

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 061/2023
Data: 11/04/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
O QUE SANTOS REPRESENTA À INDÚSTRIA DE NAVIOS DE CRUZEIROS	4
TARCÍSIO: GOVERNO NÃO TIROU PORTO DE SANTOS DE LISTA DE PRIVATIZAÇÕES, ESTÁ ABERTO AO DIÁLOGO	5
TOLERÂNCIA PARA CAMINHÕES NO PORTO É PRORROGADA ATÉ MAIO	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	6
LULA E JOÃO CAMPOS ASSINAM OPERAÇÃO DE CRÉDITO ENTRE BID E O RECIFE, NO VALOR DE R\$ 2 BI	7
RAQUEL LYRA APRESENTA BALANÇO DOS 100 DIAS DE GESTÃO	8
VOTORANTIM ALOCA R% 5,5 BI PARA MODERNIZAR OPERAÇÕES TRADICIONAIS E BUSCAR NOVOS NEGÓCIOS	10
ORIZON VR VENCE CONCORRÊNCIA E VAI FORNECER BIOMETANO PARA A COPERGÁS A PARTIR DO ANO QUE VEM.....	10
ENERGIA EÓLICA OFFSHORE APRESENTA VANTAGENS EM RELAÇÃO À ENERGIA CONVENCIONAL	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
INICIADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ (RJ)	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	12
CONSULTA PÚBLICA RECEBE CONTRIBUIÇÕES SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA PARA CONSTRUÇÃO DE NOVO TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ.....	12
EM 100 DIAS, GOVERNO FEDERAL REFORÇA ORÇAMENTO E DESTRAVA INVESTIMENTOS EM RODOVIAS FEDERAIS	13
GRUPO DE TRABALHO VAI DISCUTIR APERFEIÇOAMENTO DAS RENOVAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTECIPADAS	14
PORTAL PORTO GENTE	15
CONSULTA PÚBLICA DE ARRENDAMENTO DE ÁREA PARA CONSTRUÇÃO DE TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ.....	15
NOVOS DIRETORES DO PORTO DE SANTOS IRÃO CONSTRUIR TÚNEL SUBMERSO E PORTO OCEÂNICO	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – AÇÃO SOCIAL	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Financiamento</i>	18
<i>Vazamento 1</i>	18
<i>Vazamento 2</i>	18
<i>Nova diretoria</i>	18
<i>Consulta pública</i>	18
REGIÃO SUDESTE - ANTAQ LANÇA HOJE CONSULTA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DE NOVO TERMINAL EM ITAGUAÍ. 18	
REGIÃO SUDESTE - TERMINAL LOGÍSTICO DA SANTOS BRASIL REALIZA OPERAÇÃO ESPECIAL PARA RECEBER PÁS EÓLICAS.....	20
REGIÃO NORDESTE - VLI ANUNCIA CHEGADA DO PROJETO NOVO TRILHO AO ESTADO DO MARANHÃO.....	21
REGIÃO NORDESTE - MPF DE ALAGOAS RECORRE PARA OBRIGAR PETROLÍFERAS A CONTROLAREM INVASÃO DE CORAL-SOL.....	21
PORTO DE SANTOS - “VAMOS PRECISAR DE UM NOVO DESENHO DO STS10, UM NOVO DESENHO DO CONCAIS E UM NOVO DESENHO DO STS53”	23
NACIONAL - PORTOS - PIERDOMENICO QUER PROJETO PILOTO DE GESTÃO CONDOMINIAL EM SANTOS.....	28
BE JOB - SETORES PORTUÁRIO E DE LOGÍSTICA TÊM VAGAS PARA VÁRIOS NÍVEIS DE ESCOLARIDADE	36
NACIONAL - MÁRCIO FRANÇA E PRESIDENTE DA EMBRATUR DISCUTEM TURISMO E SITUAÇÃO DO GALEÃO	41
REGIÃO SUL - IMBITUBA ANUNCIA R\$ 11,2 MILHÕES EM INVESTIMENTOS PARA AMPLIAR CAPACIDADE OPERACIONAL.....	42
PORTUGAL - SETÚBAL E SINES ESTÃO PRONTOS PARA PROJETOS DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE, DIZ GALAMBA.....	43
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	44
TERMINAL LOGÍSTICO SABOÓ REALIZA OPERAÇÃO ESPECIAL PARA RECEBER PÁS EÓLICAS	44
100 DIAS DE GESTÃO: SP CRIA COALIZÕES EMPRESARIAIS PARA DESENVOLVIMENTO REGIONAL	44
BUNGE ADQUIRE REFINARIA DA FUJI OIL, NOS EUA, E REFORÇA POSIÇÃO NO MERCADO	45
PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE MENSAL HISTÓRICO EM MOVIMENTAÇÃO NO MÊS DE MARÇO	46
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	47
PETROBRAS VAI AMPLIAR FROTA DE NAVIOS DA TRANSPETRO PARA ESTIMULAR ESTALEIROS, DIZ LULA.....	47
GOVERNO À ESPERA DE UMA PROPOSTA PARA O FIM DO PPI	49
JORNAL O GLOBO – RJ.....	51
REGRA FISCAL: 'AS PENDÊNCIAS ESTÃO FECHADAS' DIZ HADDAD APÓS REUNIÃO COM RUI COSTA.....	51
GOVERNO QUITA DÍVIDAS DE R\$ 526 MILHÕES COM ORGANISMOS INTERNACIONAIS COMO OMS, OIT E MERCOSUL	52
PROCURADORIA JUNTO AO TCU PEDE MEDIDAS PARA GARANTIR 'QUALIDADE' NO SERVIÇO DO SANTOS DUMONT	53



GOVERNO QUER CONCEDER 5 MIL KM DE RODOVIAS PARA ACELERAR INVESTIMENTOS	53
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	55
IMPOSTO UNIFICADO FOI BEM-SUCEDIDO EM 169 PAÍSES E SÓ UM DESISTIU DELE, DIZ 'PADROEIRA' DO IVA.....	55
RIQUEZA DO AGRONEGÓCIO TORNA O CENTRO-OESTE A NOVA MECA DOS INVESTIMENTOS FINANCEIROS	59
TARCÍSIO DIZ QUE ESTADO VAI MANTER PARTICIPAÇÃO NA SABESP MESMO COM PRIVATIZAÇÃO	61
LÍDER DO GOVERNO PREVÊ VOTAÇÃO DO ARCABOUÇO FISCAL EM UM MÊS NA CÂMARA.....	62
PPPS DE ESTADOS E MUNICÍPIOS TERÃO GARANTIA DO TESOURO PARA ALAVANCAR INVESTIMENTOS, DIZ HADDAD	63
GOVERNO LULA CHEGA AOS 100 DIAS SEM CUMPRIR PROMESSAS NA ECONOMIA E ATACA REFORMAS RECENTES	64
VALOR ECONÔMICO (SP).....	66
PROCURADOR QUER QUE TCU GARANTA QUALIDADE EM OPERAÇÃO DO SANTOS DUMONT.....	66
TARCÍSIO DIZ QUE GOVERNO FEDERAL TEM FEITO GESTOS FAVORÁVEIS À PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	67
RIO PEDIRÁ LIMITAÇÃO DO SANTOS DUMONT.....	68
PARA EVITAR ESVAZIAMENTO DO GALEÃO, RIO VAI QUESTIONAR INFRAERO E PEDIR LIMITAÇÃO DO SANTOS DUMONT	68
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	72
NOVO PLANO DE DESENVOLVIMENTO TERÁ SEIS EIXOS, ANUNCIA LULA	72
RAQUEL LYRA APRESENTA BALANÇO DOS 100 DIAS DE GESTÃO.....	75
BRASIL VOLTA A INTEGRAR A UNASUL A PARTIR DE MAIO.....	76
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	77
INICIADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ (RJ)	77
GOVERNO ESPERA ANUNCIAR 'NOVO PAC' ATÉ COMEÇO DE MAIO.....	77
GRUPO DE TRABALHO VAI DISCUTIR APERFEIÇOAMENTO DAS RENOVAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTECIPADAS	78
PORTOS DO PARANÁ TÊM AUMENTO DE 17,2% NA MOVIMENTAÇÃO DE MARÇO	78
ARTIGO - REFORMULAÇÃO DOS CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	79
FUSÕES E AQUISIÇÕES NO SETOR DE LOGÍSTICA CRESCERAM MAIS DE 250% EM CINCO ANOS NO BRASIL.....	81
AMPLIAÇÃO DA FROTA DA TRANSPETRO VAI FOMENTAR CONSTRUÇÃO EM ESTALEIROS LOCAIS, DIZ LULA	82
CMA CGM ENCOMENDA PORTA-CONTÊINERES MOVIDOS A METANOL E GNL NO VALOR DE US\$ 3 BILHÕES	83
IBAMA APLICA MULTA DE R\$ 311,5 MIL A EMPRESA DE CONSULTORIA AMBIENTAL DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	84
AVANÇA PROJETO DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE ITAGUAÍ COM ABERTURA DE CONSULTA PÚBLICA	85
TERMINAL LOGÍSTICO SABOÓ REALIZA OPERAÇÃO ESPECIAL PARA RECEBER PÁS EÓLICAS.....	85
PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE MENSAL HISTÓRICO EM MOVIMENTAÇÃO NO MÊS DE MARÇO	86
ESTUDO SUGERE MAIS REPRESENTATIVIDADE DE ARMADORES E TUPS NO CDFMM	87
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	88
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	88



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

O QUE SANTOS REPRESENTA À INDÚSTRIA DE NAVIOS DE CRUZEIROS

Santos é protagonista no setor de cruzeiros do Brasil e isso traz responsabilidade e expectativa à altura

Por: Marco Ferraz



Os cruzeiros internacionais têm conquistado cada vez mais brasileiros Foto: Gustavo Zanaroli/AT

Você sabia que mais da metade da movimentação de cruzeiristas do país está concentrada em Santos? Apenas nesta temporada, são esperados cerca de 450 mil passageiros neste que é um dos maiores portos da América Latina. Faço até uma conta rápida para exemplificar a magnitude desses números: se levarmos em conta que essas mesmas pessoas vão e voltam, estamos com 900 mil turistas passando pela Cidade.

E se você pensar que muitos desses navios embarcam não somente passageiros, mas provisões, o impacto no Estado de São Paulo e na Baixada Santista são os maiores, pois envolvem os gastos do passageiro, onde ele embarca e faz trânsito, além dos custos das companhias com combustíveis, comida, bebida, taxas, impostos, folha de pagamento e salários, entre outras coisas.

Estamos voltando a crescer e as projeções mundiais, que refletem aqui, são animadoras. Durante o Seatrade, maior feira da indústria de cruzeiros, o presidente global do conselho da Clia, Pierfrancesco Vago, disse são esperados mais de 30 milhões de cruzeiristas em todo o mundo este ano e, até 2026, será atingida a marca de 39 milhões, cerca de 30% a mais que em 2019.

Santos é protagonista no setor de cruzeiros do Brasil e isso traz uma responsabilidade e uma expectativa à altura de tanta visibilidade. Se, por um lado, celebramos nossos avanços e conquistas, por outro, é preciso que se tenha um olhar cuidadoso de todos os envolvidos para que o Porto de Santos seja compatível com um serviço de alto nível e excelente infraestrutura. Assim como a aviação depende do aeroporto para operar, nossos portos e terminais de passageiros precisam acompanhar a evolução da indústria de cruzeiros para receber tanto os navios pequenos e médios quanto os maiores e mais tecnológicos.

Além disso, nosso setor está reduzindo as emissões de carbono em 40% até 2030, com a meta maior de zerá-las até 2050, e investe muito nesse quesito. Atualmente, 40% da frota de membros da Clia já está equipada para se conectar à eletricidade nos portos, permitindo que os motores sejam desligados, reduzindo as emissões. Também precisamos do gás natural liquefeito (GNL) para abastecimento dos navios mais modernos. Temos que nos preparar para isso.

Estamos próximos das autoridades para encontrar pontos de melhoria, já que o setor de cruzeiros evoluiu muito nos últimos tempos. Há mais de dez anos, a maior embarcação que fazia a nossa temporada tinha capacidade para 2,6 mil passageiros, menos da metade dos 6 mil cruzeiristas que podem embarcar no maior navio da próxima temporada. Por isso, apoiamos a mudança do terminal de passageiros para o Valongo, com um projeto avançado e berços exclusivos.

Atualmente, mesmo com o maravilhoso trabalho do Concais, a operação de navios de cruzeiros tem dificuldades com a falta de berços próximos ao terminal para os grandes navios e a logística de transporte dos passageiros para as embarcações.

A temporada 2022/2023, que deve ter entre 650 mil e 700 mil cruzeiristas embarcados, pode impactar em cerca de R\$ 3,6 bilhões a economia do Brasil e gerar 48 mil empregos. Para a próxima, na qual esperamos uma oferta de 840 mil leitos, projetamos chegar aos R\$ 3,9 bilhões de impacto nacional. Estamos falando da maior temporada dos últimos 11 anos!

