela Secretaria Municipal de Transportes, está a forma de pagamento às empresas pelo serviço prestado: será balizado por metas de performance, em vez de levar em conta apenas o número de passageiros transportados.

Três lotes estão disponíveis, com outorgas mínimas que somadas chegam a R\$ 407,2 milhões. Vence a empresa de maior proposta por bloco. A divisão foi feita para reduzir o valor mínimo das ofertas e estimular que operadoras de diferentes portes entrem na disputa.

Em dez anos de contrato são previstos R\$ 2 bilhões em investimentos em cada lote. O poder público fornecerá aos operadores toda a frota, recém-renovada, e cinco garagens públicas. A ideia é que as empresas tenham condições iguais para tocar o serviço.

“Tiramos a necessidade de grandes investimentos de capital, ou seja, da compra de ônibus. Gastamos R\$ 1,5 bilhão comprando ônibus, um investimento muito difícil de ser feito por uma empresa”, observa a secretária municipal de Transportes, Maína Celidonio.

Justiça condena líderes religiosos por abuso sexual de fiéis: 'Ele dizia que precisava depositar o axé'
“Outra coisa muito importante é a criação das garagens. Antes, tinha uma vantagem para as operadoras que já atuavam no Rio, por terem terrenos próprios. Acabamos com barreiras para quem opera fora da cidade ou do país.”

Já a remuneração das empresas pelo serviço deixará de ser apenas pelo número de passageiros transportados: vai considerar quilometragem e gestão dos terminais e estações. Para estimular a

eficiência e a competitividade, está previsto um mecanismo de monitoramento de indicadores de desempenho.

“O modelo anterior dava incentivo para o operador diminuir a operação caso a demanda caísse, porque ônibus vazio significava prejuízo. Agora temos a capacidade de garantir que o serviço será prestado”, afirma Celidonio.

“A empresa pode ter desconto de até 12% na remuneração, que deve ser paga toda sexta-feira, se não cumprir esses indicadores. Não é um sistema de multas, que demora para pagar. Vamos deixar de dar. É um mecanismo que incentiva imediatamente o bom comportamento.”

Hoje nas mãos da empresa municipal Mobi-Rio, criada para consolidar a encampação, a operação vai passar para as empresas vencedoras de forma gradual: o lote 1, que abarca o corredor TransCarioca e parte da TransOeste,

já no primeiro semestre deste ano; o lote 2, com a TransBrasil e a TransOlímpica, no segundo semestre; e o lote 3, com a maior parte da TransOeste, no primeiro semestre de 2024. As outorgas mínimas são, respectivamente, de R\$ 138,7 milhões, R\$ 125,4 milhões e R\$ 143,1 milhões. Uma vez estabelecido, o novo modelo vai operar com 600 ônibus.

“No começo de 2021, vimos o BRT completamente sucateado. Tínhamos 120 ônibus para o sistema inteiro e em péssimo estado. Estamos com cerca de 400. Encontramos um terço das estações fechadas. Vimos que, se a prefeitura não interviesse, o sistema ia parar”, diz a secretária. São constantes as imagens de ônibus superlotados, assim como de estações depredadas e de passageiros usando o sistema sem pagar passagem. O modal foi inaugurado em 2012 pelo próprio Paes, que acusa seu sucessor, Marcelo Crivella (Republicanos), de deteriorar o projeto.

Nos dez anos dos novos contratos, o município trabalha para colocar em prática uma mudança mais radical: o processo de “VLTização”. A ideia é nos corredores TransOeste e TransCarioca substituir os ônibus por veículos sobre trilhos, como os que circulam em menor velocidade no centro. “O modelo vai trazer mais previsibilidade, capacidade de operação, conforto e menor poluição”, diz o presidente da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar), Gustavo Guerrante.

Estimado em R\$ 15 bilhões, o projeto é o mais ambicioso da carteira de Parcerias Público-Privadas (PPPs) do Rio, avaliada em R\$ 20 bilhões. No momento, passa por análises do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que chamou empresas para avaliar a ideia. A expectativa é que a fase de estudos e audiências esteja concluída em um ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/04/2023

GOVERNO QUER ECONOMIZAR R\$ 360 BI COM JUROS ATÉ 2031 COM ARCABOUÇO FISCAL. ECONOMISTAS DIZEM SE É POSSÍVEL

Equipe econômica espera reduzir despesas com juros para ajudar no reequilíbrio das contas públicas
Por Renan Monteiro — Brasília



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

A equipe econômica quer economizar R\$ 360 bilhões com juros até 2031, pelas estimativas apresentadas no arcabouço fiscal. O número chamou a atenção e foi considerado muito otimista por economistas ouvidos pelo GLOBO, que alertaram que o governo pode encontrar dificuldades para atingir essa meta.

- O novo arcabouço fiscal proposto pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, é uma regra de controle das contas públicas proposto para substituir o atual teto de gastos, que limita o crescimento das despesas à inflação.
- A nova regra vai prever uma banda para o crescimento real das despesas primárias, ou seja, tudo o que é gasto pelo governo sem contar o pagamento de juros.
- O teto de gastos limita o crescimento das despesas à inflação. Pela nova regra, as despesas sempre vão crescer acima da inflação, independentemente do cenário.

Juliana Inhasz, professora de economia do Insper, diz que a estimativa só será alcançada se tudo certo, não só com o novo arcabouço, mas com uma série de outras medidas que precisarão ser implementadas pelo governo federal e o Congresso.

— É um checklist muito extenso. No final do dia, essa projeção só vai se realizar se tudo der muito certo. Isto inclui a aprovação da reforma tributária, com ganho de receita expressivo; crescimento econômico; e mesmo os votos necessários para aprovar as medidas sem precisar abrir mão de orçamento com emendas. Além disso, precisaria que o cenário internacional ajudasse também — diz Inhasz.

Alex Agostini, economista-chefe da Austin Rating, calcula que, para o governo economizar R\$ 360 bilhões com juros da dívida pública, a taxa básica de juros, a Selic, precisaria cair dos atuais 13,75% ao ano para 4% ao ano em 2031. No cenário apurado pelo Banco Central, a taxa básica de juros cai para 10% em 2024 e posteriormente fica em 9% em 2025 e 2016.

— Essa questão do pagamento de juros está atrelada não só ao que foi indicado pelo arcabouço, mas a todo esse conjunto de medidas que o Ministério anunciou desde janeiro — analisa Matheus Pizzani, economista da CM Capital.

A conta de juros do governo federal, estados, municípios e empresas ficou no valor de R\$ 64,153 bilhões em fevereiro de 2023. Mais que o dobro do total de fevereiro de 2022, de R\$ 26,016 bilhões. Essa alta reflete principalmente o forte aumento da Selic pelo Banco Central, que saltou de 2% para 13,75% desde janeiro de 2021.

O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, explicou que a simulação de uma economia de R\$ 360 bilhões considera uma queda média de 1 ponto percentual em toda a "curva de juros", ou seja, nos contratos negociados pelo mercado com vencimentos mais curtos e mais longos.

— A projeção mostra o quanto tem de efeito positivo se a gente criar estabilidade e tirar um pouco de ruído da curva de juros. Se a gente fizer isso, conseguimos economizar quase R\$ 400 bilhões, o que representa mais do que o país investiu nos últimos 10 anos — disse.

Quando o endividamento do governo aumenta, a projeção de juros futuros tende a subir, porque há mais risco. No desenho fiscal apresentado pelo Ministério da Fazenda, o objetivo é estabilizar a dívida pública em relação ao PIB e traçar uma trajetória de redução. Com um menor risco, o governo pode se financiar com taxas mais baixas.

Selic não deve cair no curto prazo

O economista André Perfeito, todavia, explica um cenário que pode ajudar o governo nesse processo: o fato de a taxa Selic não ter perspectiva de redução no curto prazo não necessariamente impede uma eventual redução nos juros futuros. Nesse caso, se o plano fiscal apresentado pelo governo tiver efeitos práticos positivos, os juros mais longos podem cair.

— A Selic coordena uma parte da curva de juros. O Tesouro emite dívida com vencimentos de vários tipos, não necessariamente mais curto. São metas ousadas e há muitas variáveis. Agora, até segunda ordem, está bem encaminhado, há um plano fiscal que pode se encaminhar — analisa.

A Selic, porém, continua tendo um papel significativo. O Banco Central estima que para cada elevação de 1 ponto da Selic, mantida por 12 meses, há alta de 0,38 ponto da dívida bruta do país, ou R\$ 38,6 bilhões. Os dados mais recentes indicam uma dívida de 73% em relação ao PIB.

Ao mostrar um controle efetivo nas contas públicas, o governo também espera resgatar o chamado “grau de investimento”, que foi alcançado no país pela primeira vez em 2008, no segundo mandato de Lula. As agências de risco Standard & Poor’s, Fitch e Moody’s retiraram este “selo” entre 2015 e 2016, diante do cenário fiscal do país na época.

— Se o arcabouço for suficiente para atingir os objetivos apresentados, se o cenário internacional e doméstico de inflação, juros e crescimento econômico se alinhar e for favorável ao Brasil, talvez no final de 2026 o Brasil consiga atingir o grau de investimento. Acreditamos, porém, que é difícil. Não é só matemática. O cenário econômico muda conforme o cenário doméstico e internacional — cita Alex Agostini.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/04/2023

GOVERNO DEVE DEIXAR TRIBUTAÇÃO DE FUNDOS EXCLUSIVOS PARA A REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA

Fazenda discutiu incluir medida que instaura o chamado "come-cotas" em pacote desta semana, mas desistiu

Por Manoel Ventura — Brasília



Stock	% Change	Price	Stock	% Change	Price	Stock	% Change	Price
LINX3	0,31%	38,82	MYPK3	-4,20%	12,98	POB3	-3,88%	4,70
LLIB3	-3,68%	4,20	NUTR3	-	-	PRIQ3	3,38%	81,90
LOGN3	-5,58%	14,53	QDPV3	-0,07%	13,19	PBSA1	-	47,31
LPBB3	-2,04%	3,83	OFSA3	-3,77%	33,38	P	-	1,03
LREN3	-3,65%	38,22	OIBR3	-5,44%	1,91	I	-	91
LUPA3	-3,63%	2,12	OIBR4	-5,11%	2,41	C	-	5
MCDC34	1,27%	58,01	OMGE3	-4,02%	40,04	F	-	7
MDIA3	-3,77%	29,53	OSKB3	-4,74%	18,65	F	-	71
MEAL3	-3,68%	3,40	PDGR3	-2,18%	5,82	-	-	28
MGLU3	-3,68%	24,02	PETR3	-20,70%	21,49	-	-	61
MILS3	-0,51%	5,85	PETR4	-20,41%	21,75	I	-	75
IMXM3	-5,36%	17,98	PFMR3	-1,71%	5,73	RL	-	-
IOV13	-2,83%	18,82	PIBB11	-4,40%	184,55	RDNJ3	-	-
MRFG3	-1,74%	14,11	PINE4	-1,36%	2,16	RENT1	-	-
MRVE3	-4,08%	17,63	PMAM3	-2,11%	9,28	P	-	-
MULT3	-2,90%	20,07	-	-	0,78	-	-	2,50
MWET3	-	-	-	-	1,50	-	-	2,54

Painel da B3, a bolsa de valores brasileira – Foto : Marco Ankosqui/O Globo

O Ministério da Fazenda reavaliou seus planos e deve deixar para o segundo semestre o plano de mudar a tributação dos chamados fundos exclusivos, fechados para investidores de alta renda. Essa medida deve ser incluída na reforma do Imposto de Renda, que vai instituir também a cobrança de imposto sobre dividendos, que hoje são isentos.

