

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 059/2023
Data: 05/04/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ESTRATÉGIA ESG: PORTOS BRASILEIROS CONTAM COM GUIA INÉDITO DE SUSTENTABILIDADE.....	4
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	5
COM RATING AAA, QAIR BRASIL OBTÉM CERTIFICAÇÃO ESG	5
PORTO DO PECÉM VAI RECEBER INVESTIMENTOS DE R\$ 2,2 BI PARA RECEBER HUB DE HIDROGÊNIO VERDE	6
BE NEWS – BRASIL EXPORT	7
EDITORIAL – O GARGALO DOS VASTOS RIOS.....	7
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	8
<i>Setor em crescimento 1</i>	8
<i>Setor em crescimento 2</i>	8
<i>Malha Oeste 1</i>	8
<i>Malha Oeste 2</i>	8
<i>Panamá</i>	8
NORTE EXPORT - OBRA NA BR-319 É URGENTE, MAS SÓ ISSO NÃO RESOLVE GARGALOS DE ESCOAMENTO, DIZEM ESPECIALISTAS	8
NORTE EXPORT - MODELO DE CONCESSÃO DE HIDROVIAS DEVE SER ENTREGUE PELA ANTAQ AINDA NESTE SEMESTRE....	10
ROSE FASSINA E ALZIRA MELO CAMPOS TOMAM POSSE COMO CONSELHEIRAS	11
NORTE EXPORT - ZONA FRANCA DE MANAUS ESTÁ NOS PLANOS DO NOVO GOVERNO, DIZ SUPERINTENDENTE	11
PRESIDENTE DA INFRA SA GARANTE AÇÕES PARA MELHORAR A INFRAESTRUTURA NA REGIÃO	13
REGIÃO NORTE - PALMAS RECEBE O NORTE EXPORT EM 2024 E GOVERNADOR DA PB FAZ CONVITE PARA O NORDESTE EXPORT	15
NACIONAL - SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 174 MILHÕES NOS DOIS PRIMEIROS MESES DO ANO.....	15
NACIONAL - ANTT LANÇA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA RELICITAR MALHA OESTE	16
NACIONAL - MINISTRO DA AGRICULTURA DIZ QUE FALA DE PRESIDENTE DA APEX SOBRE AGRO ESTÁ “CORRETÍSSIMA” ...	17
NACIONAL - ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO DEFENDE AUTORIZAÇÃO PARA GUARDA PRIVADA EM PORTOS	18
OPINIÃO – ARTIGOS – A IMPORTAÇÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS PERIGOSOS DECORRENTES DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	22
CAMPANHA EM SANTOS RECEBE 686 OVOS DE PÁSCOA DE EMPRESA PORTUÁRIA E DE GRUPO COMUNITÁRIO	22
BRASIL PREPARA-SE PARA RECEBER A MAIOR CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA..	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
GOVERNO VAI MAPEAR ÁREAS PARA ESTOCAGEM DE GÁS E CARBONO	25
RENOVABIO: APRIMORAR PARA EVOLUIR	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
LULA ASSINA HOJE NOVAS REGRAS PARA SANEAMENTO BÁSICO; VEJA O QUE MUDA	29
PRESIDENTE DO BC ELOGIA HADDAD E REGRA FISCAL, MAS REBATE CRÍTICAS DE QUE DECISÕES SOBRE JUROS SÃO POLÍTICAS	31
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA REAFIRMA QUE MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS SERÁ DISCUTIDA COM A PETROBRAS ...	32
EXXON DESISTE DE BUSCAR PETRÓLEO NO BRASIL APÓS ENCONTRAR POÇOS VAZIOS, DIZ JORNAL.....	33
ROBERTO CAMPOS NETO DIZ A EMPRESÁRIOS QUE JURO ALTO NÃO É UM PROBLEMA SÓ DO BANCO CENTRAL	34
PETROBRAS DIZ QUE NÃO RECEBEU PEDIDO DO GOVERNO PARA MUDAR POLÍTICA DE PREÇOS	35
HADDAD FAZ AJUSTES FINAIS NO ARCABOUÇO FISCAL, PARA ENVIO AO CONGRESSO NA SEMANA QUE VEM.....	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
ARCABOUÇO TEM REGRAS FROUXAS E DEVE SER ‘APERTADO’ NO CONGRESSO, DIZ LÍDER DA OPOSIÇÃO NO SENADO.....	36
LULA MUDA REGRAS DO MARCO DO SANEAMENTO E PERMITE A ESTATAIS QUE CONTINUEM COM SERVIÇO SEM LICITAÇÃO ..	38
VOTORANTIM PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 5,5 BILHÕES ESTE ANO	39
MINISTRO ANUNCIA MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS, QUE DIZ DESCONHECER PROPOSTA	40
ENERGIA NUCLEAR VOLTA AO ‘LIMBO’ NO BRASIL E ESPECIALISTAS DEFENDEM INVESTIR EM PEQUENOS REATORES	42
DANO AMBIENTAL QUE AFUNDOU CINCO BAIRROS EM MACEIÓ AMEAÇA VENDA DA BRASKEM.....	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
DÉFICIT COMERCIAL DOS EUA SOBRE A US\$ 70,5 BILHÕES EM FEVEREIRO.....	47
AGENDA AMBIENTAL SEGUE FORTE, MAS DESPERTA REAÇÃO NO CONGRESSO.....	47
COMMODITIES: ‘DÓLAR AGRO’ ARGENTINO PRESSIONA A SOJA EM CHICAGO T.....	49
CONTRARIANDO O BOLSONARISMO, TARCÍSIO APOSTA EM PROGRAMA DE APELO SOCIAL VOLTADO ÀS FAVELAS	50



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 059/2023
Página 3 de 59
Data: 05/04/2023
www.mercosshipping.com.br
mercoshipping.com.br

AGÊNCIA BRASIL - DF	51
GOVERNO REVISAR REGRAS DO SANEAMENTO PARA ATRAIR R\$ 120 BILHÕES	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
CI ADIA VOTAÇÃO DE PROPOSTA SOBRE REGULAMENTAÇÃO DA PRATICAGEM	53
POSIDONIA SE ASSOCIA AO SYNDARMA/ABEAM	53
ARTIGO - ABTP: 34 ANOS DE LUTA PELO DESENVOLVIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO	55
AGENTES COBRAM ORDENAMENTO E DEFINIÇÃO DE GESTOR DE VIAS NAVEGÁVEIS NA AMAZÔNIA.....	56
SETOR LOGÍSTICO AINDA IDENTIFICA INCERTEZAS NA ECONOMIA EM 2023	57
‘AGÊNCIAS REGULADORAS JÁ TIVERAM MUITAS VIDAS NO BRASIL’, AVALIA DANTAS.....	58
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESTRATÉGIA ESG: PORTOS BRASILEIROS CONTAM COM GUIA INÉDITO DE SUSTENTABILIDADE

Pesquisa destaca melhores práticas ambientais, sociais e de governança aos portos privados e públicos do País

Por: *Bárbara Farias*



Guia de práticas sustentáveis reúne indicadores que podem auxiliar portos a alcançarem novos padrões de qualidade operacional e de gestão Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

Com o objetivo de alcançar novos padrões de qualidade operacional e de gestão nos portos brasileiros, alinhados com sustentabilidade e soluções inovadoras, foi lançado o Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária: a Estratégia ESG. A pesquisa foi realizada pelo Grupo de Pesquisa LabPortos, da Universidade Federal do Maranhão

(UFMA), em parceria com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH).

O documento tem o apoio institucional da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e foi apresentado semana passada, em Brasília. O guia destaca 42 melhores práticas ambientais, 43 sociais e 13 de governança nos portos privados e públicos do País. Além disso, revela a tipologia das melhores práticas de sustentabilidade no setor portuário, denominada de seis Ps da sustentabilidade (políticas, programas, processos, planos, projetos e parcerias).

Trata-se de uma publicação inédita no mundo e está sendo lançada ao mesmo tempo em que o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas da ONU (IPCC) divulga um novo relatório com o seguinte alerta: se o aquecimento global se mantiver a uma taxa de 1,5°C, será preciso reduzir as emissões globais de gases de efeito estufa em 48% até 2030 e em 99% até 2050.

A pesquisa reúne orientações para planejamento e implantação dos conceitos de sustentabilidade e da estratégia ESG nos portos, um instrumento prático de auxílio e suporte. Traz também uma análise da implantação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) no planejamento estratégico das organizações, um mapeamento das principais legislações federais, ambientais, sociais e de governança, a relação porto-cidade e a jornada da sustentabilidade e avaliação da maturidade no Brasil.

O guia é destinado aos portos públicos, terminais privados, arrendatários, operadores, armadores, agências marítimas, transportadoras, universidades e organizações.

“O guia vem reforçar o compromisso de desenvolvimento de novos padrões de qualidade e desempenho, garantindo a evolução portuária de maneira sustentável”, afirmou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa. Ele acrescenta que a publicação preenche uma lacuna no setor portuário e servirá como referência de melhores práticas, além de apresentar soluções de inovação e estimular o planejamento ambiental de forma integrada.

Já o presidente da AbepH, Luiz Fernando Garcia da Silva, destacou que portos públicos do País já atuam com foco no desenvolvimento socioeconômico e aumento da qualidade de vida da população.



“A busca do equilíbrio entre a atividade portuária e os pilares da sustentabilidade seguirá nos desafiando, e a união do setor será determinante para discutir problemas comuns e encontrar soluções conjuntas”.

Coordenador técnico e organizador do guia, o doutor em engenharia naval e oceânica Sérgio Cutrim, professor da UFMA e coordenador do LabPortos, ressaltou que a visão moderna de sustentabilidade está atrelada à inovação. “Em outro momento, a sustentabilidade era vista como um centro de custo, hoje isso não é mais verdade, ela deve fazer parte da estratégia da organização, pode, inclusive, alavancar novos negócios, ao mesmo tempo em que contribui ambiental e socialmente”, afirmou.

Quanto à pesquisa, Cutrim complementou que é uma “bússola para a compreensão da sustentabilidade, para a sensibilização e para a adoção de boas práticas para o setor”.

Para o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, “o guia, certamente, vai servir de orientação para os trabalhos realizados pelo setor. A agência vai beber muito da fonte dos ensinamentos desse guia”.

Melhores práticas

De acordo com a ATP, entre as melhores práticas ambientais, o guia identificou a implantação de políticas de compras sustentáveis e de enfretoamento às mudanças climáticas e de descarbonização, adoção dos ODS das Nações Unidas no planejamento estratégico, ampliação do uso de fontes alternativas de energia e de captação de água, e coleta e tratamento de resíduos plásticos retirados de praias, manguezais e outras áreas.

No social, foram identificados a implantação de projetos de desenvolvimento socioeconômico para povos originários e comunidades tradicionais de pescadores, caiçaras, quilombolas, ribeirinhos e de terreiro, pagamento de auxílio financeiro a alunos matriculados em escolas, fomento de novos negócios, geração de emprego e renda, promoção e preservação da história local e regional, assim como implantação de espaço comunitário em locais com alto índice de uso de drogas e violência.

Na área de governança, o guia incluiu ações anticorrupção, melhoria contínua de gestão integrada atendendo à legislação, transparência de ações, programas de gestão de riscos, melhoria dos canais de comunicação com a população e programas de compliance.

Stakeholders

O guia identificou que o setor tem 99 grupos de partes interessadas, os chamados stakeholders, que afetam as ações do setor ou são afetados por elas. Foram mapeados ainda 182 temas de impactos mais significativos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas, inclusive impactos em seus direitos humanos. No caso dos Terminais de Uso Privado (TUPs), constatou-se maior preocupação com apoio a comunidades, atração e retenção de talentos, geração de emprego e respeito à diversidade.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/04/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA COM RATING AAA, QAIR BRASIL OBTÉM CERTIFICAÇÃO ESG

O reconhecimento de um rating AAA em ESG é um importante indicativo da forma como a empresa pensa, age e toma decisões.

Por Agência Brasil



Parque de geração de energia da Qair Brasil: Triplo A no rating ESG

A Qair Brasil entra para o seleto grupo de empresas do setor de energia a receberem a pontuação máxima (AAA) na avaliação de riscos e oportunidades relacionados à governança socioambiental, o que tem sido observado por investidores em todo o mundo.

A subsidiária brasileira do grupo Qair International obteve a classificação AAA no rating ESG (Environmental, Social and Governance), segundo avaliação realizada pela organização internacional de certificação Bureau Veritas.

O reconhecimento de um rating AAA em ESG é um importante indicativo da forma como a empresa pensa, age e toma decisões. A classificação estabelece padrões de qualidade em relação à produção, comercialização e respeito ao meio ambiente.

Um dos principais motivos do crescimento da agenda ESG é a urgência em combater as mudanças climáticas e o impacto que as ações de sustentabilidade geram no cotidiano das empresas. “A Qair procura desenvolver e implantar soluções baseadas em fontes renováveis que contribuem para a transição da matriz energética”, comenta o presidente da companhia, Armando Abreu.

Luiz Goi, avaliador do Programa de Certificação ESG-FIEC, explica que a Qair tem um pilar social muito fortalecido, com ações sociais bem completas. “isso faz com que a empresa tenha um perfil muito diferenciado. Por isso ela atingiu a posição AAA, porque ela estabeleceu também uma governança bem estruturada ao longo do programa. E eu acredito que ela tem tudo para ser um dos principais cases dentro do Estado do Ceará.” Afirma Goi.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 05/04/2023

PORTO DO PECÉM VAI RECEBER INVESTIMENTOS DE R\$ 2,2 BI PARA RECEBER HUB DE HIDROGÊNIO VERDE

Informações: Focus.Jor



Foto: Divulgação

O Porto do Pecém vai receber investimentos de R\$ 2,2 para receber hub de hidrogênio verde. A ideia é que o recurso seja empregado até 2027.

“Essa projeção inclui recursos da CIPP e também das empresas: R\$ 1 bilhão desse total deve ser aplicado pelo Complexo, enquanto os outros R\$ 1,2 bilhão serão desembolsados pelas empresas do setor instaladas no Pecém”, destaca o presidente do Complexo do Pecém, Hugo

Figueirêdo.

O montante é resultado de três pré-contratos assinados para produção de HV2. Eles somam US\$ 8,8 bilhões.

As melhorias futuras vão beneficiar não somente o escoamento a infraestrutura para produzir a matriz energética, mas também toda cadeia de geração de energia.

Por lá vão circular os dutos de amônia, gás natural, hidrogênio e a rede de energia elétrica. “Já as empresas devem construir os dutos, a tancagem desses combustíveis e o terminal para receber a produção e embarcar no Porto do Pecém”, completa Hugo.



Ele explica que, no Porto, dentre as obras que cabem ao Complexo, o píer 2 deve sofrer adaptações para a operação de amônia e hidrogênio verde. Além disso, uma nova subestação deve ser feita para garantir que haja energia suficiente para os eletrolisadores (usinas onde é gerado o H2V).

“É uma oportunidade na história do Ceará, de mudar não só a vida de quem está diretamente envolvido, mas de impulsionar a economia do Estado e impactar, especialmente, os cearenses que mais precisam. O potencial de geração de empregos é estimado em 80 mil vagas nos próximos anos. Estamos muito felizes por tudo o que o Porto do Pecém já contribuiu para o desenvolvimento do Ceará nesses 21 anos e mais ainda pelo papel que o Porto irá desempenhar no futuro, transformando novamente a economia do Estado”, completa o presidente do Complexo do Pecém.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda

Data: 05/04/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O GARGALO DOS VASTOS RIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil não conhece mesmo o Brasil. Ao menos sua metade. Vitrine exposta ao mundo por sua rica biodiversidade, a Amazônia é para nós apenas o exótico mundo de florestas, fauna, rios e povos nativos.

Talvez seu maior problema seja sua dimensão e seu distanciamento dos holofotes costumeiramente mais voltados para a Floresta da Tijuca e o Ibirapuera. A Região Norte, que reúne Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia, tem potencial para levar o País amplamente adiante, de maneira sustentável.

O fórum Norte Export, realizado em Manaus nos dois últimos dias, expôs esse universo. Com uma população de 8 por cento da nacional, mesmo distante das manchetes nacionais, consegue produzir amplas riquezas, tanto no campo como nas minas e nas fábricas. Só na Zona Franca de Manaus, onde está instalado o Pólo Industrial, 500 indústrias respondem por mais de 110 mil empregos diretos e, no dizer do governador amazonense, Wilson Lima, por cerca de 400 mil indiretos. E só em 2022, faturou R\$ 114 bilhões.

Potencial natural existe, vontade de produzir também, se bem que tanto a Zona Franca de Manaus, que se estende por toda a região, como seu setor industrial requerem maior atenção. Mas o principal foi amplamente escancarado por quem enfrenta o dia a dia desse mundo perdido: faltam os caminhos.

A logística é sem dúvida o principal gargalo. Amazônia e Roraima não têm sequer acesso rodoviário para o resto do País. A recuperação da BR-319 é fundamental, como também é importante a da BR-174. Hoje, a produção regional depende de precárias condições nessas vias de responsabilidade federal.

Ontem, segundo dia do fórum promovido pelo Brasil Export, os participantes alertaram que a BR-319 é prioridade sim. Mas não é a solução para o imenso gargalo existente, principalmente nos períodos de chuva.

Os 25 mil quilômetros navegáveis da Bacia Amazônica, a maior do mundo, são sem dúvida a peça chave na intermodalidade que se faz necessária. Urge estabelecer detalhada regulamentação para a circulação em tantos rios, por onde escoam tudo que se produz e são as avenidas de sobrevivência de tantos povos ribeirinhos. Hoje, há total conflito de gestão, envolvendo vários órgãos, e não há quem organize tanta circulação, ao contrário do que existe no espaço aéreo.



Sem dúvida o programa de concessões pode ser o caminho, como hoje em nossas principais rodovias. Fato é que não se pode esperar mais. As lideranças da região mostraram-se no fórum como autênticos 'homens da floresta' que querem não só sustentar sua gente, como também mostrar ao mundo que, além de bela, a Amazônia pode sim contribuir para a limpeza do ar, mas também gerar progresso. Só falta enxergarmos esse Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SETOR EM CRESCIMENTO 1

O modal rodoviário movimentou 6,24 milhões de toneladas de grãos para exportação em janeiro deste ano, um aumento de 60,4% em relação ao mesmo mês de 2022. A informação é da Infra S.A., estatal do Ministério dos Transportes responsável por obras ferroviárias, planejamento e estruturação de projetos do setor de infraestrutura de transportes. Segundo a companhia, trata-se da maior quantidade de grãos de exportação carregados em um mês de janeiro desde o início do levantamento, em 2010.

SETOR EM CRESCIMENTO 2

O levantamento da Infra S.A. também apontou um crescimento de 78,8% no valor dos investimentos públicos federais em rodovias em janeiro, na comparação com esse mês no ano passado. A cifra chegou a R\$ 490 milhões. Os aportes federais no transporte aquaviário registraram uma alta de 87,3%. Setor em crescimento 3 A pesquisa ainda mostrou que o transporte de passageiros no setor aéreo ultrapassou a marca das 10 milhões de pessoas. Apenas nos voos internacionais foram 1,84 milhão de usuários, 74% a mais do que em janeiro de 2022.

MALHA OESTE 1

A nova concessão da Malha Oeste - linha ferroviária que liga Mato Grosso do Sul a São Paulo, de Corumbá (MS) a Mairinque (SP), com 1.625,3 quilômetros de extensão - será tema de uma consulta pública a ser realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a partir da próxima segunda-feira, dia 10. Os interessados poderão apresentar sugestões e contribuições às minutas do edital e do contrato de concessão e, ainda, aos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, até o dia 25 de maio.

MALHA OESTE 2

Além da consulta, a ANTT realizará duas audiências públicas sobre a concessão da Malha Oeste. A primeira será no próximo dia 26, em Campo Grande (MS), e presencial. A segunda, híbrida (presencial e virtual) ocorrerá no dia 3 de maio, na sede da agência, em Brasília.

PANAMÁ

A Autoridade Marítima do Panamá planeja a realização de investimentos de cerca de US\$ 3 bilhões até 2040. Serão US\$ 2,8 bilhões para a construção de novas instalações portuárias e US\$ 175 milhões para a recuperação da infraestrutura dos complexos marítimos. Há projetos para 26 portos no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

NORTE EXPORT - OBRA NA BR-319 É URGENTE, MAS SÓ ISSO NÃO RESOLVE GARGALOS DE ESCOAMENTO, DIZEM ESPECIALISTAS

Debatedores defendem o desenvolvimento de um sistema de transportes integrado na região Norte, principalmente voltado às hidrovias

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A situação da BR-319 foi debatida durante o painel “Operações logísticas na Região Amazônica – dificuldades, complexidades e soluções” Crédito: Antonio Pereira

Pavimentar a BR-319, única rodovia que conecta por terra o Amazonas ao restante do país, é uma obra urgente, mas sozinha não resolve os gargalos do escoamento de cargas da região. É o que defendem autoridades que participaram do primeiro painel de ontem (4), promovido pelo Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que aconteceu

em Manaus (AM).

Foram convidados para discutir o tema “Operações logísticas na Região Amazônica – dificuldades, complexidades e soluções” Helano Pereira Gomes, diretor-executivo Institucional e de Desenvolvimento de Negócios da Ultracargo; Marcello Di Gregório, diretor-geral da Super Terminais; e Renato Freitas, superintendente da Transglobal.