Nosso caminho está no interesse e apoio do governo, nos âmbitos federal, estadual e municipal, para que a indústria de cruzeiros continue crescendo, impactando positivamente a economia do País, de toda comunidade envolvida na nossa atividade, toda cadeia de turismo, como hotéis, gastronomia, atrações, entre outros, além dos destinos que recebem os navios, principalmente Santos, que como home port também tem sua rede hoteleira beneficiada pelos cruzeiristas que chegam antes do embarque e decidem descansar na cidade antes de retornarem para suas casas. Todos ganham com isso.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/04/2023

TARCÍSIO: GOVERNO NÃO TIROU PORTO DE SANTOS DE LISTA DE PRIVATIZAÇÕES, ESTÁ ABERTO AO DIÁLOGO

O governador tem tido reuniões periódicas com a gestão federal para destravar a privatização

Por: ATribuna.com.br



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta segunda-feira, 10, que o governo federal está aberto a continuar com o diálogo em relação à privatização do Porto de Santos. Para Tarcísio, o aceno está no fato de o Porto não ter entrado no decreto publicado pelo Executivo na sexta-feira, 7, que retira os Correios e outras estatais do plano de desestatização da União.

Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou que o governo federal está aberto a continuar com o diálogo Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

"O Porto é federal, (a privatização) não depende de nós. Mas o governo federal tem aberto espaço para nós ao diálogo. O Porto não constou naqueles atos onde o governo tirou algumas empresas do programa de privatizações. É uma sinalização de que Porto de Santos está aberto ao diálogo", avaliou o governador durante evento que marca os 100 dias da gestão.

A privatização do Porto de Santos é defendida por Tarcísio, mas sofre resistências do governo Lula.

O governador tem tido reuniões periódicas com a gestão federal para destravar a privatização, que estava encaminhada no governo Bolsonaro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/04/2023

TOLERÂNCIA PARA CAMINHÕES NO PORTO É PRORROGADA ATÉ MAIO

Medida atende a pedidos de transportadores autônomos e empresas

Por: ATribuna.com.br

A tolerância máxima determinada para a chegada de caminhões que transportam contêineres e cargas soltas com destino ao Porto de Santos, em vigor desde janeiro, foi prorrogada por mais um mês. Até 1º de maio, o prazo segue em três horas após a janela de agendamento. Em 2 de maio, cairá para duas horas, conforme norma da Santos Port Authority (SPA).

A prorrogação, segundo a Autoridade Portuária, atende às solicitações feitas por dois sindicatos, o Sindicam e o Sindisan, que representam transportadores autônomos e empresas de transporte comercial de cargas, respectivamente.



Uma das propostas de revisão envolve parte da área de Alemoa Foto: Matheus Tagé/AT

O novo regramento, implementado pela SPA em 1º de outubro, está na segunda fase de adequações. A etapa atual de adaptação ao novo prazo de tolerância na recepção de veículos pesados, em vigor desde 1º de janeiro, encerraria no último dia 2, mas foi prorrogada a pedido do Sindicam.

O presidente do Sindicam, Luciano Santos de Carvalho, diz não se opor às novas regras de agendamento, mas ressaltou que falta infraestrutura de acesso adequada aos transportadores de carga que se destinam às duas margens do Porto de Santos.

“O Porto não tem infraestrutura para receber os caminhões. Se o caminhoneiro chegar antes (do horário agendado), não tem onde estacionar. Se chegar depois das três horas de tolerância, paga um valor pelo não cumprimento do horário”.

Luciano salientou que as discussões sobre os prazos de tolerância para chegada de transportadores à zona portuária ainda não foram encerradas. “Só de contêineres, 600 caminhões entram e saem do Porto de Santos por dia, em média. Se contarmos as cargas soltas, são cerca de 5 mil caminhões circulando diariamente. Isso só de autônomos, que são metade dos transportadores que acessam o Porto a cada 24 horas”.

Segundo a SPA, as alterações objetivam reduzir a permanência de caminhões nas proximidades do complexo portuário e disponibilizar mais janelas de agendamento aos caminhoneiros. Mas o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Luís Neiva, afirmou que, “desde o início, o Sindisan se colocou contrário a essa medida. A portaria que estabeleceu as cinco horas foi um trabalho muito bem elaborado, o transportador participou da formatação. Hoje, com todos os problemas de acesso, o cenário não é favorável para essa alteração”.

Neiva explicou que na primeira fase, que teve redução de uma hora, o impacto não foi significativo, porque o volume de serviço sofreu grande redução e a demanda por transporte foi abaixo da média. Contudo, o maior receio dele é quanto ao período de safra.

“A preocupação é com o período de safra, que se aproxima, somado às obras de recuperação das vias, que devem se estender por um longo período. Entendemos que se essa medida for eficaz, comprovadamente, ela deveria ser implantada após o término das obras e na entressafra”.

Por sua vez, Neiva destacou ainda que “o adiamento foi uma solicitação do Sindisan, conforme menciona o texto da portaria, em virtude da preocupação com os motivos já mencionados”. Para os caminhões de grãos vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/04/2023

LULA E JOÃO CAMPOS ASSINAM OPERAÇÃO DE CRÉDITO ENTRE BID E O RECIFE, NO VALOR DE R\$ 2 BI

Por Jairo Lima

Processo foi validado pelo Governo Federal nesta segunda-feira (10), com assinatura do presidente Lula e do prefeito João Campos, e encaminhado ao Senado. Esta é a maior operação já realizada pelo banco com um município no mundo, que fará urbanização de 40 comunidades com escuta popular



Foto: Ricardo Stuckert

Nesta segunda-feira (10), o Governo Federal validou, como garantidora deste acordo, um contrato de R\$ 1,5 bilhão (sendo R\$ 200 milhões em contrapartida da própria PCR) para investimentos em infraestrutura, através do ProMorar, e outro de R\$ 500 milhões para eficiência fiscal, que também deve ser revertida em investimentos. As duas operações de crédito foram formalizadas através do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), sendo a maior operação realizada pelo banco com um município. O processo

agora segue para o Senado Federal e a expectativa é já cumprir toda a parte burocrática, tendo acesso a parte dos recursos ainda neste primeiro semestre.

“Essa é a maior operação de crédito da história do BID com um município no mundo e esse R\$ 1,5 bilhão serão destinados 100% para áreas vulneráveis e carentes de infraestrutura no Recife. São R\$ 500 milhões que serão utilizados exclusivamente em proteção de encostas. Com isso, todas as encostas do Recife que têm maior grau de risco (3 e 4) serão contempladas”, comemorou o prefeito João Campos. “Além disso, são mais de 40 Comunidades de Interesse Social que não têm urbanização, não tem drenagem, saneamento, não tem calçamento de rua, é carente de espaço público de convivência, de equipamentos públicos de saúde e educação. Essas 40 comunidades serão urbanizadas com o processo de escuta, de participação popular, que já está ocorrendo, e os projetos executivos estão sendo construídos em comum participação da comunidade”, acrescentou.

O ProMorar Recife receberá investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão para garantir obras de infraestrutura em 40 comunidades, incluindo as mais atingidas pelas chuvas do mês de maio. A iniciativa vai beneficiar, diretamente, mais de 500 mil pessoas. As ações do ProMorar serão financiadas por meio de operação de crédito entre a Prefeitura e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O objetivo é garantir resiliência urbana, com intervenções integradas nas áreas de saneamento, pavimentação, proteção de encostas, construção de espaços de convivência e obras de macrodrenagem na bacia do Tejipló.

Entre as ações do ProMorar estão obras que reduzirão riscos de deslizamentos de terra em áreas de morro e alagamentos, reassentamento de famílias que vivem em locais que sofrem com inundação ou deslizamento de terra, urbanização de Comunidades de Interesse Social e Habitação. Também estão previstos a ampliação do esgotamento sanitário, a construção de equipamentos públicos apontados pelas comunidades, obras de macrodrenagem para absorver e escoar águas da chuva, com o alargamento da calha e dragagem de rios como Tejipló, Jiquiá e Moxotó, por exemplo.

“Outro eixo de investimento do ProMorar é a bacia do rio Tejipló, que é a área mais difícil de drenagem da cidade, já que pega o rio Tejipló, Jiquiá e Moxotó. Esta área vai receber um conjunto de obras de grande porte para uma solução de mitigação efetiva de alagamento e enchente nesta região. Essa região nunca teve uma obra de grande porte como a gente vai fazer e a gente estima pelo menos R\$ 300 milhões investidos. Nós temos um projeto que está sendo revisado pelos maiores especialistas do Brasil em macrodrenagem e, também, com revisão internacional junto com o BID e consultores holandeses”, continuou o prefeito.

Todo um projeto de infraestrutura básica, como construção de ruas e passeios calçados, equipamentos públicos de interesse social, áreas de convivência e lazer, entre outros benefícios, também estão previstos. O objetivo principal é resolver o déficit habitacional em áreas carentes, garantindo o direito dos cidadãos à moradia digna, segura, regularizada e com toda a infraestrutura necessária. Para isso, o ProMorar prevê a entrega de novas unidades habitacionais.

Já a outra operação de crédito, no valor de R\$ 500 milhões, ocorre no âmbito do Programa para Promoção da Sustentabilidade Fiscal e Melhoria da Efetividade do Gasto Público do Município do Recife. O financiamento tem como objetivo contribuir para o fortalecimento do equilíbrio fiscal e melhoria da efetividade do investimento público do Recife, visando a garantia da sustentabilidade fiscal do município e possibilidade de realização de novos investimentos na cidade. A ideia é permitir ações de redução dos gastos e otimização da arrecadação fiscal, permitindo a realização de investimentos em áreas essenciais, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população recifense.

NÚMEROS DO PROMORAR RECIFE

- Investimento de R\$ 1,5 Bi;
- Mais de 20km de calhas de rio requalificadas;
- R\$ 400 milhões a serem investidos em contenção de encostas;
- 3 mil famílias retiradas de áreas com riscos de alagamentos ou deslizamentos;
- Redução de 40% dos pontos com classificação de riscos 03 e 04 na cidade;
- Macrodrenagem nas bacias dos rios Tejipió, Jiquiá e Moxotó;
- Redução de 50% no volume de alagamento promovido pela bacia do Rio Tejipió;
- 40 Comunidades de Interesse Social urbanizadas;
- Aproximadamente 90 km de esgotamento sanitário implantado;
- Mais de 500.000 recifenses beneficiados direta ou indiretamente

Raquel Lyra apresenta balanço dos 100 dias de gestão

A governadora Raquel Lyra e a vice-governadora Priscila Krause se reuniram, na manhã desta segunda-feira (10), com as secretárias e os secretários estaduais, no Palácio do Campo das Princesas, para apresentação de Relatório de Diagnóstico da Situação do Governo de Pernambuco, elaborado pelo novo governo nesse primeiro trimestre de gestão. O documento, que conta com 820 páginas (além dos anexos), foi produzido nesse primeiro trimestre com o objetivo de servir como instrumento de gestão: na prática, trata-se de um ponto de partida para se fazer as mudanças que o Estado precisa.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/04/2023

RAQUEL LYRA APRESENTA BALANÇO DOS 100 DIAS DE GESTÃO

Da Redação ME

Entre as ações já realizadas, destacam-se a economia de R\$ 225 milhões no custeio, o funcionamento de Delegacias da Mulher 24h, a entrega de 1.785 títulos de propriedade, a valorização dos gestores escolares e o fim da pendência judicial em torno do território de Fernando de Noronha



Na reunião, a governadora também elencou parte das ações já realizadas pela nova administração nesses primeiros dias, ressaltando que os desafios revelados no diagnóstico serão enfrentados pelo seu governo Foto: Hesíodo Góes

A governadora Raquel Lyra e a vice-governadora Priscila Krause se reuniram, na manhã desta segunda-feira (10), com as secretárias e os secretários estaduais, no Palácio do Campo das Princesas, para



apresentação de Relatório de Diagnóstico da Situação do Governo de Pernambuco, elaborado pelo novo governo nesse primeiro trimestre de gestão. O documento, que conta com 820 páginas (além dos anexos), foi produzido nesse primeiro trimestre com o objetivo de servir como instrumento de gestão: na prática, trata-se de um ponto de partida para se fazer as mudanças que o Estado precisa.

O Relatório de textos e fotos será entregue aos presidentes do Ministério Público do Estado de Pernambuco (MPPE), do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco (TCE-PE) e da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco (Alepe) ainda nessa segunda-feira. O material traz análise das contas públicas estaduais, dos contratos, de pendências judiciais, além de amplo panorama sobre a situação dos equipamentos e serviços públicos, a exemplo de hospitais, presídios, escolas, casas de acolhimento, casas abrigo, estradas e aeroportos. Há também um capítulo específico sobre as obras inacabadas herdadas do governo anterior, elaborado em conjunto com a Secretaria da Controladoria-Geral do Estado.

“Esse documento traz a real situação do nosso Estado. Ninguém consegue mudar e chegar aonde queremos chegar sem entender qual é o nosso ponto de partida. É daqui que vamos compartilhar com todos os secretários informações fundamentais para fazer de Pernambuco um estado com melhor qualidade de vida, com mais segurança, saúde e emprego para a população”, explicou Raquel Lyra. Para a vice-governadora Priscila Krause, as ações já realizadas nesses cem dias apontam para o enfrentamento real dos problemas de Pernambuco. “A governadora Raquel Lyra já mostrou que tem a coragem a liderança que o nosso Estado precisa e isso fica claro com os resultados, em um curto espaço de tempo, de economia de recursos públicos. Só no primeiro bimestre, foram mais de duzentos milhões de reais economizados com gastos desnecessários. A mudança não é mais discurso, é ação”, ressaltou.