O plano do ministro Fernando Haddad é enviar a reforma do IR ao Congresso em meados deste ano, para que essas medidas tenham impacto na arrecadação de 2024. Inicialmente, a Fazenda cogitou mudar a tributação dos fundos exclusivos já nesta semana, como parte do pacote de aumento de arrecadação.

Com a proposta, o imposto passaria a ser cobrado a cada seis meses e não somente no momento do resgate, como é hoje. É o chamado “come-cotas” já aplicado em outros fundos. Cálculos iniciais apontam a possibilidade de uma arrecadação anual de R\$ 10 bilhões.

Entre as mudanças no IR, uma das mais significativas será a cobrança de imposto sobre dividendos distribuídos aos acionistas das empresas, que hoje são isentos. Haddad disse a interlocutores que pretende enviar a medida ao Congresso ainda neste ano, com vistas a aumentar a arrecadação em 2024, quando governo pretende zerar o déficit.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante a apresentação do novo arcabouço fiscal — Foto: Diogo Zacarias/MF

Em entrevista à GloboNews, ontem, Haddad disse que precisa ampliar a receita do governo em um montante entre R\$ 110 bilhões e R\$ 150 bilhões para viabilizar as metas contidas na proposta de arcabouço fiscal.



Para isso, o governo vai apresentar inicialmente três medidas para aumentar a arrecadação. A mais significativa delas envolve mudança na forma como são registrados os benefícios fiscais concedidos pelos estados, via ICMS, para as empresas. A discussão é sobre como eles devem ser computados no cálculo do Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

O governo quer deixar claro que esses incentivos seriam considerados como uma reserva de lucro e, conseqüentemente, seriam tributados pelo governo federal. O crédito só poderá ser abatido se for destinado a investimentos, e não a custeio. A medida editada pode render de R\$ 85 bilhões a R\$ 90 bilhões, de acordo com Haddad.

Comércio eletrônico

Outra ação que será apresentada se trata de fechar o cerco contra a atuação de plataformas digitais, como Shopee e AliExpress, entre outras, que vendem produtos importados no Brasil e despontam como um sucesso no país. Críticos, como varejistas e industriais nacionais, se referem a estes negócios como "camelódromos digitais". O ministro chamou essas empresas de "contrabando". A previsão é arrecadar de R\$ 7 bilhões a R\$ 8 bilhões.

Audidores da Receita Federal suspeitam que mercadorias entrem no país por meio do comércio eletrônico sem pagar impostos porque os vendedores estariam fornecendo informações falsas para sonegar tributos.

Pelas regras de hoje, uma pessoa física no Brasil pode comprar algo de outra pessoa física no exterior sem pagar impostos se o valor for abaixo de US\$ 50.

A Receita Federal avalia, porém, que empresas de outros países estariam vendendo a brasileiros ilegalmente por esse sistema. Outra possível fraude seria declarar o bem por valor inferior, ficando dentro do limite de US\$ 50.

Jogos eletrônicos

O governo vai ainda tributar apostas online, com expectativa de arrecadação anual de R\$ 12 bilhões a R\$ 15 bilhões por ano. Essas empresas passarão a ser taxadas, o que não ocorre hoje. Além disso, haverá a cobrança de uma outorga inicial, apenas este ano e para quando uma nova empresa se instalar no Brasil, para autorizar o início das operações.

O governo quer taxar as 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.

O aumento de arrecadação neste ano tem potencial de reduzir o déficit, previsto hoje em R\$ 107 bilhões. A meta do governo é chegar a um déficit de 0,5% do PIB em 2023 (ou algo como R\$ 50 bilhões de rombo).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/04/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘É DIFÍCIL CONVENCER O INVESTIDOR DE QUE É BOA HORA PARA ATIVOS DE RISCO’, DIZ PRESIDENTE DO PÁTRIA

Daniel Sorrentino afirma que uma maior reflexão dos investidores sobre como irão alocar o portfólio é natural em meio a uma mudança estrutural de taxa de juros

Por Cristiane Barbieri



ENTREVISTA COM

Daniel Sorrentino

Sócio e presidente executivo do Pátria Investimentos para a América Latina

Juros altos são sinônimo de dinheiro escasso. Entre outros motivos, compensa para os investidores colocar sua poupança em aplicações seguras, como papéis do governo, o que tira os recursos da economia. Para o Pátria, que tem R\$ 140 bilhões sob gestão e é o maior fundo de investimento de sua área na América Latina, esse movimento global trouxe duas realidades. De um lado, os grandes investidores passaram a repensar os investimentos mais arriscados, como os que oferece. “A gente sente a reflexão (dos grandes investidores) sobre a decisão de como alocam o portfólio, o que é natural quando há uma mudança estrutural de taxa de juros, mas nada que ameace o longo prazo”, afirma Daniel Sorrentino, sócio e presidente executivo do Pátria Investimentos para a América Latina, que participou do programa de entrevistas em vídeo “Olhar de Líder”, do Estadão/Broadcast.

De outro lado, porém, empresas e projetos - que o Pátria compra e investe - ficaram bem mais baratos. “A verdade é que o CDI (títulos emitidos por bancos como forma de captação), nos patamares atuais, drena muito capital da economia”, diz ele. “Essa falta de capital na economia gera demanda por recursos muito grande e é quando, para nós, aparecem ótimas oportunidades.”

Com o dinheiro da abertura de capital na Nasdaq, há dois anos, o Pátria multiplicou tanto a base de clientes quanto negócios e produtos financeiros que oferece. No período, dobrou o lucro e avançou em outras áreas. Em seu portfólio, há marcas como o açaí Frooty, as unidades do Dr. Consulta e as academias SmartFit, entre 50 empresas. Também tem grandes projetos de infraestrutura, em energia, telecomunicações e dados, e começa a avançar em água e saneamento, em toda América Latina. O governo à esquerda não é uma preocupação, já que continuam sentando à mesa para participar de negociações para atrair o capital privado às obras públicas. A entrevista já está disponível no Broadcast TV. Abaixo, alguns trechos editados.

O Pátria tem histórico de gerar bons retornos aos acionistas e alguns projetos também têm impacto social, como o processamento de açaí da Frooty ou o projeto de dessalinização que vai retirar de circulação dezenas de caminhões pipa no Chile. Qual é o impacto da geração de riqueza do Pátria?

Não há essa conta, mas para cada real investido pelo Pátria há um efeito multiplicador grande. Trazemos para os investimentos um capital de longo prazo, formador de ativos, que tem como objetivo geração de empregos, receita e outros impactos na economia. Estimaria que o multiplicador desse capital é superior a duas a três vezes, a cada real que investimos, que reverbera na economia.

Como é competir, pelo dinheiro do investidor, com os juros a quase 14% ao ano?

Nosso olhar, como investidor, é sempre para um horizonte de 5 a 15 anos, tempo que o capital empregado em ativos e empresas leva para trazer resultado. A taxa de juros, hoje, é uma taxa de desequilíbrio, de certa forma. Quando comparamos nossos resultados históricos, percebe-se que os investidores experimentam nesse tipo de produto - o ativo alternativo, também conhecido como ativo privado -, retorno muito superior ao CDI, que é a taxa básica de juros do Brasil. Mas enxergamos o momento particular como de oportunidade. Claro, é muito difícil convencer o investidor, de maneira geral, de que é um bom momento para entrar num ativo de risco e de longo prazo, quando se tem a competição com o CDI. A verdade, porém, é que o CDI, no patamar que está, drena muito capital da economia. Essa falta de capital gera demanda por recursos muito grande e é quando, para nós, aparecem ótimas oportunidades. Em todos negócios e classes de ativos nos quais estamos investindo, encontramos excelentes oportunidades. Temos essa discussão diariamente com os clientes...

... que fazem contas, né?

Exatamente. Eles veem diferentes produtos ligados ao desempenho do CDI, alguns isentos de Imposto de Renda, o que faz com que sejam altamente atrativos. Mas nossa abordagem é de longo prazo e a gente propõe que qualquer pessoa tenha uma alocação de 10% a 30% de seu portfólio nesse tipo de ativo. Não é um ‘ou’ outro. É um ‘e’ outro.

Alguns fundos de pensão americanos têm anunciado redução nos investimentos em private equity (compra de participações em empresas), que se tornaram menos atraentes com a alta dos juros nos EUA. O Pátria já sentiu esse impacto e como os srs. estão vendo o cenário internacional?

É importante trazer um pouco do contexto à situação atual. Os fundos de pensão americanos vêm, ao longo dos últimos 20 anos, aumentando significativamente a alocação em private equities. Essa onda de crescimento gerou resultados muito expressivos e superiores aos que experimentaram em outras alocações. Imagine ter 10% do portfólio que teve um desempenho muito bacana e, um dia, ele virou 20% porque cresceu muito... Um segundo elemento é a alocação das classes de ativos em relação aos juros, que mudou. É natural que uma mudança de taxa de juros implique em uma mudança de alocação. Como reflexo, os fundos passaram a ter menos apetite a crescimento do que no passado, mas o mercado continua extremamente saudável e pujante. É mais um ruído pontual do que uma questão estrutural.

Mas vocês sentiram?

A gente sente a reflexão (dos fundos de previdência) de que estão tomando uma decisão de como alocam o portfólio, o que é natural. Quando há uma mudança estrutural de taxa de juros globalmente, como aconteceu agora, é natural que investidores parem para revisar e repensar o portfólio. Nos preocupa no médio e longo prazo? De forma nenhuma. A tendência é clara e positiva. Temos convicção de que essa é uma classe de ativos que mais e mais faz parte da alocação de qualquer tipo de investidor: dos mais sofisticados do mundo, como os fundos soberanos e de pensão, até o poupador individual brasileiro, que deveria ter uma alocação neste tipo de produto.

De que maneira um governo menos afeito às privatizações e às concessões posterga investimentos que poderiam melhorar a vida da população ou afetam os ganhos da gestora?

O tema mais relevante ligado à infraestrutura tem a ver com a capacidade da Federação e dos Estados em conseguir, com seus próprios balanços, cumprir com as necessidades de infraestrutura do País. Sabemos que existe uma dificuldade enorme e falta de capital. A participação de investidores e da iniciativa privada, de maneira geral, é necessária em qualquer país. Todo governo sabe ser necessário trazer a iniciativa privada a seu lado e construir um arcabouço regulatório para que os investimentos sejam feitos. As mudanças são naturais e saudáveis, com a troca de governo, do modelo como o Brasil faz concessões e atrai o capital privado de longo prazo. Em vários momentos, e este não é diferente, somos chamados como parte da mesa para debater abertamente as mudanças e o que é necessário para que se viabilizem os investimentos.