Para Di Gregorio, a obra da BR-319 precisa do apoio do Governo Federal e poderia ser viabilizada por meio de Parceria Público-Privada (PPP). “De setembro a novembro não temos como escoar nem receber mercadorias em sua totalidade”, cita, devido ao período de chuvas que praticamente inviabiliza o tráfego pela quantidade de barro na via.

Porém, ele ressalta que, por si só, a BR-319 não resolve a logística necessária para o Amazonas e que há soluções “mais verdes” em outros modais. “Podemos começar pela BR-319, mas é preciso desenvolver, principalmente, as hidrovias”, diz.

Renato Freitas, da Transglobal, também salientou que a pavimentação da rodovia é uma obra “complementar” e que é preciso desenvolver no estado do Amazonas um sistema de transporte integrado, passando pelas hidrovias.

“Temos rios navegáveis que precisam ser regulamentados, temos rodovias que precisam ser recuperadas, como a BR-163, que passou recentemente por melhorias e refletiu de forma muito positiva na economia”. A estrada citada liga o Rio Grande do Sul ao Pará.

Ainda de acordo com Freitas, esse sistema integrado não sai do papel se o foco for apenas a BR-319, sendo necessário criar toda uma infraestrutura regional e multimodal, incluindo a obra da Ferrogrão (que deve ter 933 quilômetros acompanhando o traçado da BR-163, ligando Sinop, no Mato Grosso, a Miratubá, no Pará), além de novos terminais de transbordo na região Norte.

“E todos esses processos precisam ser mais céleres. Ainda há projetos que levam 10 anos para conseguirem suas licenças. O Norte é a região que mais vai crescer nos próximos anos, então precisamos que os holofotes estejam virados para cá e que os investimentos cheguem”, declarou.

Helano Gomes, da Ultracargo, emitiu a mesma opinião, afirmando que o maior problema da logística brasileira como um todo é a integração de modais e que por mais que a obra na BR-319 seja “de fundamental importância”, as ferrovias também precisam ser viabilizadas, contando com o apoio do poder público. “E não posso deixar de falar sobre a urgência em criarmos acessos rodoviários aos portos da região Norte para melhorar a eficiência”, pontuou.

A apresentação do primeiro painel foi feita por Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), com moderação de Leopoldo Figueiredo, jornalista e diretor de Redação do BE News.

Dados

Em sua fala de abertura, Aquino citou uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI), publicada em novembro do ano passado, mostrando que 82% dos empresários que atuam no norte do país apontaram que o transporte é o principal gargalo de infraestrutura da região.

Já um levantamento feito pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), também de 2022, destacou que a região Norte do Brasil precisa investir R\$ 233,3 bilhões em projetos de infraestrutura e que as obras mais importantes para potencializar o escoamento regional seriam a conclusão da Ferrovia Norte-Sul, tornando-a 100% operacional de São Paulo até o Tocantins, e o Sistema Hidroviário do Tapajós (PA).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/04/2023

NORTE EXPORT - MODELO DE CONCESSÃO DE HIDROVIAS DEVE SER ENTREGUE PELA ANTAQ AINDA NESTE SEMESTRE

Representante da agência explicou que o PGO está sendo reformulado e resolução sairá em breve

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



A ideia do segundo painel de ontem do Norte Export foi propor melhorias para a navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira Crédito: Antonio Pereira

O modelo de gestão que prevê a exploração das vias navegáveis do país por meio de concessão deve ser entregue pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ainda neste semestre. O documento, chamado de Plano Geral de Outorgas (PGO), foi aprovado no ano passado e passa agora por uma reformulação que deve ser concluída “em breve”, conforme informação divulgada por José

Fialho, superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq.

Ele falou sobre o assunto durante sua participação no segundo painel de ontem (4) do Fórum Norte Export, realizado em Manaus (AM). O tema discutido foi “A navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira – propostas para melhorias”. Além de Fialho, participaram do debate João Gilberto Coelho, presidente da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (PROA); Claudomiro Carvalho, presidente da Abani (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior) e Ricardo Delfim, diretor comercial da Jan de Nul.

O tema central da discussão foi a necessidade de os rios “terem um dono”, ou seja, uma autoridade responsável por regular os processos que envolvem o transporte de cargas e de passageiros, organizando o sistema dentro do conceito de hidrovia, com sinalização, prioridades, dragagem, entre outras medidas.

“Hoje a hidrovia não existe e os rios não têm donos. Então cada órgão atua de forma pontual. O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) faz a dragagem e intervenções pontuais; a Antaq autoriza a navegação e a Marinha cuida da segurança. Mas, quando a gente puder transformar isso em hidrovia, com concessão, aí será outro cenário”, explicou Fialho, destacando a necessidade de que os rios tenham uma autoridade hidroviária.

O debate ainda precisa ouvir a iniciativa privada e o governo, o que deve acontecer em audiências públicas, ainda sem datas definidas.

Questionado se a Antaq está preparada para assumir o protagonismo frente à navegação hidroviária, o superintendente respondeu que, apesar de o modal ser o mais complexo do segmento e com intervenientes que os outros não têm, a agência possui expertise para receber esse papel.

“Estamos em um cenário novo ao falar de concessão de vias navegáveis. Então será necessário um processo de escuta de todo o setor para que o modelo seja criado. É só o começo até fecharmos o modelo e apresentarmos, mas do jeito que está não pode ficar”, afirmou.

A apresentação do painel foi feita por Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), e a mediação por Leopoldo Figueiredo, jornalista e diretor de Redação do BE News.

Homenagem

Assim que terminou o painel, Jesualdo entregou uma placa a João Gilberto Coelho, presidente da PROA, em homenagem aos 30 anos da instituição, completados em janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

ROSE FASSINA E ALZIRA MELO CAMPOS TOMAM POSSE COMO CONSELHEIRAS

O segundo e último dia do Norte Export foi especial para duas mulheres, que tomaram posse como conselheiras de fóruns regionais do Brasil Export.

Por ALEXANDRE FERNANDES redacao@portalbenews.com.br



Rose Fassina ganha um pin de Ricardo Molitzas durante a cerimônia de posse como conselheira do Santos Export



A procuradora-chefe do MPT Alzira Melo Costa tomou posse como conselheira jurídica do Norte Export

Uma delas é Rose Fassina, que passa a fazer parte do Conselho do Santos Export. Diretora de Gestão, Desenvolvimento e Qualidade da empresa Transporte e Comércio Fassina, ela também é diretora da Associação Comercial de Santos.

Ontem, ela foi empossada pelo presidente do Conselho Santos Export, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas. Ele estava acompanhado de Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop); e José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export.

Aquino e Campos também estiveram na cerimônia de posse da procuradora-chefe do Ministério Público do Trabalho/AM-RR, Alzira Melo Costa, como nova conselheira jurídica do Norte Export. Mas nesse caso, quem também participou do ato foi Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

NORTE EXPORT - ZONA FRANCA DE MANAUS ESTÁ NOS PLANOS DO NOVO GOVERNO, DIZ SUPERINTENDENTE

Perspectivas para o polo industrial, que está prestes a completar 60 anos, foram discutidas em painel do Norte Export

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O terceiro painel de ontem do Norte Export tratou da Zona Franca de Manaus e o cenário de reindustrialização no Brasil com viés regional
Crédito: Antônio Pereira

A Zona Franca de Manaus e o cenário de reindustrialização no Brasil com viés regional foram tema do terceiro painel do segundo dia de debates do Fórum Norte Export 2023, realizado em Manaus (AM). Para a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o diálogo com o Governo Federal tem sido positivo nos primeiros

meses do ano, enquanto que o setor industrial quer mais agilidade em tirar os projetos do papel.

Se aproximando dos seus 60 anos de existência, a Zona Franca de Manaus é um dos grandes pilares econômicos do Amazonas, e também do Brasil. Segundo Marcelo Souza Pereira, superintendente interino da Suframa, a mais recente transição de governos foi, em sua visão, muito benéfica pensando em planos futuros.

“Nas transições de governo, a Zona Franca de Manaus precisa se reafirmar sempre. É uma curva de aprendizado onde ela sempre começa do zero no primeiro dia do governo, seja qual ele for, para assim podermos dizer o que é a Zona Franca, para que ela serve e por que será útil. Nós já entramos no planejamento deste governo, que já sabe os pontos fortes e fracos, e o que precisa melhorar para torná-la mais competitiva”, analisou.

Para o superintendente da Suframa, o mesmo vale para a reindustrialização, no qual o Governo Federal já tem o seu plano, e beneficiará a região Norte com novas parcerias.

“Em janeiro já fomos convocados pelo Ministério da Indústria para participar do planejamento da estratégia de reindustrialização, que desde 2015 foi praticamente abandonado. Nós definimos uma pauta de reindustrialização, verde e tecnológica, que se alinha aos interesses da Zona Franca. Estamos em um momento de estreitar relações, entrar nesse planejamento, no mapa da indústria do futuro, para que a gente possa começar a tratar com parceiros internacionais”, afirmou.

Marcelo afirmou que a Suframa pleiteou junto ao Governo Federal a inclusão do Ministério das Relações Exteriores no Conselho de Administração da Superintendência. Entre as pautas que virão a ser discutidas em Brasília, já neste mês de abril, estarão tratativas de como alcançar portos do Pacífico, reduzir rotas para escoamento de produção e dialogar em como transformar plantas produtivas de Manaus em plantas já autorizadas para processos de exportação.

“Precisamos tratar de rotas de escoamento de produção. Nós temos o modal mais promissor do mundo, que é o aquaviário. Mas nós subutilizamos esse modal. É um grande problema que precisamos enfrentar”, disse.

Olhar industrial

Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor adjunto da Federação da Indústria do Estado do Amazonas (FIEAM) defendeu que Manaus é, sim, uma cidade industrial. Dados informam que a atividade industrial no Amazonas corresponde a 36% do Estado, números maiores do que em estados do Pará e São Paulo, por exemplo.

“Manaus tem um modelo de muito êxito. A participação industrial vai até um pouco na contramão da desindustrialização, mas a indústria é muito forte em Manaus. É um modelo de sucesso, mas que pode ter muito mais se parar de ser atacado pelo próprio Brasil. A discussão atual é como se nosso

competidor fosse São Paulo, ou Acre, quando na realidade deveria ser China, Estados Unidos, Bangladesh, qualquer outro país estrangeiro que está competindo pelo mercado global das indústrias. A gente precisa parar de se posicionar como se fosse estranho ter indústria em Manaus”, analisou.

Para ele, a infraestrutura na região Amazônica existe, é presente, mas é preciso um olhar diferente para alavancar maiores investimentos no setor e que projetos futuros consigam, enfim, sair do papel e não ficar somente em “discussões infinitas”.

“As parcerias e projetos do Governo Federal são fundamentais. Manaus está em uma situação privilegiada, onde podemos chegar em Brasília, mas também em toda a região norte da América do Sul. A cidade está estrategicamente bem posicionada para ser um hub aéreo na América do Sul, que é um projeto que se discute há décadas e fica em discussão. A lógica que nós temos tratado Manaus é quase um estorvo e algo negativo para o Brasil, sendo que, pelo seu posicionamento, todas as economias dos países vizinhos podem ser atendidas por aqui”, afirmou.

Representando o Governo do Estado, o secretário-executivo de Desenvolvimento, Gustavo Igrejas, afirmou que a Zona Franca passou a ter expertise no assunto industrialização.

“Existem paradigmas de que a Zona Franca precisa se reinventar, com viés do turismo, de diversificação e substituição da matriz. Só que essa substituição representa trocar um modelo que faturou 35 bilhões de dólares. Se fosse um país, representaria um dos 100 maiores PIBs do mundo”, comentou.

O painel teve apresentação de José Vitor Mamede, diretor-executivo do Brasil Export, que defendeu que todos os pontos apresentados para discussão precisam ser elaborados e trabalhados pelo desenvolvimento econômico da região e o futuro do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

PRESIDENTE DA INFRA SA GARANTE AÇÕES PARA MELHORAR A INFRAESTRUTURA NA REGIÃO

Jorge Bastos detalhou alguns projetos do Governo Federal durante painel do Norte Export

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O último painel da edição 2023 do Norte Export teve como tema os acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários da região Norte
Crédito: Antonio Pereira

O último painel de debates da edição do Fórum Norte Export 2023, realizado ontem (4), em Manaus (AM), teve um importante assunto voltado para os avanços da infraestrutura na região amazônica:

acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários. O tema já havia sido abordado brevemente pelo governador Wilson Lima (União Brasil) durante sua fala na abertura do evento, no dia anterior. O Governo Federal, representado pela Infra SA, tem planos e projetos detalhados para a região, mas muito ainda precisa ser feito para encerrar gargalos importantes.

Jorge Bastos, presidente da Infra SA, e Leandro Silva, superintendente de Planejamento e Estudos de Transportes da autarquia, fizeram uma apresentação que mostrou algumas das ações programadas do Governo Federal para a região. Entre eles:



- Concessão da BR-364
- Recuperação ou concessão da BR-163
- Melhorias e investimentos nos rios Madeira, Amazonas e Rio Negro
- Derrocamento do Pedral de Lourenço e melhorias na navegabilidade do Rio Tocantins

“Acredito que o Governo está empenhado em resolver problemas. O Ministério dos Transportes está com investimentos que somados representam os quatro anos do governo anterior”, comentou Bastos.

Outro ponto levantado por ele foi a respeito da decisão se os assuntos voltados para os transportes aquaviários são de responsabilidade do Ministério dos Transportes, através do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) ou do Ministério de Portos e Aeroportos.

“Isso é uma solução que o Congresso Nacional tem que dar para termos essa definição. O Dnit é quem faz todas as obras vinculadas ao Ministério dos Transportes, que tem uma capacidade maior de investimentos. O governo tem toda boa vontade de resolver os problemas, sabemos de tudo, temos mapeado e passado para as pastas todos os problemas que estamos lidando”, disse.

BR-163

Eduardo Bezerra, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará (CDP), reforçou a questão que envolve a BR-163, onde, segundo ele, há um trecho em que possui um gargalo que atende o porto público de Santarém (PA).

“Falamos da BR-319, BR-364, mas esquecemos da 230. A concessão da 163 vira para Santarém. Esse trecho não está concedido e nós temos um gargalo que atende o porto. A 163 virou para a esquerda, pegando o trecho da 230, e ela não chega em Santarém, onde ela de fato termina. O porto precisa ser contemplado. Se não houve interesse privado, teria que ser intervenção do poder público”, analisou.

Durante sua fala no painel, Bezerra levantou a questão apresentada pelo secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, durante discurso na solenidade de abertura do Norte Export, de que o Governo Federal vai voltar a investir recursos públicos no setor portuário, assim apresentando uma nova diretriz do governo.

“Acho que o doutor Fabrizio Pierdomenico foi muito feliz na fala dele do Governo recepcionar a ideia de voltar a ter aporte de recursos federais em obras estratégicas. Temos portos na região Norte limitados pela sua comunicação com o Oceano Atlântico. É a Barra Norte que limita o Porto de Santarém, que limita as unidades portuárias do Amazonas, e é o (Canal do) Quiriri que limita o nosso Porto de Vila do Conde. Estamos construindo, a várias mãos, a possibilidade de um novo programa com aporte de recursos federais”, afirmou.

A expectativa, no entanto, é de que os recursos da pasta de Portos e Aeroportos sejam ainda muito poucos para 2023. Rui Lourenço, gerente executivo Comercial e de Desenvolvimento da Santos Brasil para a Região Norte, lamentou o fato.

“Uma pena escutar não ter investimentos para este ano. Estão todos preparados, terminais, operadores, armadores. A economia global tende a estabilizar, a logística mundial já passou pela sua pior fase que foi a pandemia. Os fretes internacionais já voltam para os patamares normais. Vamos ter que ser criativos esse ano, não tem outra saída. Contar com apoio de desburocratizar parte de autarquias, tudo isso para ter uma rotatividade”, analisou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

REGIÃO NORTE - PALMAS RECEBE O NORTE EXPORT EM 2024 E GOVERNADOR DA PB FAZ CONVITE PARA O NORDESTE EXPORT

João Azevêdo gravou um depoimento em vídeo, chamando para o evento, que será realizado em junho, em João Pessoa

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



Em seu depoimento, João Azevêdo destacou o atual momento da Paraíba no setor portuário, com a dragagem do Porto de Cabedelo e as obras do futuro pátio de caminhões Crédito: Reprodução/Brasil Export

A cidade de Palmas, capital do Tocantins, será a sede da edição 2024 do Norte Export. A revelação foi feita ontem (4), durante a solenidade de encerramento do evento deste ano, realizado em Manaus (AM).

O próximo fórum regional do Brasil Export será o Santos Export, marcado para os dias 15 e 16 de maio. E no mês seguinte, nos dias 19 e 20, haverá o Nordeste Export.

Para esse evento, que será realizado em João Pessoa, na Paraíba, o próprio governador do Estado, João Azevêdo, fez um convite, gravado em vídeo e exibido no encerramento do Norte Export.

“Será uma grande oportunidade para compartilharmos conhecimento sobre logística, infraestrutura, transporte e desenvolvimento sustentável”, disse o governador, que em seguida falou sobre o atual momento da Paraíba no setor portuário.

“Estamos investindo mais de R\$ 100 milhões com recursos próprios na dragagem do Porto de Cabedelo, que irá permitir o aumento da capacidade de movimentação de cargas em cerca de 60%”, disse Azevêdo, acrescentando em seu depoimento as obras do Truck Center, o futuro pátio de regulação de caminhões.

Por fim, ele reforçou o convite. “Eu espero vocês em junho. Um mês muito importante para a cultura nordestina, com as festividades de São João. Desde já, sejam muito bem-vindos. A Paraíba espera vocês”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/04/2023

NACIONAL - SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 174 MILHÕES NOS DOIS PRIMEIROS MESES DO ANO

Apesar do número positivo, houve queda de 3,07% se comparado ao mesmo período de 2022

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



O Terminal de Petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açu (RJ) teve crescimento de 71,75%, com 6,4 milhões de toneladas movimentadas e foi responsável por 3,7% da movimentação total Crédito: Divulgação/Vast Infraestrutura

O setor portuário alavancou 174,46 milhões de toneladas de janeiro a fevereiro de 2023. Apesar do número positivo, o registro é de queda de 3,07% se comparado ao mesmo período de 2022.

Os dados são do Estatístico Aquaviário da

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O recuo foi impulsionado pela diminuição da movimentação de minério de ferro (-4,2%), soja (-19,165) e adubos (-24,97%).

O destaque positivo ficou para o milho que apresentou um crescimento de 148,43% comparado com os dois primeiros meses do ano em 2022, movimentando 8,1 milhões de toneladas.

O ferro, o aço e o óleo bruto de petróleo também registraram bons índices. Juntos, os três movimentaram 36,8 milhões de toneladas.

A navegação interior marcou uma variação positiva no mesmo período representando 6,91%, correspondendo a 11,4 milhões de toneladas. Mas a navegação de longo curso, a cabotagem e o apoio marítimo apresentaram recuo com registrando, respectivamente, quedas de 3,54%, 3,76% e 35,79%.

Já os portos públicos movimentaram 58,5 milhões de toneladas, o que representa uma queda de 1,84% em comparação ao mesmo período de 2022.

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

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

Já os Terminais Privados movimentaram 116 milhões de toneladas, um decréscimo de 3,68% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Os destaques são do Terminal de Petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açú (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 SA (RJ) foi outro que registrou bom desempenho com 3,4 milhões de toneladas movimentadas, sendo responsável por 1,9% da movimentação total dos TUPs de janeiro a fevereiro de 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

NACIONAL - ANTT LANÇA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA RELICITAR MALHA OESTE

Trecho liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul e os interessados podem enviar as sugestões a partir do próximo dia 10

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



A ANTT estabeleceu a relicitação da Malha Oeste após a Rumo Logística ter informado à agência a decisão de devolver a concessão, em julho de 2020 Crédito: Divulgação/Governo Federal

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou na segunda-feira (3) a abertura de uma audiência pública para relicitar a Malha Oeste. O trecho liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, limitada a Leste por Mairinque (SP), e a

Oeste, pelo município de Corumbá (MS).

O objetivo é colher sugestões e contribuições às minutas de edital e contrato e aprimoramento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para concessão da via.

Os interessados podem enviar as sugestões a partir do dia 10 de abril até às 18 horas do dia 25 de maio através do sistema ParticipANTT.

Com a previsão de investimentos de cerca de R\$ 18 bilhões, a proposta de relicitação pretende modernizar a Malha Oeste.

Segundo a ANTT, entre as melhorias estão a ampliação e construção dos pátios de cruzamento; sinalização e CCO, que visam permitir a comunicação por satélite entre o CCO e os equipamentos de bordo.

A Audiência Pública terá duas sessões públicas. A primeira será presencial, em Campo Grande/MS, no dia 26 de abril. A segunda sessão pública será híbrida na sede da ANTT, em Brasília, no dia 3 de maio.

Entenda o caso

Em julho de 2020, a Rumo Logística, responsável pela Rumo Malha Oeste SA (RMO), informou à ANTT a devolução da via e a relicitação da Malha Oeste.

Atualmente, o contrato em vigor está previsto para encerrar em 2025 ou quando outra empresa assumir o trecho.