Na reunião, a governadora também elencou parte das ações já realizadas pela nova administração nesses primeiros dias, ressaltando que os desafios revelados no diagnóstico serão enfrentados pelo seu governo. “A gente tem compromisso, time e gestão e vamos construir um Estado de Pernambuco com ousadia, criatividade e eficiência”, completou. Entre os destaques, a chefe do Executivo citou o Plano de Qualidade do Gasto Público, que já alcançou economia de R\$ 225 milhões no primeiro bimestre com gastos de custeio, o lançamento do programa de cirurgias e exames Cuida PE Mulher, o reforço no número de policiais nas ruas, o funcionamento de seis Delegacias da Mulher 24h e a entrega de 1.875 títulos de propriedade.

Confira uma lista de exemplos de ações realizadas pela nova gestão do Governo de Pernambuco nesses 100 dias:

SEGURANÇA

- *Ampliação de 30% do efetivo de policiais nas ruas*
- *Maior investimento em segurança pública no Carnaval 2023*
- *Funcionamento de seis Delegacias da Mulher 24h*
- *Investimento de R\$ 23 milhões no Corpo de Bombeiros*

EDUCAÇÃO

- *Reajuste de 43% para gratificações dos gestores das escolas*
- *Anúncio do calendário de chamamento do concurso dos professores*
- *Mais 61 escolas em tempo integral*
- *Anúncio do novo concurso de analistas e assistentes*
- *Inauguração de nova unidade de creche em Jaboatão*

SAÚDE

- *Lançamento do programa Cuida PE Mulher*
- *52 novos leitos no Hospital Barão de Lucena*
- *Criação de GT para melhorias no Sassepe*

GESTÃO

- Antecipação do calendário anual de pagamentos aos servidores
- Pagamento de R\$ 1,1 bilhão de dívidas herdadas do governo anterior
- Lançamento do Plano de Qualidade do Gasto Público, com economia de R\$ 225 milhões no custeio apenas no primeiro bimestre
- Lançamento do Programa Anticorrupção

HABITAÇÃO

- Lançamento do programa Morar Bem, com a entrega de 1.785 títulos de propriedade
- Inauguração do Habitacional Canal do Jordão, com 272 unidades, em Jaboatão

MEIO AMBIENTE

- Força-tarefa para zerar licenciamento ambiental represado (eram 4.751 licenças pendentes no início de janeiro e até o final de abril zerará)
- Acordo judicial garantiu Fernando de Noronha como território de Pernambuco, além de avanços na gestão compartilhada das unidades de conservação estadual e federal.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/04/2023

VOTORANTIM ALOCA R\$ 5,5 BI PARA MODERNIZAR OPERAÇÕES TRADICIONAIS E BUSCAR NOVOS NEGÓCIOS

Informações: Revista OE



Após investir R\$5,8 bilhões em 2022 nas suas operações, o grupo Votorantim projeta aplicar algo em torno de R\$5,5 bilhões este ano, visando a modernizar suas plantas industriais tradicionais de cimento e mineração, e consolidar novos negócios adquiridos em 2021 e 2022.

O grupo inclui o banco que leva seu nome, fábricas de cimento em todo o País, produz alumínio e linhas de esquadrias pela CBA, zinco pela Nexus, e os negócios de energia estão agrupados na Auren, associados a um fundo de pensão do Canadá.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/04/2023

ORIZON VR VENCE CONCORRÊNCIA E VAI FORNECER BIOMETANO PARA A COPERGÁS A PARTIR DO ANO QUE VEM

Informações: PetroNotícias



A Orizon Valorização de Resíduos venceu a chamada pública para aquisição de biometano realizada pela Copergás, Companhia Pernambucana de Gás. O início do fornecimento está previsto para o último quadrimestre de 2024, com vigência até 2034 e quantidade contratual de 60 mil m³/dia. A assinatura do contrato de compra e venda faz parte da estratégia da Orizon VR em crescer na produção de energia e gás renovável em seus ecoparques. Conforme divulgado em novembro de 2022, a companhia criou a BioE, subsidiária integral responsável pela construção e operação das plantas de transformação do biogás gerados em seus

ecoparques em energia e gás renovável. A nova empresa nasceu com dois ativos operacionais e tem um pipeline de pelo menos 10 novas plantas e investimentos da ordem de R\$ 1,2 bilhão nos próximos anos, com expectativa de gerar um Ebitda adicional de R\$ 550 milhões ao ano, quando as plantas alcançarem a maturidade.

Esse é o primeiro suprimento de biometano na rede de distribuição de gás do estado de Pernambuco, combustível 100% renovável e alternativa energética para reduzir as emissões de CO2. A Copergás possui mais de 70 mil clientes, nos segmentos industrial, comercial, residencial e veicular. A Orizon VR fará parte das empresas supridoras da Copergás a lado da Petrobrás, Shell e a New Fortress. “O biometano, gás natural renovável produzido nos ecoparques da Orizon VR, está cada vez mais demandado pelas indústrias que buscam a diversificação da sua matriz energética e o atingimento das metas de descarbonização”, disse o CEO da companhia, Milton Pilão.

A Orizon VR é uma empresa de tratamento e valorização de resíduos que acredita no desenvolvimento sustentável das cidades e investe constantemente em inovação e tecnologia para gerar energia limpa e gás renovável, desenvolver a economia circular e proteger o meio ambiente. Foi a primeira empresa brasileira a gerar e negociar créditos de carbono pelo Mecanismo de Desenvolvimento Limpo da ONU. Ela é uma das maiores geradoras de créditos no país e faz a gestão de 14 ecoparques no território nacional, cuidando dos resíduos gerados por mais de 40 milhões de pessoas em nove estados.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/04/2023

ENERGIA EÓLICA OFFSHORE APRESENTA VANTAGENS EM RELAÇÃO À ENERGIA CONVENCIONAL

Geração de energia a partir de turbinas eólicas no mar é mais eficiente e sustentável

Informações: O Petróleo



Descubra por que a energia eólica offshore é uma alternativa mais vantajosa em relação à energia convencional, apresentando maior eficiência e sustentabilidade.

Nos últimos anos, a energia eólica offshore tem se destacado como uma alternativa cada vez mais viável para a geração de energia elétrica. Devido às suas inúmeras vantagens em relação à energia convencional, esta fonte de energia renovável tem sido cada vez mais utilizada em todo o mundo.

Eficiência na geração de energia

A energia eólica offshore é mais eficiente do que a energia gerada por turbinas eólicas terrestres, devido à constância dos ventos e à maior potência das turbinas. Em áreas com ventos fortes e estáveis, como o mar, as turbinas eólicas offshore podem gerar energia de forma mais constante e com maior potência, o que resulta em uma maior produção de energia elétrica.

Sustentabilidade ambiental

A energia eólica offshore também apresenta vantagens em relação à sustentabilidade ambiental. Ao contrário da energia gerada por usinas termoelétricas, que emitem gases poluentes na atmosfera, a energia eólica offshore é completamente limpa e renovável. Além disso, a construção de turbinas eólicas no mar tem um impacto ambiental menor do que a construção de usinas hidrelétricas, por exemplo, que muitas vezes requerem a construção de grandes barragens.

Redução de custos

America's First Offshore Wind Farm Spins to Life - The New York Times

Embora o custo inicial de construção de parques eólicos offshore possa ser elevado, a longo prazo, a





energia eólica offshore pode ser mais econômica do que a energia convencional. Isso ocorre porque, uma vez construídas, as turbinas eólicas offshore exigem menos manutenção do que as usinas convencionais e têm uma vida útil mais longa.

A energia eólica offshore é uma alternativa mais eficiente e sustentável em relação à energia convencional. Com a constante evolução da tecnologia, espera-se que essa fonte de energia renovável se torne ainda mais acessível e econômica no futuro.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/04/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

INICIADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ (RJ)

Essa é a primeira consulta pública autorizada pela Agência em 2023. Consulta seguirá até dia 24/05



Brasília 10/04/2023 - Iniciou-se nesta segunda-feira (10) a consulta pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para obter subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para a licitação do terminal ITG 02, no Porto Organizado de Itaguaí (RJ).

A expectativa é de que o novo empreendimento – que será implantado em uma área de 348.937m² – receba, ao longo da concessão, quase R\$ 3 bilhões em investimentos e

umentar a capacidade de escoamento de minério de ferro pelo Porto de Itaguaí, movimentando quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência contratual.

Atenção para as datas

Esta é a primeira audiência pública autorizada pela Agência no ano de 2023. Os documentos preparatórios para a licitação da instalação portuária já estão disponíveis no site da ANTAQ.

Diferentemente do que foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), o período para contribuições será entre 10 de abril e 24 de maio de 2023. O agendamento da data da audiência pública presencial será determinado em momento posterior.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 10/04/2023



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

CONSULTA PÚBLICA RECEBE CONTRIBUIÇÕES SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA PARA CONSTRUÇÃO DE NOVO TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ

Com investimento de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos, o empreendimento deve gerar mais de 3 mil empregos diretos e indiretos e ampliar a movimentação para 20 milhões de toneladas por ano.

Os usuários, agentes do setor aquaviário e interessados em arrendar a área ITG-02 do Porto de Itaguaí (RJ), podem contribuir para o aprimoramento do processo de licitação, por meio da consulta pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vinculada do Ministério de Portos e Aeroportos, aberta nesta segunda-feira (10) até o dia 24 de maio.

A área arrendada receberá um novo terminal destinado à movimentação e armazenamento de granéis sólidos como minérios, fertilizantes e açúcar. O empreendimento ocupará uma área de 348.937 m², com a previsão de receber R\$ 3 bilhões em investimentos já nos primeiros anos de contrato, ampliando a capacidade de movimentação do porto para 20 milhões de toneladas por ano.

Os estudos desenvolvidos apontam que cerca de 2,8 mil empregos indiretos serão gerados durante as obras de implantação. Já na operação, serão criados mais de 250 diretos e outros 1,8 mil indiretos. A movimentação do novo terminal deverá incrementar a arrecadação do Imposto Sobre Serviço (ISS) do município de Itaguaí em até R\$ 1,2 bilhão, durante os 25 anos de duração do contrato, que poderá ser prorrogado pelo mesmo período.

Contribuições

O acesso aos documentos técnicos poderá ser feito neste link, que estará liberado a partir desta segunda-feira (10). Serão consideradas apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tratem das minutas disponibilizadas na consulta pública.

As contribuições deverão ser dirigidas à Antaq até às 23h59 do dia 24 de maio, exclusivamente pelo formulário eletrônico disponível no site da agência. Imagens digitais como mapas, plantas e fotos deverão ser enviados exclusivamente pelo endereço anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, com a identificação do contribuinte e no prazo estipulado.

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

Data: 10/04/2023

EM 100 DIAS, GOVERNO FEDERAL REFORÇA ORÇAMENTO E DESTRAVA INVESTIMENTOS EM RODOVIAS FEDERAIS

Investimento de R\$ 3,3 bilhões por meio do Ministério dos Transportes resultou em mais de 2,1 mil quilômetros de estradas recuperadas



Retomada da duplicação da BR-101/SE só foi possível com reforço no orçamento - Foto: Ricardo Stuckert/PR

Infográfico com resumo dos 100 dias de governoAo recompor o orçamento público a patamares de 2016 com a Emenda Constitucional 126/2022, a EC do Bolsa Família, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, conseguiu destravar investimentos e recuperar 2.158 quilômetros de rodovias federais que cortam o Brasil. Este é o principal resultado dos primeiros 100 dias de gestão no setor a partir do empenho de cerca de R\$ 3,3 bilhões de janeiro até

semana passada.

Confira o especial O Brasil Voltou

Os números impressionam ainda mais quando comparados ao desempenho da gestão anterior no mesmo período. Em 2022, foram executados R\$ 1,25 bilhão e entregues somente 494 quilômetros entre duplicações, adequações, pavimentações e revitalizações. Até o fim do ano, as rodovias e ferrovias brasileiras receberão cerca de R\$ 23 bilhões em obras de infraestrutura – R\$ 3 bilhões a mais que os últimos quatro anos somados.

Obras

Com o orçamento recomposto, o Ministério dos Transportes conseguiu destravar 495 contratos que estavam parados na gestão anterior por falta de dinheiro. Deste total, aproximadamente 100 eram de obras paralisadas ou em ritmo lento. Um exemplo é a restauração da ponte internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo, entre as cidades de Uruguaiana (RS) e Paso de Los Libres (ARG), na BR-290/RS.

Entregue à população da região em 31 de março, o empreendimento era uma prioridade para o Governo Federal. Com uma infraestrutura eficiente, o transporte de mercadorias e produtos será facilitado, possibilitando o aumento no comércio bilateral entre Brasil e Argentina. No ano passado, a alfândega de Uruguaiana se tornou o maior porto seco do Brasil. Via ponte, as exportações brasileiras destinadas a Argentina e Chile totalizaram U\$ 5,6 bilhões de dólares.

Outro empreendimento retomado pelo governo do presidente Luís Inácio Lula da Silva foi a duplicação do lado norte da BR-101/SE, obra parada desde 2019. Em abril, o Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entregou sete quilômetros de pistas duplicadas. No total, serão 25,5 quilômetros com capacidade ampliada, no segmento entre o km 51,8 ao km 77,3, e R\$ 180 milhões em investimento público.

Escoamento da safra

Outra consequência positiva da recomposição do orçamento público tem ligação direta com o escoamento da safra agrícola de 2022/2023. O Ministério dos Transportes garantiu a cobertura contratual dos corredores de exportação, a intensificação da manutenção das rodovias, a continuidade de obras estruturantes, manutenção e substituição de pontes de madeira, além de reuniões com operadores rodoviários e ferroviários. No total, já se escoou pelas rodovias federais 99% da soja do Mato Grosso e 75% da produção nacional.