Mas e eventuais mudanças em marcos regulatórios, como o do saneamento, que o atual governo já sinalizou ter intenção de mudar?

Em alguns setores existem mudanças, em muitos casos bem vindas e que, de alguma forma, vão viabilizar os investimentos. O marco regulatório do saneamento traz uma mudança estrutural importante para o segmento que, para nós, é super positiva. Lógico que, dentro do marco, existe uma série de oportunidades de melhoria. As discussões que estamos vendo são sobre isso. As mudanças eventualmente podem atrasar o curtíssimo prazo, mas a estrutura de médio e longo prazo está preservada. Nosso fundo tem um olhar para a América Latina e participamos de investimentos em outros países, como Chile, Colômbia e México e essa capacidade traz mais novas e mais oportunidades.

Mas é uma região que está toda indo para a esquerda, não?

Sem dúvida. Mas, historicamente, a esquerda não defende a privatização, mas ela não é contra concessões ou PPPs (parcerias público privadas). O modelo está aí e falta dinheiro. O Brasil tem necessidade óbvia de infraestrutura, é preciso atrair o capital e é preciso estar aberto a receber esse investimento. Para isso, é preciso ter um arcabouço regulatório, contratual, agências reguladoras, que estão presentes no Brasil e na região.



Daniel Sorrentino, sócio e presidente executivo do Pátria Investimentos para a América Latina. Foto: Fabio Nunes/Divulgação

Fundos de maior retorno têm mais risco. Alguns dos erros mais conhecidos do Pátria foram em Alphaville, adquirido por um preço muito maior do que os srs. conseguiram vender e a Tenco, uma empresa de shopping centers cujas cotas se desvalorizaram quase 100%. Como o Pátria lida com o aprendizado trazido por esses erros?

Risco maior faz parte do nosso modelo de negócio e, no processo de investimento e análise, tentamos incorporar esses aprendizados. Não somos só a maior: somos também a gestora com maior experiência, a que está há mais tempo fazendo isso. São aprendizados importantes e duros. Esses casos foram decisões erradas de investimento e remetem ao momento da indústria e à forma como foi estruturada a operação. Em comum, foram setores ligados à área imobiliária, tipicamente volátil e com uma componente de alavancagem como parte da tomada de decisão. Mas o que mais prejudicou a gente foram as especificidades dos dois setores. Em Alphaville, sofremos

muito com a onda de distratos, na qual os clientes recebiam os recursos de volta e devolviam o que havia sido comprado. Foi uma fase muito difícil para a indústria como um todo. No caso dos shoppings, todo mundo conhece o desafio imposto pela pandemia. O fato é que faz parte do nosso processo fazer investimentos muito bem sucedidos e investimentos mal sucedidos. A melhor forma do investidor evitar esse risco é a diversificação. Se eu tivesse investido apenas num projeto de shopping center ou só num projeto de Alphaville, eu teria muito risco. Nossa abordagem é a da diversificação e ter não só o investimento em empresas, mas também o desenvolvimento em infraestrutura, o crédito, a área de real estate. O retorno é bacana, com o risco diluído pela diversificação.

Como ficou o caso da Tenco?

A Tenco continua existindo, o fundador comprou nossa participação e renegociamos com os investidores desse fundo.

No último ano, a cotação dos papéis do Pátria na Nasdaq caiu quase 20%. Como o sr. avalia a experiência?

O IPO (oferta inicial de ações, na sigla em inglês) foi um momento fantástico e continua sendo. Fizemos o IPO no início de 2021 e conseguimos manter o projeto de crescimento, com o objetivo de ser o principal gestor de ativos alternativos da América Latina. Para isso, tínhamos duas metas: expandir a base de clientes em toda a região, bem como os investidores institucionais globais, e expandir a oferta de produtos. Antes do IPO, tínhamos de 8 a 10 produtos. Hoje, são mais de 25. O momento pós IPO foi de expansão, quando mais do que dobramos o lucro da empresa em dois anos.

E a queda nas ações?

É natural viver o ciclo do mercado de capitais. Desde o IPO, o momento das bolsas globais mudou muito e o apetite para risco e o valor das empresas mudou. Mas o que importa, no longo prazo, é o resultado do negócio. Uma hora o mercado reconhece.

Onde entram os Spacs (empresas 'cheque em branco', na sigla em inglês) nessa estratégia?

Ele está dentro da estrutura de private equities. Esse instrumento teve resultados muito interessantes em determinado momento, tanto para investidores quanto para empresas investidas. Como cresceu muito rápido, é preciso separar um pouco o que é bom do que não é. Na nossa estratégia, ele tem um papel interessante na dinâmica de investimento e de promover o acesso ao mercado de capitais de maneira mais fácil. Ele permite um IPO de maneira simplificada. Mas é uma solução para algumas companhias. Temos algumas ideias que achamos que serão bem sucedidas.

O principal ativo de todo mundo é o tempo. Se o sr. tivesse mais tempo, o que faria com ele?

O que eu busco, dentro do tempo que eu tenho, é equilibrar as minhas prioridades de vida. Minha família tem um papel muito importante nessa dinâmica, meu trabalho no Pátria, meus amigos, minha educação, meu desenvolvimento, o fato de eu ser um triatleta amador. A falta de tempo faz com que a gente tenha de tomar uma decisão sobre prioridades e equilíbrio. Tem momentos em que uma ou outra prioridade pede mais tempo. Mas a grande arte desse equilíbrio é saber reconhecer os momentos que cada parte dos pilares é mais ou menos importante e ir balanceando.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/04/2023

NOVO ARCABOUÇO PODE SER EMPURRÃO CONTRA INJUSTIÇAS DO SISTEMA TRIBUTÁRIO

Há um incentivo para mudanças na tributação do consumo e da renda e já é possível antecipar argumentos dos beneficiados pelo injusto sistema atual

Por Pedro Fernando Nery

Reformas diferentes sofrem críticas parecidas. À medida que o novo arcabouço fiscal vincula os desejados aumentos da despesa a aumentos da arrecadação, reformas na tributação podem sair do papel. Há um incentivo não só para as mudanças na tributação do consumo, mas também na da renda. Já é possível antecipar alguns argumentos dos beneficiados pelo injusto sistema atual.

“A reforma não terá efeito.” Essa é a narrativa de futilidade, nos termos de Albert Hirschman em *A Retórica da Intransigência*. Podemos vê-la em alegações de que os afetados por uma medida vão adotar um comportamento que bloqueará seus efeitos. Por exemplo, levar dinheiro para fora do País.

Assim, não haveria como aumentar a arrecadação tributando altas rendas e patrimônio. Elidindo ou evadindo, os ricos vão sair do Brasil ou encontrar formas de burlar o fisco aqui, e não se conseguirá qualquer incremento na arrecadação.



Mas a diferença entre o remédio e o veneno é a dose, e é possível – segundo mostra a própria experiência internacional – colher, sim, ganhos de arrecadação. Fosse tão fácil fugir da tributação, os mais ricos não se preocupariam com mudanças.

Bernard Appy, secretário especial da reforma tributária Foto: Wilton Júnior/Estadão

“A reforma prejudicará os mais pobres.” Esta é a narrativa do prejuízo (ou ameaça), que postula que uma medida redistributiva, na verdade, prejudica outro objetivo. Por exemplo, que mudanças na tributação dos ricos prejudicarão os pobres. Está presente quando se diz que o fim de uma renúncia fiscal a um empresário do setor X destruirá milhares de empregos. Ou que a tributação de lucros e dividendos não afetará apenas os mais ricos, mas minará o próprio crescimento econômico, por desestimular o investimento e a inovação, gerando desemprego.

A literatura especializada não referenda esses medos. Rever gastos tributários e colocar os ricos no IR não é apenas justo, como pode favorecer o PIB – principalmente, se os recursos servirem não só para a sustentabilidade da dívida, como para boas políticas (ex: investimento em capital humano).

“A reforma piora o arranjo atual.” É a última das narrativas de Hirschman, a da perversidade. Já aparece quando se diz que a reforma da tributação do consumo levará a uma das maiores alíquotas do mundo, ou que sua transição vai provocar um arranjo mais complexo que o existente. Iniciativas como o “Pra ser Justo” estão combatendo esse tipo de má informação.

O novo arcabouço pode ser um empurrão contra injustiças do sistema tributário. Assim sendo, o roteiro que os favorecidos vão seguir já pode ser vislumbrado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/04/2023

TEBET DIZ QUE ARCABOUÇO É 'BALA DE BRONZE' DO GOVERNO E REFORMA TRIBUTÁRIA, 'BALA DE PRATA'

Tebet defendeu uma proposta que seja "neutra", ou seja, não aumente a carga tributária do País, e que seja "justa no aspecto federativo"

Por Iander Porcella

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, afirmou nesta terça-feira, 4, que o arcabouço fiscal é a "bala de bronze" do governo para recuperar a credibilidade, garantir a estabilidade da dívida pública e criar um ambiente para a redução da taxa básica de juros. Mas a "verdadeira bala de prata" para a retomada do crescimento econômico, segundo ela, é a reforma tributária.



Tebet diz que arcabouço é 'bala de bronze', o e reforma tributária, 'bala de prata' Foto: Sergio Lima / AFP

Durante uma audiência do grupo de trabalho criado na Câmara para discutir a reforma, Tebet defendeu uma proposta que seja "neutra", ou seja, não aumente a carga tributária do País, e que seja "justa no aspecto federativo". A ministra e ex-senadora disse que "a bola" está com o Congresso, ao comentar o debate sobre a mudança no modelo de tributação, mas alertou os deputados sobre a necessidade de o grupo de trabalho levar em conta no relatório os interesses dos Estados e

municípios.

"Precisamos ver com os setores [da economia] e com os municípios onde eles sentem insegurança [em relação às mudanças propostas na reforma tributária] para que a gente possa avançar", afirmou Tebet. A ministra contou que quando iniciou seu mandato como senadora, em 2015, tinha restrições à reforma dos impostos sobre o consumo devido à transferência da tributação dos produtos da origem para o destino. O Mato Grosso do Sul, Estado de origem de Tebet, é majoritariamente produtor. Por isso, ela temia perdas de arrecadação.

Agora, contudo, a ministra avalia que o consenso formado no GT da tributária sobre a criação de um Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, ou seja, com uma alíquota cobrada pela União e outra pelos Estados e municípios, deve resolver a controvérsia. O imposto único substituiria cinco tributos sobre o consumo: ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins.

"Eu digo que o arcabouço fiscal é a bala de bronze, resolve um problema interno, de finanças, de credibilidade do governo, não gastar mais do que arrecada, não virar o ano de 2024 com déficit fiscal, garantir estabilidade da dívida em relação ao PIB", declarou Tebet na audiência.