A ANTT permite este tipo de pedido desde 2017 quando a Lei 13.448/17 estabeleceu a prorrogação e relicitação dos contratos de concessão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/04/2023

NACIONAL - MINISTRO DA AGRICULTURA DIZ QUE FALA DE PRESIDENTE DA APEX SOBRE AGRO ESTÁ “CORRETÍSSIMA”

Jorge Viana disse recentemente que a agricultura e a pecuária ocupam áreas provenientes do desmatamento na Amazônia

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



Jorge Viana deu a polêmica declaração durante o seminário organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais, no Centro para a China e Globalização Crédito: Reprodução/Instagram/Apex-Brasil

O ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Carlos Fávaro, se pronunciou ontem (4) sobre a polêmica declaração dada pelo presidente da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex), Jorge Viana, de que a agricultura e a pecuária ocupam áreas provenientes do desmatamento na Amazônia. E na opinião do ministro, a fala “não tem nada de mais, está corretíssima”.

Ao se manifestar, Fávaro procurou diminuir a repercussão negativa da declaração de Viana, dada em recente viagem à China juntamente com uma comitiva de brasileiros, da qual o ministro também fazia parte. Parlamentares e interessados no setor da agricultura protestaram.

“Só lá na China nós tínhamos 110 empresários do agronegócio, seria muito importante vocês ouvirem esses empresários, ouçam deles que assistiram a fala do Jorge Viana se sentiram atacados ou cutucados”, disse o ministro.

Segundo o chefe da Agricultura, os empresários não se sentiram afetados pela fala de Jorge Viana. Para ele, o problema da declaração é a oposição ao Governo Lula. “Eles ainda estão buscando retórica, estão querendo dividir o agro e desqualificar as ações que o presidente Lula já fez, mas os fatos falam mais que as retóricas”.

Fávaro e Viana falaram em coletiva de imprensa após uma reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva no Palácio do Planalto. Eles foram prestar contas sobre a viagem à China no final do mês de março.

“A viagem foi um sucesso apesar da ausência dele. Prestamos contas e agora estamos preparando a ida dele [presidente] na próxima semana”, disse Fávaro.

Jorge Viana deu essa declaração durante o seminário organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri), no Centro para a China e Globalização (CCG).

“Quero dar números bem objetivos. Falei que 84 milhões de hectares foram desmatados. Para que essas áreas estão sendo usadas? 67 milhões de hectares para a pecuária; 6 milhões para agricultura de grãos. E 15 milhões (são) de floresta secundária”, afirmou.

Na ocasião, a afirmação foi rechaçada pela ex-ministra da Agricultura e atual senadora, Tereza Cristina (PL-MS), pela Frente Parlamentar da Agropecuária e pelo presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, João Martins.

Em sua defesa, Jorge Viana disse que é um aliado do agronegócio e ressaltou que a sua fala foi direcionada a defender que nesta gestão o desmatamento ambiental vai diminuir.

“Eu fiz o código florestal, eu sou um técnico da área, vocês não vão encontrar nenhuma palavra minha falando de agronegócio. O problema é que entrou um pouco de ruído, e eu não sei qual é a intenção, mas não tem uma palavra minha, o Ministro (Fávaro) faz discurso mais radical na questão ambiental do que eu”, se defendeu Jorge Viana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/04/2023

NACIONAL - ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO DEFENDE AUTORIZAÇÃO PARA GUARDA PRIVADA EM PORTOS

Segundo a AGU, a guarda portuária não é um órgão de segurança pública, e o poder de polícia do Estado é exercido pela Polícia Federal

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



De acordo com a Advocacia-Geral da União, a guarda portuária é apenas responsável pela vigilância patrimonial e segurança das pessoas Crédito: Divulgação/Portos do Paraná

A Advocacia-Geral da União (AGU) deu aval a uma portaria de 2021 que permite a atividade de guarda portuária privada em portos brasileiros. A medida foi defendida amplamente pelo governo do ex-presidente Jair Bolsonaro.

A manifestação ocorre em uma ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) no Supremo Tribunal Federal (STF) de relatoria do ministro Gilmar

Mendes.

Em uma ação, apresentada pelas siglas PT e PDT, os partidos argumentam que a portaria de 2021, assinada pelo então ministro Tarcísio de Freitas – atual governador de São Paulo -, autorizando a

atividade privada “viola preceitos fundamentais da soberania nacional, ao não subordinar a atividade de guarda portuária ao Sistema Único de Segurança Pública (SUSP)”.

Porém, para a AGU, a guarda portuária não é um órgão de segurança pública; é apenas responsável pela vigilância patrimonial e segurança das pessoas. Segundo a União, o poder da polícia do Estado vem sendo exercido por órgão de segurança especializado, que é a Polícia Federal.

Em declarações à imprensa, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, já disse que o governo federal não tem restrições à participação do setor privado na infraestrutura. França chegou a citar que o Brasil tem atualmente 90 vezes mais estradas concedidas à iniciativa privada do que os Estados Unidos. “Não temos nenhum receio em fazer concessões e trabalhar com o privado” disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

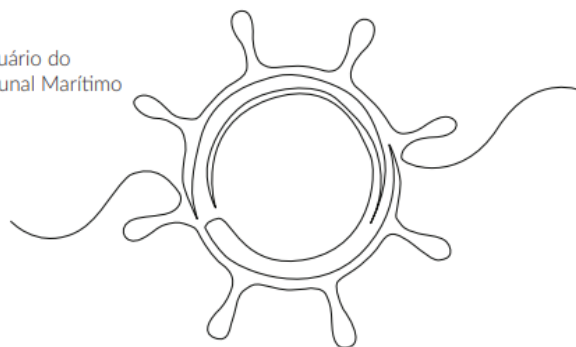
Data: 05/04/2023

OPINIÃO – ARTIGOS – A IMPORTAÇÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS PERIGOSOS DECORRENTES DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO BRASIL



INGRID ZANELLA ANDRADE CAMPOS

Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, desembargadora suplente do Tribunal Marítimo e sócia titular do escritório Queiroz Cavalcanti Advocacia
opinio@portalbenews.com.br



O texto se propõe a fazer uma reflexão sobre a poluição ambiental, através de **uma análise do PL 1172/2023, de autoria da Deputada Federal Iza Arruda, que altera a Lei nº 9.605/1998**, para aumentar a pena do crime de importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos.

O Brasil, recentemente, se deparou com o naufrágio do ex. porta-aviões São Paulo. Caso que levantou o debate sobre poluição por alijamento, convenções internacionais e segurança marítima ambiental.

Como se não bastassem as poluições que vem atingindo nosso país, o Brasil, mais uma vez é palco de recebimento de lixo hospitalar, como se carga regular fosse.

Recentemente, em 23 de fevereiro do ano corrente, a Receita Federal apreendeu, no porto de Suape, em Pernambuco, 15 toneladas de lixo hospitalar em um contêiner proveniente de Portugal. A carga foi declarada pelo importador como “polímeros de cloreto de vinila”, todavia era constituída por mangueiras, bolsas para sangue e outros resíduos sólidos hospitalares.

O transporte marítimo é atividade essencial e indispensável ao desenvolvimento do nosso país, deve ser preconizado com todas as cautelas necessárias, não pode ser malversado, sob pena de enfraquecimento da segurança nacional.

Antes mesmo de uma infração administrativa, como restará esclarecido, a importação de resíduos, tóxicos e poluidores, deve se constituir como um crime ambiental, que deve ser severamente investigado, além de gerar a proibição do enriquecimento ilícito, como medida reparatória civil e forma de repudiar atos similares, em prol do desenvolvimento seguro do nosso país.

Para demonstrar a sensibilidade da temática, de forma didática, a doutrina divide a poluição marinha quanto às fontes geradoras, em dois grandes grupos: advindos de atividades de terra ou de mar.



Por curiosidade, de acordo com o United Nations Environment Programme – UNEP, cerca de 80% da poluição marinha decorre de atividades terrestres, como emissão de exposto, descargas industriais, agrotóxicos, acúmulo de lixo, poluição carregada pelos rios. Os 18% provem de: navios e embarcações – 9%, lançamento de resíduos no mar – 8% e atividades marítimas – 1%.

Em outras palavras, o lixo constitui ainda uma das maiores fontes de poluição, a importação de lixo é um problema sério e global. O Brasil, nem qualquer outro país, pode ser ponto de destino de resíduos irregulares, através da malversação do transporte aquaviário, o risco da conduta repetida é enorme e tende a abalar a segurança em nosso país.

A CNUDM, em seu art. 207, trata da poluição de origem terrestre, e determina que os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de fontes terrestres.

Nesta senda, importante pontuar a Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios – MARPOL, que institui que é dever de todo Estado assegurar o provimento de instalações para o recebimento de lixo nos portos e terminais.

Nesse mesmo sentido a Lei no 9.966/2000, estabelece que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, deverá dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição.

Com destaque à Convenção da Basileia, que regula o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito. Nesta senda, destacam-se a Resolução Conama no 452/2012, que dispõe sobre os procedimentos de controle da importação e a IN IBAMA no 12/2013, que dispõe sobre a regulamentação dos procedimentos de controle da importação de resíduos de que trata a mencionada Resolução.

Não há como se esquivar de mencionar a Resolução Antaq no 2.190/2011, que aprova a norma para disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações.

Visando a melhoria do nível de conformidade do Brasil frente às diretrizes e regulamentos da IMO, além da adequação aos requisitos da auditoria operacional a ser realizada no país em novembro de 2023, também pela IMO, a Antaq incluiu em sua Agenda Ambiental para o Biênio 2023/2024 os Projetos de Adequação e Manutenção do Sistema de Desempenho Portuário (SDP). Isso com o objetivo de torná-lo apto ao recebimento de dados sobre operações de retirada de resíduos de embarcações realizadas em portos brasileiros e à manutenção de base de dados sobre as empresas habilitadas para prestação desses tipos de serviços; além do recebimento de dados sobre movimentação de cargas perigosas.

A incorporação dessas informações ao SDP deve contribuir para a alimentação do módulo do “Banco de Dados de Instalações Portuárias para Recepção de Resíduos” (Port Reception Facility Database – PRFD) do Sistema GISIS (Global Integrated Shipping Information System) da Organização Marítima Internacional (IMO).

Sem dúvidas, a sistematização e disponibilização de dados e indicadores sobre retirada de resíduos de embarcações e sobre a movimentação de cargas perigosas nas instalações portuárias possibilitará o aprimoramento das atividades da Antaq nas áreas regulação, sustentabilidade, estudos, outorga e fiscalização.

Tais regramentos estão em conformidade com a Lei no 9.537/1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), que estabelece várias atribuições para a Autoridade Marítima, com vista a evitar a poluição marinha proveniente de embarcação.

Nesta linha, a importação de resíduos sólidos perigosos é igualmente proibida no Brasil nos termos do art. 49 da Lei nº 12.305/2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Resíduos sólidos.



Tanto que, de acordo o art. 46 da Lei nº 12.715/2012, o importador de mercadoria estrangeira cuja importação não seja autorizada por órgão anuente com fundamento na legislação relativa à saúde, metrologia, segurança pública, proteção ao meio ambiente, controles sanitários, fitossanitários e zoossanitários fica obrigado a devolver a mercadoria ao exterior, no prazo de até 30 (trinta) dias da ciência da não autorização.

No que tange à poluição ambiental, na seara normativa, seguindo o escalonamento hierárquico das normas, frisa-se que a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, institui em seu art. 225, § 3º, a responsabilidade tripla em decorrência do dano ambiental, através da responsabilidade civil, administrativa e penal.

De forma breve, poder-se-ia caracterizar a importação de resíduos sólidos perigosos como infração administrativa, seguindo a teoria da responsabilidade subjetiva, junto à Antaq, à Autoridade Marítima, à ANVISA (Lei no 6.437/1977), além de infração aduaneira (Decreto nº 6759/2009), e não menos importante, infração ambiental (Lei nº 9.605/1998).

No âmbito civil, a responsabilidade ambiental, por força da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA, Lei no 6.938/1981), é objetiva por risco integral, além de solidária.

De forma singular, menciona-se a Lei nº 12.305/2010, no seu art. 51, estatui que “sem prejuízo da obrigação de, independentemente da existência de culpa, reparar os danos causados, a ação ou omissão das pessoas físicas ou jurídicas que importe inobservância aos preceitos desta Lei ou de seu regulamento sujeita os infratores às sanções previstas em lei, em especial às fixadas na Lei no 9.605/1998”.

Além da responsabilidade civil ampla, objetiva e solidária que deve incidir no caso, com a tentativa de despertar a curiosidade acadêmica e jurisprudencial, importante mencionar a teoria do ilícito lucrativo, “disgorgement of profits”, que, aplicar-se-ia ao caso em comento. Afinal, “a consequência do ato vedado não pode ser a mesma do ato permitido” (Ministro Vitor Nunes Leal, RE nº 56.904/SP, DJ 5/10/1966).

Muito mais do que reparação dos danos ambientais, haveria o dever de restituir o lucro ilicitamente auferido, os proveitos econômicos que ilicitamente obteve com a conduta infracional. Segundo o enunciado 620, da JDC: “Art. 884: A obrigação de restituir o lucro da intervenção, entendido como a vantagem patrimonial auferida a partir da exploração não autorizada de bem ou direito alheio, fundamenta-se na vedação do enriquecimento sem causa”.

Por fim, é chegado o momento, de discutir sobre a responsabilidade penal patente no caso.

Nesta senda, a Lei no 9.605/1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, em seu art. 56, estabelece que: “produzir, processar, embalar, importar, exportar, comercializar, fornecer, transportar, armazenar, guardar, ter em depósito ou usar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou nos seus regulamentos”, com pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa, na modalidade dolosa, e detenção, de seis meses a um ano, na modalidade culposa.

Considerando as penas previstas no referido artigo, há a possibilidade do infrator ser beneficiado com institutos do direito penal, com destaque a suspensão condicional do processo previsto na Lei no 9.099/95 (que trata do rito sumaríssimo aplicado a crimes menores), além da possibilidade de cumprir a pena em regime aberto.

A conduta de importar resíduos perigosos além de grave, se constitui como um crime de difícil identificação, considerando o meio de transportes marítimo utilizado, ou seja, em grande maioria através de contêineres.



Assim, a PL 1172/2023, de autoria da Deputada Federal Iza Arruda, busca o aumento da como uma forma de retratar a gravidade da conduta e o compromisso do Estado Brasileiro no combate a esse crime, inclusive compromisso esse internacionalmente assumido, em tratados e convenções internacionais, conforme mencionado.

A proposta, em suma, busca o incremento de um ano na pena mínima e dois anos na pena máxima, ficando o crime apenado com pena de reclusão, de 02 (dois) a 06 (seis) anos, afastando-se assim a possibilidade de suspensão condicional do processo, além da probabilidade de, quando do julgamento, ser estabelecido regime prisional mais severo que o aberto ao acusado.

Em relação ao crime na sua modalidade culposa, o PL propõe um aumento para 01 (um) a 02 (dois) anos de detenção, considerando a gravidade da conduta, exigindo mais diligência na compra de resíduos do exterior.

Conforme ensina Dworkin (“Uma questão de princípio”), “A lei pode estipular, de maneira similar, circunstâncias em que alguém que causou dano não é responsável nem não responsável por esse dano, mas, como poderíamos dizer, `vulnerável à responsabilidade.”

Assim, para que haja a plena responsabilidade em face de atos que envolvam a poluição ambiental, o crime não pode compensar. Torna-se legítimo defender, além de uma reparação civil, a restituição do lucro ilicitamente auferido, a responsabilidade diante das infrações administrativas e a efetiva responsabilização pelo crime ambiental.

Já ensinava Thomas Hobbes que “A eloquência, juntamente com a lisonja, leva os homens a confiar em quem as pratica, pois a primeira assemelha-se à sabedoria, e a segunda assemelha-se à bondade” (LEVIATÃ, 1651).

No Estado Democrático de Direito é mais do que necessário que todos os órgãos e autoridades empreguem os máximos esforços para a proteção e restauração da qualidade do meio ambiente, considerando o valor constitucional do direito ao meio ambiente não poluído. Na mesma senda, que o transporte aquaviário enquanto serviço essencial seja consolidado com máxima segurança, em prol do desenvolvimento do nosso país.

A CONDUTA DE IMPORTAR RESÍDUOS PERIGOSOS ALÉM DE GRAVE, SE CONSTITUI COMO UM CRIME DE DIFÍCIL IDENTIFICAÇÃO, CONSIDERANDO O MEIO DE TRANSPORTES MARÍTIMO UTILIZADO, OU SEJA, EM GRANDE MAIORIA ATRAVÉS DE CONTÊINERES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/04/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CAMPANHA EM SANTOS RECEBE 686 OVOS DE PÁSCOA DE EMPRESA PORTUÁRIA E DE GRUPO COMUNITÁRIO

Informações: Prefeitura de Santos (5 de abril de 2023)

O Fundo Social de Solidariedade de Santos (FSS) recebeu 586 ovos de chocolate entregues pela empresa de logística Brasil Terminal Portuário (BTP). A doação, feita na tarde de segunda-feira (3), atende à campanha de Páscoa da instituição municipal.

O volume é fruto de arrecadação entre os colaboradores da empresa e uma doação da BTP que dobrou a quantidade entregue pelos funcionários. Os ovos recebidos como parte da campanha de Páscoa serão distribuídos entre as 108 entidades cadastradas no FSS.



A presidente da entidade santista, Maria Ignez Barbosa, agradeceu o gesto. “Agradecemos à empresa e a seus colaboradores pela doação e parceria. Com certeza, esses chocolates farão a alegria das crianças e garantirão uma Páscoa mais feliz nas instituições atendidas”.

O CEO da BTP, Ricardo Arten, ressaltou a importância da participação dos colaboradores.

“Temos em nossa essência a solidariedade, o que sempre estimulou nossos colaboradores a se engajarem em ações sociais. Essa rede solidária, que tem a potência de transformar a realidade das comunidades de nossa região, é um dos nossos grandes motivos de orgulho”.

A opinião foi dividida pelo diretor comercial e de marketing da empresa, Claudio Oliveira. “Sempre promovemos ações solidárias, organizando pontos de coleta e dobrando as contribuições de cada colaborador, como forma de estímulo à participação. Os resultados alcançados com essa rede solidária nos mostram que estamos no caminho certo”.

ROTARY

Já nesta terça-feira (4), o FSS recebeu mais 100 ovos de chocolate doados pelo Rotary Club Santos Boqueirão, que os adquiriu na tradicional loja de Páscoa do Lar Espírita Mensageiros da Luz, instituição que atende pessoas com paralisia cerebral.

“Estamos doando para crianças que sentem falta dessa alegria que a Páscoa traz. O sentimento que elas terão ao perceber que foram lembradas nos reconforta”, disse a presidente do clube Maria Teresa Amado, 68.

Acompanhando a entrega desta terça, a vice-prefeita e secretária da Mulher, Cidadania e Direitos Humanos, Renata Bravo, reforçou a importância do espírito de solidariedade.

“Muitos entendem que, por se tratar de doce, não é uma necessidade primária, mas as crianças e adolescentes precisam fazer parte dessa celebração tão especial e o trabalho do Fundo Social é importante nesse momento”.

Doações de ovos de Páscoa ao Fundo Social podem ser feitas até o meio-dia desta quarta-feira (5).

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

Data: 05/04/2023

BRASIL PREPARA-SE PARA RECEBER A MAIOR CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Informações: Agência Marinha de Notícias (5 de abril de 2023)

Entre os dias 27 de maio e 3 de junho de 2023, o Rio de Janeiro será palco da 20ª Conferência Internacional da IALA (International Association of Marine and Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), que reunirá autoridades e especialistas de todo o mundo em Auxílios à Navegação. Os preparativos, as expectativas e os impactos positivos do evento para o País foram divulgados no último mês, em palestra realizada no Clube Naval, no Rio de Janeiro. A escolha do Brasil como anfitrião da 20ª Conferência da IALA é um marco, por ser a primeira vez que um evento como esse é realizado na América Latina.

O Vice-Presidente da IALA, Contra-Almirante Marcos Lourenço de Almeida, informou que a sugestão foi feita pelo Secretário-Geral da IALA e foi prontamente acatada pelo Brasil, tendo como principal propósito alavancar o setor de auxílios à navegação do país.

“Poder sediar um evento que consiga congrega a comunidade marítima em torno desse assunto e, a partir dele, suscitar uma maior participação dos membros industriais, que são empresas que fabricam equipamentos de auxílios à navegação, é algo de extrema importância”, afirmou o Almirante.



Sobre a escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede da conferência, o Almirante explicou: “Essa decisão de ser no Rio se deu pela facilidade de acesso, já que virão membros de muitos países. O Rio é uma cidade hospitaleira, com diversos pontos turísticos, que tem sua própria infraestrutura, o que a torna bastante acolhedora para os participantes da conferência”.

O evento contará ainda com a exibição de produtos dos membros industriais da IALA, que não ocorreu anteriormente devido à pandemia, tendo sido postergada para 2023. “Esse é o maior evento de exibição de tecnologias de auxílios à navegação do mundo. Trazer essa exibição para o Brasil é algo muito relevante, pois haverá indústrias de ponta, grandes fabricantes expondo seus produtos. Para nós, brasileiros, ter acesso a essas tecnologias e a como elas são utilizadas, podendo trocar experiências com os próprios fabricantes, é um dos maiores ganhos em se fazer a conferência aqui”, disse o Almirante.