No mesmo período ainda houve, entre diversos destaques, a entrega de 15 quilômetros de duplicação da BR-116/RS, entre Camaquã e Crista, no Rio Grande do Sul; de 11 quilômetros de duplicação da BR-135/MA, entre Bacabeira e Santa Rita, no Maranhão; e de 7,3 quilômetros de duplicação da BR-428/PE, em Petrolina, na saída para Recife, em Pernambuco, além da assinatura da ordem de serviço de adequação da BR-235/407, na travessia urbana de Juazeiro, na Bahia, e Petrolina, em Pernambuco.

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

Data: 10/04/2023

GRUPO DE TRABALHO VAI DISCUTIR APERFEIÇOAMENTO DAS RENOVAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTECIPADAS

Intenção é aprimorar a aplicação do instrumento para garantir mais investimentos privados nas ferrovias brasileiras



- Foto: Ricardo Botelho/MT

Grupo de trabalho criado nesta segunda-feira (10) pelo Ministério dos Transportes terá a missão de elaborar sugestões para aprimorar o instrumento da renovação antecipada. A equipe será composta por membros da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e da Infra S.A.

Após 45 dias de trabalho, renováveis por mais 45, os

integrantes do grupo deverão apresentar um relatório detalhado com os resultados dos trabalhos realizados com representantes das concessionárias, associações, especialistas e outros agentes externos do setor também podem participar da discussão.

Previsto pela Lei 13.448/2017, o mecanismo prevê a possibilidade de uma concessionária de serviço público nos modos aeroportuário, ferroviário e rodoviário conseguir a prorrogação de contrato a partir de um grande investimento a curto prazo. Na prática, a renovação antecipada permite injeção de capital privado em outros empreendimentos colocados como prioritários pelo Governo Federal.

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

Data: 10/04/2023



PORTAL PORTO GENTE

CONSULTA PÚBLICA DE ARRENDAMENTO DE ÁREA PARA CONSTRUÇÃO DE TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ

Redação Portogente

Com investimento de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos, o empreendimento deve gerar mais de 3 mil empregos diretos e indiretos e ampliar a movimentação para 20 milhões de toneladas por ano.

Os usuários, agentes do setor aquaviário e interessados em arrendar a área ITG-02 do Porto de Itaguaí (RJ), poderão contribuir para o aprimoramento do processo de licitação, por meio da consulta pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vinculada do Ministério de Portos e Aeroportos, que estará aberta a partir da próxima segunda-feira (10) até o dia 24 de maio.



Porto de Itaguaí (RJ). Crédito: Antaq.

A área arrendada receberá um novo terminal destinado à movimentação e armazenamento de granéis sólidos como minérios, fertilizantes e açúcar. O empreendimento ocupará uma área de 348.937 m², com a previsão de receber R\$ 3 bilhões em investimentos já nos primeiros anos de contrato, ampliando a capacidade de movimentação do porto para 20 milhões de toneladas por ano.

Os estudos desenvolvidos apontam que cerca de 2,8 mil empregos indiretos serão gerados durante as obras de implantação. Já na operação, serão criados mais de 250 diretos e outros 1,8 mil indiretos. A movimentação do novo terminal deverá incrementar a arrecadação do Imposto Sobre Serviço (ISS) do município de Itaguaí em até R\$ 1,2 bilhão, durante os 25 anos de duração do contrato, que poderá ser prorrogado pelo mesmo período.

Contribuições

O acesso aos documentos técnicos poderá ser feito neste link, que estará liberado a partir de segunda (10). Serão consideradas apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tratem das minutas disponibilizadas na consulta pública.

As contribuições deverão ser dirigidas à Antaq até às 23h59 do dia 24 de maio, exclusivamente pelo formulário eletrônico disponível no site da agência. Imagens digitais como mapas, plantas e fotos deverão ser enviados exclusivamente pelo endereço anexo_audiencia012023@antaq.gov.br, com a identificação do contribuinte e no prazo estipulado.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/04/2023

NOVOS DIRETORES DO PORTO DE SANTOS IRÃO CONSTRUIR TÚNEL SUBMERSO E PORTO OCEÂNICO

Editor Portogente

Governo Lula promete construir futuro glorioso do Porto de Santos

Foi definida a esperada diretoria do principal porto do hemisfério sul, o de Santos. A escolha do engenheiro Carlos Eduardo Bueno Magano, para a Infraestrutura, é o ponto de apoio para alavancar o projeto do governo Lula, de construir o túnel submerso sob o canal de acesso ao porto e concretizar o porto oceânico. Magano é, sem sombra de dúvida, a maior competência técnica planetária sobre o complexo portuário de Santos.



Sede da autoridade portuária de Santos (SP). Crédito: Acervo Portogente.

Veja mais * Porto de Santos rumo ao seu destino

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115354-porto-de-santos-rumo-ao-seu-destino>

Com um currículo denso e linear, todo focado em logística portuária, Magano trabalhou quase meio século no Porto de Santos, tendo ocupado cargos relevantes; foi diretor, bem como participou de estudos e consultorias técnicas exitosos que aumentaram a produtividade do porto. Quando se desligou da Codesp, coordenou a construção de terminal pela iniciativa privada. Por tantas características expressivas que o atrelam à atividade do Porto de Santos, com excelentes resultados, é muito acertada a sua indicação para o cargo que vai ocupar.

Veja mais * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Tanto o túnel submerso -para eliminar o trânsito de balsas cruzando perigosamente o fluxo intenso de navios no canal de acesso ao Porto de Santos, como o porto oceânico para receber os maiores cargueiros do mundo, são obras fundamentais para o desenvolvimento nacional; superam resistências, ampliam e agilizam a logística do porto no comércio marítimo internacional. Ao aumentar a escala de movimentação de cargas, reduzir tempos, barateia custos e promove competitividade. Na realidade, hoje é um complexo portuário de grande potencial e desprovido de planejamento robusto.

Veja mais * Porto de Santos e a tragédia que quase aconteceu

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114435-porto-de-santos-e-a-tragedia-que-quase-aconteceu>

Isto, com certeza, agora será feito com foco preciso, base técnica sólida e meta. Ou seja, a única forma de tornar as obras anunciadas, politicamente, em realidade estrutural. A história de muitos séculos do Porto de Santos mostra o potencial produtivo e logístico da sua região no litoral sul em função da atividade portuária. Um deles foi o ciclo da banana. Inovar esses fatos com novas produções verdes, escoadas por redes fluviais existentes – ainda sem navegabilidade - e controladas por tecnologias sofisticadas e ágeis. No novo tempo de blockchain e metaverso.

Veja mais * Cluster das cidades hidroviárias do Porto de Santos

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



Porto de Santos é uma instituição intransigente com cenas de diretores saindo algemados pela Polícia Federal ou o fiasco que se assistiu nos últimos quatro anos, com puxadinhos interesseiros ou contratos arranjados, como é o caso da dragagem, hoje, com a Van Ord. Por isso, deve ser um projeto grandioso. O novo horizonte já está prometido. Não pode ser como foi a enganosa ponte-maquete do candidato José Serra, inaugurada em campanha eleitoral. Portanto, o túnel submerso e o porto oceânico precisam ser construídos. Hoje, completa-se o emblemático período de 100 dias do governo Lula.

Veja mais * Competitividade do Porto de Santos em risco

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/110322-competitividade-do-porto-de-santos-ameacada>

Construir o túnel submerso e o porto oceânico, como obra pública, é tarefa que exige competência. Magano tem credências e paixão para realizar esse desejo regional quase centenário. O presidente Lula fez a fantástica transposição do rio São Francisco. Agora é o momento de o principal porto do hemisfério sul mostrar que não é mais um mero cabide de cargos políticos.

Veja mais * Gestão Lula não privatiza Porto de Santos e anuncia inovação

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/110322-competitividade-do-porto-de-santos-ameacada>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/04/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AÇÃO SOCIAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A VLI levou o Projeto Novo Trilho a cidades do Maranhão. A iniciava busca impulsionar o processo de reciclagem nesses municípios, estimulando atitudes sustentáveis por meio da coleta e da destinação adequada de resíduos sólidos. A ação envolve a criação de associações de catadores, cooperavas, sucateiros e pequenos empreendedores. Inicialmente, o programa foi implantado com as prefeituras de Imperatriz e Porto Franco.

De acordo com a VLI, o projeto é uma oportunidade de estímulo e orientação para a geração de renda, por meio dos resíduos sólidos. “O próximo passo será assinatura do termo de parceria com a VLI para, em seguida, implantar o projeto em nossa cidade, que será de grande relevância para o meio ambiente e para os agentes ambientais, que são os catadores de recicláveis”, afirmou a secretária municipal de Meio Ambiente e Recursos Hídricos de Imperatriz, Rosa Arruda.

O programa ainda será levado às escolas, com a capacitação dos professores para promover a educação ambiental entre as crianças, que poderão aprender sobre a coleta e a destinação de resíduos sólidos.

Trata-se de uma iniciava louvável da VLI, aproveitando sua presença enquanto operadora logística, portuária e ferroviária nas cidades do País e, assim, levando a essas comunidades conhecimento, qualificação e ações sustentáveis, com foco tanto no meio ambiente como na geração de emprego e renda. É um esforço que pode ser seguido por outras companhias do setor, reforçando seu papel de fomentadora do desenvolvimento social.

Que o exemplo da VLI seja replicado pelo setor e as empresas de logística e transporte mostrem que, além do sucesso em suas atividades-fim, podem levar crescimento social para as comunidades onde atuam.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FINANCIAMENTO

A Desenvolve SP, do Governo de São Paulo, lançou uma linha de crédito voltada a exportadores com faturamento de até R\$ 4,8 milhões, para o financiamento de sua produção. Os juros cobrados serão a partir de 0,57% ao mês, mais a taxa Selic. O produto ainda conta com um prazo especial de 60 meses para o pagamento e uma carência de 12 meses, buscando impulsionar a competitividade dessas companhias, gerando emprego e renda.

VAZAMENTO 1

O Terminal Terin, do Porto de Paranaguá (PR), teve suas operações suspensas na noite de ontem, dia 9, após um vazamento de nafta. Equipes de emergência foram deslocadas ao local ainda nesse domingo e continuam lá nesta manhã, agora para limpeza e a avaliação de riscos, segundo a Portos do Paraná, a autoridade portuária. De acordo com o Corpo de Bombeiros, o vazamento ocorreu às 20h30, durante a descarga de um navio, quando um duto subterrâneo ligando o cargueiro ao terminal, e que estava sendo utilizado na operação, se rompeu. A carga acabou se espalhando pelas vias e pelas galerias pluviais próximas.

VAZAMENTO 2

A Portos do Paraná ainda informou que o volume de nafta vazado nas vias locais foi retirado. Os trabalhos, agora, se concentram na limpeza das galerias pluviais. Até o final da noite de ontem, não havia informações sobre a quantidade do produto perdida e o número de pessoas afetadas.

NOVA DIRETORIA

Continuam a surgir possíveis nomes para a nova diretoria do Porto de Santos. Neste final de semana de Páscoa, começou a circular o nome do ex-diretor da Codesp (antigo nome da Santos Port Authority, a Autoridade Portuária de Santos) Carlos Eduardo Bueno Magano como cotado para a pasta da Engenharia. Funcionário de carreira da empresa, atividade encerrada há cerca de 20 anos, Magano chegou a ser presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp).

CONSULTA PÚBLICA

Começou hoje a consulta pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a licitação do terminal ITG02, do Porto de Itaguaí (RJ). A nova instalação, que ocupará uma área de 348,93 mil metros quadrados, deve receber quase R\$ 3 bilhões em investimento, movimentando cerca de 400 milhões de toneladas de minério de ferro ao longo da vigência do contrato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2023

REGIÃO SUDESTE - ANTAQ LANÇA HOJE CONSULTA PÚBLICA SOBRE ARRENDAMENTO DE NOVO TERMINAL EM ITAGUAÍ

Interessados poderão acessar os documentos no site da agência até o dia 24 de maio

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O novo terminal no Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, será destinado a movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais Crédito: Divulgação/PortosRio

O FUTURO EMPREENDIMENTO VAI OCUPAR UMA ÁREA DE 348.937 M² E É CONSIDERADO DE GRANDE RELEVÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO, POIS IRÁ VIABILIZAR A INFRAESTRUTURA NECESSÁRIA PARA O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DO QUADRILÁTERO FERRÍFERO.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) lança



hoje (10) a consulta pública para o arrendamento do novo terminal ITG-02, no Porto de Itaguaí (RJ). Os documentos estarão disponíveis até o dia 24 de maio. Segundo a PortosRio, gestora do porto, o novo terminal será destinado a movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais.

O objetivo da consulta é receber contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos referentes à licitação para o arrendamento. A audiência pública está com data ainda a ser definida pela agência.

Segundo aviso da Antaq, publicado no último dia 31 de março, no Diário Oficial da União, usuários e agentes do setor aquaviário nacional, bem como outros interessados em geral, poderão acessar as minutas jurídicas e os documentos técnicos no site oficial da agência. Serão consideradas apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham como objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas no site da Antaq. Para esclarecimentos de eventuais dúvidas, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local que serão definidos e comunicados posteriormente.

De acordo com a PortosRio, o projeto tem uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano e quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência do contrato, que é de 25 anos, mas que pode ser prolongado.