"Esse é um dever de casa que nós temos que fazer dentro do Executivo. Então, o arcabouço fiscal é a bala de bronze. Para dar a credibilidade necessária, para ir adiante, os juros começarem a cair e o Brasil poder voltar a crescer e gerar emprego, dentro dessa ótica monetária. Mas a verdadeira bala de prata é a reforma tributária", emendou a ministra.

A proposta de regra fiscal para substituir o teto de gastos foi apresentada na última quinta-feira, 30, pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, mas o texto final do projeto de lei complementar só deve chegar ao Congresso na semana que vem. O arcabouço prevê zerar o déficit primário no ano



que vem, gerar superávit de 0,5% em 2025 e saldo nas contas públicas de 1% em 2026, com tolerância de 0,25 ponto porcentual para cima e para baixo.

Haverá também um piso de 0,6% e um teto de 2,5% para o crescimento das despesas acima da inflação. Além disso, o crescimento dos gastos será limitado a 70% da alta da receita primária líquida nos 12 meses encerrados provavelmente em junho do ano anterior, embora esse marco temporal ainda esteja em discussão na Fazenda, com a possibilidade de ser também em fevereiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/04/2023

PETROBRAS: TOLMASQUIM ASSUME GERÊNCIA RESPONSÁVEL POR PLANO ESTRATÉGICO

Tolmasquim é o escolhido para assumir a futura diretoria de transição energética quando ela for criada

Por Gabriel Vasconcelos

RIO - O professor Maurício Tolmasquim, ex-presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), assumiu a gerência executiva de Estratégia da Petrobras na última sexta-feira, 31, dizem fontes da empresa.

Conforme antecipou o Estadão/Broadcast, Tolmasquim é o escolhido para assumir a futura diretoria de transição energética, quando ela for criada, e vinha exercendo a função de assessor direto do presidente da estatal, Jean Paul Prates. Agora ele passará a cuidar especificamente da área que elabora os planos plurianuais de investimento e planejamento de longo prazo da empresa. Sua função mais imediata, portanto, será refazer o Plano Estratégico para os anos entre 2023 e 2027.

A nomeação é mostra da força de Tolmasquim na nova gestão da Petrobras, como pensador de seu futuro ao lado de Prates, com quem tem colaborado intimamente desde a transição de governo. Ambos compartilham da visão de que a petroleira tem de se converter em uma empresa integrada de energia, com forte presença em fontes renováveis e, mais especificamente, eólica offshore, em função de sua presença madura no mar, onde produz petróleo em águas profundas e ultraprofundas e já tem infraestrutura de apoio montada.

A promoção de Tolmasquim, portanto, reforça a tendência de que este olhar atento à transição energética domine os planos de médio e longo prazo da Petrobras, que vão constar no novo plano estratégico da companhia.

Escanteado, o plano vigente foi apresentado em outubro pela gestão anterior, nomeada sob o governo Jair Bolsonaro (PL). O documento guardava o entendimento de que a Petrobras deveria reduzir ou abandonar outras frentes de negócio, como biocombustíveis vegetais e refino, para focar unicamente em produção e exploração a fim de maximizar margens de lucro. A visão da atual diretoria é o extremo oposto e deve prevalecer no novo documento.

Olhar para renováveis

A gerência executiva de Estratégia é ligada diretamente à Presidência da Petrobras e Tolmasquim não estará abaixo de nenhum dos oito diretores da companhia, se reportando diretamente à Prates. O engenheiro e professor titular da Coppe/UFRJ é defensor de investimentos de vulto da Petrobras em energias renováveis, sobretudo em eólica offshore.

De fato, desde que Prates assumiu, a empresa tem feito movimentos efetivos nessa direção, como por exemplo a assinatura de uma carta de intenções com a norueguesa Equinor, no início de março, para cooperação na avaliação de sete projetos de eólica offshore na costa brasileira, com capacidade total de 14,5 GW e investimentos da ordem de R\$ 60 bilhões. Esses projetos serão feitos gradualmente e podem ou não sair do papel, já disse Prates. Parcerias com grandes empresas do



setor estão no centro dos planos da nova diretoria, inclusive como diretriz já aprovada na primeira reunião do colegiado, na última sexta (31).

No fim do mês passado, ele e Tolmasquim chegaram a se reunir com o presidente global da Vestas, Henrik Andressen. A Vestas é a maior produtora de aerogeradores do mundo e a conversa na Petrobras tratou da expansão do setor eólico no Brasil, informou Prates à época.

Susto no mercado

O ímpeto da nova direção da Petrobras com relação a eólica offshore, além das aspirações em biocombustíveis de última geração, captura de carbono e, no futuro, hidrogênio, despertaram preocupação no mercado financeiro com relação ao volume e velocidade do capex futuro nessas frentes.

O fato levou Prates a gravar vídeo minimizando a questão e reforçando a exploração e produção de petróleo como negócio central da companhia, inclusive com defesa da ida da empresa para a Margem Equatorial, província petrolífera encarada como o futuro das reservas da estatal. Mesmo antes disso, Prates já havia dito publicamente que considera improvável que qualquer outra atividade venha a ocupar mais de 25% dos investimentos da companhia no curto e médio prazos. A primazia da produção de petróleo deverá ser, portanto, mantida no planejamento da Petrobras por Tolmasquim.

Currículo

Mestre em Engenharia de Planejamento Energético pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e professor da instituição, Tolmasquim foi por 13 anos (2004-2016) presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), estatal de planejamento vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), nos governos Lula e Dilma Rousseff. Ele também ocupou a posição de secretário executivo de Minas e Energia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/04/2023

ARCABOUÇO FISCAL TERIA GERADO ECONOMIA DE R\$ 64,6 BILHÕES EM GASTOS POR ANO, DIZ ESTUDO

Simulações dos economistas Felipe Salto e Josué Pellegrini, Warren Rena apontam que gastos médios teriam sido menores se regra proposta por equipe de Haddad tivesse em vigor desde 2011

Por Adriana Fernandes e Anna Carolina Papp

BRASÍLIA - Se o novo arcabouço fiscal já estivesse em vigor desde 2011, o governo federal teria tido uma economia de R\$ 775,3 bilhões ou R\$ 64,6 bilhões ao ano. Os cálculos são foram feitos pelos economistas Felipe Salto e Josué Pellegrini, da corretora Warren Rena. As simulações apontam que, na prática, os gastos médios anuais teriam sido menores do que os efetivamente observados, a preços de 2022.

Ao Estadão, Salto disse que a simulação ajuda a mostrar o potencial da nova regra de gastos do governo para o ajuste das contas públicas. “O efeito de quase R\$ 65 bilhões ao ano entre 2011 e 2022 é muito relevante. A regra, se observada, será boa para o equilíbrio fiscal”, diz Salto, economista-chefe da Warren.

O estudo destaca que a simulação é uma forma de avaliar a regra de gastos contida no novo arcabouço fiscal proposto pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para substituir o atual teto de gastos, que atrela desde 2017 o crescimento das despesas à inflação.

No período de 2011 a 2022, as despesas cresceram a uma média anual de 2,5% em termos reais (acima da inflação). A nova regra prevê que a despesa primária só poderá aumentar 70% da taxa de crescimento real da receita líquida passada, mas com um piso de 0,6% e um teto de 2,5%, em termos reais. Nesse período de 2011 a 2022, a receita líquida (sem as transferências a estados e municípios) cresceu a uma média anual de 1,4%.



Pelos dados coletados para as simulações, de 1998 a 2008, o Produto Interno Bruto (PIB) cresceu em média a 3,2% ao ano, em termos reais, e a receita líquida aumentou 7,3%. De 2009 a 2019, enquanto o PIB cresceu a uma média anual de 1,9%, a receita líquida avançou a 2,1% ao ano.

Para os dois economistas, a definição da banda de 0,6% a 2,5% minimiza os efeitos da vinculação da regra de gastos às receitas líquidas.

Arrecadação

A crítica que analistas têm feito é que o novo arcabouço fiscal é que seu sucesso dependeria de um forte aumento da carga tributária, também por estar baseado em regra de gasto dependente da dinâmica da receita e em melhora do resultado primário, que pode não ser acompanhado por corte de gastos.

Salto e Josué Pellegrini destacam que as metas de resultado primário (receita menos as despesas sem levar em conta os juros da dívida) das contas do governo prevista no arcabouço são ambiciosas e precisarão ser cumpridas. Um desafio maior, sobretudo, nos dois primeiros anos.

A eliminação do déficit primário no ano que vem, pelos cálculos da Warren Rena, dependeria de um esforço fiscal adicional de cerca de R\$ 105 bilhões em 2024. Haddad disse trabalhar com o reforço da arrecadação entre R\$ 110 bilhões e R\$ 150 bilhões.

No estudo, os dois economistas avaliam que a melhora das condições fiscais não depende de zerar o déficit primário das contas públicas no ano que vem.

“A regra de gastos, per se, produziria efeitos importantes sobre a dinâmica da dívida, ao melhorar os esforços fiscais primários”, afirma o estudo. A previsão para 2023 é que as despesas crescerão cerca de 6,7% em termos reais, uma taxa bastante elevada resultado da contratação de gastos adicionais, desde o ano passado, na esteira das eleições e, depois, com a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, que elevou o teto de gastos em R\$ 145 bilhões e autorizou mais R\$ 24 bilhões fora do limite de despesas.

A conclusão do estudo é que qualquer taxa de crescimento para 2024 incidirá sobre uma base elevada e, mais do que isso, a maior parte das pressões pós-eleições já terá sido contemplada, como reajustes salariais, novo salário mínimo, novo piso da enfermagem, entre outros.

Sem novas medidas com efeito fiscal relevante, seria possível comportar, no primeiro ano de vigência da regra, um crescimento modesto para a despesa primária.

O recálculo das séries fiscais para o período levou à conclusão de que os resultados primários teriam sido melhores em praticamente todos os anos. A avaliação dos economistas é que isso não garante que a aplicação da regra, a partir de 2024, produzirá resultados correlatos, mas ajuda a mostrar que a limitação de gastos proposta “não é uma regra fraca”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/04/2023

POR QUE LULA SE EMPENHA TANTO EM DERRUBAR A LEI DAS ESTATAIS?

Lei promulgada em junho de 2016 no governo Michel Temer veda a participação de políticos e funcionários de governo na cúpula de empresas

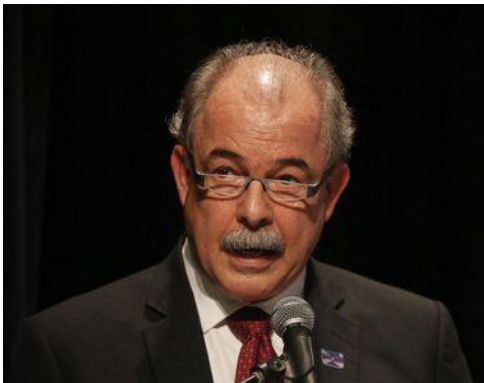
Por Raquel Landim - Jornalista e analista da CNN Brasil.