O Almirante chamou atenção para o legado que será deixado para o Brasil, a partir da realização da conferência. “Vale ressaltar que o Brasil possui uma costa enorme, vários auxílios à navegação e grande parte da economia é movimentada pelos portos marítimos e fluviais. A utilização de boias propicia uma troca de informações com os navios antes deles chegarem à costa, o que agiliza muitos procedimentos, gerando economia de dinheiro propriamente dita, ou seja, o custo Brasil diminuiu de forma eficiente. Então a gente só tem a ganhar com essa vinda da conferência para o nosso País, uma vez que esse setor marítimo seria aquecido, sendo esse um grande legado deixado pela Conferência da IALA para todos nós”, disse.

Os preparativos foram iniciados em 2018, ao término da 19ª Conferência, realizada na República da Coreia. No último dia 16, por meio da palestra proferida no Clube Naval, foram divulgados os detalhes da organização, os impactos positivos do evento para o país e os motivos que levaram à criação da IALA.

Conforme explica o assessor da Diretoria de Hidrografia e Navegação para assuntos da IALA e Diretor da 20ª conferência, Capitão de Mar e Guerra Alberto Piovesana Júnior, “a IALA foi criada para servir como catalisador do trabalho, antes realizado individualmente por cada país, de forma a padronizar os auxílios à navegação. A diversidade de sistemas existente – cujo número passava de 30 no mundo – causava ainda maior risco à segurança da navegação. Foi essa, então, a primeira missão da IALA, a qual buscava um consenso para a padronização do balizamento flutuante”, reforçou ele.

Segundo o Capitão de Mar e Guerra Piovesana, hoje a IALA define-se como uma associação técnica internacional sem fins lucrativos, constituída por entidades governamentais ou não, autoridades de auxílios à navegação, consultores, institutos científicos e de formação/treinamento, e a indústria, a fim de contribuir para a movimentação de embarcações com segurança, eficiência e economia, para atender às necessidades atuais e futuras de segurança da navegação marítima e, conseqüentemente, concorrendo para a proteção do meio ambiente ao reduzir riscos de acidentes e minimizar a possibilidade de despejo de poluentes na água e na atmosfera.

O público-alvo preferencial das conferências da IALA são os seus próprios membros, hoje constituídos por 94 membros nacionais, sendo o Brasil representado pela Marinha do Brasil (MB), 164 membros industriais, 80 membros associados, além de 44 membros honorários. No entanto, sendo o Brasil o País-Anfitrião da 20ª Conferência da IALA, lhe será dada a possibilidade de convidar outras entidades que possam ter interesse nos eventos de caráter técnico da Conferência, como as sessões técnicas, que serão constituídas por cerca de 150 palestras, e a Exibição Industrial.

Visita virtual ao Farol da Ilha Rasa

Apesar de a conferência ser restrita aos membros da IALA, será disponibilizada uma visita virtual, aberta ao público, ao Farol da Ilha Rasa, no Rio de Janeiro. A atração está sendo desenvolvida pelo Centro de Análises de Sistemas Navais e vai contar com um simulador de passadiço e de realidade virtual em 3D, incluindo a chegada à Ilha por meio de salto de paraquedas e efetiva visita virtual à Ilha e ao Farol.

A oportunidade de participação será oferecida a alunos de escolas próximas, bem como a pessoas com necessidades especiais, inclusive cegos, pois a Ilha e o farol serão impressos em 3D para proporcionar uma experiência tátil.

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

Data: 05/04/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO VAI MAPEAR ÁREAS PARA ESTOCAGEM DE GÁS E CARBONO

EPE vai contratar mapeamento de áreas para estocagem de gás

Por epb 5 de abril de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Mercado de gás, Política energética



Instalações industriais de armazenamento subterrâneo de gás natural Storengy, em Chémery, França. Foto: ENGIE / MIRO / MEYSSONNIER ANTOINE

Você vai ver aqui: EPE vai contratar mapeamento de áreas para estocagem de gás; imposto sobre exportação de óleo será encerrado em junho, garante Haddad; Fenabreve contra carros populares 100% a etanol; MME confirma Vitor Saback na Secretaria de Mineração. Quer receber primeiro por email? Assine gratuitamente aqui

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) vai mapear, a partir deste ano, as áreas mais promissoras para estocagem subterrânea de gás natural, com um capítulo dedicado à captura, armazenamento e utilização de carbono (CCUS) no Brasil.

A estatal abriu uma concorrência para contratar uma consultoria externa para o trabalho, bancado com parte de financiamento obtido junto ao Banco Mundial. O início dos trabalhos está previsto para o segundo semestre e deverá ser executado em 18 meses. Veja os detalhes do edital.

Inclui um estudo para políticas e regulação, com referências internacionais sobre estocagem subterrânea; e um inventário de áreas para a atividade no Brasil, em campos depletados; além da avaliação de alvos para CCUS.

Novos negócios. Agentes do setor começam a olhar com mais atenção para o desenvolvimento do mercado a partir da estocagem subterrânea de gás. A Origem Energia é um deles.

– A Engie, controladora da Transportadora Associada de Gás (TAG), atua no negócio de estocagem na Europa e monitora oportunidades no Brasil. E, mais recentemente, a Gas Bridge apostou num projeto do tipo no campo de Manati, no litoral baiano, mas as negociações não se concretizaram.

– A estocagem abre caminho para atendimento a demandas flexíveis, maior integração com a geração de energia, arbitragem de preços e outros modelos que podem ajudar a viabilizar novos negócios. Cobrimos por aqui: Chegou a hora da estocagem de gás no Brasil?

O interesse não é de hoje. Em 2015, a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) autorizou o primeiro projeto de armazenamento subterrâneo, da Stogas, na Bahia. O investimento, contudo, não seguiu adiante.



Imposto sobre exportação de óleo será encerrado em junho. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), garantiu nesta terça (4/4) que o governo federal pretende cumprir o que está previsto na MP 1163: encerrar o imposto de exportação de óleo em junho e elevar os impostos federais da gasolina e do etanol hidratado. A carga tributária também vai subir nos estados

E MP pode virar projeto de lei Governo avalia transformar a MP 1163 num projeto de lei para tramitação em regime de urgência. Objetivo é acelerar a tramitação, sem a necessidade das comissões mistas para análise de MP, rito que tem sido alvo de disputas entre Câmara e Senado. (epbr)

Inflação. Autoridades monetárias dos EUA reagiram com cautela ao corte surpresa de produção de óleo da OPEP+. Efeitos duradouros indicam, naturalmente, mais juros por lá (Valor, Reuters), o que ajuda a segurar os preços das commodities. Dados de emprego também vieram mais fracos que o esperado (Valor)

Arábia Saudita. Analistas internacionais apontam que o interesse saudita na alta do petróleo está relacionado ao financiamento de megaprojetos de infraestrutura no reino. E indica que Mohammed bin Salman está menos disposto a cooperar com Washington (Dow Jones, no Valor)

Populares a etanol. Na Folha, a Fenabreve, declara apoio à volta dos modelos de carros com preços entre R\$ 50 mil e R\$ 60 mil, segmento que morreu em anos recentes. Mas os revendedores não endossam a ideia de lançar linhas exclusivamente movidas a etanol. Assunto é discutido no MDIC, segundo a própria publicação.

Toyota testa carro a hidrogênio do etanol Montadora japonesa vai integrar grupo formado por Shell, Raizen, Hytron, Universidade de São Paulo (USP) e Senai CETIQT, para pesquisa e desenvolvimento (P&D) na área. (epbr)

Banrisul promete linhas de crédito para hidrogênio verde Nova indústria de hidrogênio renovável pode acrescentar até R\$ 62 bilhões ao PIB gaúcho, segundo levantamento do governo estadual. (epbr)

Quem representa o hidrogênio no Brasil? Articulações pela representatividade política do setor já começaram entre parlamentares e associações do setor da energia, para o amadurecimento de políticas para desenvolvimento da indústria de hidrogênio. (epbr)

ExxonMobil avança com projeto de hidrogênio azul no Texas Petroleira fecha contrato com Honeywell para adoção de tecnologia de captura de carbono no projeto de produção de hidrogênio de baixo carbono no complexo integrado de Baytown, nos EUA. (epbr)

– A companhia, aliás, prometeu expandir rapidamente seus projetos de redução de emissões em uma tentativa de recuperar a credibilidade na transição energética, dois anos depois que uma rebelião de acionistas demitiu três diretores do conselho. (Bloomberg)

Vitor Saback assume a Secretaria de Mineração. O ministro Alexandre Silveira (PSD) completou, assim, a montagem do seu primeiro escalão. Na pasta, Saback cuidará de temas que se interligam à agenda do setor energético, como a exploração de minerais críticos para a transição energética e a pauta dos fertilizantes. (epbr)

Após denúncias, Petrobras vai rever postura para lidar com casos de assédio Funcionárias relatam agressões por parte de chefes e colegas de trabalho. A Federação Única dos Petroleiros (FUP) cobra medidas mais firmes para prevenir assédio em plataformas. (epbr)

Opinião: O risco do desaviso. O “não abrimos mão da nossa soberania” de hoje pode soar como o “não abro mão da minha autoridade” de pouco tempo atrás, escreve Roberto Di Cillo sobre a Petrobras.

Como a inteligência artificial pode ser boa e ruim para o clima Google lança três iniciativas que usam inteligência artificial para ajudar na preservação do meio ambiente, em especial da Amazônia. Os projetos vão rastrear madeira ilegal, monitorar desmatamento e alertar sobre incêndios florestais e inundações.

– Mas nem tudo são flores. Um estudo da NewsGuard, empresa que monitora e pesquisa desinformação online, descobriu que o modelo mais recente do chatbot da OpenAI, o ChatGPT-4, é “mais suscetível a gerar desinformação” – e o debate sobre as mudanças climáticas pode ser afetado. (epbr)

Opinião: Redução de emissões de carbono: possíveis alternativas regulatórias. Imposto de carbono e comércio de créditos fazem parte do cardápio de políticas climáticas que o Brasil pode perseguir, escrevem Felipe Boechem, Guilherme Mota, Pedro Vargas e Gabriela Mello.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 05/04/2023

RENOVABIO: APRIMORAR PARA EVOLUIR

TCU aponta desafios e riscos do RenovaBio, como dificuldade na certificação dos produtores e na definição das metas anuais de descarbonização, escreve Aurélio Amaral

Por Opinião 5 de abril de 2023 Em Biocombustíveis, Colunas e opinião



BioFlex, usina de etanol celulósico da GranBio, em Alagoas (Foto: Divulgação/GranBio)

O Tribunal de Contas da União (TCU) realizou recentemente uma auditoria nas principais políticas públicas federais de biocombustíveis com a finalidade de verificar se os objetivos a que se destinam estão sendo atingidos. Entre os programas que ficaram sob o crivo da corte de contas está o RenovaBio, instituído pela Lei nº

13.576/2017.

A política busca contribuir para o cumprimento dos compromissos assumidos pelo Brasil no Acordo de Paris e promover a expansão dos biocombustíveis na matriz energética do país.

Apesar de concluir que o RenovaBio apresenta potencial para estimular a produção e o consumo de biocombustíveis no Brasil, o TCU apontou no relatório final da auditoria desafios e riscos a serem enfrentados, como a falta de transparência e controle dos dados utilizados para a certificação dos produtores e a definição das metas anuais de redução de emissões.

Em termos de desafios, o TCU consignou que a política pública apresenta (a) riscos associados à geração insuficiente de créditos de descarbonização (CBIOS) para cumprimento das metas; (b) pouca capacidade de fiscalização quanto ao controle do lastro dos CBIOS; e (c) necessidade de melhor sinergia entre os biocombustíveis e o setor automotivo.

Sobre estes aspectos, os auditores da corte de contas ponderaram, respectivamente:

- que as metas compulsórias anuais sofreram alterações substantivas desde 2018 e pode haver o risco de ocorrer seu descumprimento no futuro, por conta de insuficiência na oferta de CBIOS;
- que a ANP tem enfrentado dificuldades para organização de um banco de dados relativos aos processos de certificação dos produtores de biocombustíveis e o estabelecimento de um melhor lastro dos CBIOS;



- e que há necessidade de melhorar a sinergia entre RenovaBio e a política do setor automotivo, na medida em que este último não tem incorporado parâmetros de redução de carbono na metodologia de eficiência energética.

CBIO+

Quanto ao primeiro apontamento, relacionado à geração insuficiente de CBIOs, entende-se que é possível avançar na proposta de criação do Crédito de Descarboxificação Plus (CBIO+), que consiste em um incentivo adicional aos produtores de biocombustíveis que adotarem práticas de manejo florestal sustentável em suas propriedades ou promoverem maior aproveitamento do biogás e desenvolvam Técnicas de Captura de Carbono no seu processo.

Existem diversas técnicas que podem ser utilizadas para produzir créditos de carbono e contribuir com a redução das emissões de gases de efeito estufa. Essas técnicas incluem a produção de biometano a partir do biogás — que pode ser utilizado como combustível renovável em veículos ou injetado na rede de distribuição de gás natural —, gerando créditos de carbono e aproveitamento do resíduo da digestão anaeróbia do biogás, conhecido como biofertilizante.

Isso tornará o CBIO elegível a outros mercados de créditos de carbono, ampliando a demanda pelo instrumento, além de permitir que o CBIO+ seja compatível com outros ativos representativos de redução ou remoção de gases de efeito estufa, nos termos de regulamento próprio.

Deve-se estabelecer as diretrizes para a migração do RenovaBio para o Marco Regulatório do Acordo de Paris, com a definição de fatores de emissão de gases de efeito estufa para diferentes tipos de biocombustíveis, de um limite máximo de emissões de gases de efeito estufa para a geração de CBIOs, e de critérios para o cálculo das reduções de emissões de gases de efeito estufa geradas pelos biocombustíveis.

O CBIO+ poderia ser concedido em conjunto com o CBIO tradicional, como forma de incentivar a adoção de práticas sustentáveis na produção de biocombustíveis, aumentando assim o potencial de créditos de carbono do setor de biocombustíveis.

Lastro e sinergia

Quanto ao segundo ponto, que trata da capacidade de fiscalização, importante destacar que o controle do lastro do CBIOs tem sido um desafio para a ANP, na medida em que a agência ainda não logrou êxito em estabelecer uma base de dados estruturada, o que não só pode afetar a validade desses créditos como também a prestação de contas.

Além disso, a ausência de critérios de materialidade e risco para essa certificação tem causado incertezas quanto à confiabilidade do lastro.

Em relação à sinergia com o setor automotivo, há a necessidade de se adotar metodologias que observem as emissões acumuladas, e não somente aquelas referentes à queima do combustível no quesito eficiência energética, de modo a se alcançar uma melhor métrica para a intensidade de carbono, levando em consideração não só aspectos econômicos e técnicos mas também ambientais.

Parte obrigada

Para além dos pontos elencados pelo TCU, outra questão a se considerar diante do cenário desvelado pela auditoria é a reavaliação do mandato obrigatório de aquisição de CBIOs, transferindo a obrigação dos distribuidores para os produtores de combustíveis fósseis, refinadores e importadores — primeiro elo da cadeia de fornecimento —, que poderiam reduzir suas metas ampliando o uso da biomassa na produção de combustíveis, bem como investindo na produção de novos biocombustíveis.

Manter a obrigação nos distribuidores gera uma assimetria regulatória, pois exige destes agentes esforços desproporcionais para se atingir as metas de descarboxificação, enquanto os produtores de combustíveis fósseis — responsáveis por investir em novas tecnologias de produção — não têm a mesma carga de responsabilidade.

Além disso, manter a obrigação apenas nos distribuidores pode resultar em preços mais altos para os combustíveis fósseis devido à lógica de mercado que repassa a obrigação ao consumidor final.

Por deter os meios mais relevantes para impulsionar e garantir a efetividade da transição energética, os produtores primários devem assumir a responsabilidade pelo cumprimento das metas de descarbonização, promovendo as novas rotas tecnológicas, a exemplo do HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, óleo vegetal hidrotratado), o diesel verde, e do etanol de segunda geração (ou simplesmente 2G), combustíveis mais avançados produzidos com diversas fontes de biomassa vegetal (matérias-primas não destinadas à alimentação humana, com alto teor de fibras, ou resíduos de cana-de-açúcar, milho e trigo).

Três decisões que vão mexer com o mercado de biodiesel em 2023

O TCU tem razão quando pondera que os objetivos energéticos de diversificação e desenvolvimento de novas biomassas não estão sendo alcançados satisfatoriamente e que há excessivos custos de transação e prejuízo à livre competição no formato atual do programa.

Por isso, as propostas apresentadas carecem de urgência em serem implementadas, devendo ser levadas em consideração pelo governo federal para aprimoramento da dinâmica dessa política pública, incentivando tanto a expansão do mercado de biocombustíveis como suas contribuições para o enfrentamento das mudanças climáticas.

Aurélio Amaral é sócio no Shmidt Valois advogados e ex-diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Este artigo expressa exclusivamente a posição do autor e não necessariamente da instituição para a qual trabalha ou está vinculado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 05/04/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA ASSINA HOJE NOVAS REGRAS PARA SANEAMENTO BÁSICO; VEJA O QUE MUDA

Estatais poderão manter serviços sem licitação

Por Manoel Ventura — Brasília



Córrego em São Gonçalo repleto de esgoto e lixo – Foto : Hermes de Paula/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assina nesta quarta-feira um decreto alterando a regulamentação do marco legal do saneamento básico, aprovado em 2020. O texto vai beneficiar estatais e prefeituras que ainda não licitaram o serviço.

Na prática, o texto vai permitir que as empresas estatais mantenham contratos sem licitação com os municípios, o que era proibido com o marco legal e havia aberto

espaço para leilão do serviço.

O que diz o marco legal:



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

O que muda com o decreto:

- O novo decreto também vai prorrogar para dezembro de 2025 os prazos para que as estatais provem que são capazes de fazer os investimentos que levarão cada cidade a ter atendimento universal de saneamento.
- Se não houver a comprovação, o governo local precisa licitar a área.
- O texto, porém, vai flexibilizar os critérios para a comprovação da capacidade das empresas, o que beneficia estatais que teriam contratos encerrados.
- Os critérios mais duros foram pensados para obrigar uma empresa a demonstrar que tem capacidade de investir.
- O novo decreto mantém os contratos sem licitação assinado entre governos e estatais, chamados de contratos de programa.

PPPs

- O governo também vai retirar o limite de 25% para a participação de Parceria Público Privada (PPP) em concessões de saneamento.
- Assim, na prática, uma estatal poderá entregar para o setor privado todo o serviço, mas o contrato continuará entre a empresa pública e uma cidade.
- O objetivo dessa trava foi evitar a sobreposição de empresas, podendo aumentar os custos para os usuários.

Blocos de cidades

- A marco também determina a formação de blocos de cidades (que não precisam ser vizinhas) para a licitação dos serviços, de maneira que cidades pequenas se juntem para dar atratividade financeira para a operação.
- O novo decreto permite que as cidades formem blocos até 31 de dezembro de 2025.
- Caso a cidade decida não formar um bloco, ela fica proibida de receber recursos públicos federais e financiamentos com recursos da União para serviços de saneamento.
- O prazo anterior venceu no último dia 31 e foi um dos principais motivadores da publicação do novo decreto.

Critérios para o leilão

As próximas concessões de saneamento básico que utilizarem recursos federais terão como critério de seleção o operador que oferecer menor tarifa no menor tempo para universalização do serviço, de acordo com o ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho.

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

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

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

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

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

PRESIDENTE DO BC ELOGIA HADDAD E REGRA FISCAL, MAS REBATE CRÍTICAS DE QUE DECISÕES SOBRE JUROS SÃO POLÍTICAS

Presidente da autoridade monetária disse ser preocupante 'tentativa de politizar processo totalmente técnico'

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Roberto Campos Neto – Foto : BCB

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou que a proposta de novo arcabouço fiscal apresentado pelo governo federal é “superpositiva” e que elimina riscos de uma trajetória explosiva dos gastos.

Campos Neto voltou a dizer, porém, que eventuais ruídos entre a política fiscal e a monetária afeta as expectativas e defendeu que as decisões da autoridade monetária não são políticas, e sim “totalmente técnicas”. Ele discursou a uma plateia formada por investidores durante evento promovido pelo banco Bradesco BBI em São Paulo.

— É importante reconhecer o grande esforço que o ministro Haddad e o governo têm feito. O que foi anunciado até agora elimina o risco de cauda para aqueles que achavam que a dívida poderia ter uma trajetória mais explosiva — afirmou Campos Neto.

O presidente do BC disse, no entanto, que existe ainda “uma certa ansiedade ainda em relação à parte das receitas”, em alusão ao necessário aumento de arrecadação que a regra fiscal demandaria. Também destacou que é preciso “observar como vai tramitar no Congresso” o texto.

Campos Neto afirmou que é preciso ter parcimônia em relação a cobranças sobre o governo para a realização de cortes de despesas obrigatórias.

— Tem uma ansiedade em relação a despesa obrigatória. Acho às vezes até injusto, isso deveria ser cobrado com alguma parcimônia porque, fazendo uma análise mais profunda do passado, é bastante difícil cortar despesa obrigatória, principalmente quando a gente pensa em cortes estruturais. A gente teve alguns cortes conjunturais que depois acabaram retornando — disse ele.

'Credibilidade para o que o governo tem feito'

O presidente do BC defendeu que é preciso “dar credibilidade para o que o governo tem feito”, mas também disse que o ajuste com menor aumento de receita é o mais desejável.

— Obviamente o livro-texto vai te dizer que se você fizer um ajuste com mais corte de despesa e menos aumento de receita o aumento inflacionário é diferente (menor) — disse.