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

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

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) prevê que o empreendimento contemplará os mais modernos conceitos de eficiência com a adoção de medidas para o uso racional da água e a minimização do consumo de energia elétrica. Estima também que serão implementadas ações de prevenção a fim de minimizar as emissões de particulados, tais como: adequação do armazenamento do minério, diluição por meio de chaminés elevadas e utilização de equipamentos de controle e monitoramento de poluição.

Os investimentos previstos são na ordem de R\$ 15 milhões em compensação ambiental, mais de R\$ 2 milhões em programas ambientais na fase de obras e R\$ 1,7 milhão anuais para a Gestão Ambiental durante a operação.

Para Jean Paulo Castro e Silva, diretor-presidente interino da PortosRio, trata-se do principal projeto de arrendamento da Autoridade Portuária.

“O novo empreendimento será fundamental para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero e consolidará o Porto de Itaguaí como principal complexo portuário do país na exportação de minério de ferro. Vale destacar que, para nós, o compromisso com o meio ambiente é inegociável e, como Autoridade Portuária, estamos tomando as medidas necessárias para que a futura arrendatária garanta a sustentabilidade do projeto. Além disso, estamos confiantes de que o projeto terá um grande impacto socioeconômico, gerando empregos e renda, e aumentando significativamente a arrecadação de impostos”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2023

REGIÃO SUDESTE - TERMINAL LOGÍSTICO DA SANTOS BRASIL REALIZA OPERAÇÃO ESPECIAL PARA RECEBER PÁS EÓLICAS

Foram descarregadas seis peças, cada uma com 67 metros de comprimento e 16 toneladas
Por redacao@portalbenews.com.br



As seis pás eólicas vieram da China no navio Caspian Harmony e seguirão via modal rodoviário para seu destino final, na Bolívia
Crédito: Divulgação/Santos Brasil

O Terminal Logístico Saboó da Santos Brasil, localizado em Santos (SP), foi palco de uma grande operação para receber seis pás eólicas com 67 metros de comprimento e 16 toneladas cada. O serviço teve cerca de 14 horas de duração.

De acordo com informações da companhia, divulgadas na última quinta-feira (6), vieram da China no navio Caspian Harmony e seguirão via modal rodoviário para seu destino final, na Bolívia.

A operação de descarga do navio, inédita para a Santos Brasil no Terminal Logístico Saboó, aconteceu no final de fevereiro. A manobra de traslado da carga foi planejada e toda área mapeada e preparada para receber o carregamento de grandes dimensões nos menores tempo, custo e risco possíveis.

Foram utilizados para a descarga, entre outros equipamentos, dois guindastes de bordo do navio especialmente para que esse atendimento fosse realizado com a máxima eficiência, tudo previamente validado pelas equipes de segurança e especialistas da Santos Brasil e do representante da carga.

Três dessas pás eólicas deixaram o terminal na madrugada do último dia 30 de março, sobre carretas extensivas, rumo ao cliente, uma empresa de energia eólica da Bolívia. As demais continuam armazenadas na empresa.

Diretor comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, Danilo Ramos disse que a operação foi um sucesso, e que isso reforça a capacidade operacional da companhia em oferecer soluções logísticas para clientes dos mais diversos segmentos.

“Além disso, o Terminal Saboó está localizado em uma área estratégica para o porto, na entrada da cidade, ideal para a movimentação de carga geral e de projeto, com dimensão e peso de grandes proporções, contando ainda com a segurança operacional e o elevado nível de serviço da Santos Brasil”, diz.

O Terminal Logístico do Saboó é só uma das áreas de atuação da empresa, que também opera o Tecon Santos (maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul) e o TEV (Terminal de Veículos) e conta com dois terminais alfandegados (Clias), posicionados em cada uma das margens do porto.

Por meio da Santos Brasil Logística, a empresa atua na prestação de serviços de logística integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logistics).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/04/2023

REGIÃO NORDESTE - VLI ANUNCIA CHEGADA DO PROJETO NOVO TRILHO AO ESTADO DO MARANHÃO

Objetivo é ampliar processo de reciclagem nos municípios
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Representantes da VLI estiveram no dia 21 de março em Imperatriz, que será a primeira cidade do corredor logístico Centro-Norte a ser contemplado com a iniciativa Crédito: Divulgação/VLI

A VLI anunciou a chegada do Projeto Novo Trilho ao Maranhão, que visa ampliar o processo de reciclagem nos municípios, estimulando atitudes sustentáveis por meio da coleta e da destinação adequada de resíduos sólidos. A ação foi permitida após reuniões com as prefeituras de Imperatriz e

Porto Franco.

A iniciativa também apoia a criação de associações de catadores, cooperativas, sucateiros e pequenos empreendedores. A expectativa é de que o projeto seja implantado nas cidades maranhenses ainda no primeiro semestre.

Em Imperatriz, a reunião para a implantação do Projeto Novo Trilho aconteceu no último dia 21 de março, com a participação de representantes da VLI, do Executivo municipal e da Associação dos Catadores de Materiais Recicláveis de Imperatriz (Ascamari). O município será o primeiro do corredor logístico Centro-Norte, operado pela VLI, a ser contemplado com a iniciativa.

Segundo a companhia, o Projeto Novo Trilho é uma oportunidade de estímulo e orientação para a geração de renda, por meio dos resíduos sólidos. “O próximo passo será assinatura do termo de parceria com a VLI para, em seguida, implantar o projeto em nossa cidade, que será de grande relevância para o meio ambiente e para os agentes ambientais, que são os catadores de recicláveis”, destacou a titular da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Recursos Hídricos de Imperatriz, Rosa Arruda.

Já no dia 22 de março, a iniciativa foi apresentada ao prefeito de Porto Franco, Deoclides Macedo, parte de seu secretariado e parceiros, como o presidente da Acaporto, Laurimar Barros, e o 1º secretário da mesa diretora da Câmara de Porto Franco, Rogério da Van.

Com isso, a minuta de convênio será encaminhada pela VLI para avaliação e posterior assinatura pelo município, parceiro oficial da iniciativa.

O Novo Trilho também será levado às escolas, com a capacitação dos professores para promover a educação ambiental entre as crianças, que poderão aprender sobre a coleta e a destinação de resíduos sólidos.

O projeto vem sendo implantado pela VLI em localidades onde a empresa atua com objetivo de promover boas práticas, como a economia circular, fomento à inclusão e a sustentabilidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/04/2023

REGIÃO NORDESTE - MPF DE ALAGOAS RECORRE PARA OBRIGAR PETROLÍFERAS A CONTROLAREM INVASÃO DE CORAL-SOL

Segundo laudo, espécie é danosa e chegou em águas brasileiras incrustada em cascos de navios petrolíferos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O coral-sol é considerado agressivo principalmente por danificar corais vizinhos e ter uma reprodução muito rápida, o que oferece risco à vida marinha nativa Crédito: Divulgação/Ibama

O MPF-AL PEDE QUE AS ESTATAIS PETROLÍFERAS FAÇAM A LIMPEZA DOS CASCOS DAS EMBARCAÇÕES ANTES DO ACESSO AO PORTO DE MACEIÓ, SOB A SUPERVISÃO DO IBAMA, DO INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE, COM APOIO TÉCNICO DO INSTITUTO BRASILEIRO DE BIODIVERSIDADE (PROJETO CORAL-SOL)

O Ministério Público Federal de Alagoas (MPF-AL) recorreu da decisão da Justiça Federal, proferida no último dia 17 de fevereiro, negando o pedido do órgão de obrigar a Petrobras e a Transpetro a removerem dos cascos de seus navios o coral-sol, espécie danosa ao litoral brasileiro e que, segundo laudo técnico, foi inserido no país por conta de navios petrolíferos. O recurso foi apresentado ao Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5), no último dia 3.

O MPF-AL pede que as estatais petrolíferas façam a limpeza dos cascos das embarcações antes do acesso ao Porto de Maceió, em um trabalho que deve ser feito sob a supervisão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), do Instituto do Meio Ambiente (IMA/AL), com apoio técnico do Instituto Brasileiro de Biodiversidade (Projeto Coral-Sol).

As empresas deverão apresentar ainda um certificado comprovando a limpeza à Administração do Porto de Maceió (Codern) no momento da chegada das embarcações. No recurso, o MPF também solicita que o complexo portuário e a União sejam obrigados a enviar ao Ibama e ao IMA/AL todos os certificados, além de informá-los caso algum navio não realize o procedimento.

Requer ainda que as empresas, junto ao porto, órgãos ambientais e governo, estabeleçam um método emergencial para inspecionar as embarcações que transitem na área e tenham qualquer relação com a exploração de petróleo, inclusive àquelas que prestam apoio.

Em um trecho do recurso, o MPF alega que “ao contrário do afirmado pelo Juízo, existem métodos efetivos para remoção do coral-sol, atestados pelos mais renomados especialistas da área e estes podem certificar acerca do controle e eliminação do coral-sol”.

Pontua ainda que não se pode permitir a disseminação da espécie na costa alagoana, “cujo ecossistema recifal já está tão ameaçado por atividades antrópicas, em razão da inércia dos recorridos e aval da Justiça”, citou o MPF no recurso.

Para a ação, o MPF tem se baseado em um laudo técnico do professor Joel Christopher Creed, doutor em Ecologia pela Universidade de Liverpool, que concluiu que a invasão do coral no litoral brasileiro ocorreu pelos navios petrolíferos.

O laudo aponta que “o vetor de introdução do Tubastraea nas águas brasileiras foram os navios petrolíferos, que adentraram nas águas nacionais com o coral-sol incrustado em seus cascos”, diz o laudo.

NEGADO

Ao negar a ação que antecedeu o recurso, o juiz da 2ª Vara Federal da Região, Ricardo Luiz Barbosa, apontou que as medidas buscadas na ação civil pública com o objetivo de impedir a proliferação da espécie coral-sol no litoral do Estado de Alagoas não possuiriam a eficácia esperada.

O magistrado destacou ainda “grandes dificuldades técnicas e operacionais para a sua implementação”, implicando de forma negativa as operações do Porto de Maceió e de abastecimento de combustíveis realizadas pelo terminal marítimo.

Além disso, o juiz acredita que devido à complexidade da questão, é preciso lidar com o problema em caráter nacional, demandando “ações coordenadas em todo o mar territorial pelos órgãos competentes, sem que isso implique onerar em demasia um setor econômico ou um porto em específico”.

CORAL

Estudos indicam que o coral-sol (do gênero tubastraea), originário do Oceano Indo-Pacífico, foi introduzido no Brasil no fim da década de 1980, por meio das plataformas de petróleo na Bacia de Campos (RJ). Depois, com o deslocamento dessas estruturas para outros estados, o coral-sol se espalhou pelo litoral de São Paulo e de Sergipe.

Em Maceió, a espécie foi identificada pela primeira vez em 2018. Ela é considerada agressiva principalmente por danificar corais vizinhos e ter uma reprodução muito rápida, o que oferece risco à vida marinha nativa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2023

PORTO DE SANTOS - “VAMOS PRECISAR DE UM NOVO DESENHO DO STS10, UM NOVO DESENHO DO CONCAIS E UM NOVO DESENHO DO STS53”

Entrevista - EXCLUSIVA

Fabrizio Pierdomenico,

secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

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

LEIA A PRIMEIRA PARTE DA ENTREVISTA DO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, FABRIZIO PIERDOMENICO, NO PORTAL BE NEWS ACESSANDO O LINK ABAIXO OU O QR CODE AO LADO
[hps://portalbenews.com.br/edit-oria/portos/pierdomenico-querprojeto-piloto-de-gestao](https://portalbenews.com.br/edit-oria/portos/pierdomenico-querprojeto-piloto-de-gestao)



Pierdomenico defende que autoridades portuárias continuem como entes públicos (crédito: Antônio Pereira)

“A LIGAÇÃO SECA (DO PORTO DE SANTOS) DEVE ENTRAR NO PAC.”

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, quer mudanças em duas áreas que vão a leilão no Porto de Santos (SP), o STS10, onde será implantado um megaterminal de contêineres, e o STS53, lote destinado à movimentação de granéis sólidos minerais, como fertilizantes. Inclusive cita a possibilidade de reduzir a área do STS10, repassando a metragem retirada para o futuro lote do Terminal de Passageiros na região central de Santos. Essas são algumas das ações já em estudo pelo secretário, destacadas na segunda e última parte da entrevista exclusiva que deu ao BE News. Há cerca de um mês no cargo, Pierdomenico iniciou sua carreira portuária como diretor do Porto de Santos. Depois, foi subsecretário da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e, nos últimos onze anos, atuou como consultor para o segmento. É essa experiência que ele quer



utilizar para enfrentar os desafios do setor. Entre eles, a implantação de programas como a BR do Mar e a BR dos Rios, como destacou nessa entrevista. Confira a seguir.

Neste início de Governo Lula, há vários projetos em debate em relação ao Porto de Santos (SP). Um dos principais é a construção de uma ligação seca, um túnel, entre as duas margens do canal de navegação. O governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, já propôs realizar a obra em parceria com o Governo Federal. O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, afirmou que a obra pode ser feita pela Autoridade Portuária de Santos, que tem recursos em caixa para iniciar o empreendimento e poderá utilizar o valor de outorga dos próximos terminais que serão leiloados para concluí-lo. Qual será a solução para viabilizar a ligação seca?

O ministro Márcio França entende que é possível se fazer (a ligação seca) com recursos próprios da empresa. Nós estamos, neste momento, debatendo isso também no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal).