A indignação do presidente Lula da Silva com a Lei das Estatais vem do período de transição. No início de dezembro, quando tentava emplacar Aloizio Mercadante no BNDES, Lula esbravejou numa reunião: “Que lei é essa que não me deixa nomear ninguém?”.

A Lei das Estatais foi promulgada em junho de 2016 no governo Michel Temer no embalo da corrupção revelada pela Lava Jato. É uma lei preventiva, que define critérios de competência para ocupar cargos de comando nas estatais.

Também veda a participação de políticos e funcionários de governo na cúpula dessas empresas e estabelece quarentena de três anos para dirigentes partidários e sindicais e para quem participou de campanhas eleitorais.

Pouco tempo depois da reclamação de Lula, a Câmara aprovou a redução da quarentena para 30 dias numa votação relâmpago às 23 horas da terça-feira de 13 de dezembro. A manobra revoltou a opinião pública e o assunto empacou no Senado.



Lula só pode indicar Mercadante à presidência do BNDES após mudança na Lei das Estatais Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Lula recuou, mas não desistiu. Partidos da base aliada entraram no Supremo Tribunal Federal (STF) pedindo a inconstitucionalidade da lei sob a tese da “criminalização da política”, que foi abraçada por ministros, advogados e comentaristas alinhados ao governo.

O argumento – defendido pelo próprio presidente em manifestação ao Supremo redigida pela Advocacia-Geral da União (AGU) – é que a quarentena é discriminatória porque

pressupõe que “a atividade político-partidária seja inerentemente um fator instigador para a improbidade administrativa”.

Trata-se de um raciocínio falacioso. Quarentena é medida preventiva e existe em diferentes atividades sem configurar discriminação. É mitigação de risco, já que prevenir costuma ser mais eficiente que punir. No caso das estatais, foi adotada com base na experiência de casos de corrupção.

O ministro do STF Ricardo Lewandowski, porém, concedeu uma liminar pouco antes de se aposentar e liberou as nomeações. Nos bastidores do Supremo, comenta-se que ele agiu sem consultar ninguém, impondo pesado ônus político ao tribunal.

Na última sexta-feira, a liminar corria o risco de cair quando o ministro Dias Toffoli pediu vistas. Lula já tinha voltado à cena em encontro com Rodrigo Pacheco no Planalto na mesma semana, pressionando-o a colocar o assunto em votação, conforme revelou este jornal.

Por que Lula se empenha tanto em derrubar um avanço institucional conquistado pelo País? A resposta é simples: são quase 600 cargos em jogo. Mas talvez a principal razão seja vencer a narrativa. Derrubar a Lei das Estatais é fundamental para emplacar a ideia de que a Lava Jato e a corrupção revelada por ela não passaram de uma armação.

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

Companhia também estuda expansão de polo agrícola no Tocantins e ampliação do Tiplam, terminal no porto de Santos que movimentará grãos, açúcar e fertilizantes

Por Taís Hirata — De São Paulo



Fabio Marchiori, diretor financeiro e presidente da VLI, prevê 2023 positivo
— Foto: Leonardo Rodrigues/Valor

Correção: Os dados financeiros publicados na primeira versão da reportagem são da Ferrovia Centro Atlântica, e não os consolidados da VLI. O grupo teve em 2022 um prejuízo de R\$ 2,1 bilhão, contra prejuízo de R\$ 190 milhões no ano anterior. A receita líquida do grupo foi de R\$ 7,65 bilhões, e o Ebitda foi positivo em R\$ 1,9 bilhão, contra R\$ 2,8 bilhões em 2021. Segue texto corrigido.

A VLI trabalha para concluir a renovação antecipada da FCA (Ferrovia Centro Atlântica) ainda em 2023, segundo o presidente interino e diretor financeiro do grupo, Fabio Marchiori.

Hoje, a companhia se prepara para mais uma rodada de audiências públicas em torno do projeto. A proposta ainda terá que passar pela avaliação do novo governo e do TCU, porém, o executivo avalia que é possível realizar a discussão neste ano.

“Do nosso ponto de vista, estamos preparados e acreditamos que o resultado será favorável. As audiências devem durar de 30 a 60 dias. Alguns prazos não conseguimos prever, como o do TCU, mas estamos trabalhando para que a renovação aconteça neste ano”, afirma o executivo.

A concessão da VLI vence em 2026. A proposta é renovar antecipadamente o contrato, por mais 30 anos, em troca de investimentos na ordem de R\$ 14 bilhões, além do pagamento de uma outorga de R\$ 3,3 bilhões - os valores se referem a 2020 e, agora, deverão ser atualizados e possivelmente revistos.

Nos últimos anos, o processo teve dificuldade para avançar devido a embates entre os Estados cortados pela ferrovia, que disputam os investimentos - a FCA cruza Sergipe, Bahia, Goiás, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, ao longo de seus 8.357 km.

Em 2022, a via transportou 23 bilhões de TKU (toneladas por km útil), entre grãos (36%), produtos siderúrgicos (24%), industriais (16%), fertilizantes (11%) e açúcar (10%). Com a renovação, a perspectiva é ampliar em 46% o volume de cargas, segundo os documentos enviados à ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre).

Para além da FCA, a VLI tem outros projetos de expansão em curso. Na avaliação de Marchiori, o principal vetor de crescimento da companhia hoje é o corredor Norte - que vai da ferrovia Norte-Sul (em Tocantins e Maranhão) até o porto de Itaqui (MA).

Um dos focos de expansão é transformar o terminal em Palmeirante (TO) em um polo de fertilizantes e, no futuro, outros produtos agrícolas.

Hoje, já está em operação uma parceria para fertilizantes com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), cuja fase inicial recebeu R\$ 390 milhões de investimentos. O grupo também tem conversado com outros possíveis parceiros, segundo ele. “Esta é primeira perna de uma iniciativa maior, para termos um ‘hub’ de fertilizantes. Outros produtores já nos procuraram”, diz.

Outro plano de crescimento é ampliar a capacidade total do terminal no Porto de Santos, o Tiplam, que movimenta grãos, açúcar e fertilizantes, com uma ociosidade atual de 15% a 20%. “Temos conversado com clientes sobre essa expansão. O tamanho do crescimento vai depender da carga, estamos falando com parceiros de perfis diferentes”, afirma.

Outra possível frente de expansão da VLI é o Espírito Santo. O grupo firmou um memorando de entendimentos com a VPorts (novo nome da Companhia Docas do Espírito Santo, após a

privatização) para possivelmente reativar a conexão ferroviária do Porto de Vitória com a Estrada de Ferro Vitória-Minas e a FCA. “Há um estudo para capacitar a linha ferroviária, caso esta seja viável do ponto de vista econômico. Além disso, havendo outras oportunidades nos portos, podemos avaliar.”

Em 2022, a VLI registrou crescimento de 18% da receita líquida, que foi de R\$ 7,65 bilhões. Porém, os resultados foram bastante impactados por um efeito não recorrente e não-caixa, que levou a um prejuízo de R\$2,1 bilhões no ano. Em 2021, o resultado já havia sido negativo em R\$ 190 milhões. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) foi positivo em R\$ 1,9 bilhão, contra R\$ 2,8 bilhões em 2021.

Segundo Marchiori, o efeito contábil que levou à piora do balanço se deu no âmbito da preparação para a renovação antecipada da FCA. A VLI decidiu reconhecer, em 2022, uma depreciação maior da malha ferroviária. “Teríamos a opção de deixar depreciando até 2026, mas decidimos trazer para 2022”, diz.

“Nossa avaliação é que foi um ano positivo, principalmente no segundo semestre. Começamos o ano mais lento por conta das chuvas, mas depois crescemos 27% na segunda metade do ano”, afirma.

Para 2023, a projeção é positiva, segundo o presidente. “Estamos confiantes devido à safra muito forte de soja, à expectativa de uma safra de milho boa, pela consistência das cargas siderúrgicas e industriais. Começamos o ano com volumes bons e tranquilos em relação ao caixa”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/04/2023

DEBATE SOBRE PRECATÓRIO EM CONCESSÃO INCOMODA AGÊNCIAS

Dirigentes de órgãos reguladores veem ‘insegurança normativa’

Por Rafael Bitencourt e Guilherme Pimenta — De Brasília



Maelly Souza: demora em nova portaria pode afetar investimento privado — Foto: Divulgação

A decisão da Advocacia-Geral da União (AGU) de reabrir a discussão sobre os “requisitos formais” para uso de precatórios por concessionárias de infraestrutura no pagamento de outorgas segue gerando desconforto entre dirigentes das agências reguladoras. Em ofício interno, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) indicou que a suspensão dos atos, provocada por mudança de orientação da AGU, “instaura um quadro de insegurança normativa”.

A alternativa de pagamento de outorga foi criada pela Emenda Constitucional 113, de 2021. A ANTT foi uma das precursoras entre as agências reguladoras com a iniciativa de regulamentar os procedimentos para fazer uso dos precatórios. Isso ocorreu principalmente pela demanda do grupo Rumo Logística, que chegou a ingressar na Justiça para fazer valer a nova regra com a outorga de renovação antecipada do contrato de concessão ferroviária da Malha Paulista.

O ofício da ANTT, obtido pelo Valor, partiu da Coordenação de Instrução Processual do órgão, sendo endereçado à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária. Ou seja, outra área de transportes fiscalizada e regulada pelo órgão que é afetada pela iniciativa da AGU.

Questionada sobre o teor do documento, a agência justificou que “por não haver, no momento, regulamentação geral que normatize o tema relacionado aos procedimentos internos a serem desempenhados no âmbito das autarquias, o quadro de insegurança normativa citado se traduz no possível conflito que a edição de resolução interna da ANTT poderia apresentar com futuro ato normativo” da AGU.



A agência, que cuida dos contratos de ferrovias e rodovias federais, buscou minimizar o tom do documento, alegando que “trata-se de comunicação interna” direcionada às “superintendências e demais órgãos internos”. O processo administrativo instaurado, informou, foi remetido à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT.

A interrupção da tramitação dos processos nas agências ocorreu em meados de março, quando a AGU revogou portaria publicada em dezembro do ano passado pelo governo anterior. A norma antiga padronizava os procedimentos na administração pública para uso dos valores precatórios, que elevou expectativa para as concessionárias dos serviços de infraestrutura.

Na decisão de março, o órgão de representação jurídica da União estipulou o prazo de 120 dias para discutir o assunto em grupo de trabalho ministerial. O tempo só começará a ser contado a partir da data da primeira reunião, com possibilidade de prorrogação.

A rigor, o uso dos recursos atrelados a decisões judiciais desfavoráveis à União não está proibido. Até porque a Constituição, agora, faculta aos credores essa nova forma de uso dos precatórios e estabelece o critério “auto aplicabilidade” desse mecanismo à União.

Conforme demonstrado pelo documento da ANTT, porém, as incertezas lançadas sobre a forma correta de como proceder com uso dos precatórios colocaram os processos internos nas agências reguladoras em compasso de espera.