Ao ser questionado sobre uma eventual mudança nas metas de inflação, Campos Neto voltou a se posicionar de maneira contrária. O presidente do BC voltou a lembrar que existe um debate entre economistas em relação ao tema.

De um lado, está quem argumentam que a meta atual, de 3,25% foi estabelecida “em um momento em que a inflação basal global era muito baixa” e que se imaginava que a pandemia geraria deflação. Como o momento é diferente hoje, haveria espaço para um reajuste.

— Do outro lado, você tem os economistas que dizem que mudar a meta em um ambiente em que você não cumpre a meta, você não ganha grau de liberdade, perde. Porque as pessoas vão ajustar a

inflação não só para a meta nova, mas vão colocar um prêmio adicional em relação a isso. (...) Se você conseguisse convencer todo mundo de que você vai mudar a meta e nunca mais vai mudar depois, provavelmente teria uma situação em que a expectativa não aumentaria o prêmio. Mas isso não garante que não vão existir custos depois, de reputação — ressaltou ele.

Tentativa de politização

Sem mencionar diretamente membros do governo, o presidente do Banco Central criticou o que chamou de “tentativas de politizar” as decisões pretensamente técnicas da autoridade monetária sobre os juros.

Há duas semanas, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, criticou o comunicado do Comitê de Política Monetária (Copom) que embasava a decisão de manter a taxa básica de juros em 13,75% em meio a pressões do governo Lula e do empresariado para redução de juros.

Na ocasião, a ministra afirmou que a ata e o comunicado do órgão vieram “no tom errado” e que eram documentos políticos.

— A tentativa de politizar um processo que é totalmente técnico é uma coisa que deixa os funcionários da casa e os diretores de uma forma geral bem preocupados. Quando a gente escuta comentários de que é uma decisão política...tem milhares de pessoas que passam a noite rodando modelos. Não tem nada na decisão que é política, é sempre técnica — afirmou Campos Neto.

Ele disse, ainda, que “quem entende e analisa” os documentos vê que “é uma coisa que requer um pouco mais de ciência”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA REAFIRMA QUE MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS SERÁ DISCUTIDA COM A PETROBRAS

Mais cedo, em entrevista à Globonews, Silveira estimou que a nova política deve resultar em uma redução entre R\$ 0,22 e R\$ 0,25 no preço do diesel

Por Renan Monteiro e Paula Ferreira, O Globo — Brasília



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva cumprimenta o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira – Foto : Ricardo Stuckert/PR

O Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, confirmou nesta quarta-feira que o governo Lula definiu para o próximo dia 27 de abril a discussão da política de preços da Petrobras com o conselho da empresa. O tema é tratado desde a campanha eleitoral de 2022 e a nova política ainda não foi detalhada.

Mais cedo, a estatal informou que não recebeu até o momento nenhuma proposta do Ministério das Minas e Energia (MME) a respeito da alteração de sua política atual.

— Na assembleia geral que será feita dia 27 [de abril], com o novo Conselho definido, tanto o Conselho de Administração quanto o Conselho Fiscal, o governo federal, como acionista majoritário e como controlador da Petrobras, vai sim discutir com a Petrobras qual que será a melhor política de Preços para cumprir a sua função social, que está na Constituição, está na Lei de estatais — disse Silveira, em coletiva no Palácio do Planalto.

Mais cedo, em entrevista à Globonews, o ministro de Minas e Energia estimou que a política política que será encabeçada pelo governo deve resultar em uma redução entre R\$ 0,22 e R\$ 0,25 no preço



do litro do diesel. Ele defende um parâmetro de precificação baseado no mercado doméstico e nomeado como 'Preço de Competitividade Interno (PCI)'.

A atual política de preços da Petrobras foi adotada em 2016, ainda no governo de Michel Temer. Com a paridade internacional, o preço dos combustíveis varia de acordo com a cotação do barril de petróleo em dólar.

Quando foi apresentada, a justificativa foi evitar uma defasagem de preços no Brasil em relação ao comércio internacional e eventual desestímulo à importação de combustíveis.

— Nós, em todo momento, destacamos o respeito à governança da empresa, a sua natureza jurídica. Mas a Petrobras, a partir da eleição do presidente Lula, vai ser uma empresa que vai corresponder às expectativas da sociedade, como indutora do crescimento nacional, ajudando sim a combater perdas inflacionárias — afirma Alexandre Silveira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

EXXON DESISTE DE BUSCAR PETRÓLEO NO BRASIL APÓS ENCONTRAR POÇOS VAZIOS, DIZ JORNAL

Sem confirmar ou negar que tenha desistido de alguma área no país, empresa diz que projetos por aqui "fazem parte de sua estratégia global e de seus planos de negócios"

Por O Globo, com agências internacionais — Nova York e Rio

A americana Exxon Mobil encerrou uma grande campanha para encontrar petróleo no Brasil, informou o Wall Street Journal nesta quarta-feira, citando fontes familiarizadas com o assunto.

De acordo com a reportagem, a gigante de petróleo e gás interrompeu a atual perfuração na área offshore depois de uma sequência de falhas em encontrar quantidades comercialmente viáveis de petróleo. A Exxon adquiriu a área com parceiros por US\$ 4 bilhões em 2017. O WSJ aponta ainda que a empresa não descarta projetos futuros no país.

A Exxon havia apostado bilhões de dólares em perfuração offshore no Brasil, uma das três áreas geográficas com as quais a empresa contava para a maior parte de sua produção futura. Os outros dois -- a Guiana e os EUA -- estão tendo um bom desempenho, mas a Exxon ainda não conseguiu fazer uma descoberta de peso do óleo como operadora nas águas do Brasil.

Em maio de 2022, a Exxon havia concordado em expandir com a Equinor o projeto Bacalhau, de US\$ 8 bilhões, que deve produzir 220 mil barris de petróleo e gás por dia. No entanto, essa campanha também sofreu atrasos e seu início foi adiado para 2025.

Procurada, a Exxon, por meio da assessoria de imprensa, não confirmou nem negou que teria desistido de alguma área no Brasil. A empresa disse apenas que "o Brasil é uma região importante no futuro da empresa" e que os projetos "permanecem no caminho da companhia e fazem parte da estratégia global e dos planos de negócios".

A reportagem do jornal americano foi divulgada menos de um dia depois de a Exxon sinalizar que seus lucros operacionais no primeiro trimestre caíram cerca de 25% em relação aos níveis recordes do ano passado, devido à redução dos preços do petróleo e do gás.

(Colaborou Bruno Rosa)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

ROBERTO CAMPOS NETO DIZ A EMPRESÁRIOS QUE JURO ALTO NÃO É UM PROBLEMA SÓ DO BANCO CENTRAL

Ele participou de almoço do Grupo Esfera, em São Paulo, e ouviu reclamações sobre falta de crédito
Por João Sorima Neto — São Paulo



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto – Foto : Edilson Dantas/Agência O Globo

Em encontro com empresários do Grupo Esfera, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse que os juros elevados no Brasil têm várias razões e trata-se de um problema de todos, governo, sociedade, e Banco Central. Ele afirmou que o crédito direcionado no país, incluindo o subsidiado, chega a 42% no país, enquanto o segundo colocado tem apenas 20%, o que reduz a potência da política monetária.

Também afirmou que o país tem um problema estrutural para cortar despesas, que vem de outros governos.

- O problema dos juros é de todos, do BC, da sociedade, do governo. A taxa de juro real é alta, mas tenho 42% de crédito direcionado, não só do BNDES. Se eu tiver mais crédito livre, a potência da política monetária aumenta e o juro é mais baixo. Se quer dar crédito subsidiado para todo mundo, a taxa será mais alta. E o país tem um problema estrutural para cortar despesas. O BC é só parte da solução, mas tem que ter participação do Ministério da Fazenda, Congresso - afirmou, lembrando que a taxa de juro real mas é a mais baixa dos últimos 15 anos na comparação com outros países emergentes.

Ele afirmou que a Reforma Administrativa, por exemplo, poderia ajudar a cortar a despesa obrigatória do governo como aconteceu em outros países.

Campos Neto ouviu reclamações de diferentes setores, da construção civil, à coleta de lixo e do agronegócio, sobre falta de crédito e de juros elevados, cenário que inviabiliza investimentos na produção. Campos Neto respondeu que nenhum Banco Central quer juros altos, mas é preciso observar o que é sustentável em relação ao combate à inflação.

- O custo de combater a inflação é elevado, mas o de não combater é mais alto ainda - disse.

Campos Neto afirmou que se o BC não elevasse a taxa de juros, com a memória inflacionária, o Brasil poderia ter atualmente um nível de inflação semelhante ao de países vizinhos, como a Colômbia, que está em 12%. O presidente do BC disse que a autoridade monetária tenta suavizar o ciclo de alta porque sabe que isso causa impacto no setor produtivo.

Na inflação da Páscoa, itens saltam até 27%: Veja ofertas de bacalhau, azeite e chocolates
- Tentamos causar o menor impacto possível - afirmou Campos Neto.

Ele disse que a inflação alta cria mecanismos de indexação e citou o exemplo da Argentina, com aumento de pobreza brutal, causado por inflação descontrolada.

- É um imposto maligno que incide mais sobre quem tem menos recursos. Quem tem mais recursos, se protege - observou.

Ele disse que a oferta de crédito deve crescer entre 7% e 8%, segundo projeções do BC, o que é um pouco acima de outros países emergentes. Campos Neto disse que a autoridade monetária está



olhando o que está acontecendo no crédito e se há alguma ruptura. Ele lembrou, entretanto, que o cenário é diferente da crise econômica de 2014 e 2015, quando o crédito nominal encolheu.

Campos Neto defendeu maior 'funding' (fonte de recursos) do mercado para direcionar ao pequeno e médio empresário. Mas lembrou que, com a pandemia e a alta dos juros, o país adiou na trajetória de oferecer mais crédito privado, inclusive internacional.

O presidente do BC disse nunca vamos ter um sistema de crédito infalível, mas o país caminha para ter mais transparência em tudo. Ele disse que o BC tem um sistema com dados em que os bancos conseguem ver a concentração de crédito em uma determinada empresa e isso poderia ter evitado casos como o da Americanas. Campos Neto defendeu que tecnologia e digitalização são instrumentos para que o país mude de patamar em relação à transparência numa velocidade exponencial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

PETROBRAS DIZ QUE NÃO RECEBEU PEDIDO DO GOVERNO PARA MUDAR POLÍTICA DE PREÇOS

Estatual diz que vai manter compromisso com a prática de preços competitivos, em equilíbrio com o mercado nacional e evitar o repasse imediato das volatilidades

Por Bruno Rosa

Apesar das indicações do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de que pretende alterar a política de preços da Petrobras, a estatal informou que não recebeu nenhuma proposta do Ministério das Minas e Energia (MME) a respeito da alteração de sua política atual.

"Quaisquer propostas de alteração da Política de Preços recebidas do acionista controlador serão comunicadas oportunamente ao mercado, e conduzidas pelos mecanismos habituais de governança interna da companhia", disse a estatal em nota.

Atualmente, a Petrobras reajusta os preços dos combustíveis com base na chamada PPI (Preços de Paridade de Importação), levando em conta as oscilações do dólar e do barril do petróleo. Recentemente, Jean Paul Prates, presidente da companhia, disse que a PPI não é um dogma e que a Petrobras segue o "preço de mercado brasileiro".

Assim, em nota, a Petrobras reafirma "seu compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com o mercado nacional, ao mesmo tempo em que evita o repasse imediato das volatilidades externas e da taxa de câmbio causadas por eventos conjunturais".

A companhia reiterou ainda que ajustes de preços de produtos são realizados no curso normal de seus negócios, "em razão do contínuo monitoramento dos mercados, o que compreende, dentre outros procedimentos, a análise diária do comportamento de nossos preços relativamente às cotações internacionais, o seu market share, dentre outras variáveis".

Mas a atual política de preços da Petrobras será colocada em xeque se a cotação do barril do petróleo continuar em alta nas próximas semanas, afirmam especialistas. Conforme O GLOBO mostrou ontem, se o preço da cotação do barril continuar subindo como se prevê, vai aumentar a pressão sob a estatal. O barril está na maior cotação em um mês no exterior.

A Petrobras vem reduzindo o preço do diesel nas refinarias desde agosto do ano passado. O último recuo ocorreu no dia 23 de março, quando passou de R\$ 4,02 para R\$ 3,84. Já a gasolina sofreu neste um aumento, no fim de janeiro, e uma queda, no início de março, quando passou de R\$ 3,31 para R\$ 3,18.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

HADDAD FAZ AJUSTES FINAIS NO ARCABOUÇO FISCAL, PARA ENVIO AO CONGRESSO NA SEMANA QUE VEM

A expectativa é enviar proposta antes do dia 15 de abril
Por Renan Monteiro — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o presidente Lula e o ministro da Casa Civil, Rui Costa - Foto : Washington Costa/MF/12-01-2023

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, confirmou que os ajustes finais do arcabouço fiscal serão trabalhados com a Casa Civil na manhã desta quarta-feira. A expectativa é que a proposta com novas regras para controle das contas públicas seja enviada ao Congresso Nacional antes do dia 15 de abril.

Nesta quarta-feira, Haddad tem duas reuniões com o Ministro da Casa Civil, Rui Costa. A primeira é com a presença do Secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron.

Reação: Presidente do BC elogia Haddad e regra fiscal, mas rebate críticas de que decisões sobre juros são políticas

— É reunião de rotina, sobre execução orçamentária. Devemos [também] bater o texto [da regra fiscal] para encaminhar ao Congresso na semana que vem — disse.

No início da semana, o ministro declarou que o texto da proposta será enviado ao Legislativo "junto" com outras medidas de "recuperação da base fiscal", isto é, de incremento de receita ao governo.

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

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/04/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ARCABOUÇO TEM REGRAS FROUXAS E DEVE SER 'APERTADO' NO CONGRESSO, DIZ LÍDER DA OPOSIÇÃO NO SENADO

Rogério Marinho afirmou que a oposição vai trabalhar de forma 'construtiva' e quer ajudar a melhorar o projeto para estabilizar as contas públicas

Por Adriana Fernandes



Senador Rogério Marinho (PL-RN) avaliou que o desenho do novo arcabouço fiscal apresentado até agora tem regras "frouxas" Foto: Adriano Machado/Reuters

BRASÍLIA –Líder da oposição no Senado e ex-ministro do governo Bolsonaro, o senador Rogério Marinho (PL-RN) avaliou que o desenho do novo arcabouço fiscal apresentado até agora pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tem regras frouxas. Segundo ele, senadores dos partidos de oposição ao governo Lula vão trabalhar para "apertá-las" durante a tramitação da



proposta no Congresso.

Ao Estadão, Marinho afirmou que a oposição vai trabalhar de forma “construtiva” e quer ajudar a melhorar o projeto. A ideia é marcar uma audiência com o ministro Haddad para sugerir mudanças na proposta, após o texto legal ser encaminhado ao Congresso.

O grupo de oposição, segundo ele, reúne 23 senadores, além de outros oito a 10 senadores que integram partidos que são independentes e não estão na base de sustentação do governo. “Temos dúvidas sobre a eficácia do projeto para controlar a dívida pública”, afirmou. Marinho encaminhou aos senadores da oposição e da minoria uma nota técnica com uma primeira análise sobre desenho do arcabouço apontando os pontos que sua consultoria econômica elencou com críticos no desenho.

O líder da oposição disse que um dos pontos de maior preocupação é que o desenho da regra foi feito com base num patamar de despesas muito elevado pela aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, que permitiu uma expansão dos gastos em cerca de R\$ 200 bilhões neste ano.

Marinho disse que é preocupante a necessidade de arrecadar R\$ 150 bilhões extras para os cofres públicos. Uma referência às medidas que o ministro Haddad prometeu anunciar na próxima semana para aumentar as receitas de forma permanente e permitir melhorar o resultado das contas públicas nos próximos anos.

Segundo o senador, o ministro Haddad falou na reunião com senadores de apresentação das linhas gerais do arcabouço fiscal que iria cortar as isenções tributárias. Marinho lembrou que o histórico no Congresso não tem sido favorável nesse caminho e enfatizou que, no governo Dilma Rousseff (PT), esses gastos tributários aumentaram.

“A nossa ideia é que a regra seja exequível e que a trajetória de alta dívida possa ser estabilizada. Do jeito que está, não vai chegar lá”, afirmou.

O senador do PL disse que está curioso para saber quais serão as isenções a serem cortadas pelo ministro, uma vez que as maiores que existem são o Simples e Zona Franca de Manaus -- e acabar com esses benefícios tem resistência muito grande entre parlamentares.

‘Fura-teto’

Apontado pelo ex-ministro da Economia, Paulo Guedes, como “gastador” e “fura-teto”, Marinho diz que não vê contradição entre a preocupação de agora com a regra fiscal e ajuste das contas públicas e o período em que buscava recursos para aumentar os investimentos, quando foi ministro do Desenvolvimento Regional, entre 2020 e 2022.

Ele justificou que era natural que ele como ministro de uma área finalística do governo, que executa as políticas públicas, buscasse recursos para os projetos do Ministério. “Imagina se eu fosse o ministro de uma área fim que não quisesse gastar”, ressaltou, acrescentando que estaria no lugar errado se não tivesse atuado dessa forma.

Sobre Guedes, Marinho disse que o ex-ministro da Economia tinha a função de segurar os gastos, mas apresentava muitas vezes um comportamento “mercurial”. “O ministro Guedes em alguns momentos explodia, mas ele era o homem que estava sentado em cima do cofre e tinha responsabilidade dentro do governo de segurar as despesas”, afirmou.

Ao lado dos ex-ministros de Bolsonaro Tarcísio de Freitas (infraestrutura) e Walter Braga Neto (Casa Civil), Marinho integrou o grupo que defendeu o aumento de gastos com investimentos.

Apesar das críticas ao novo arcabouço fiscal, Marinho, no entanto, defendeu as medidas de combate às distorções tributárias, como a tributação dos fundos exclusivos e dos planejamentos tributários feitos pelas empresas nos paraísos fiscais para pagar menos impostos. E provocou: se o governo

não incluir uma medida para mudar essa tributação, ele vai apresentar uma emenda sobre o assunto no projeto que o governo enviar ao Congresso.

O senador defendeu a política fiscal do governo Bolsonaro e minimizou o impacto das medidas de expansão de gastos adotadas no ano passado, às vésperas das eleições. Como revelou o Estadão, na época Bolsonaro também adotou medidas de isenções tributárias e tirou recursos de programas importantes, como a Farmácia Popular, que tiveram que ser recompostos agora.

Segundo ele, os planos de Bolsonaro era aumentar o gasto em R\$ 75 bilhões em 2023, caso ganhasse a eleição. “As ações que o governo Bolsonaro implementou foram cíclicas, episódicas e as despesas não foram permanentes”, disse. O ex-presidente chegou a propor na campanha um reajuste do salário mínimo para R\$ 1.400, valor que não caberia, no entanto, na conta de R\$ 75 bilhões devido ao forte impacto nas contas da Previdência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2023

LULA MUDA REGRAS DO MARCO DO SANEAMENTO E PERMITE A ESTATAIS QUE CONTINUEM COM SERVIÇO SEM LICITAÇÃO

Regulamentação vai contra um dos fundamentos da lei sancionada em 2020 ao abrir caminho para a continuidade da operação de empresas que foram consideradas incapazes de cumprirem os objetivos

Por Sofia Aguiar e Luci Ribeiro

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou nesta quarta-feira, 05, dois decretos que modificam o Marco Legal do Saneamento e abrem caminho para que estatais estaduais continuem operando os serviços de água e esgoto sem licitação – quebrando, assim, um dos fundamentos da lei sancionada em 2020.



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva assina decretos que atualizam a regulamentação do Marco Legal do Saneamento Foto: Adriano Machado/Reuters

A nova regulamentação recebeu críticas das empresas privadas por mudar regras que foram estabelecidas na lei, o que pode gerar insegurança jurídica e travar os investimentos no setor. Hoje, o saneamento é prestado em sua maioria por empresas públicas estaduais. O objetivo do novo marco é justamente aumentar a concorrência e melhorar a qualidade da infraestrutura.

Antes da edição dos decretos por Lula, 1.113 municípios, com população de 29,8 milhões, tiveram os contratos considerados irregulares com as companhias de água e esgoto após análise da capacidade delas de cumprir os objetivos do novo marco: universalizar os serviços de água e esgoto até 2033, com fornecimento de água para 99% da população e coleta e tratamento de esgoto para 90%.

Atualmente, 100 milhões de pessoas não têm rede de esgoto e falta água potável para 35 milhões, segundo ranking divulgado este ano pelo Instituto Trata Brasil, com base nos indicadores de 2021 do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento.

Da forma como estava previsto na lei, esses 1.113 municípios não poderiam receber verba federal para cumprir as exigências, já que os contratos foram considerados irregulares. O Palácio do Planalto, porém, justificou a mudança com o argumento de que é preciso evitar que serviços e investimentos sejam suspensos e que haverá “rigorosa fiscalização”.

Na cerimônia de assinatura dos decretos, Lula disse que é preciso um “voto de confiança” nas empresas públicas. “Se isso não der certo, não tem culpado. Se der certo, todos vão ganhar”, afirmou.

O ministro das Cidades, Jader Filho, disse que as agências reguladoras irão acompanhar o cumprimento das metas de empresas públicas e privadas. As companhias que não cumprirem as metas não receberão recursos públicos, segundo o ministro.