“NÓS TEMOS QUE FAZER A TROCA DE ÁREA DO CONCAIS PARA O CENTRO (DE SANTOS). NÃO PRECISO NEM FALAR DA IMPORTÂNCIA DISSO.”

A ligação seca do Porto de Santos entrará no PAC?

Sim, a ligação seca deve entrar no PAC. E aí, pode ter recurso da OGU (Orçamento Geral da União) complementando os recursos da Autoridade Portuária, ou não. Isso aí a gente vai amadurecendo. Nós já fizemos duas, três rodadas na Casa Civil de conversas sobre projetos portuários – e essa é uma outra orientação política diferente, que vai ser apresentada nesse novo PAC, que é a volta de investimento público no setor portuário, que tinha sido abandonado nos últimos cinco anos. Tanto é que eu tive uma enorme dificuldade para achar projetos para apresentar no PAC, porque não tem projeto. Tudo ficou estagnado. Nós estamos com uma carteira maior (de empreendimentos) para fazer projetos do que uma com projetos maduros, com licenciamento ambiental, com obra contratada. Tenho um ou dois casos em que eu tenho isso aí. O resto está ainda em fase de licenciamento ambiental ou teve a licença ambiental, mas ainda está fazendo o projeto executivo. Enfim, teve essa dificuldade. Então entenda que, apesar de ter apenas um mês na gestão, políticas públicas já estão definidas. Então não vai ter desestatização. A política pública continua sendo feita lá em Brasília. Nós voltaremos a fazer investimentos com recursos públicos do OGU, com recursos próprios das autoridades. E principalmente: vai ter obra pública. E sem falar das concessões dos serviços de zeladoria (nos portos). É isso que vai ser a nossa pauta nos próximos quatro anos.

Quando o ministro fala que fará a obra do túnel do Porto de Santos com recursos da Autoridade Portuária, podendo ter apoio de recursos do Orçamento Geral da União, ele está excluindo uma participação ou apoio financeiro do Governo do Estado?

No túnel, sim. Até porque o túnel é feito dentro de uma área federal. Não tem o que discutir.

“EU SÓ POSSO ENTRAR COM O STS53, SE HOUVER A TROCA DE ÁREA (DO CONCAIS). A TROCA DE ÁREA SÓ SE VIABILIZA, SE EU REVER O STS10.”

Em relação aos próximos arrendamentos de terminais no Porto de Santos, temos dois previstos, o STS 10, para contêineres, e o STS 53, para granéis sólidos minerais. E os dois acabaram envolvidos em grandes polêmicas. Inicialmente, quais os planos para o STS10? Quando eles vão começar a ser tratados?

Já estão sendo tratados. E a gente não vai cometer o mesmo erro que a gestão passada. Não dá para analisar individualmente cada um desses arrendamentos sem entender como eles refletem em outros arrendamentos. Os três vão ter de dialogar. Nós temos três importantes movimentos a serem feitos e eles precisam estar sincronizados, sob a pena de nenhum dos três ir para frente. Então, quais são esses movimentos? Um: nós temos que fazer a troca de área do Concais (do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Santos, operado pela empresa) para o Centro (de Santos). Não preciso nem falar da importância disso, de como a Prefeitura (de Santos) enxerga isso, a possibilidade de se repensar o Centro, de ter um ponto turístico e de negócios, que vai poder mudar aquele ambiente e vai favorecer a relação Porto-Cidade. Temos o Museu Pelé ali próximo. Agora, ele



precisa ser viável. A proposta feita pelo Concais (para transferir o terminal de suas atuais instalações, em Outeirinhos, para os armazéns do Centro) tinha como premissa preservar o STS10 como ele é. Só que está dando inviável. Então não é possível fazer a troca de área sem repensar o STS10, teremos de repensar o STS10.

“A NEGOCIAÇÃO DA TROCA DE ÁREA (DO CONCAIS) TEM DE COMEÇAR AGORA, NESTE SEMESTRE.”

Reduzir a área do STS?

Sim, reduzir a área do STS10. E essa área (a parte retirada do STS10) será repassada para a área do terminal de cruzeiros. Aí viabiliza economicamente. Aí você tem a viabilidade da troca. Se não fizer isso, vamos ter de colocar dinheiro público, pois os recursos que o Concais tem de investir (no terminal, devido à renovação antecipada de seu arrendamento) são menores do que o investimento necessário para a troca de área. Se você não repassar parte da área do STS10, terá de utilizar dinheiro público. E isso não faz sentido. Não faz sentido, se a gente tem alternativas que são mais exequíveis, sem ter que pôr dinheiro público. Então vamos viabilizar a troca (da área do Concais). Quando viabilizar a troca, eu estou mexendo no STS53, liberando área para o STS53 e poderei repensar o STS53, porque toda a área que o Concais vai deixar, ela pode ser aproveitada para ter um ou até dois terminais de fertilizantes na beira do cais, o que, de alguma forma, minimiza os impactos (desses terminais) com o bairro vizinho, com a cidade.

A operação estará mais afastada da área urbana, nessa configuração, não?

Sim, afasta a operação.

E viabiliza a pera ferroviária projetada para esse local do Porto?

Sim. Isso está mantido. Você veja que são movimentos sincronizados, porque eu só posso entrar com o STS53, se houver a troca de área. A troca de área só se viabiliza, se eu rever o STS10. E no caso do STS10, o ministro determinou que a gente fizesse estudos e cenários sobre quais são as possibilidades do STS10.

Possibilidades em relação a quê?

Por exemplo, em vez de ser apenas o (Cais do) Saboó no STS10, você também pode ter a BTP (Brasil Terminal Portuário) dentro do lote e não fazer a renovação da BTP. E aí você está pensando em um terminal de 1 milhão de metros quadrados. Então, o que o ministro determinou? Pensa, analisa, veja os impactos regulatórios, os impactos concorrenciais, os impactos de viabilidade, projeção de outorga, como ficaria esse cenário. Então neste momento, nós vamos estartar esse processo, pois essa decisão foi agora, há algumas semanas, quando o ministro falou: “Quero cenários”. Ele já tem as convicções dele, mas, evidentemente, a tomada de decisão vai ser em função do que os estudos vão apresentar. Nós vamos conversar com a Infra S.A. para fazer essa remodelação.

Esse processo deve ser concluído dentro de que prazo?

Neste ano. Ou seja, nós entramos em 2024 com o modelo já definido.

E já preparando os editais para o leilão do STS10 e negociando a troca da área do Concais.

Sim sobre os editais, mas a negociação da troca de área tem de começar agora, neste semestre. Tem de definir neste semestre.

Um prazo bem apertado, não?

Nós vamos precisar de um novo desenho do STS10, um novo desenho do Concais (do Terminal de Passageiros) e um novo desenho do STS53. Agora a definição da troca tem que ser agora. A onde vai ser a área (do novo Terminal de Passageiros)? Vai ser aqui. Pronto. Definiu? Então faz o projeto, faz as contas.

O sr. também assume a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários com alguns projetos em desenvolvimento para o setor. Um deles é a regulamentação da BR do Mar, o programa de benefícios para impulsionar a navegação de cabotagem. Ao assumir o cargo, o



sr. afirmou que tinha algumas observações a fazer na proposta de regulamentação. Que observações são essas?

Eu tenho participado de um debate ... Você me conhece há muitos anos. Eu tenho 20 anos de militância portuária. Aliás, a primeira entrevista que dei como diretor portuário foi com você. São 20 anos de experiência no setor portuário. Acho que eu conheço alguma coisa. Mas eu sou secretário nacional de Portos ... e de Transportes Aquaviários. Então é um novo elemento para que eu me dedique, para que eu possa ... e eu já falo com toda humildade que é um processo que eu não domino nos seus detalhes. Vou conversar com a minha equipe técnica. E na questão da BR do Mar, eu tenho uma relação muito forte com a cabotagem. Você deve lembrar que eu, na qualidade de diretor do Porto (de Santos), propus um desconto tarifário para a navios de cabotagem. Santos foi o primeiro porto a propor desconto tarifário para cabotagem, de 50%. Fizemos experiências com o Porto de Fortaleza, criando linhas ligando Fortaleza a Santos.

“A GENTE SÓ TEM UMA BALA, A GENTE SÓ TEM UM TIRO PARA DAR NESSA QUESTÃO (DA BR DO MAR).”

Projetando isso, só pretende implantar esse tipo de medida ou debater esse tipo de medida com as autoridades portuárias?

Não. Ainda não. Porque a gente tem um passo antes (a ser dado), que é a definição da BR do Mar. Que definição é essa? Eu tenho participado de muitos debates, recebido muita gente para conversar lá na Secretaria, que, aliás, diga-se de passagem, é a grande marca que eu quero deixar na minha gestão, o diálogo. Eu vou dialogar sempre, com todo mundo. Eu vou dar o exemplo da Abac (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem), que tem como diretor-executivo um amigo querido, uma pessoa com quem eu trabalhei durante três anos na Secretaria de Planejamento Portuário (da Secretaria Especial de Portos), na minha primeira versão de secretário, que é o (Luiz Fernando) Rezano. Eles têm críticas que são importantes ao que foi definido na BR do Mar, que passa por uma desigualdade concorrencial entre os que estavam e os que vão entrar (no mercado de cabotagem), passa por uma desnacionalização da cabotagem, passa por um enfraquecimento da construção naval.

“HOJE, O MAIOR OBSTÁCULO PARA A GENTE PENSAR EM CONCESSÃO DE UMA HIDROVIA É JUSTAMENTE VOCÊ TORNÁ-LA UM BEM RENTÁVEL.”

O sr. estuda mudar algo na BR do Mar?

Eu quero ouvir. Estou em um momento de ouvir. Eu fiz um desafio para todos que fazem críticas à BR do Mar. Como é que a gente pode mitigar eventuais problemas, tentar criar uma linha de conciliação entre a necessidade de se ter maior oferta de navios, de empresas, de linhas, com respectivo barateamento do frete, versus uma concorrência leal, uma concorrência que não ignore o passado, que não retroceda e que respeite as empresas que estavam aqui fazendo cabotagem há décadas? Como a gente consegue isso? E se a gente conseguir isso por decreto, evitaria que a gente tenha de ir à Câmara, ao Congresso, propor um projeto de lei, o que é um processo mais desgastante. Então a Abac deve estar me mandando suas considerações, assim como as entidades que são favoráveis e vão poder defender seus pontos de vista.

“NÃO TENHO A PRETENSÃO DE RESOLVER TODOS OS PROBLEMAS DO SETOR PORTUÁRIO”

O sr. quer ter esse processo definido e a regulamentação implantada até quando?

Eu tenho uma meta pessoal. Eu falei para o Resano em abril. Mas não vai ser abril, porque eu ainda tenho que receber todo o material. E não podemos ter pressa, porque a gente só tem uma bala, a gente só tem um tiro para dar nessa questão. Então se o decreto sair redondo, a gente mata isso. E ele só vai sair redondo na medida em que a gente conversar muito com os players que compõem esse ecossistema da cabotagem.

O outro projeto em desenvolvimento na Secretaria, esse em estágio bem inicial, é o da BR dos Rios, que será um programa de benefícios para impulsionar o transporte hidroviário, um modal importante para a economia, principalmente no Norte e no Nordeste. Esse projeto foi citado pelo governo anterior. Como ele está agora?



O ministro Márcio França quer dar o peso para as hidrovias, definir políticas públicas para as hidrovias, que é fundamental, importante. – Lembrando de que quem é o poder concedente em uma possível concessão de hidrovias é a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), não é o Ministério. É uma raridade, é um ponto fora da curva, porque portos estão com a gente, TUP (Terminais de Uso Privado) estão com a gente, mas hidrovias está com a Antaq. Mas a gente não está nem discutindo quem é o poder concedente nesse momento. Estamos discutindo o modelo. Então, da mesma forma que a Antaq já está fazendo esses estudos, essas análises, a gente está vendo quais são as ações de política pública que a gente precisa elaborar, para poder viabilizar as concessões. Então passa, por exemplo, por uma revisão da legislação. Tem a conta vinculada do Fundo de Marinha Mercante, que pode ser um importante aliado na viabilização econômico-financeira da manutenção das hidrovias. Hoje, quem faz investimento em hidrovias é o Governo Federal, por meio do Dnit.

Atualmente, a maioria dos projetos de concessão hidroviária se mostra deficitária.
Exatamente. Então, imagina colocar tarifa. Porque o concessionário vai precisar tarifar.

No ano passado, o então Ministério da Infraestrutura cogitava fazer concessões unificadas de rodovias e hidrovias localizadas em uma mesma região, de modo que a receita obtida com as rodovias financiasse as melhorias necessárias nas hidrovias.

Eu não gosto disso. Acho que a gente quando pensar, tem de pensar na forma de viabilizar independentemente. Hidrovia é hidrovia. Hoje, o maior obstáculo para a gente pensar em concessão de uma hidrovia é justamente você torná-la um bem rentável, torná-la viável dentro dessa atividade econômico-financeira. A política pública vai fazer isso. Nós temos propostas para isso.

A BR dos Rios será um projeto de lei, como foi a BR do Mar?

Se tiver que fazer alteração no Fundo de Marinha Mercante para viabilizar o custeio, sim.

Essa decisão vai ser tomada até quando?