Outras autarquias, além da ANTT, têm recebido demandas de concessionárias para utilizar parte do estoque de precatórios para honrar o pagamento de outorgas. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) assinou contrato de concessão do aeroporto de Congonhas (SP) e mais dez terminais em Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Pará com o grupo espanhol Aena. O empreendedor manifestou o interesse de usar precatórios no pagamento da outorga.

Os ministros da área de infraestrutura manifestaram contrariedade sobre o uso indiscriminado dos precatórios para pagar a União. O titular da pasta de Portos e Aeroportos, Márcio França, já comentou sobre o caso de Congonhas. Ele considera que a alternativa de pagamento fere as condições isonômicas de competição do leilão.

Na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), também ligada ao Ministério de Portos e Aeroportos, o diretor-geral Eduardo Nery defendeu, no último dia 28, que haja uma definição clara sobre o uso dos precatórios. A preocupação está em dar a sinalização correta aos participantes dos futuros leilões de arrendamento de terminais.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, em recente entrevista, afirmou que a alternativa de uso dos precatórios no setor pode levar o governo federal a frustrar a expectativa de arrecadação em momento crucial de fortalecimento da política fiscal. Ele, no entanto, admite que o uso de crédito de ações judiciais está previsto na Constituição e ajuda empresas do setor.

O Valor apurou que até as participantes do leilão da quinta geração de telefonia celular (5G) já foram à Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) pedir para quitar outorgas com precatórios. Este é o caso da operadora Winity, do Pátria Investimentos, que se comprometeu a depositar no caixa do Tesouro R\$ 1,4 bilhão pela licença de serviços na faixa de 700 megahertz (Mhz).

A intenção da AGU, por sua vez, é tornar o mecanismo mais rígido. No entendimento do órgão, a portaria anterior causava insegurança jurídica para o procedimento. O órgão já criou um grupo de trabalho e fez convites ao Conselho Nacional de Justiça (CNJ), que também vai convocar o Conselho da Justiça Federal (CJF) e o Conselho Superior da Justiça do Trabalho (CSJT).

O órgão também possibilitou que associações e classes organizadas externas à administração pública, que entendam da matéria, participem das discussões. A AGU estima que, em 120 dias, uma nova portaria seja publicada, com novas regras e que ofereça mais segurança jurídica.

Em seu site, a AGU esclarece que, apesar da revogação, a decisão sobre o recebimento dos precatórios para essa finalidade caberá a cada órgão ou entidade federal com base na previsão constitucional existente. “O órgão ou entidade deverá, ainda, avaliar se as condições da licitação permitiriam o pagamento sem infringência da igualdade do certame. A recomendação da AGU, no entanto, é de que aguardem a regulamentação a ser realizada por meio da nova portaria, fato que garantirá maior segurança jurídica para a decisão do gestor”, pontuou o órgão.

Para Maelly Souza, da área de infraestrutura do escritório MAMG Advogados, caso a nova portaria não seja publicada em breve, “poderá causar impacto no investimento privado em infraestrutura, que há quase uma década supera o volume de investimento público”.

“A aceitação das moedas de privatização e a oferta de crédito aos compradores de empresas estatais representam incentivos, com redução de custos para que a iniciativa privada adquira empresas. O ganho fiscal estaria em evitar a liquidação de estatais ineficientes”, afirmou.

Sócio do Toledo Marchetti Advogados, João Paulo Pessoa considera que a EC 113/21 foi “bastante clara” ao garantir o uso dos precatórios, pressupondo que “eventual regulamentação será aquela minimamente necessária” para o uso dos créditos. “Não se pode admitir que o dever da União de regulamentar o procedimento de encontro de contas se torne um obstáculo para efetiva utilização do precatório”, disse o advogado.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/04/2023

CAPACIDADE DE GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA DEVE BATER RECORDE NO BRASIL NESTE ANO

A eólica já responde hoje por 20% da geração de energia que o país precisa
Por Agência Brasil — São Paulo



Parque eólico Caetés, em Pernambuco — Foto: Reprodução

O Brasil registra, até fevereiro deste ano, 890 parques eólicos instalados em 12 estados brasileiros. Eles somam 25,04 gigawatts (GW) de capacidade instalada em operação comercial, que beneficiam 108,7 milhões de habitantes.

Desse total, 85% estão na Região Nordeste. De acordo com a Associação Brasileira de Energia

Eólica (Abeeólica), até 2028 o Brasil terá 44,78 GW de capacidade instalada desse tipo de energia, cuja participação na matriz nacional atinge, atualmente, 13,2%. A eólica já responde hoje por 20% da geração de energia que o país precisa.

No ano passado, o setor bateu recorde de 4 GW instalados e, para este ano, a presidente executiva da Abeeólica, Elbia Gannoum, espera atingir novo recorde, superando esse número.

“Encerrando 2023, estaremos com 29 GW de capacidade instalada. Essa é a nossa previsão em termos de potência, e isso é superior a R\$ 28 bilhões, porque cada gigawatt de eólica instalada é da ordem de R\$ 7 bilhões”, disse.

Outro levantamento feito pela entidade mostra o desenvolvimento econômico-social gerado pela energia eólica. No Nordeste, por exemplo, o Produto Interno Bruto (PIB) das cidades onde os parques eólicos chegaram cresceu 21%, e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) cresceu também 20% “por causa da chegada dos parques”. Outro dado significativo é que a cada real investido em energia eólica são devolvidos R\$ 2,9 para a economia.



Ranking

O Brasil ocupa a sexta posição no ranking mundial em capacidade instalada de energia eólica. Segundo Elbia, agora fica mais desafiador para o país ultrapassar essa marca e se aproximar dos dois primeiros colocados, que são a China e os Estados Unidos. Ela considera difícil alcançar a China, por exemplo, que “cresce quase o Brasil por ano em investimento em energia”.

De 2011 a 2020, foram feitos investimentos no setor eólico de US\$ 35,8 bilhões. Esses recursos movimentaram na economia brasileira em R\$ 321 bilhões, dos quais R\$ 110,5 bilhões foram investimentos diretos na construção de parques eólicos. Segundo a Abeeólica, para cada megawatt instalado, são criados 10,7 empregos. No período de 2011 a 2020, foram gerados quase 190 mil empregos no setor.

Dos 890 parques instalados no país, 130 projetos tiveram financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) desde 2005, totalizando 18.654 MW. Os financiamentos concedidos pelo banco alcançaram R\$ 52,170 bilhões, informou a instituição. Foram investidos pelas empresas no período R\$ 94,4 bilhões.

Eólicas offshore

A presidente da Abeeólica informou que, em relação à instalação de parques eólicos offshore (no mar), está sendo preparada estrutura regulatória no Brasil que permita a realização de estudos e projetos.

“Depois desse aparato regulatório, a gente vai ter leilão de cessão e, após isso, vamos começar a fazer, efetivamente, os projetos. Para este ano, pretendemos ter a regulação toda terminada para fazer os primeiros leilões de cessão do uso do mar. É parecido com o setor de petróleo, onde há leilões de áreas”, explicou.

Ela explicou que, ao contrário de usinas eólicas onshore (em terra), que têm características de vento com destaque na Região Nordeste, nos parques offshore, a presença desse tipo de vento ocorre em todo o litoral brasileiro. O fator determinante é a infraestrutura, porque usinas offshore dependem muito de porto e indústria, principalmente. “São portos maiores que vão abrigar a fabricação das pás, das torres e das naceles eólicas”. As naceles são compartimentos instalados no alto das torres que abrigam todo o mecanismo do gerador.

Estudo divulgado em janeiro deste ano pela Abeeólica identificou o Complexo do Pecém, no Ceará; o Porto do Açu, no estado do Rio de Janeiro; e o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, como os principais do país para infraestrutura dos parques offshore.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/04/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

CASO SAMARCO: JUSTIÇA EXIGE DEPÓSITO DE R\$ 10 BI PARA REPARAR DANOS

Dinheiro é para compensar prejuízos ambientais em municípios capixabas

Por Léo Rodrigues – Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

A Justiça Federal determinou que as mineradoras Vale e BHP Billiton façam depósitos no total de R\$ 10,34 bilhões para garantir a reparação de danos ambientais em municípios capixabas. As duas mineradoras são acionistas da Samarco, responsável pela barragem que se rompeu em Mariana, Minas Gerais, em 2015, causando 19 mortes e liberando uma avalanche de rejeitos que escoou pelo Rio Doce até a foz no Espírito Santo.



Os recursos devem ficar disponíveis para custear medidas de reparação em comunidades que as mineradoras relutavam em reconhecer como atingidas. A maioria delas está localizada nos municípios Aracruz, Linhares, São Mateus e Serra.

A decisão foi assinada na semana passada pelo juiz Michael Procopio Avelar, da 4ª Vara Cível e Agrária de Belo Horizonte. O depósito deve ser feito em dez parcelas mensais iguais, a primeira em 40 dias. Caso as mineradoras não efetuem o pagamento, será determinado bloqueio judicial do valor integral de uma única vez.

A Vale e a BHP Billiton informaram que ainda não foram notificadas da decisão e sustentam que 410,8 mil pessoas foram indenizadas até janeiro deste ano. As mineradoras acrescentam que destinaram R\$ 28,42 bilhões para as ações conduzidas pela Fundação Renova, entidade criada para conduzir o processo reparatório conforme acordo fechado em 2016 entre as três mineradoras, os governos de Minas Gerais e do Espírito Santo e a União. "A Companhia se manifestará oportunamente no processo sobre a decisão, contra a qual cabe recurso", acrescenta nota ao mercado divulgada pela Vale.

A decisão atendeu parcialmente um pedido conjunto apresentado pelo governo capixaba, pela Defensoria Pública do Espírito Santo (DPES), pela Defensoria Pública da União (DPU), pelo Ministério Público Federal (MPF) e pelos Ministérios Públicos de Minas Gerais (MPMG) e do Espírito Santo (MPES). Eles queriam o bloqueio imediato de toda a quantia por considerarem que a Fundação Renova vinha ignorando a determinação para que seus programas incluíssem as comunidades.

O acordo de reparação fechado em 2016 entre as mineradoras, os governos de Minas Gerais e do Espírito Santo e a União listou, a princípio, 39 municípios afetados, além de definir um modelo de governança do processo reparatório. Foram estabelecidas as bases para a criação da Fundação Renova. Além disso, ficou instituído um Comitê Interfederativo formado por órgãos públicos sob a coordenação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), ao qual caberia definir as diretrizes gerais dos programas a serem executados pela Renova.

Em março de 2017, o Comitê Intefederativo levou em conta novos estudos e aprovou a Deliberação 58, ampliando a área considerada como atingida na costa capixaba. Foi determinado que as medidas de reparação em curso fossem expandidas para outras comunidades, alcançando assim um total de 44 municípios. As mineradoras chegaram a contestar judicialmente a Deliberação 58 e pedir sua suspensão, o que não ocorreu.