PPPs e novo prazo

Conforme o Estadão/Broadcast antecipou, outra mudança é o fim do limite de 25% para a realização de Parcerias Público-Privadas (PPP) pelos Estados, em um aceno para ampliar a participação da iniciativa privada no setor. O governo estimou investimentos de R\$ 120 bilhões até 2033, prazo para a universalização dos serviços. “Essa medida vai alavancar muitos projetos por esse tipo de mecanismo”, disse o ministro.

Outro ponto tratado na nova regulação é a regionalização da prestação dos serviços, trazida pelo Marco Legal do Saneamento para atender à lógica do chamado “filé com osso”. Como a lei incentiva a concessão dos serviços de água e esgoto, a ideia foi de não deixar que municípios pouco atrativos para a iniciativa privada fossem escanteados do processo de universalização.

A lei exige, portanto que, para ter acesso a verbas federais, os serviços devem ser prestados de forma regionalizada, atendendo a mais de um município. As novas regras prorrogam o prazo para essa regionalização até 31/12/2025. O prazo anterior se encerraria em 31/03/2023, o que deixaria outros 2.098 municípios, com população de 65,8 milhões de habitantes, que ainda não estão regionalizados, também impedidos de acessar recursos federais para ações de saneamento, segundo o governo.

“O novo prazo garante aos Estados o tempo necessário para estruturação adequada da prestação regionalizada nos territórios, na forma prevista no novo marco legal, sem prejudicar os investimentos no período de transição para o novo modelo de prestação”, explica o Planalto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2023

VOTORANTIM PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 5,5 BILHÕES ESTE ANO

Presidente do grupo, João Schmidt diz que 2023 será ‘ano de consolidação e de novos investimentos’

Por Circe Bonatelli



A Votorantim, um dos maiores conglomerados empresariais do País, estima investimentos na ordem de R\$ 5,5 bilhões em 2023. O montante será um pouco menor do que em 2022, quando bateu em R\$ 5,8 bilhões, mas ainda assim bastante robusto. O foco será consolidar os negócios agregados mais recentemente à holding, bem como modernizar os negócios mais antigos visando a ganhos de eficiência.

Dilhan Pillay (Temasek), João Schmidt (Votorantim) e Matheus Villares (Temasek) Foto: Alex Silva/Estadão

“Teremos aportes para modernização das unidades consolidadas em busca de mais competitividade. Aí são investimentos já programados. Mas também teremos investimentos nos novos negócios, inorgânicos”, conta o presidente do grupo, João Schmidt, em entrevista ao Estadão/Broadcast. “Nós já fizemos movimentos ao longo de 2021 e 2022 que levaram à criação de várias plataformas de negócios e agora em 2023 vamos fazer a consolidação, explorando as oportunidades. Será um ano de consolidação e de novos investimentos”, complementa.



A holding atua nos segmentos de materiais de construção, financeiro, alumínio, energia limpa e renovável, mineração e metalurgia, suco de laranja, aços longos, imobiliário e infraestrutura. E o último ano foi bastante movimentando em termos de diversificação.

O grupo concluiu em 2022 a reorganização societária dos ativos de energia da Votorantim e do CPP Investments, que resultou na criação da Auren, empresa listada no Novo Mercado da B3 e uma das maiores plataformas de energia renovável do Brasil. Já no começo de 2023, veio outra tacada no setor de energia. Em uma nova parceria, a Votorantim e o CCP criaram a Floen, empresa de investimento em soluções de transição energética. Desta forma, a agenda de transição energética ganhou espaço na pauta de investimentos para 2023.

Outra operação com mandato para aportes é a 23S Capital, um braço criado em parceria com a Temasek e que tem R\$ 3,6 bilhões reservados para teses de alto crescimento. Os aportes serão feitos em troca de participações minoritárias, porém com acesso à governança. “O foco aqui são empresas mais consolidadas e sem limitação de setores, mas preferência para atuação ligada a saúde, longevidade, educação, digitalização”, explica Schmidt. A expectativa é que os R\$ 3,6 bilhões sejam aplicados ao longo de dois a quatro anos.

No mesmo ano o grupo ampliou a presença em infraestrutura, com a entrada no bloco de controle da CCR. Ainda entre os principais movimentos em 2022, ocorreram: a parceria do banco BV com o Bradesco para a criação de uma nova gestora de investimentos independente; o avanço da internacionalização da Votorantim Cimentos, com a conclusão da aquisição de plantas no Sul da Espanha; o follow-on da CBA; e a criação da Evera, nova plataforma de ingredientes naturais da Citrosuco.

Apesar das incertezas sobre os rumos do País neste começo de governo, o presidente da Votorantim pondera que o cenário macroeconômico e político não é determinando para que a companhia acelere ou desacelere. “O que importa é que temos um balanço flexível para atuar em teses que façam sentido para nós”, afirma, reiterando o olhar de longo prazo.

“Em um cenário macroeconômico com diversos desafios, terminamos o ano com a estrutura de capital adequada na Votorantim e nas empresas que compõem o nosso portfólio. Fomos capazes de manter métricas de crédito saudáveis e mantivemos o grau de investimento pelas três maiores empresas globais de avaliação de crédito. A Votorantim está preparada para mais passos na transformação de seu portfólio”, acrescenta o diretor financeiro, Sergio Malacrida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/04/2023

MINISTRO ANUNCIA MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS, QUE DIZ DESCONHECER PROPOSTA

Segundo Alexandre Silveira, seria possível reduzir preço do diesel em até R\$ 0,25 por litro; estatal afirma não ter recebido proposta do Ministério das Minas e Energia sobre alteração
Por Marlla Sabino, Luciana Collet e Elisa Calmon

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nesta quarta-feira, 5, que o governo deve atuar para mudar a atual política de preços da Petrobras, conhecida como preço de paridade de importação (PPI), por estar atrelada ao mercado internacional, e avançar na construção de um “preço de competitividade interna”. “Não tenha dúvida, o tal PPI é um verdadeiro absurdo”, disse o ministro, durante entrevista à GloboNews.

Segundo ele, cálculos do Ministério de Minas e Energia consideram que, se fossem considerados os preços de custos, no que a Petrobras é autossuficiente, mais a rentabilidade, seria possível reduzir o preço do óleo diesel em torno de R\$ 0,22 a R\$ 0,25 por litro. “Acho que temos que rapidamente fazer essa discussão. A Petrobras já está orientada.”



O ministro disse que o governo respeita a governança da Petrobras e sua natureza jurídica, mas vai exigir que a companhia “respeite povo brasileiro” e cumpra sua função social. O ministro defendeu a modernização do parque de refino, de modo que o País possa ser autossuficiente na gasolina e no diesel. “Nós queremos fortalecer a empresa, valorizar o conteúdo local, melhorar e modernizar nosso parque de refino, para que o Brasil possa ter um preço interno dos combustíveis”.

Na visão do ministro, com a autossuficiência na produção de derivados, a Petrobras poderia “atender o povo brasileiro numa questão fundamental que é conter a inflação”. “E vamos conter isso, mais uma vez destaco, com responsabilidade da política de preços da Petrobras, mas tem que ter um preço de referência interno.”

Silveira voltou a criticar a gestão da equipe do ex-presidente Jair Bolsonaro em relação à gestão da Petrobras e afirmou que a política que vinha sendo utilizada era de se desfazer de ativos da empresa para, eventualmente, vendê-la, nos moldes do que aconteceu com a Eletrobras, privatizada no ano passado. “Queremos fortalecer a empresa, valorizar o conteúdo local, modernizar nosso parque de refino para que o Brasil possa ter um preço interno dos combustíveis.”

O ministro destacou que a linha do atual governo é que a empresa cumpra também sua função social, sem deixar de ter lucros para investidores. “A Petrobras tem sua natureza jurídica, mas o controlador é a União. Tem que trabalhar cumprindo sua função social.”

Ao comentar o tema, o ministro também citou a recente decisão da Opep (Organização dos Países Exportadores de Petróleo), de cortar a produção de petróleo nos próximos meses. Ele afirmou que o Brasil não pode ficar suscetível ao “cartel” da Opep. “Essa intervenção da Opep vem demonstrar, mais uma vez, que precisamos ser autossuficiente na produção de petróleo, precisamos ampliar nossa produção”, disse.

Petrobras diz que não recebeu proposta

Após a entrevista do ministro, a Petrobras informou que não recebeu nenhuma proposta do MME a respeito da alteração da política de preços. “A Petrobras reafirma seu compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com o mercado nacional, ao mesmo tempo em que evita o repasse imediato das volatilidades externas e da taxa de câmbio causadas por eventos conjunturais”, diz no documento. Na sequência, a empresa confirma não ter recebido nenhuma proposta do MME a respeito da alteração da Política de Preços.

A companhia diz ainda que “ajustes de preços de produtos são realizados no curso normal de seus negócios”, em razão do contínuo monitoramento dos mercados, o que compreende, dentre outros procedimentos, a análise diária do comportamento de nossos preços relativamente às cotações internacionais, o seu market share, dentre outras variáveis.

‘Indutora do crescimento’

O ministro cobrou que a empresa cumpra seu papel social e afirmou que a estatal tem que ser “indutora do crescimento”, seguindo as diretrizes ditadas pela União, controlador da empresa.

“Dependemos - isso é importante destacar - da estabilidade, planejamento, de respeito aos contratos e previsibilidade, para atrair cada vez mais investimentos. No caso da Petrobras, ela tem de ser indutora do crescimento, conforme a política ditada pelo seu controlador, que é o governo federal”, disse Silveira, em entrevista à Globonews nesta manhã.

O ministro afirmou que o governo irá mudar a política de preços atual, que segue o mercado internacional. Ele citou que, com os novos conselheiros representantes da União, haverá um equilíbrio entre o Conselho de Administração e a nova diretoria da empresa, que visará buscar a implementação dessa nova política de preço. “Não podemos ficar suscetíveis a cartel da Opep.”

Segundo Silveira, a função social da empresa seria criar um “colchão” de amortecimento de crises internacionais que afetam o preço dos combustíveis, ressaltando que, mesmo assim, sempre estaremos suscetíveis aos impactos da volatilidade dos preços no mercado internacional.

Ele afirmou que a Petrobras atuará para dar lucro, mas também para “melhorar a vida de Dona Maria e Seu João”, se referindo à população.

“A Petrobras vai continuar sendo respeitada em sua governança, vai continuar sendo respeitada em sua natureza jurídica, mas vamos exigir da Petrobras, como controlador, que ela respeite o povo brasileiro e cumpra o que está na lei, na Constituição, a função social”, disse

Gás de cozinha

Silveira também comentou a questão do preço do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), mais conhecido como gás de cozinha. De acordo com ele, a Petrobras vendeu o insumo, nos últimos quatro anos, em média, 27% acima do preço referencial de cotação. “Prejuízo ao povo brasileiro de mais de R\$ 7 bilhões”, apontou.

“No gás, que ela [Petrobras] é monopolista, dependemos completamente dela, ela vendeu acima do preço do Brent, acima do preço de paridade de importação, ou seja, uma política completamente sujeita e subordinada ao interesse do mercado”, disse. “Tenho visto atrocidades com relação à política de preço adotada pela Petrobras, em especial nessa questão do gás.”

Setor elétrico

O ministro também ressaltou, durante a entrevista, a matriz elétrica renovável no Brasil e afirmou que o governo tem incentivado, cada vez mais, investimentos em fontes como eólica e solar. “Podemos ser grande protagonista da questão ambiental e da transição energética no mundo.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2023

ENERGIA NUCLEAR VOLTA AO ‘LIMBO’ NO BRASIL E ESPECIALISTAS DEFENDEM INVESTIR EM PEQUENOS REATORES

Expansão da energia nuclear no País já não é uma certeza, apesar dos esforços dos agentes do setor para tentar garantir investimentos na área

Por Denise Luna

RIO - Depois de voltar aos holofotes pelas mãos do almirante Bento Albuquerque, ex-ministro de Minas e Energia, a expansão da energia nuclear no País já não é uma certeza, apesar dos esforços dos agentes do setor para tentar garantir investimentos na área. A finalização da usina nuclear de Angra 3, várias vezes adiada, por exemplo, caminha a passos lentos. Se não for acelerada, poderá ter a previsão de começar a operar em 2028 mais uma vez alterada.

Para tentar impulsionar o setor, uma Frente Parlamentar Mista de Tecnologias e Atividades Nucleares foi criada no último dia 21, com previsão de ser instalada agora em abril. A expectativa dos parlamentares é de que não apenas Angra 3 seja concluída, mas que a quarta usina nuclear prevista para o País também saia do papel. Mas essa é uma hipótese hoje considerada remota.

Uma saída para a fonte crescer no País, avaliam especialistas do setor elétrico, seria a opção por pequenos reatores modulares, uma nova tecnologia que já possui mais de 50 projetos sendo desenvolvidos em países como Estados Unidos, Japão, China, Rússia, França, entre outros.

“No Brasil, a energia nuclear não é tão importante do ponto de vista da descarbonização, como é na Europa, na China. Mas garante a segurança do abastecimento diante do crescimento das renováveis, só que com juros a 13,5%, grandes projetos estão descartados. Pequenos reatores modulares são menos intensivos em capital”, explica Nivalde de Castro, professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel).

Nivalde diz que a introdução dos Small Modular Reactor (SMR), como são mais conhecidos, pode ajudar a desenvolver uma cadeia produtiva no País, o que se alinha com a reindustrialização

proposta pelo atual governo. A expectativa, informa, é de que a expansão da fonte seja oficializada no próximo Plano Decenal de Energia 2032 (PDE 2032).

Da mesma visão compartilha o ex-presidente da Eletronuclear e atual assessor da presidência da ENBPar, controladora da usina hidrelétrica Itaipu e da Eletronuclear, Leonam Guimarães. Ele reforça que o maior obstáculo para a construção das usinas nucleares no Brasil é o custo do capital. Segundo ele, os pequenos reatores poderiam inclusive ser flutuantes e instalados próximos à outras usinas nucleares, e Angra dos Reis (RJ), para aproveitar a infraestrutura da central nuclear.

“Em vez de fazer uma usina de mais de 1 gigawatt (GW), como Angra 2 (1,3 GW) e 3 (1,4 GW), pode fazer quatro de 350 megawatts (MW) no mesmo local, fica mais econômico. Os primeiros 350 MW começam a gerar receita enquanto você está fazendo o segundo”, explica Guimarães. Para a construção de um pequeno reator o prazo estimado é de três anos, informa, bem abaixo dos mais de 10 anos das grandes usinas.

Uma história turbulenta

A energia nuclear no Brasil sempre foi um processo demorado, turbulento e muito caro. Desde os primeiros acordos com a Alemanha durante a ditadura, até os casos de corrupção na construção de Angra 3, a imagem da fonte energética ainda passou por episódios rocambolescos, como o anúncio da construção de uma usina por ano em 50 anos pelo ex-ministro Edison Lobão, em 2008. Mas pouca coisa saiu do papel. A partir do início da operação de Angra 2, em 2001, a geração de energia nuclear responde apenas por 1,66% de toda a eletricidade consumida no Brasil, e a fonte ainda vive o estigma de grandes acidentes no mundo, como os das usinas de Chernobyl (1986) e Fukushima (2011), os mais recentes.

A construção de Angra 3, interrompida por casos de corrupção em 2015, foi retomada no governo de Michel Temer e ganhou fôlego maior na gestão do almirante Bento Albuquerque, ministro de Minas e Energia de Bolsonaro e entusiasta da fonte. Com a troca pelo ministro Adolfo Sachsida, a sete meses do fim da gestão no ano passado, a área de energia nuclear do ministério foi praticamente desativada, atrasando novamente o processo.

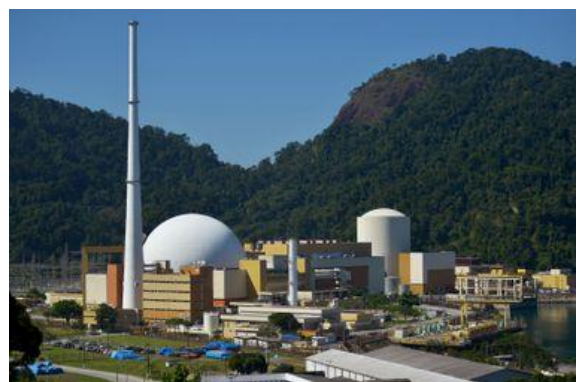


Sala de controle da usina nuclear de Angra 2; finalização da usina de Angra 3, várias vezes adiada, caminha a passos lentos. Foto: Lucas Landau/Reuters

A energia nuclear traz estabilidade ao sistema, em contraponto às intermitentes gerações de energia eólica e solar, duas fontes que dispararam em capacidade instalada no País. Outro argumento em defesa à continuidade do programa nuclear brasileiro é a futura produção de hidrogênio verde, que depende, no entanto, da classificação da energia nuclear como energia renovável, como pleiteia a União Europeia. No

momento, o hidrogênio produzido pelas usinas nucleares ainda é classificado como rosa.

Apesar de não emitir gases poluentes, a geração de energia nuclear depende do urânio, que não é renovável, e de muita água para esfriar os reatores. Além disso, a questão dos resíduos radioativos ainda não foi solucionada. Estudos sobre outro tipo de combustível para alimentar as usinas nucleares estão em andamento, mas ainda não existe um substituto renovável conhecido para o urânio.



Vista do complexo de energia nuclear de Angra dos Reis. Foto: Lucas Landau/Reuters



Por outro lado, o Brasil tem a 7ª maior reserva de urânio do mundo, com a produção do mineral retomada recentemente, em 2021, após cinco anos paralisada. Em 29 de dezembro do ano passado, o governo Bolsonaro sancionou a lei que permite a exploração pela iniciativa privada. Apesar da permissão, a Indústria Nucleares do Brasil (INB) continua com o monopólio do mineral, como prevê a Constituição, e será responsável pela venda.

A diversificação do uso da tecnologia nuclear também está no radar do governo e pode atrair mais investidores para a área, de acordo com o presidente da Associação Brasileira de Atividades Nucleares (Abdan), Celso Cunha, que há décadas assiste as idas e vindas do setor nuclear no País. Ele também defende a implantação de reatores com potência máxima de até 300 MW, e alerta que o Brasil está dando passos muito lentos em relação à medicina nuclear, em crescimento no mundo inteiro, e da irradiação de alimentos, utilizada para conservação e que reduz o desperdício alimentar.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) afirmou que está “estudando e analisando todas as questões referentes à energia nuclear no Brasil”. “As ações relacionadas ao tema serão divulgadas pela pasta, no momento oportuno”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2023

DANO AMBIENTAL QUE AFUNDOU CINCO BAIROS EM MACEIÓ AMEAÇA VENDA DA BRASKEM

Empresa afirma que tem reparado impactos de acidente ambiental em 2018 e honrado compromissos de indenização; cerca de 200 mil pessoas foram afetadas

Por André Borges

BRASÍLIA - As negociações em torno da venda da Braskem, maior petroquímica da América Latina, podem emperrar em novas disputas jurídicas. O senador Renan Calheiros (MDB-AL) disse ao Estadão que atuará no Congresso e com o governo de Alagoas para impedir que qualquer negociação avance, caso a Braskem não dê uma solução definitiva às indenizações bilionárias para cerca de 200 mil pessoas que foram vítimas de um acidente ambiental causado pela empresa, em 2018.

Naquele ano, houve um abalo sísmico em cinco bairros da região de Maceió, que deixou rachaduras em milhares de imóveis e abriu crateras em ruas da cidade, forçando mais de 55 mil pessoas a deixarem suas casas. O abalo foi causado pelo deslocamento do subsolo, devido à extração de sal-gema pela Braskem, que atuava na região desde 1976. A companhia encerrou a extração do minério na região em 2019. Procurada, a Braskem afirmou que tem honrado compromissos de indenização (veja mais abaixo).

O Estadão apurou que Renan Calheiros já teve uma conversa telefônica sobre o assunto com o novo presidente da Petrobras, Jean Paul Prates. A Petrobras detém 36,1% do capital total da Braskem, enquanto a Novonor, novo nome da empreiteira Odebrecht, tem uma fatia maior, de 38,3%. As demais ações estão pulverizadas no mercado.

Na conversa, segundo interlocutores de Renan e Prates, o presidente da Petrobras se mostrou sensível ao pleito e sinalizou que, em seu entendimento, a Braskem só será mesmo negociada com outra empresa quando resolver suas indenizações com as famílias alagoanas.

Procurado pelo Estadão, Prates não comentou o assunto. Renan disse que não podia falar sobre o conteúdo de uma conversa privada, mas deixou clara a sua posição sobre o andamento das negociações.



Casas no entorno de unidade da Braskem que causou dano ambiental, em Maceió Foto: Amanda Perobelli/Reuters

“Nós, alagoanos, não somos contra a venda da empresa, nem que a Petrobras aumente ou reduza sua participação acionária. O que exigimos é que eles paguem as dívidas com as vítimas, que somam mais de 200 mil pessoas”, disse Renan.

O senador afirma que os alagoanos querem a construção de um novo bairro para repor as habitações, porque os cinco bairros atingidos pela tragédia estão desertos. “A economia de Alagoas caiu 11% só por causa desse desastre. Só com a frustração de recolhimento de ICMS, o Estado e os municípios perderam mais de R\$ 3 bilhões. É preciso prover a moradia, o emprego, a dignidade dessas famílias. Extraíram o sal-gema desses locais e não colocaram nada do lugar. E os bairros tiveram afundamento. Pessoas adoeceram, perderam familiares, outras se suicidaram. Tem que resolver definitivamente essa situação”, disse.