A primeira coisa é mostrar até onde o modelo se sustenta, até onde não se sustenta. Então, (a elaboração dos estudos) vai ser junto com a Antaq, que já tem um grupo de trabalho pensando, fazendo isso. E junto com a diretoria da Antaq, junto com os estudos que estão sendo feitos, a gente vai ver. O Dino (Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários) tem falado muito comigo que será inevitável a gente ter que fazer um projeto de lei, para alterar algumas dessas regras, para que a gente possa consolidar a viabilidade econômico-financeira dessas concessões.

Modelo seria definido em 2023 e o projeto de lei enviado ao Congresso em 2024?

Exatamente.

Secretário, qual marca ou quais marcas o sr. quer deixar no setor, com a sua gestão na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários?

Não tenho a pretensão de resolver todos os problemas do setor portuário, que é um setor extremamente complexo. E seus problemas são resultados de políticas públicas ao longo do tempo. Evidentemente temos um caminho a percorrer. Temos uma série de políticas públicas que estão já definidas e que, agora, a gente tem um norte para seguir. Eu estou amparado por técnicos extremamente experientes, que dão a qualidade técnica necessária para a condução e para o debate da política pública na sua elaboração e, também, para concretizar todos esses princípios de gestão que eu já mencionei. Mas é evidente que eu não considero que vou resolver todos os problemas. Esta não é uma pretensão que tenho. Mas eu gostaria de ter deixado algumas marcas no final deste processo. Quero olhar para trás e dizer que temos portos mais eficientes, mais desburocratizados. E uma coisa importante, que é uma determinação do ministro Márcio França, é repensar os processos. Repensar o processo para concessão de TUP e assinar contrato de adesão. Repensar os processos de arrendamentos de áreas portuárias, de renovação, de reequilíbrio de áreas portuárias, repensar os processos para que sejam mais céleres, mais rápidos.

“QUERO OLHAR PARA TRÁS E DIZER QUE TEMOS PORTOS MAIS EFICIENTES, MAIS DESBUROCRATIZADOS.”

É possível implementar essas melhorias sem mexer na legislação?

É possível porque é processual, é fluxo de informação. Há muito sombreamento. Combinei com o Eduardo Nery (diretor-geral da Antaq) de que nosso piloto vai ser os TUP. Nós temos uma meta de, entre entrar com o pedido e a saída do pedido, não levar mais do que seis meses. Então, como fazer essa mágica? Nós vamos nos dedicar. Estou esperando minha chefe de gabinete tomar posse, espero que seja rápido, pois ela vai liderar isso comigo e junto com a Antaq, esse processo de análise e (a elaboração de) uma nova proposta. Não precisará passar como lei. Eu gostaria de ser reconhecido pelo fato de ter tornado os portos mais eficientes, mais desburocratizados e, principalmente, de que o setor portuário, seu conjunto, foi ouvido. O diálogo, a construção de pontes com a sociedade são importantíssimos. Então nós queremos estar conversando permanentemente com os representantes dos empresários, permanentemente com as federações dos trabalhadores, permanentemente com a área técnica e as autoridades portuárias. Isso vai ser a tônica do nosso mandato, o debate. E participar de seminários como os que o Brasil Export nos proporciona é uma ferramenta fundamental para que esse diálogo esteja estabelecido e seja permanente. Não quero vir aqui apenas para fazer palestras. Eu quero ouvir soluções. Eu estou convidando todos os atores para que não somente critiquem – a crítica é boa e é fundamental. Mas no diálogo, nos ajude a construir a política pública, uma política pública construída a várias mãos. E eu tenho o exemplo do Porto de Santos que eu carrego para mim.

NÓS TEMOS UMA META DE, ENTRE ENTRAR COM O PEDIDO (DE TUP) E A SAÍDA DO PEDIDO, NÃO LEVAR MAIS DO QUE SEIS MESES.

Qual exemplo?

O PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, documento que estabelece as cargas que cada região do complexo irá operar, como será feita essa operação e suas perspectivas de crescimento) feito entre 2003 e 2006. Foram três anos para fazer um PDZ. Todo mundo pode achar que isso é muito tempo, porém o resultado concreto é que esse PDZ só foi mudado em 2020. Ele teve 14 anos de vida e (na sua elaboração) todos foram ouvidos. Então eu tenho um exemplo, eu tenho uma marca, eu tenho um resultado que mostra para mim que, quando a política pública é construída de forma conjunta, a solidez dessa política pública se mantém. E é dessa forma que eu sei trabalhar, é fazendo este diálogo. Então eu gostaria que, quando olhassem para o meu mandato, falassem que a marca do secretário foi o diálogo, foi a construção de uma política pública em conjunto com os principais atores do setor portuário.



PARTICIPAR DE SEMINÁRIOS COMO OS QUE O BRASIL EXPORT NOS PROPORCIONA É UMA FERRAMENTA FUNDAMENTAL PARA QUE ESSE DIÁLOGO ESTEJA ESTABELECIDO E SEJA PERMANENTE.

EU GOSTARIA MUITO QUE A PRESIDÊNCIA (DOS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO) PUDESSE FICAR, SIM, COM TÉCNICOS DA SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. (...) MAS VOU FICAR AGUARDANDO A ORIENTAÇÃO DO MINISTRO MÁRCIO FRANÇA A RESPEITO DESSE ASSUNTO.

(Eu gostaria que) quando olhassem para o meu mandato, falassem que a marca do secretário foi o diálogo, foi a construção de uma política pública em conjunto com os principais atores do setor portuário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/04/2023

NACIONAL - PORTOS - PIERDOMENICO QUER PROJETO PILOTO DE GESTÃO CONDOMINIAL EM SANTOS

Entrevista - EXCLUSIVA
Fabrizio Pierdomenico,

secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários
Por LEOPOLDO FIGUEIREDO leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br



Pierdomenico defende que autoridades portuárias continuem como entes públicos (crédito: Antônio Pereira)

Na primeira parte de sua entrevista exclusiva ao BE News, o secretário nacional de Portos fala sobre planos para o setor, a determinação de não haver desestatizações das autoridades portuárias e os processos de nomeação das novas diretorias dos complexos marítimos

Há cerca de um mês no cargo, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, já tem definidas algumas das principais ações para a pasta. E entre elas, está repassar para a iniciativa privada a gestão de acessos aquaviários, ferroviários, rodoviários dos complexos marítimos, enfim, dos serviços considerados como de zeladoria, que não são funções de Estado. Mas cada porto terá sua situação avaliada, para saber que atividades podem ser concedidas e o modelo a ser adotado, garante Pierdomenico, em entrevista exclusiva ao BE News, realizada no último dia 4, horas antes de sua participação na abertura do Norte Export 2023 – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, promovido pelo Brasil Export em Manaus (AM). O secretário já tem algumas propostas que serão estudadas, como implantar um condomínio portuário para cuidar da gestão do canal do Porto de Santos (SP) ou repassar à iniciativa privada toda a zeladoria de Itajaí (SP). Economista de formação e há 20 anos atuando no setor, primeiro como diretor do Porto de Santos e subsecretário da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e, depois, como consultor da área, ele deixa claro que não haverá desestatizações de autoridades portuárias, mas reconhece que há pontos no setor que devem ser melhorados. Também fala sobre as indicações políticas para as direções dos portos e como estão sendo desenvolvidos os processos de nomeação. Confira a primeira parte da entrevista com Fabrizio Pierdomenico a seguir. E leia a segunda parte, em que trata sobre projetos para o Porto de Santos, na edição de segunda-feira.

Secretário, o Governo Lula já completou três meses e se aproxima da marca dos 100 dias de gestão. E o Ministério de Portos e Aeroportos ainda não mostrou com clareza o que planeja para os portos. Assim, quais os projetos, os planos da pasta para o setor portuário?

Bom, primeiro, o Governo tem três meses, mas eu não completei ainda um mês de nomeação. Fui nomeado no dia 3 e tomei posse no dia 6 de março. Então vai fazer um mês no dia 6 de abril (a entrevista foi feita no dia 4 de abril). O que nós já desenvolvemos nesse período: primeiro, temos uma visão muito clara de que a questão portuária é uma questão de estado, não uma questão de governo. Então, é preciso entender a linha do tempo do setor portuário, de como vem se desenvolvendo, desde a Lei 8.630, passando pela 12.815, pela criação da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o órgão regulador do setor, instituída em 2002). A gente tem uma linha do tempo e, independente do governo, você tem uma linha coerente de desenvolvimento do setor. Então, a primeira coisa é essa: a gente, na Secretaria Nacional de Portos, tem essa visão. O setor portuário é de longo prazo. Assim, o primeiro objetivo claro, o que já é uma política pública para o setor portuário, é que a Secretaria Nacional de Portos vai continuar sendo uma secretaria técnica, liderada por um técnico, que sou eu, e que terá seus diretores, todos eles de carreira. São funcionários de carreira ocupando lugares estratégicos, justamente para manter a memória, para manter o conhecimento (do setor) dentro da máquina pública. Então essa é a primeira sinalização da nossa política pública para o setor portuário. Temos lá três diretores que são de carreira, que são experientes, conhecidos da comunidade portuária. Não há surpresa. Então eu já tenho uma política pública sinalizada de que o setor portuário será liderado, conduzido, articulado de forma técnica. A segunda questão não é técnica, mas política.

Sobre desestatizar ou não as autoridades portuárias?

Sim. Temos uma nova orientação política. Nós não queremos a desestatização do setor portuário. O ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França entende que a autoridade portuária será e precisa ser pública. Há funções de Estado que são inerentes à autoridade portuária e elas são indelegáveis

ao setor privado, principalmente quando a gente pensa no papel do porto público como instrumento e ferramenta de desenvolvimento estratégico da economia. Há os TUP (terminais de uso privado). E eles são importantes, mas um TUP tem um fim em si mesmo, que é um negócio que tem que ser rentabilizado para aquele investidor. O porto público nem sempre tem que ter esse olhar.

Seu objetivo é prestar um serviço público.

Ele presta um serviço público. Ele é um instrumento de desenvolvimento. Mercadorias que poderiam ser rejeitadas em qualquer TUP, porque tem uma baixa movimentação, mas tem um alto valor agregado no interior, na indústria, elas precisam do porto público para ter a sua forma de exportar. Quando você tem um porto como negócio, você quer maximizar resultado, você busca lucro. Então um TUP quer maximizar o resultado. Mas um porto público não necessariamente precisa maximizar resultado para ele, mas ele precisa maximizar resultado para a sociedade.

Para a economia nacional.

Sim. Por isso que o porto público precisa existir, justamente para poder suprir essa cadeia, essa carga que precisa do porto para sobreviver, mas não necessariamente representa, para o business do porto, algo significante.



“Temos uma visão muito clara de que a questão portuária é uma questão de estado, não uma questão de governo”

Mas na proposta de desestatização que era discutida, em um porto desestatizado, questões como políticas públicas, fiscalização e mesmo a aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, o PDZ, do porto, que define que cargas serão movimentadas e onde elas serão movimentadas naquele complexo, essas funções ficariam com o poder público. Isso não manteria a

função pública do porto?

Não, não preserva. E apesar de você ter toda razão de que o PDZ continuaria sendo aprovado, de que as relações tarifárias seriam preservadas, nós teríamos ali um ente capitalista, que vai querer maximizar o resultado. Ao ter essa lógica, você teria uma assimetria nas relações, por exemplo, com os arrendatários. Veja o exemplo do suco de laranja no Porto de Santos, uma carga importante para a economia, mas com uma movimentação pequena em relação ao movimento geral do porto. Você tem de ter a exportação de suco. Mas talvez não precisaria ter três (terminais), podendo colocar apenas um. Ou ele (o concessionário privado do porto) poderia tentar convencer o poder concedente de que, como já tem um TUP que movimenta suco de laranja lá em Santos, poderia tirar os terminais de suco de laranja e colocar soja ali. E isso não estaria dialogando com o interesse do estado, com os interesses da sociedade.

O sr. já citou que um dos objetivos da Secretaria Nacional de Portos é apontar alternativas à política desestatizante que estava sendo implementada pelo Governo Bolsonaro. E nessa linha, seriam concedidos à iniciativa privada não a gestão do porto, mas serviços complementares, como os de zeladoria, de manutenção de acessos rodoviários, ferroviários e aquaviários. Como esse plano está sendo desenvolvido?

Ok. Então já falei de duas políticas públicas da Secretaria Nacional de Portos: equipe técnica e não à desestatização. São duas políticas públicas bem claras e já endereçadas tanto aos trabalhadores como aos empresários. Agora, sobre as autoridades portuárias continuarem públicas, nós não deixamos de reconhecer que existem problemas – lembrando que toda a administração pública, todo porto público obedece a legislação da administração pública. Isso dá a eles uma velocidade absolutamente diferente da velocidade daqueles arrendatários, que estão lá fazendo seus investimentos e obedecendo a legislação do setor privado. Então uma das questões que a gente já endereçou e já propôs ao ministro, e ele já deu sinal verde para fazer, é “separar” as autoridades portuárias em dois pedaços. Um pedaço reúne suas funções de estado. É a gestão do contrato de arrendamento, que continua público e isso é bom e importante para a sociedade. É o planejamento



estratégico, que tem que dialogar com o plano nacional, com os interesses da economia, da geração de emprego e renda. Segurança é outro ponto importante para a gestão, para a função de Estado de um Porto, interligando aí todas as polícias com a própria Guarda Portuária. Tudo isso são funções de Estado. E tem a autoridade portuária como administradora do condomínio portuário. E essa função pode ser da iniciativa privada. São os serviços que a gente chama de zeladoria. Um porto como o de Santos, ele é muito parecido com uma prefeitura. A autoridade portuária precisa fazer o canal de acesso aquaviário, os acessos terrestres, luz, água, drenagem, limpeza, recolhimento de lixo, tratamento de água e esgoto, tudo isso está lá no Porto. Há manutenção de cabeços, manutenção de defensas, da sinalização, manutenção predial. Tudo isso é zeladoria, muito parecido com uma prefeitura, mas que, no nosso caso, pode ser delegado à iniciativa privada. De que forma? De várias formas. Não tem uma única forma. E seria um equívoco ter uma única forma, pois os portos são diferentes. Nós vamos ter de criar um cardápio de opções e customizar para cada um dos portos, conversando com cada autoridade portuária para ver o que cabe aqui, chamando a comunidade e perguntando o que cabe aqui. Vou dar o exemplo do que está acontecendo em Paranaguá (PR).