"Passados sete anos do rompimento da Barragem de Fundão, a área costeira nunca foi atendida por ações de recuperação. Pode-se usar de maneira enfática a palavra 'nunca', porque pode até ser que, em um ou outro programa específico, tenha ocorrido alguma ação pontual em município litorâneo, mas foi uma ação esparsa e não é digna de nota dentro do cenário que o desastre ocasionou no Espírito Santo e diante da omissão das empresas e da Fundação Renova", registrou o pedido.

Os autores da ação defenderam que os recursos fossem cobrados da Vale e da BHP Billiton por considerar que os grupos têm capital suficiente para atender o pleito e que a Samarco encontra-se em recuperação judicial. Eles citaram diversos estudos envolvendo amostras de solo e água e sustentaram que imagens de satélite atestaram o alcance da pluma de rejeitos no litoral capixaba. O juiz reconheceu que o pedido estava amparado em elementos técnicos. "Tais elementos foram produzidos pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos, pela Secretaria Executiva – Comitê Gestor Pró-Rio Doce e pela Fundação Getúlio Vargas, evidenciando indícios contundentes de prejuízos em múltiplas áreas e níveis na qualidade de vida do povo do Espírito Santo, atingido pelo maior desastre ambiental da história do país", escreveu o juiz.

Mais de sete anos após a tragédia, estão em curso negociações para uma repactuação do processo reparatório. A atuação da Renova é criticada por governos e por instituições da Justiça, que entendem que a fundação não tem a devida autonomia frente às mineradoras. O MPMG chegou a

pedir judicialmente a extinção da entidade. Os impasses em torno da reparação geraram mais de 85 mil processos judiciais em todo o país. No entanto, mineradoras, governos e instituições da Justiça não chegaram a um consenso sobre os termos de um novo acordo.

Ação na Inglaterra

A decisão também menciona ação movida por atingidos fora do país. Trata-se do processo que tramita na Inglaterra cujo objetivo é obter indenização da BHP Billiton, que tem sede em Londres. O escritório anglo-americano Pogust Goodhead atua como representante de um grupo de milhares de atingidos, além de comunidades indígenas e quilombolas, empresas, municípios, autarquias de serviços públicos e instituições religiosas, incluindo a Arquidiocese de Mariana.

De acordo com o juiz Michael Procopio Avelar, a 4ª Vara Cível e Agrária de Belo Horizonte é considerada o juízo universal do caso conforme fixado pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ). Por esta razão, cabe a esta vara deliberar sobre o uso dos recursos destinados à reparação.

"Na eventualidade de que verbas da jurisdição estrangeira sejam disponibilizadas para reparar e compensar danos decorrentes do desastre ambiental, o juízo velará para que todo o numerário observe rigorosamente o interesse público primário, com mecanismos de controle pari passu a fim de garantir que os valores sejam implementados mediante comprovação de destinação específica e vocacionada à plena concretização dos direitos dos atingidos pelo rompimento da barragem", escreveu Avelar.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 04/04/2023

BALANÇA COMERCIAL REGISTRA MAIOR SUPERÁVIT DA HISTÓRIA PARA MARÇO

Petróleo, milho e soja puxaram alta das exportações
Por Wellton Máximo - Repórter da Agência Brasil - Brasília



Beneficiada pelo aumento das exportações de petróleo, milho e soja, a balança comercial registrou o maior superávit da história para meses de março. No mês passado, o país exportou US\$ 10,956 bilhões a mais do que importou, com alta de 37,7% em relação a março de 2022. Esse foi o melhor resultado desde o início da série histórica, em 1989.

Nos três primeiros meses do ano, a balança comercial acumula superávit de US\$ 16,068 bilhões. Isso representa 29,8% a mais que o registrado nos mesmos meses do ano passado pelo critério da média diária. O saldo acumulado também é o mais alto para o período desde o início da série histórica. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (3) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

No mês passado, o Brasil vendeu US\$ 33,06 bilhões para o exterior e comprou US\$ 22,104 bilhões. As exportações subiram 7,5% em relação a março de 2022, pelo critério da média diária, registrando recorde para o mês. As importações caíram 3,1% pelo critério da média diária, mas, por causa do maior número de dias úteis em março deste ano, atingiram o valor mais alto da história.

No caso das exportações, a alta deve-se mais ao aumento do volume comercializado que dos preços internacionais das mercadorias. No mês passado, o volume de mercadorias exportadas subiu em média 18,5% na comparação com março do ano passado, enquanto os preços médios recuaram 5,6%.



Nas importações, a quantidade comprada caiu 3,7%, refletindo a desaceleração da economia, mas os preços médios aumentaram 2,4%. A alta dos preços foi puxada principalmente por motores e máquinas não elétricos e por compostos químicos, itens que ficaram mais caros após o início da guerra entre Rússia e Ucrânia. Os preços dos fertilizantes químicos, que subiram fortemente no ano passado, caíram 24,4% na comparação entre março de 2023 e de 2022.

Setores

No setor agropecuário, a recuperação de embarques, que tinham atrasado em fevereiro, pesou mais na alta das exportações, apesar da valorização das commodities (bens primários com cotação internacional). O preço médio avançou 3,6% em março na comparação com o mesmo mês de 2022, enquanto o volume de mercadorias embarcadas subiu 9,8%. Na indústria de transformação, a quantidade exportada subiu 4,3%, com o preço médio aumentando 1%.

Na indústria extrativa, que engloba a exportação de minérios e de petróleo, a quantidade exportada subiu 57,8%, mas os preços médios recuaram 20,5% em relação a março do ano passado.

O petróleo bruto voltou a puxar a alta das exportações, com o volume exportado subindo 102,7%, apesar da queda de 24,1% nos preços entre março de 2022 e março de 2023. Isso ocorreu por causa da retomada de plataformas da Petrobras que estavam em manutenção. Após um ano de altas contínuas, os preços do petróleo estão caindo porque os efeitos da guerra na Ucrânia e da recuperação econômica após a fase mais aguda da pandemia de covid-19 já foram incorporados às cotações.

Na comparação entre fevereiro do ano passado e deste ano, os produtos com maior destaque na alta das exportações agropecuárias foram arroz com casca (+457,4%), milho não moído, exceto milho doce (+6.138,9%) e soja (+8,9%). O crescimento compensou a queda em outros produtos, como café (-30,2%) e algodão bruto (-62,7%).

Na indústria extrativa, as maiores altas foram registradas nas exportações de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+53,8%) e outros minerais brutos (+131,7%), compensando a queda das exportações de minério de ferro (-19,7%). Na indústria de transformação, as maiores altas ocorreram em carnes de aves (+23,1%), açúcares e melaços (+39,8%) e farelos de soja e outros alimentos para animais (+37,3%).

Quanto às importações, as maiores quedas foram registradas nos seguintes produtos: milho não moído (-84,8%) e soja (-77,1%) na agropecuária; petróleo bruto (-12,6%) e gás natural (-80,2%), na indústria extrativa; e inseticidas e agrotóxicos (-39,3%) e válvulas e tubos termiônicos (-28,5%), na indústria de transformação.

Estimativa

A equipe econômica divulgou a primeira estimativa de superávit comercial para 2023. O governo projeta saldo positivo de US\$ 84 bilhões para este ano, o que representaria alta de 36,8% em relação ao superávit recorde de US\$ 62,3 bilhões registrados em 2022.

As estimativas oficiais são atualizadas a cada três meses. As previsões estão mais otimistas que as do mercado financeiro. O boletim Focus, pesquisa com analistas de mercado divulgada toda semana pelo Banco Central, projeta superávit de US\$ 55 bilhões neste ano.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 04/04/2023

ARTIGO - OS IMPACTOS DO PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE DE CABOTAGEM (BR DO MAR)

Por Huan Victor dos Remedios Barros e Diogo de Almeida Viana dos Santos ESTUDO E PESQUISA 04/04/2023 - 15:18



O transporte de cabotagem é a alternativa necessária a responder à necessidade de movimentações de cargas com eficiência e rapidez.

O objetivo geral desse artigo é analisar a definição da cabotagem bem como todo conceito histórico brasileiro visando a análise do protecionismo fornecido por este modal a outros regulamentos de países referencias no setor.

Por objetivos específicos o estudo da legislação nacional com a análise de modais de cabotagem de dois países que são referência mundial no setor, identificar o principal impacto realizado pela Lei nº 14.301/2022, que propõe alterações no modal de transporte aquaviário da cabotagem brasileiro; constatar a redução de logístico e burocrático no transporte de cargas aquaviárias por cabotagem em comparação ao modal estadunidense e seu protecionismo com análise breve ao modal europeu e canadense.

Huan Victor dos Remedios Barros é graduado em Direito pela Universidade CEUMA

Diogo de Almeida Viana dos Santos é doutor PhD em International Cooperation-Governance and Law - Universidade de Nagoya-Japão, mestre em LL.M. Comparative Law - Universidade de Nagoya-Japão e graduado em Direito Bacharelado pela Universidade Federal do Maranhão.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Os-impactos-do-programa-de-estimulo-ao-transporte-de-cabotagem-BR-do-Mar.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/04/2023

PORTOS MOVIMENTAM 174 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ FEVEREIRO, QUEDA DE 3,07%

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/04/2023 - 15:03



Porto do Açu - Principal destaque entre os TUPs foi o Terminal de Petróleo no Porto do Açu

O setor portuário movimentou 174,46 milhões de toneladas de janeiro a fevereiro de 2023. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A queda de 3,07% em comparação ao mesmo período de 2022 foi impulsionada pela diminuição da movimentação de minério de ferro (-4,2%), soja (-19,165) e adubos (-24,97%).

O destaque positivo nas mercadorias ficou para o milho que movimentou 8,1 milhões de toneladas, apresentando um crescimento de 148,43% quando comparados ao mesmo período do ano anterior. Ferro e aço e óleo bruto de petróleo também tiveram bons índices de movimentação com 4,5 milhões de toneladas (+14,10%) e 32,3 milhões de toneladas (alta de 3,85%), respectivamente.

A navegação interior movimentou 11,4 milhões de toneladas de janeiro a fevereiro, o que representa uma variação positiva de 6,91%. Já navegação de longo curso (117,9 milhões de toneladas), cabotagem (44,9 milhões de toneladas) e apoio marítimo (337 mil toneladas) recuaram durante este período registrando, respectivamente quedas de 3,54%, 3,76% e 35,79%.

Portos públicos

Os portos públicos movimentaram 58,5 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de 1,84% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O principal destaque positivo deste período foi o Porto de Itaguaí (RJ), responsável por 3,9% da movimentação total, com 6,8 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 33,58%.

O Porto de Itaqui (MA) também registrou aumento de 12,13%, movimentando 4,1 milhões de toneladas. O porto de Suape (PE) fecha o pódio com movimentação de 4 milhões de toneladas, representando um aumento de 9,9% de janeiro a fevereiro deste ano.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) movimentaram 116 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de 3,68% em comparação ao mesmo período do ano anterior

Dentre as instalações com maior crescimento, o principal destaque está no Terminal de Petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açu (RJ). O TUP registrou crescimento de 71,75%, com 6,4 milhões de toneladas movimentadas e foi responsável por 3,7% da movimentação total.