Prédio com rachadura em bairro de Maceió que sofreu afundamento devido a atividades da Braskem Foto: Amanda Perobelli/Reuters

Há uma questão básica, porém, ainda em aberto: o custo total dessas indenizações. “O grande problema é esse hoje, não há uma quantificação precisa. As ações judiciais são pulverizadas. A empresa tem cerca de R\$ 8 bilhões provisionados em seu balanço para essas iniciativas”, disse Renan.



A Braskem informou, em junho de 2022, que a provisão para o incidente era de R\$ 7,7 bilhões. Desde 2019, a empresa enfrenta questionamentos de investidores sobre o passivo ambiental em Alagoas. O processo é acompanhado pelo Ministério Público Federal (MPF), Ministério Público do Estado de Alagoas (MPE), Defensoria Pública da União (DPU) e Defensoria Pública do Estado de Alagoas (DPE).



Casa que precisou ser evacuada no bairro do Pinheiro, em Maceió, passa por obras Foto: Thalita Chargel/Estadão

Negócio pode chegar a R\$ 70 bi

A venda da Braskem é considerada a grande cartada da Novonor, companhia que está em recuperação judicial e que vê na transação sua principal rota de saída da crise.

No fim do ano passado, a gestora americana Apollo chegou a fazer uma proposta para adquirir a companhia, que está à venda há anos, sem ter êxito. Outra interessada foi a Unipar, mas as transações também ficaram pelo caminho.

A lista de interessados inclui ainda o grupo Ultra, o grupo J&F e o BTG. Em 2019, a Braskem chegou avançar nas discussões com outra gigante de seu setor, a holandesa LyondellBasell. As conversas aconteceram entre 2017 e 2019, mas também não foram para frente. Parte da razão para o negócio com a Lyondell não andar se deveu ao passivo ambiental em Maceió, além de questões regulatórias que a Braskem enfrentou nos Estados Unidos.



No início do ano passado, as duas sócias decidiram negociar as ações da empresa na Bolsa de Valores, mas, sem interessados, a oferta foi suspensa, o que acabou por trazer de volta a ideia de se encontrar um comprador no mercado privado.

No mercado, já se estimou que a venda da Braskem, uma das maiores petroquímicas do mundo, pode movimentar cerca de R\$ 70 bilhões, incluindo suas dívidas. Só a fatia da Novonor, que tem 38% do capital votante, chegou a ser estimada em mais de R\$ 13,5 bilhões.

Outro lado

A Braskem informou que está desenvolvendo uma série de ações nos bairros de Maceió afetados pelo problema, “com foco na segurança das pessoas e na implementação de medidas amplas e adequadas para mitigar, compensar ou reparar impactos decorrentes da desocupação”.

“As iniciativas, acordadas com autoridades federais, estaduais e municipais, abrangem realocação e compensação financeira das famílias, acolhimento de animais, cuidados com a zeladoria nos bairros, monitoramento do solo e fechamento definitivo dos poços de sal, entre outras. Além disso, um acordo socioambiental prevê recursos e tratativas nos aspectos sociais, ambientais e de mobilidade, cujas ações vêm sendo definidas e implementadas em conjunto com as autoridades e em consulta à população. Para o cumprimento dos acordos firmados com as autoridades desde janeiro de 2020, a Braskem já realizou o provisionamento de todos os recursos determinados”, declarou a companhia.

O Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação aponta que, até o fim de março, 18.933 propostas de indenização foram apresentadas aos moradores das áreas de desocupação e monitoramento. O número equivale a cerca de 99% de todas as propostas previstas, segundo a empresa.

“Desse total, 17.800 já foram aceitas – a diferença entre o número de propostas apresentadas e aceitas se deve ao tempo que as famílias têm para avaliar ou pedir uma reanálise dos valores. O índice de aceitação se mantém acima de 99% desde o início do programa, e 16.585 indenizações já foram pagas, superando 86% do esperado. Somadas aos auxílios financeiros e honorários de advogados, o valor é de R\$ 3,5 bilhões. Na realocação preventiva, mais de 99% dos imóveis das áreas definidas pela Defesa Civil já foram desocupados”, informou a empresa.

Em relação às ações previstas no acordo socioambiental, um plano de ação foi entregue às autoridades, após cumprir as fases de diagnóstico e escuta da comunidade. Já o diagnóstico da frente sociourbanística, que aborda questões relacionadas ao planejamento e infraestrutura urbana, patrimônio cultural, políticas sociais, economia e trabalho, entre outras, foi apresentado no último mês de março, em escutas públicas formais, a fim de receber contribuições para o Plano de Ações Sociourbanísticas.

No eixo de mobilidade urbana, as obras estão em fase de execução, com investimento previsto de R\$ 360 milhões. Já as ações da frente de estabilização e monitoramento do solo incluem a instalação de um conjunto de equipamentos dos mais modernos em atuação no Brasil, segundo a companhia, com parte deles doada para a Defesa Civil de Maceió. “A extração de sal-gema foi totalmente encerrada em maio de 2019, e a Braskem vem adotando as medidas adequadas para o fechamento definitivo dos poços de sal, conforme plano apresentado às autoridades e aprovado pela Agência Nacional de Mineração (ANM)”, informou a empresa.

No aspecto coletivo, dentro do acordo socioambiental, a Braskem assumiu o compromisso de disponibilizar recursos, no valor mínimo de R\$ 150 milhões, para indenização por danos sociais e danos morais coletivos, decorrentes do fenômeno geológico. O montante foi dividido em cinco parcelas anuais de R\$ 30 milhões e três já foram depositadas. Os recursos serão geridos por um comitê formado por representantes da sociedade civil e de órgãos públicos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/04/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

DÉFICIT COMERCIAL DOS EUA SOBE A US\$ 70,5 BILHÕES EM FEVEREIRO

Volume de exportações no mês passado recuou 2,7% em relação a janeiro, a US\$ 251,2 bilhões, enquanto o volume de importações caiu 1,5%, a US\$ 321,7 bilhões

Por Igor Sodré, Valor — São Paulo



Porto de Tacoma, Washington, EUA — Foto: Divulgação/Port of Tacoma

O déficit comercial dos EUA avançou de US\$ 68,3 bilhões em janeiro para US\$ 70,5 bilhões em fevereiro, segundo dados divulgados há pouco pelo Departamento do Comércio. O resultado veio um pouco acima do déficit de US\$ 69,1 bilhões esperado por analistas consultados pelo "The Wall Street Journal".

Já o volume de exportações no mês passado recuou 2,7% em relação a janeiro, a US\$ 251,2 bilhões, enquanto o volume de importações caiu 1,5%, a US\$ 321,7 bilhões.

Na comparação com fevereiro de 2022, o déficit comercial recuou 20,3%, as exportações subiram 10,8% e as importações tiveram alta de 2,2%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2023

AGENDA AMBIENTAL SEGUE FORTE, MAS DESPERTA REAÇÃO NO CONGRESSO

Na pasta de Povos Originários, Sonia Guajajara eliminou regulamentação de exploração madeireira

Por Daniela Chiaretti — De São Paulo



Marina Silva: ministra tem voto de confiança internacional e prioridade dada à área pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Fernando Martinho/Valor - 30/12/2022

Se a retaguarda da ministra do Meio Ambiente Marina Silva é forte, tanto na alta prioridade que o presidente Lula deu à agenda socioambiental quanto ao forte apoio internacional recebido em menos de 100 dias de governo, há três flancos que preocupam aliados.

O primeiro é a falta de articulação política do ministério no Congresso, frente iminente de batalhas ambientais. Há poucos dias, o governo sofreu a primeira derrota na Câmara, quando deputados aprovaram duas medidas provisórias que abrem brechas, no entender dos ambientalistas, para mais desmatamentos na Mata Atlântica e atrasam mais ainda a

implementação do Código Florestal.

A performance na capacidade de gestão é o segundo ponto. O terceiro, a sensação de que agenda e ministra estão voltadas para dentro do MMA e há ansiedade para que circulem mais na Esplanada dos Ministérios.



Desde o início, Marina Silva alertou que não assumia um ministério, mas uma “terra arrasada”. O Ibama, órgão fundamental no combate ao desmatamento, no licenciamento e na fiscalização, tem metade dos servidores do passado, R\$ 18 bilhões em multas em adiantado processo de prescrição e só 300 fiscais espalhados pelo território nacional. Antes eram 2 mil.

O desmatamento recorde dos últimos meses da gestão Bolsonaro são a “herança maldita” da nova equipe, nas palavras do secretário-executivo do MMA João Paulo Capobianco. Esses cinco meses de legado entrarão na conta da taxa anual do desmatamento, a ser divulgada em novembro, e sustentam a tendência de alta.

A boa notícia é que há leve queda. Os alertas de desmatamento do sistema Deter, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) do primeiro trimestre de 2023 comparados ao mesmo período de 2022 mostram pequena diferença. De 1º de janeiro até 24 de março foram desmatados 710 km² na Amazônia em 2023 e 893 km² em 2022. O desempenho é alto se comparado a anos anteriores - no mesmo período de 2021, o Deter fez alertas para 573 km².

O governo Lula ainda não teve tempo de agir, embora as operações estejam acontecendo. Há embargos e apreensões de bens e produtos relacionados às infrações ambientais na Amazônia. “O desmatamento é um processo complexo e mudar a tendência leva tempo”, diz Cláudio Almeida, coordenador do programa de monitoramento da Amazônia e demais biomas do Inpe. Ele lembra que em 2003, primeiro ano do governo Lula, a taxa de desmatamento anual foi de 25.400 km². O ano seguinte foi ainda pior - 27.000 km², o segundo maior resultado desde o início das medições. Mas em 2005, as medidas de combate começaram a fazer efeito e a taxa caiu para 19.000 km². Quebrar a dinâmica do desmate não acontece de uma hora para a outra.

“O que dá para esperar em 100 dias de governo são sinalizações do que é prioritário, e isso está sendo feito. Esperar mais não é realista”, diz Roberto Waack, presidente do conselho do Instituto Arapyaú e membro do conselho da Marfrig.

Para o executivo o mais complicado é a relação econômica da agenda do clima. São mais de 10 ministérios com secretarias ou departamentos criados para atender à prioridade do governo. “Isso mostra que não se está falando de clima de maneira confinada, mas transversal”, segue. “Mas o debate de como a questão afeta a indústria, economia, energia está aquém do que deveria”.

Foi em 13 de maio de 2008 que Marina Silva deixou o Ministério do Meio Ambiente depois de uma gestão em que o desmatamento na Amazônia despencou e seguiu em queda vertiginosa até 2014, o país assistiu a confrontos entre visões distintas de desenvolvimento e a discussão climática era incompreensível a quase todos.

Em 15 anos, a pauta assumiu a estatura que o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima conquistou no terceiro governo Lula, mas os problemas também se atualizaram. Por ora, a performance socioambiental do governo Lula 3 tem conquistas, boas sinalizações e um colchão de tolerância, mas há embates à frente e inimigos de tocaia.

“Esse governo ganhou um voto de confiança do mundo, mas tem prazo de validade. Se no decorrer desse ano não conseguirmos entregar muito, esse voto de confiança cai”, diz o agroambientalista Marcello Brito, CEO da CBKK, uma “venture builder” com foco na Amazônia.

Nas primeiras horas de seu governo, o presidente Lula determinou a retomada do Fundo Amazônia, recriou o programa que apoia catadores de materiais recicláveis, recolocou a sociedade civil em conselhos, deu posse à primeira ministra dos Povos Originários, Sonia Guajajara.

Poucos dias depois anunciou o desejo de o Brasil sediar a Conferência sobre Mudança Climática da ONU em Belém, em 2025.



No fim de janeiro iniciou a operação de socorro aos Yanomami e determinou a desintrusão dos invasores e do garimpo da terra indígena.

O Instituto Talanoa fez um levantamento dos atos socioambientais do governo Bolsonaro que precisariam ser revistos ou desfeitos. Foram 473 atos em quatro anos, sendo que 112 deveriam ser revogados imediatamente, na visão da organização que se dedica à políticas climáticas. Nesse começo de governo, foram revogados 15 atos, 12% dos mais urgentes.

“O governo está vagaroso, esperávamos que se apertassem muitos botões ao mesmo tempo”, diz Natalie Unterstell, presidente do Talanoa. “Mas parece estar sendo muito difícil desfazer o que a ministra Cármen Lúcia (do Supremo Tribunal Federal) chamou de ‘cupinização’ dos órgãos ambientais promovida no governo Bolsonaro”, continua. “Essa estrutura danificada explica porque o processo está mais devagar do esperado”, diz.

Ela compara com a atuação do Ministério dos Povos Originários, da ministra Sonia Guajajara, que foi criado e não recriado. “Saíram lá na frente”, diz. A pasta, em janeiro, revogou a instrução normativa que regulamentava a exploração madeireira em terras indígenas. A Funai instalou grupos de trabalho para a demarcação de 10 terras. O ministério articulou respostas rápidas para a crise dos Yanomami e dos Pataxó e para a manutenção da segurança no Vale do Javari, onde foram assassinados em junho o indigenista Bruno Pereira e o jornalista britânico Dom Phillips.

“Meu receio é que, passados os 100 dias, fique mais difícil para o governo revogar alguns atos. Há um fôlego no início de cada gestão, mas depois esse colchão de tolerância se reduz”, aponta Natalie Unterstell. O início da gestão ambiental foi marcado pela reforma institucional com a reconstrução do Fundo Amazônia, do plano de ação para prevenção e controle do desmatamento na Amazônia e no Cerrado, e muito diálogo. “Há certa ansiedade para novas políticas públicas, a revisão do compromisso climático, o debate da transição energética”.

Já estão no horizonte os novos confrontos. A Petrobras, comandada por Jean Paul Prates, sinaliza que quer abrir nova frente de exploração de petróleo na Margem Equatorial, em área em frente à Amazônia e que vai do Amapá ao Rio Grande do Norte. A pavimentação do coração da BR-319, rodovia que une Manaus a Porto Velho, pode significar forte pressão de desmatamento em região preservada do Amazonas.

Há muito alento, contudo, na frente internacional. Desde 1º de janeiro, sucedem-se visitas de peso geopolítico. O presidente da Alemanha Frank-Walter Steinmeier abriu a temporada anunciando nas primeiras horas de 2023 que a Alemanha liberaria imediatamente € 35 milhões para o Fundo Amazônia, gesto simbólico que tem sido seguido por mais parceiros e com promessas mais volumosas. Seguiram-se ministros de clima da Alemanha e Noruega, maiores parceiros ambientais do Brasil, além de Frans Timmermans, vice-presidente executivo da Comissão Europeia e John Kerry, enviado especial do clima da Casa Branca. Todos prometeram apoiar a preservação da Amazônia.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/04/2023

COMMODITIES: 'DÓLAR AGRO' ARGENTINO PRESSIONA A SOJA EM CHICAGO T

trigo e milho também encerraram o dia em queda
Por Paulo Santos e Fernanda Pressinott — São Paulo

O clima favorável para as áreas produtoras de milho e trigo nos Estados Unidos pressionou os preços de ambos os cereais na bolsa de Chicago. A soja também recuou, pressionada pelo anúncio do “dólar agro” na Argentina, uma taxa de câmbio fixa para as exportações de produtos agrícolas.

Soja

Nas negociações da soja, os contratos que vencem em maio caíram 0,43%, a US\$ 15,11 o bushel. Os lotes para julho, por sua vez, recuaram 0,34%, a US\$ 14,7775 o bushel.

A Argentina informou que adotará o “dólar agro”, ou “dólar soja-3”, entre 8 de abril a 31 de maio. A taxa de câmbio para embarques de soja será fixa, de 300 pesos por dólar, bem acima do valor oficial, que é hoje de 210 pesos por dólar.

“A medida [dólar soja] faz o preço cair em Chicago porque os argentinos podem negociar cerca de 1 milhão de toneladas já na próxima semana. Com esse excesso de oferta, Brasil e EUA devem se retirar do mercado momentaneamente”, projeta Luiz Pacheco, analista da TF Consultoria Agroeconômica.



Lavoura de soja — Foto: Daniel Acker/Bloomberg

Trigo

No mercado do trigo, os lotes do para maio fecharam em queda de 1,37%, a US\$ 6,82 o bushel, e os papéis para julho recuaram 1,31%, a US\$ 6,9475 o bushel. Segundo a empresa de meteorologia DTN, na próxima semana, o tempo deverá ficar mais quente e seco nas áreas produtoras de trigo de inverno, o que beneficia o desenvolvimento das lavouras.

A demanda fraca pelo cereal americano pesou sobre as cotações em Chicago. O volume de trigo inspecionado nos portos dos EUA caiu 58% em março, de acordo com Luiz Pacheco. As vendas externas da Rússia, por sua vez, mais do que dobraram no último mês, somando 4,5 milhões de

toneladas, informou a consultoria SovEcon.

Pacheco ressalta que os preços devem subir caso se confirme a expectativa de baixa produtividade das lavouras de inverno americanas. “No fim deste mês, teremos o início da colheita de inverno nos EUA, e o mercado ficará de olho para saber qual será o impacto do clima nas plantas, que estão com a pior qualidade desde 1989. Diante desse cenário de queda na produção, o preço pode voltar a US\$ 8 o bushel, já que o quadro de oferta está mais apertado”, acrescenta.

Milho

Os contratos do milho para maio fecharam o dia em leve queda, de 0,15%, a US\$ 6,5275 o bushel, e os lotes para julho caíram 0,08%, a US\$ 6,2750 o bushel. As condições climáticas estão favoráveis para o plantio da temporada 2023/24 nos Estados Unidos. Até o último domingo, a semeadura havia ocorrido em 2% da área de cultivo prevista.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2023

CONTRARIANDO O BOLSONARISMO, TARCÍSIO APOSTA EM PROGRAMA DE APELO SOCIAL VOLTADO ÀS FAVELAS

Governador de São Paulo assinou um acordo de cooperação com a organização não-governamental Gerando Falcões para elaborar políticas públicas voltadas para as favelas do Estado

Por Lucas Ferraz, Valor — São Paulo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), assinou nessa quarta-feira (5) um acordo de cooperação com a organização não-governamental Gerando Falcões para elaborar políticas públicas voltadas para as favelas do Estado.

Com um discurso de forte apelo social que o distancia da agenda bolsonarista com a qual se elegeu, Tarcísio chegou a falar na tentativa de construir um programa para as comunidades com o objetivo de "erradicar a pobreza".

"Você tem a questão da digitalização, da oportunidade profissional, tem que conjugar várias políticas públicas. Esse é um programa que tem visão de emancipação. Essa é a verdadeira assistência social, você constrói a ponte", disse o governador.



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

Tarcísio foi aplaudido por lideranças e organizações que atuam em favelas de diferentes regiões do país, presentes no Memorial da América Latina para o evento "Favela Power", autodenominado "o maior encontro de favelas do Brasil".

O governador de São Paulo foi ministro da Infraestrutura no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), seu principal mentor político. Em inúmeros momentos de sua trajetória política, Bolsonaro optou por criminalizar as favelas e seus moradores, como se viu durante a campanha eleitoral contra o adversário vitorioso, Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Segundo Eduardo Lyra, fundador da Gerando Falcões, a estratégia de intervenção social nas favelas do Estado deve estar pronta "dentro de 5 ou 6 meses". A instituição tem como vitrine o programa "Favela 3D", voltado para "dignidade, digitalização e desenvolvimento", em especial nos conglomerados menores, com até 500 moradias.

"Essas pequenas comunidades representam 80% das favelas brasileiras", acrescentou Lyra. Os Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul assinaram acordo para trabalhar em parceria com a ONG.

"Vamos sentar com as secretarias e começar a fazer toda a elaboração técnica, inclusive de quantas favelas vamos atingir em São Paulo. O objetivo é fazer com que a favela 3D entre no orçamento do Estado", ressaltou Lyra.

Inicialmente, segundo o governador, o programa será aplicado em 9 favelas do Estado. Ao ser questionado sobre a letalidade policial nessas comunidades, um problema histórico do Estado de São Paulo, Tarcísio lembrou que a produtividade policial também cresceu. "Precisamos devolver a sensação de segurança para a sociedade. Muitas vezes, infelizmente, tem o confronto", disse.

A estimativa da Gerando Falcões é que o Brasil tenha mais de 14 mil favelas, sendo que um quarto delas está no Estado de São Paulo. "Que em 2026, nós estejamos fazendo intervenção em 50 favelas diferentes, com saneamento básico, moradia e educação", finalizou Tarcísio de Freitas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/04/2023

Lula assina hoje dois decretos em cerimônia no Palácio do Planalto
Por Andreia Verdélio – Repórter da Agência Brasil - Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assina, nesta quarta-feira (5), em cerimônia no Palácio do Planalto, dois decretos que regulamentam o setor de saneamento do país. O objetivo é destravar e atrair R\$ 120 bilhões em investimentos públicos e privados para universalizar os serviços de água e esgoto até 2033.

Os decretos regulamentam a Lei 11.445/2007, alterada pela Lei 14.026/2020, que define as diretrizes para o saneamento no país. A norma estabelece que os serviços devem garantir

abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo dos resíduos sólidos e drenagem e manejo das águas pluviais de forma adequada à saúde pública e à proteção do meio ambiente.

Entre as mudanças está o fim do limite de 25% para a realização de Parcerias Público-Privadas (PPP) pelos estados. “Com isso, busca-se ampliar a participação da iniciativa privada e atrair novos investimentos para o setor”, explicou a Presidência, em comunicado.

Segundo o governo, a medida vai beneficiar 29,8 milhões de habitantes, que residem em 1.113 municípios. Pelas regras atuais, esses municípios tiveram seus contratos com os prestadores estaduais declarados irregulares e, portanto, não poderiam contar com verbas federais para buscar a universalização.

“Os ajustes trazidos pelos novos decretos permitirão que 1.113 municípios voltem a acessar recursos de saneamento básico do governo federal para que cumpram a meta de universalização, dando nova oportunidade para que empresas estaduais possam comprovar sua capacidade econômico-financeira de realizar os investimentos”, diz o comunicado.

O governo ressalta que todos os processos de comprovação e regularização terão uma “rigorosa fiscalização”. “As agências reguladoras vão acompanhar o cumprimento das metas com transparência. Os que não cumprirem as metas serão impedidos de receber recursos públicos”, destacou o comunicado.

Outro importante ajuste, segundo a Presidência, está relacionado à prestação regionalizada. A lei exige que, para ter acesso a verbas federais, os serviços devem ser prestados de forma regionalizada, atendendo a mais de um município.

As novas regras prorrogam o prazo para a regionalização até 31 de dezembro de 2025. O prazo anterior se encerraria em 31 de março deste ano, o que deixaria outros 2.098 municípios, que ainda não estão regionalizados, também impedidos de acessar recursos federais para ações de saneamento.

“O novo prazo garante aos estados o tempo necessário para estruturação adequada da prestação regionalizada nos territórios, na forma prevista no novo marco legal, sem prejudicar os investimentos no período de transição para o novo modelo de prestação”, diz o comunicado da Presidência.

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CI ADIA VOTAÇÃO DE PROPOSTA SOBRE REGULAMENTAÇÃO DA PRATICAGEM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/04/2023 - 18:18



Relator do PL 877/2022 pediu vistas coletivas alegando realização de reunião, na segunda-feira (10), sobre sugestões ao texto, a fim de que ele possa ser rediscutido na próxima sessão da CI, prevista para terça-feira (11)

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado adiou a votação do projeto de lei terminativo 877/2022, de autoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), que propõe a regulamentação da atividade de praticagem. O senador Weverton (PDT-MA), relator da matéria, pediu vistas coletivas alegando que existem

pedidos de alterações no texto apresentado no final de março. Já o senador Eduardo Braga (MDB-AM), líder do MDB no Senado, disse que o relatório do PL poderá sofrer modificações em reuniões e tratativas ao longo desta semana.

O projeto de lei seria apreciado na sessão da última terça-feira (04). O relator, no entanto, argumentou ter conversado com senadores que apresentaram pedido de audiência pública dentro do prazo regimental e que eles concordaram em retirar o pedido para ampliar o diálogo. Weverton disse que haverá uma reunião em seu gabinete, na segunda-feira (10), com interessados em fazer sugestões ao texto, a fim de que ele possa ser rediscutido na próxima sessão da CI, prevista para terça-feira (11).

O PL propõe alterar a Lei 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem. A proposta elenca as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela autoridade marítima; estabelece a constituição dos serviços de praticagem; a remuneração e os parâmetros para que a autoridade marítima institua anualmente a lotação dos profissionais.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/04/2023

POSIDONIA SE ASSOCIA AO SYNDARMA/ABEAM

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 05/04/2023 - 14:38



AHTS Navigator (Divulgação Posidonia)

EBN, que opera na cabotagem e ingressou no suporte offshore em 2022, considera filiação um movimento importante, no momento de reaquecimento do segmento de apoio marítimo

A Posidonia Shipping se associou à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e ao Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). A empresa brasileira de navegação (EBN), que opera na cabotagem e



ingressou no suporte offshore em 2022, considera essa filiação um movimento importante, no momento em que o segmento de apoio marítimo se recupera da crise do setor de petróleo e gás, iniciada em 2015 e que resultou na redução do número de barcos de apoio contratados, e que foi seguida do período de pandemia, que trouxe protocolos e custos adicionais à atividade.

“Reconhecemos a identidade de objetivos para o setor, que é o fortalecimento da bandeira brasileira e da formação de frota nacional, contribuindo para que o Brasil mantenha sua importância mundial”, destacou o sócio-diretor da Posidonia, Abrahão Salomão, à Portos e Navios.

Salomão disse que, desde sua fundação em 2010, a Posidonia vem se preparando para atuar no segmento offshore, investindo fortemente em contratação de pessoal, treinamento, sistema de gestão, além do acompanhamento do mercado, sem que a crise dos últimos anos tivesse causado qualquer impacto nisso. “Sempre soubemos que o setor daria a volta por cima, mais maduro e fortalecido. É para isso que vamos contribuir”, afirmou.

O diretor acrescentou que, particularmente, a associação ao Syndarma também representa um valor afetivo e nostálgico. “A associação ao Syndarma, que atualmente mantém a Abeam em seus quadros de filiação, tem, para mim, um gosto especial de ‘volta a casa’ já que meu pai (Alarico Salomão) participou da diretoria e vice-presidência do sindicato em algumas oportunidades, na época em que também representava as empresas de cabotagem realmente nacionais”, comentou.

A aposta da Posidonia no apoio marítimo levou em conta as perspectivas de crescimento das atividades offshore. A chegada de novas plataformas e o desenvolvimento de novos campos trouxeram a expectativa de ampliação do número de contratos no segmento, o que demandará embarcações numa quantidade que pode não ser suprida exclusivamente pelo mercado brasileiro. A empresa observa oportunidades principalmente para barcos de apoio offshore de maior porte, como AHTS (manuseio de âncoras). A atual frota offshore da Posidonia conta com dois AHTS 18.000 (GH Navigator e GH Pathfinder), afretados do armador alemão UOS.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) fechou o primeiro mês do ano com um total de 418 embarcações, mesmo número de dezembro passado e acima das 395 unidades registradas em janeiro de 2022. De acordo com o relatório mais recente Syndarma/Abeam, 377 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 41 de bandeira estrangeira, na posição de janeiro de 2023. As embarcações com bandeira nacional representam 90% da frota de apoio offshore, enquanto 10% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras.

O Syndarma/Abeam observa demandas pelos mais variados tipos de embarcações de apoio marítimo para atender à indústria de petróleo e gás na costa brasileira em razão da diversidade de fainas que as embarcações de apoio marítimo podem realizar. Para entidade, o crescimento da frota tem por base o marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997), que consolidou a política pública setorial de prioridade de emprego da bandeira brasileira, através de uma equação inteligente de fomento à construção de embarcações no Brasil.

Leia também:

Apoio marítimo começa ano com frota de quase 420 embarcações

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/offshore/apoio-maritimo-comeca-ano-com-frota-de-quase-420-embarcacoes>

PSVs e OSRVs correspondem a quase 50% da frota offshore sob bandeira brasileira

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/offshore/psvs-e-osrvs-correspondem-a-quase-50-da-frota-offshore-sob-bandeira-brasileira>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/04/2023

ARTIGO - ABTP: 34 ANOS DE LUTA PELO DESENVOLVIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Por Jesualdo Silva *OPINIÃO* 04/04/2023 - 22:43



Ao longo de 34 anos, nós da ABTP, estivemos presentes nas principais discussões pelo desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Junto às associadas e a parceiros, atuamos na elaboração de importantes matérias, a exemplo do projeto que resultou na Lei dos Portos (8.630/1993), na Lei 12.815/2013, que completa 10 anos este ano; na criação do Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto (Lei 11.033/04); entre outros projetos que foram fundamentais para a modernização do setor.

Com esses e outros marcos regulatórios que surgiram nos anos seguintes, vivenciamos uma verdadeira revolução no segmento portuário, em especial com o ingresso das empresas privadas atuando dentro e fora dos portos. A exploração pelo privado permitiu ao sistema portuário o incremento de vultosos investimentos em infraestrutura, tecnologia e formação de pessoal, ampliando a competitividade do setor frente ao mercado internacional.

Atualmente, pelo sistema portuário nacional passam mais de 95% do comércio internacional brasileiro e 100% da exportação dos produtos do agronegócio, vitais à nossa economia. Com este cenário, os números do setor batem recordes a cada ano. Em 2022, os portos e terminais portuários do país alcançaram a marca de 1,2 bilhão de toneladas de cargas movimentadas, conforme dados da Antaq.

Mas, para que o setor portuário siga pujante e apresentando os melhores resultados para a economia, os avanços devem continuar sem barreiras aos investimentos necessários e sem embaraços regulatórios que limitem a atuação dos agentes privados. Ao longo dessas mais de três décadas, a ABTP tem levantado como bandeiras prioritárias de atuação a defesa da segurança jurídica e da simplificação regulatória como condição sine qua non para o desenvolvimento do segmento e do País.

O crescimento do setor nas últimas décadas se deu em grande parte pela atuação das empresas privadas na exploração portuária dentro e fora dos portos organizados, possibilitando a ampliação da participação do país no comércio exterior. Portanto, possibilitar um ambiente seguro e adequado ao pleno exercício das operações nos terminais, especialmente com a garantia do respeito aos contratos já firmados, é fundamental para a manutenção dos avanços no setor e para a criação de condições favoráveis à retomada do crescimento econômico neste pós-pandemia da Covid-19.

Para uma atuação ainda mais efetiva e eficiente das empresas no setor, a ABTP também vem lutando pela simplificação regulatória e defendendo a desburocratização de determinados mecanismos, a exemplo da exigência de autorização prévia para que os terminais possam fazer qualquer tipo de investimento dentro dos portos. São autorizações que levam mais de ano para serem aprovadas, gerando, muitas vezes, a perda da oportunidade do negócio, geralmente de grande interesse público.

A ABTP defende que deva ser clara a compreensão entre os agentes atuantes no setor de que as operações portuárias no país sejam realizadas pelo segmento privado, em regime de livre competição e que, portanto, se faz necessário preservar a liberdade de investimentos, assim como também a liberdade de preços e de contratações. Neste cenário, cabe à regulação a atuação em casos de falhas de mercado no setor como, por exemplo, aquelas decorrentes de fechamentos de mercado que podem causar sérias ameaças ao crescimento saudável dos portos e terminais portuários.

Comprometida com o crescimento do setor. Assim tem sido a atuação da ABTP nesses 34 anos de história: sempre trazendo para o centro do debate os temas que são prioritários para o país, e enfrentando com diálogo, responsabilidade e com uma governança colaborativa os maiores desafios do setor portuário.

O sistema portuário é um dos principais motores do crescimento econômico do país e, a nossa Associação, como entidade mais representativa do setor, com 77 empresas associadas, detentoras de 230 terminais portuários distribuídos por todo o Brasil, seguirá firme, pelas próximas décadas, liderando a luta em defesa dos principais interesses e das demandas mais urgentes do setor, mirando sempre o desenvolvimento eficiente e sustentável dos portos e terminais portuário em nome da soberania nacional.



Jesualdo Conceição da Silva é diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/04/2023

AGENTES COBRAM ORDENAMENTO E DEFINIÇÃO DE GESTOR DE VIAS NAVEGÁVEIS NA AMAZÔNIA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 04/04/2023 - 22:28



Superintendente da Antaq acredita que definição do modelo de exploração transformará rios em hidrovias, estabelecendo quais serão seus gestores

O presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), Claudomiro Carvalho Filho, voltou a defender, nesta terça-feira (4), a criação de um ordenamento das vias interiores navegáveis da Amazônia e a definição de quem é o 'dono' destes corredores — Antaq, Marinha, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) ou

Ministério de Portos e Aeroportos. Carvalho identifica a necessidade de um olhar diferenciado para a importância da navegação para o desenvolvimento regional.

"Se não tivermos o dono [definido], não vamos avançar. Só vamos ter dono quando a sociedade ajudar a cobrar deste dono que precisamos melhorar", afirmou durante evento Norte Export, promovido pela Brasil Export (Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes).

Ele acrescentou que existem problemas para o tráfego fluvial na região por conta de troncos soltos e abertura dos vertedouros de hidrelétricas locais. Além disso, o Madeira sofre todos os anos com restrições no período de seca, encarecendo o preço dos fretes devido à redução da capacidade das cargas. "O cidadão amazonense tem a obrigação de defender a BR-319, mas é o Madeira que vai ser nosso rio de carga", enfatizou.

Carvalho também apontou a falta de regulamentação do transporte de passageiros na Amazônia, que movimenta aproximadamente 15 milhões de pessoas por ano. Ele deu exemplo do Madeira que, apesar da melhora da dragagem nos últimos anos, enfrenta problemas de ordenamento, com cerca de 3.000 dragas de garimpo na via, causando transtorno aos navegantes. "A BR-319 é importante para nosso ir e vir, mas não é rodovia de carga. A carga não vai passar nela, a que passar é de alto valor agregado e peso leve. A carga bruta vai descer o Madeira", projetou.

O superintendente de desempenho, desenvolvimento e sustentabilidade da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), José Renato Ribas Fialho, acredita que a definição do modelo de exploração transformará vias navegáveis em hidrovias, demandando a necessidade de gestores. Ele

disse, no mesmo painel, que hoje a hidrovia não tem um 'dono', ficando o DNIT responsável pela dragagem e por intervenções pontuais, enquanto a Antaq autoriza a navegação e a Marinha cuida da parte de segurança.

"Não existe dono hoje. Quando houver a concessão para transformar a via em hidrovia, teremos que ter [um dono]", disse Fialho. Ele lembrou que o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI) do agora Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Batista, já defendeu em algumas ocasiões a necessidade de discussão sobre a criação de uma autoridade hidroviária.

Fialho entende que a Antaq, o ministério e o DNIT possuem quadros qualificados e que houve uma mudança de posicionamento da agência reguladora quanto à infraestrutura hidroviária. "Resolvemos tirar do papel e fazer valer alguns dispositivos da Lei 12.815/2013, na questão da Antaq ser o órgão responsável por elaborar editais e assinar contrato de concessões de hidrovia", destacou o superintendente.

Ele disse que qualificar o primeiro projeto de hidrovia (Lagoa Mirim) no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) foi suficiente para impulsionar a agência, que apresentou propostas ao ministério, que respondeu com considerações que já estão sendo analisadas pela Antaq para reformulação do plano geral de outorgas (PGO). A Antaq pretende apontar trechos prioritários para concessão ou parceria. "Não sabemos ainda o que será isso, mas apontaremos, a partir do conhecimento que temos da navegação e das condições dessas hidrovias", adiantou Fialho. Na pauta estão estudos para as hidrovias do Madeira, do Tapajós e da Barra Norte.

Fialho explicou que a infraestrutura aquaviária do Rio Madeira, por exemplo, não tem a ver com a Antaq, que autoriza somente o serviço de navegação. Em caso de parceria ou concessão, sairia o DNIT e entraria a agência reguladora. Fialho entende que, a partir de um modelo de concessão, a Antaq cuidaria dos contratos, assinando e regulando os termos.

O superintendente considera que a separação das políticas de navegação em um ministério e de infraestrutura aquaviária em outra pasta não seja o ideal, mas ressalta que a Antaq já teve que responder a dois órgãos em outras oportunidades (SEP e Ministério dos Transportes). "É necessário ter um ministério que faça a política e um órgão executor (DNIT). Na concessão, o ministério faz a política e o órgão regulador a regulação", pontuou.

Atualmente, existe uma discussão interna no governo sobre a criação de uma secretaria destinada à navegação interior. "Pelo que temos escutado o debate (definição de papéis) está bem acalorado e deve ter uma resolução disso em breve, acredito que neste semestre", disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/04/2023

SETOR LOGÍSTICO AINDA IDENTIFICA INCERTEZAS NA ECONOMIA EM 2023

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 04/04/2023 - 22:51



Executivos acreditam que credibilidade por parte dos players é essencial no mundo pós-pandêmico

Em 2020, muitas empresas sentiram um grande impacto em sua cadeia logística. As fábricas pararam, as pessoas não podiam sair de casa e as lojas físicas precisavam ficar de portas fechadas. Para Roberto Rodrigues, gerente de produtos da Maersk, a pandemia quebrou alguns paradigmas relacionados à logística, deixando de lado a ideia de que era somente "negociação de tarifa".

"Esse tema tem sido levado para as organizações e tem tido atenção e energia estratégica para olhá-lo. Na nossa percepção, tivemos uma evolução na busca por soluções integradas. Até aquele



momento, muitas empresas eram fragmentadas na forma de mover a sua cadeia logística, com a pandemia, com todos os gargalos e bloqueios, houve uma necessidade de desenvolver mais soluções integradas", afirmou, na última semana, durante o webinar 'Tendências de logística nos principais setores da economia brasileira em 2023', promovido pela Maersk.

Para Cristiane Meneghelli, gerente de logística internacional da Intelbras, a pandemia foi uma época muito difícil no sentido de administrar todo volume e demanda que tinham, justamente pela implantação do home office. "Nosso esforço estava no abastecimento e no crescimento da demanda. Imagina, de uma hora para outra, todos estavam trabalhando em casa e precisando se conectar com o mundo, todo mundo correu para se equipar e organizar em casa com a tecnologia", comentou.

Assim como Piagentini, a gestora prevê um 2023 ainda atrelado ao comportamento pós-pandêmico, com uma demanda por frete e espaço mais estáveis, de olho na sustentabilidade e com altas expectativas no relacionamento. "Nós precisamos de credibilidade por parte dos players para cumprir o combinado, o retrabalho está cada vez menos operante, a gente precisa ser ágil, rápido e você gerar um retrabalho, não faz sentido. Agora, estamos olhando nível de serviço, custo e proposta para ter um player", destacou.

Marcello Bernabe da Transport Director do Grupo SBF, acredita que ainda há um clima de incerteza, no varejo, para os próximos meses, principalmente, em relação ao modal e a austeridade de custo. De acordo com ele, quando começou a pandemia o varejo físico perdeu muito espaço e isso traz uma dinâmica diferente no mercado, deixando a competitividade ainda mais assertiva. "Em 2020 o varejo sofreu muito com os fornecedores, principalmente porque eles estão localizados na Ásia e por falta de produção, demoramos muito para nos recuperarmos e ainda sentimos alguns reflexos. Grande parte do varejo aumentou mais o fomento e o desenvolvimento da produção local, fomos forçados a fazer isso. É uma dificuldade encontrar o equilíbrio em 2023, ainda é uma incerteza grande, temos pesquisas pessimistas olhando para o segundo semestre de retração ao volume comparado a 2019", alertou.

De acordo com Douglas Piagentini, gerente de vendas na Maersk, a economia global está com um PIB (Produto Interno Bruto) menor do que esperado, na casa de 2,9% e a expectativa, para 2024, é ter um crescimento de 3,1%. Já na economia da América Latina, a Maersk estima um 2023 com um crescimento menor, na casa de 1,8%, com em 2024 tendo uma melhora na casa de 2,24%. "É uma performance acima dos EUA e da Europa, nesse momento, a abertura da China traz um impacto positivo, principalmente, para o México", destacou.

No Brasil, a companhia estima um PIB de 0,5 a 1% neste ano e em 2024 um na casa de 1,4%. De acordo com Piagentini, a expectativa é que cada vez mais clientes busquem mais agilidade, mais flexibilidade, com contratos de médio e curto prazo frente "às incertezas que estão chegando no mercado". "Essa questão da incerteza e protecionismo de algumas economias afeta o mercado local brasileiro e obviamente sustentabilidade é o grande assunto, na Maersk temos nossa agenda de 2040 de zero carbo e vimos que muitos dos nossos parceiros buscam também terem uma agenda", relembrou o diretor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/04/2023

‘AGÊNCIAS REGULADORAS JÁ TIVERAM MUITAS VIDAS NO BRASIL’, AVALIA DANTAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04/04/2023 - 19:18

No programa Roda Viva, ministro-presidente do TCU disse que essas autarquias já passaram por um momento de muito enfraquecimento e certa captura, por políticos e em parcela relevante pelo mercado

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Bruno Dantas, disse, na última segunda-feira (3), que as agências reguladoras 'já tiveram muitas vidas no Brasil'. Em entrevista ao programa Roda Viva, da TV Cultura, Dantas lembrou que, após a criação das primeiras agências



reguladoras no país, essas autarquias passaram por um momento de muito enfraquecimento e certa captura, uma parte pelos políticos e uma parte muito importante pelo mercado.



Reprodução TV

"Sempre vimos nas agências o fenômeno da porta giratória em que o sujeito estava numa empresa, ia para agência, depois ia para a empresa. É claro que isso não era saudável para as agências", analisou Dantas durante o programa, em resposta à jornalista Bárbara Baião, do Jota.

Na ocasião, o ministro-presidente do TCU disse que a Lei Geral das Agências (13.848/2019) foi um marco importante para a reinstitucionalização das autarquias, na medida em que estabeleceu orçamento próprio e definiu o tempo de mandato para os diretores, criando uma regra que não permite que alguém se transforme em um 'diretor eterno' das agências.

Questionado sobre nomeações publicadas no final governo Bolsonaro (PL) que podem ter infringido a Lei das Estatais (13.303/2016), Dantas disse apenas que o tema está em exame na Corte de Contas, porém não pode comentar ou entrar em detalhes porque pode ser chamado a votar durante o julgamento do processo. Ele lembrou que o presidente do TCU só vota em caso de empate entre o entendimento dos ministros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/04/2023



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: 05/04/2023