O Terminal Porto Sudeste do Brasil S/A, também no Rio de Janeiro RJ, foi outro que registrou um bom crescimento (+27,60%). Ao todo, foram 3,4 milhões de toneladas movimentadas, sendo responsável por 1,9% da movimentação total dos TUPs de janeiro a fevereiro de 2023.

O Terminal de Tubarão fecha o pódio com um significativo crescimento da movimentação para o período de janeiro a fevereiro deste ano (+17,48%). Durante esse período a movimentação foi de 9,7 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/04/2023

PORTONAVE REGISTRA SEU MELHOR TRIMESTRE EM CINCO ANOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/04/2023 - 14:42



A Portonave – Porto de Navegantes divulgou os resultados do primeiro trimestre de 2023 com recordes históricos no âmbito estadual e nacional. Foram 329,6 mil TEUs movimentados, melhor trimestre dos últimos cinco anos da companhia. O crescimento foi de 19% em relação ao mesmo período de 2022, que teve 277.813 TEUs movimentados.

O destaque foi ao mês de março, com movimentação de 124 mil TEUs, também sendo considerado o melhor mês dos últimos cinco anos, o que mantém o terminal como líder portuário na região Sul.

As cargas frigorificadas também tiveram destaque com o maior volume reefer já embarcado em um mesmo mês pelo terminal, com 13,9 mil TEUs em março. Além disso, teve o maior volume reefer já embarcado trimestralmente, fechando em 36,6 mil TEUs, uma alta de 32% e 23%, respectivamente.

Em âmbito nacional, a Portonave representou 15% de market share nesse mesmo período, sendo o segundo maior movimentador de contêineres, de acordo com Datamar. A posição está consolidada desde 2017.

O gate do terminal se aproxima do recorde de 3 mil caminhões movimentados, entre entradas e saídas, em um único dia. Março foi destaque com 2.896 acessos de caminhões pelo gate. Esse período de 2023, teve 179 navios atracados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/04/2023

EMAP MANTÉM A ISO 9001, DO SISTEMA DE GESTÃO DA QUALIDADE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/04/2023 - 14:37



A Emap - Empresa Maranhense de Administração Portuária, gestora do Porto do Itaqui, recebeu recomendação para recertificação na ISO 9001, norma internacional que atesta a excelência do sistema de gestão da Qualidade de uma empresa. Além da ISO 9001, a Emap também é certificada nas ISOs 45001, 14001 e 27001, que conferem, respectivamente, grau de excelência aos sistemas de gestão de Segurança e Saúde Ocupacional, Meio Ambiente e Segurança da Informação. Esse reconhecimento faz do Itaqui o único porto público do Brasil com quatro certificação ISO.

“É uma grande satisfação confirmar o quanto o nosso tempo está consciente de seu trabalho e dos procedimentos e processos, sempre com o olhar voltado para a melhoria contínua porque Qualidade nada mais é do que melhoria contínua. Ficamos orgulhosos por, mais uma vez, a auditoria concluir que o nosso Sistema de Gestão da Qualidade é robusto e em constante melhoria”, afirmou o diretor de Operações da Emap, Jailson Luz.

A auditoria foi realizada pela Fundação Vanzolini, única no Brasil integrada à Internacional Certification Network (IQNet), rede que reúne as 38 mais importantes certificadoras presentes em 150 países.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/04/2023

WILSON SONS RECEBE NOVA ROTA REGULAR ENTRE O TECON RIO GRANDE E O NORTE DA EUROPA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/04/2023 - 14:31



Rota Samba, da Maersk, substitui a Rota Bossa Nova, trazendo mais agilidade e confiabilidade no transporte das cargas

A Wilson Sons, por meio do Tecon Rio Grande, passou a contar com uma nova rota para tráfego entre o terminal gaúcho e o Norte da Europa. Por meio da linha marítima Samba, da Maersk, líder global em serviços de transporte e logística, o terminal oferece semanalmente, a partir de abril, o serviço direto de transporte de cargas no fluxo entre Rio Grande e a Europa Setentrional. A nova rota substitui a rota Bossa

Nova de transbordo, reduzindo o tempo de trânsito em até dez dias.

“Esta nova rota direta substitui o transbordo realizado até então, para as operações desta origem ou destino. Além de melhorar o tempo de trânsito, esta linha possui navios maiores ofertando ao

mercado gaúcho uma maior disponibilidade para as cargas que estão no fluxo Tecon Rio Grande e o Norte da Europa”, comenta Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/04/2023

PARA GHENOVA, NAVALSHORE AM SERÁ ENCONTRO OBRIGATÓRIO PARA EMPRESAS DO SETOR

Por Bianca Guilherme ESPECIAL NAVALSHORE 03/04/2023 - 21:41



Empresa vê na região Norte um grande potencial de desenvolvimento

Otimistas em relação às perspectivas futuras, a Ghenova Brasil tem crescido não apenas em suas unidades físicas, mas também em seus negócios e na confiança do mercado em seu trabalho. Dessa forma, a companhia escolheu estar presente na Navalshore AM, evento dedicado à indústria naval fluvial, que será realizado de 24 a 26 de maio no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, na capital manauara. Para Frederico Cupello, diretor da Ghenova Brasil, este

é o momento ideal para a feira, visto que a "perspectiva de crescimento da área naval na região amazônica é a melhor possível".

"Esse é o modal mais viável para a região, seja para transporte, seja para escoamento da produção agrícola ou ainda para a movimentação logística de novos setores que vêm sendo explorados na região, como o caso do mercado de gás. Sabemos que um dos gargalos do Brasil para o crescimento é a questão logística e de infraestrutura, e o fomento do transporte fluvial na região é crucial para construção de uma saída para este problema", destacou o diretor.

De acordo com Cupello, ainda há a perspectiva de exploração de O&G na Bacia do Amazonas, sendo assim, cria-se um mercado novo na região e a cadeia de fornecedores, prestadores de serviço e estaleiros precisam estar preparados para absorver esta demanda que será gerada. A Ghenova é uma empresa de engenharia que trabalha internacionalmente, oferecendo serviços de engenharia e consultoria multidisciplinar em diferentes linhas de negócio como naval e defesa, energia e indústria, transformação digital e infraestrutura.

A companhia vai marcar presença na feira apresentando seus serviços e projetos no mercado naval, em especial sobre suas experiências em projetos conceituais, básicos e de detalhamento para barcas, empurradores, ATBs, lanchas, terminais, estudos portuários e soluções logísticas em um estande em conjunto com o Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-RJ), iniciativa do setor para fomentar as atividades do mercado naval e a interação entre empresas, academia e poder público.

"Há alguns anos a companhia participou do Cluster e ele tem aportado um grande valor na retomada dos negócios para o setor, e com a inauguração da Navalshore AM este ano, não poderíamos estar de fora, já que o mercado naval na região é pujante e de suma importância para diferentes setores econômicos do país", relembrou o diretor.

A empresa já operou, também, em projetos internacionais em mais de 25 países, desenvolvendo mais de 1.400.000 horas de engenharia e consultoria por ano. Temos escritórios localizados em diferentes países como Brasil, Colômbia, Bolívia, Austrália, EUA, Reino Unido e Espanha. Para Cupello, a Navalshore será um encontro obrigatório para empresas e profissionais que atuam no setor, ainda mais nesta edição que reunirá fornecedores da indústria naval direcionada tanto ao transporte fluvial quanto à cadeia logística da região Norte.

"A Navalshore é a principal plataforma de negócio da indústria marítima da América Latina porque desde a sua primeira edição reúne todo o setor aquaviário do país, representada por expositores como armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores nacionais e internacionais, prestadores de serviços e instituições de ensino e pesquisa em um só lugar, promovendo negócios e desenvolvendo parcerias. A Ghenova sempre apoiou e se mostrou presente em iniciativas de eventos assim e nós garantimos nosso lugar no stand 20. Convido todos os leitores a nos visitar!", comentou Cupello.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/04/2023

MINISTRO SUGERE RETIRAR CONCESSÕES DE ATRIBUIÇÕES DAS AGÊNCIAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 03/04/2023 - 20:39



Para Márcio França, setor portuário representa um bom exemplo, com modelo em que Antaq não realiza concorrência, ficando responsável por monitorar e fiscalizar processos licitatórios

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), avalia que as concessões de ativos de infraestrutura não deveriam ser atribuições de agências reguladoras. Ele defende que as agências tenham autonomia para regular e fiscalizar, evitando uma 'distorção de conceito' e dificuldade de análise nos

casos em que essas autarquias realizam concorrência pública. França acredita que o modelo do setor portuário está correto uma vez que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) não realiza a concorrência, podendo monitorar e fiscalizar os processos.

"Não acho correto a agência licitar concessão porque não vejo como papel de agência fazer o papel do governo. Esse é o papel do governo. A agência tem que fiscalizar, controlar. Mas se a agência licita, depois quem fiscaliza? Como ela avalia uma coisa que ela mesma licitou? Qual será o formato da relação que ela vai criar com quem ela licitou?", indagou, na última semana, durante participação no 'Arko Conference 2023'. O evento, organizado pela Arko Advice, reuniu ministros e autoridades para debater o ambiente político, regulatório e econômico brasileiro.

A fala do ministro veio após pergunta sobre emenda aditiva 54 da medida provisória (MP) 1.154/2023, apresentada pelo deputado Danilo Forte (União-CE) e que, na prática, reduz o poder das agências reguladoras, vinculando esses órgãos aos "conselhos ligados aos ministérios e secretarias que atuarão nas funções de regulação, deslegalização e edição de atos normativos infralegais", com medidas de redução do escopo de atuação e da autonomia das agências. A proposta foi duramente criticada por diferentes associações setoriais, que apontaram riscos de retrocesso à infraestrutura e à logística do país, a partir de uma proposta não testada, propondo um modelo de regulação sem paralelo em outros mercados internacionais.

O ministro ponderou que essas discussões sobre a proposta passam por diferentes estruturas de governo. Ele acrescentou que o governo federal, ao longo do tempo, centralizou as decisões portuárias de regulação em Brasília porque, há alguns anos, havia um cenário com diferentes modelos de gestão pelo Brasil. "Nossa ideia é que, com tempo, as decisões sejam devolvidas às autoridades portuárias para que elas possam gerenciar, cada uma em seus contratos, e não ficar tudo centralizado em Brasília", projetou.

França considera que o atual formato das agências reguladoras no Brasil é correto e alinhado aos modelos internacionais. Ele ressaltou que hoje, nas áreas aeroportos, ferrovias e rodovias, quem faz concessão são as agências reguladoras. "Na minha visão, está equivocado. O governo tem que fazer todas as concessões e as agências regulação e fiscalização, não a concessão/licitação", disse França.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 058/2023
Página 67 de 67
Data: 04/04/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Data: 04/04/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 04/04/2023