Que tem estudos avançados para a concessão da gestão do canal de navegação.

O Luiz Fernando (Garcia da Silva, presidente da Portos do Paraná, a Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina) já vem desenvolvendo há algum tempo – e é até um ponto fora da curva, porque não era a linha do Ministério da Infraestrutura no governo anterior fazer concessão parcial, mas total, como foi feito na Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo, desestatizada no ano passado) e estava sendo desenhado para Santos, Itajaí (SC), São Sebastião (SP). Então quando cheguei, a primeira coisa que fiz foi chamar o Luiz Fernando, chamar a Infra S.A. e pedir que me apresentassem o modelo. Queria ver o grau de maturidade em que estava isso. E me surpreendi com o quanto está maduro e com requintes de sofisticação. E isso me deixou muito feliz de saber o nível técnico, o nível alcançado pela modelagem. Fiz meus pedidos de ajuste. Mas já internalizei a validação disso dentro do Governo. Então nós vamos validar isso. E nossa outra prioridade é Itajaí.

Antes de entrar em Itajaí e para concluir Paranaguá, a concessão do canal de Paranaguá será realizada pela Portos do Paraná ou terá de ser feita pela Secretaria Nacional de Portos e pela Antaq?

Eu entendo que quem deve fazer essa concessão seja Antaq. Apesar da delegação do porto (ao Estado do Paraná), a competência da concessão de infraestrutura portuária continue com Brasília, com a agência reguladora. E isso vai ter de ser estressado tanto na Antaq como na Secretaria. E o Luiz Fernando não vê nenhum problema. Independentemente de onde aconteça, é importante que o modelo esteja seguro, completo, que transmita segurança jurídica para os interessados.

Alguma expectativa de quando o edital deve ser publicado?

Nós temos que ter a audiência pública disso.

“Eu me surpreendi com o quanto (o projeto de concessão da gestão do canal de Paranaguá) está maduro e com requintes de sofisticação. E isso me deixou muito feliz de saber o nível técnico, o nível alcançado pela modelagem”

Final do semestre?

Ou começo do semestre que vem. Ainda precisa passar pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Aliás, já tenho uma reunião marcada com os técnicos do TCU para apresentar a modelagem antes de levar para a audiência pública. Eu estou fazendo essas validações internas, ouvindo o público interno, para depois, quando for para o público externo, já ter estressado esse modelo dentro do governo. Assim a gente vai com uma modelagem única, já aprovada pela Casa Civil, pelo Ministério (de Portos e Aeroportos), Tribunal de Contas, agência reguladora. E aí vamos para o debate com a sociedade, que é sempre muito interessante. A gente sempre recebe muitas contribuições. Eu, como consultor, fiz várias vezes isso e é muito saudável. A audiência pública será ainda neste semestre, em maio ou junho. E depois tem as tramitações internas. Ainda neste ano, a gente publica o edital, com uma perspectiva de ter um grande resultado. E junto com Itajaí.

E quais os planos da Secretaria de Portos para Itajaí?

A primeira coisa, já obedecendo uma linha política bem clara, é que nós não vamos desestatizar o porto. Ele vai continuar delegado ao município, administrado pela prefeitura local. Evidentemente que o ministro Márcio quer uma maior participação na cogestão desse porto, com uma presença maior em seus conselho de administração e conselho fiscal, para fazer uma gestão compartilhada, para que o Governo Federal, efetivamente, possa ser um parceiro do porto. Essa é a primeira diretriz. A segunda diretriz é que a autoridade portuária é pública e continuará pública.

E como será definida essa maior participação do Ministério nos conselhos, na gestão do porto, que é administrado pelo Município?

A gente ainda não conversou. Isso está sendo tratado internamente. Mas a delegação foi renovada agora por dois anos. Então na (próxima) renovação, ela vai vir com um pacote, uma modelagem para o porto, com uma proposta de renovação da delegação, que será tratado com o prefeito e com a sociedade. Tudo vai ser muito debatido.

Mas isso será resolvido só daqui a dois anos ou antes?

A ideia é que seja tudo concomitante, no momento em que a gente tiver validado o modelo. Se tem a autoridade pública preservada, significa que aquilo que era concessão, ou é arrendamento, ou é concessão do canal de acesso ou até da zeladoria como um todo. Eu defendo, inclusive, que seja o primeiro projeto em que a gente faça a zeladoria do porto como uma concessão.

Assim, efetivamente, separando a autoridade da administração, não?

Sim. A autoridade permanecerá pública, com o poder municipal. Ela vai ser remunerada pelo concessionário e pelos arrendatários, vai poder preservar a sua função de estado. Vai poder administrar, fiscalizar, ser os nossos braços e pernas descentralizado. E vai ter arrendamento de terminal portuário e a concessão da zeladoria. O que falta definir? Quem ganha um leva o outro? Não sei. Pode ser só um contrato? Não sei. Deveriam ser dois contratos e uma licitação? Pode ser. E se forem duas licitações? É isso que está faltando a gente definir, ver qual é o melhor caminho regulatório e jurídico. Neste exato momento, está tendo reuniões. Eu estou aqui com vocês, mas a minha equipe está trabalhando, estão fechando exatamente esses contornos. O contêiner estaria contemplado, mas e a carga geral? Carga geral demanda um espaço em Itajaí que me parece bem interessante. E tudo isso tem de entrar na conta, tentando preservar o máximo possível do que foi conseguido nos estudos da concessão, que já foram para audiência pública e que já foram aprovados pelo Tribunal de Contas da União. Precisamos complementar algumas coisas que o TCU determinou, por exemplo, o estudo concorrencial. E também se não der para aproveitar tudo, se tiver que fazer uma nova audiência pública, uma nova ida ao TCU, vamos. Ele vai estar par e passo a Paranaguá. Então eu vou ter duas grandes experiências na rua. Específicas, mas que tem a clareza da política pública que vai ser o tom desta administração.



“Defendo, inclusive, que (a proposta para o Porto de Itajaí) seja o primeiro projeto em que a gente faça a zeladoria do porto como uma concessão”

Em relação às concessões que serão feitas nos portos, não haverá um modelo único? Cada porto será tratado de acordo com suas características?

Sim. Vou dar o exemplo de São Sebastião. Se São Sebastião permanecer com o mesmo critério de autoridade pública, ali, provavelmente, eu não vou precisar pensar na concessão da zeladoria, pelo menos na parte aquaviário. Não tem muito o que fazer nesse sentido. Mas um arrendamento poderia caber. Cada porto é uma realidade. Tratar os desiguais de forma igual é o pior senso de justiça que a gente poderia ter. Achar que o mesmo que serviu para a Codesa servirá para todos os demais é um convite ao erro.

A ideia do Governo é privatizar a zeladoria em todos os portos ou apenas naqueles onde houver necessidade? Ainda na Região Sul, já citamos Paranaguá e Itajaí. Tem Rio Grande.

Que já iniciou estudos para concessão da dragagem nesse modelo. Está bem no princípio. E nesses projetos, há ainda um terceiro elemento que precisamos colocar na mesa, que é a formação de condomínios portuários. Nem todos os portos teriam condição de fazer um condomínio portuário. Os condomínios portuários não são nenhuma novidade. Em 2017, 2018, o Sopesp (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo) liderou uma grande discussão sobre esse processo, em que seria formado um condomínio para fazer, naquele momento, somente a dragagem e o aprofundamento do canal. Essa concepção, eu tenho muita simpatia por ela por uma simples razão: o que está por trás da lógica da autogestão é que os gestores da zeladoria de Porto, eles não estão preocupados em ganhar dinheiro com isso. Eles estão preocupados em colocar a carga ou tirar a carga de navio. Quanto mais eficiente a infraestrutura, maior será a rentabilidade dos seus negócios, porque eles não vão ter que esperar a maré, não vão ter que esperar o caminhão superar o buraco, tudo isso que acaba atrapalhando o dia a dia dos terminais arrendados.

Sobre os planos da Secretaria, o sr. acabou citando os principais portos do Sul.

Sim. E tem também a Codeba (Companhia Docas do Estado da Bahia), que é bom citar. Ela estava no pacote de desestatização do BNDES. Já chamamos o BNDES, demos a nova orientação política do Governo. No processo da Codeba, já fizemos a parte de diagnóstico. E agora virá a de modelagem. Já vamos modelar com a nova orientação. E detalhe: na Codeba será possível que a gente tenha até uma coisa diferente. São três portos (Salvador, Aratu e Ilhéus), três portos completamente diferentes e, provavelmente, três tratamentos diferentes.

Serão três concessões? Ou três modelos de autogestão?

O que couber. Vai ser o papel do BNDES apresentar as alternativas para a gente. Então não há dúvida sobre a orientação política. Agora, a gente precisa de tempo para amadurecer essas propostas.

Em quais outros portos esse tipo de projeto de autogestão pode ser viável?

Em todos, só que com tratamentos diferentes. Por exemplo, em relação à autogestão ou à gestão condominial, eu acho que Santos é o candidato número 1 para ser o nosso piloto. Já pedi para a nossa conjur (consultoria jurídica do Ministério) verificar a necessidade de se fazer algum tipo de alteração na legislação, se é possível adaptar a legislação que temos hoje. Lembrando que a gente já tem dois exemplos importantes de autogestão no setor portuário. Um é a Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos) e o outro é o Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, que é administrado por uma associação (a Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá, a Atepx), com pelo menos duas décadas de experiência.



Pierdomenico defende que autoridades portuárias continuem como entes públicos (crédito: Antônio Pereira)

“O que está por trás da lógica da autogestão é que os gestores da zeladoria de Porto, eles não estão preocupados em ganhar dinheiro com isso. Eles estão preocupados em colocar a carga ou tirar a carga de navio”

O sr. disse que as negociações e os estudos sobre a concessão da zeladoria nos portos do Sul já começaram. E em Santos?

Evidentemente que não. A gente está esperando a posse da nova diretoria, com quem nós vamos alinhar isso. Vamos incorporá-los à análise e ao debate sobre a viabilidade da autogestão, da formação de um condomínio. Não vamos começar do zero, porque o próprio Sopesp já tem material e já tem aí uma massa crítica desenhada, analisada. Até já conversei com o Sopesp, eles estiveram lá comigo, e eu disse para eles, assim como disse para as associações de empresas que tiveram comigo, eu me reuni com as seis: vamos pensar em conjunto. Há várias nuances nesse negócio: como é a governança? Como é que funcionaria? Todo mundo tem que estar dentro? E os novos entrantes? Existem muitas perguntas e poucas respostas ainda. Mas temos o olhar de que dá para se fazer o modelo e pensar esse modelo para alguns portos.



No Porto de Santos, essa concessão do canal aquaviário tem de ser precedida por uma reforma do sistema tarifário, não?

Não, não necessariamente. E o modelo de Paranaguá vai mostrar que não.

Em Santos, as tarifas da Tabela 1 são cobradas para custear a manutenção do acesso aquaviário. Mas a receita arrecadada paga isso e mais outros serviços da autoridade portuária. Havendo a autogestão, esse recurso, mesmo reduzido, deixará de ir para a autoridade portuária, que terá de obter a receita necessária das outras tarifas, não?

A Tabela 1 continuará sendo cobrada, mas pelo concessionário, por quem fizer a autogestão. O que vai ser decidido, e isso é o que vamos fazer em Paranaguá, é quanto custa manter a autoridade portuária com funções de Estado.

Então não será necessária uma revisão tarifária?

Não. Quando você tem um contrato, seja de concessão ou de autogestão, ele precisa ser remunerado. Essa remuneração precisa sair da tarifa. O concessionário ou mesmo o condomínio que assumir a gestão terá de saber o seguinte: com aquela tabela que eu já tenho, eu consigo fazer os serviços e ainda remunerar a autoridade portuária, que não vai ter mais esses serviços, mas vai ter funções de estado? Aí, depois que eu responder essa pergunta, vamos ver se eu terei de aumentar ou não a tarifa. E, olha, posso até abaixar a tarifa.

Em Santos, o que se gasta com a manutenção do acesso aquaviário é menor do que o que se arrecada para isso. Então devemos ter uma redução de tarifa?

Foi o que apontaram os estudos do Sopesp de 2018. Então, não necessariamente terá de ter uma revisão tarifária – e quando eu falo de revisão tarifária, eu falo sempre para cima. Pode ter, sim, uma diminuição ou até criar uma conta vinculada, ou uma conta específica, para poder prever que, além da manutenção, a gente possa fazer os investimentos, como o aprofundamento para 16 metros, para 17 metros.

O sr. disse que, para tratar desses projetos, aguarda a nomeação da nova direção da Autoridade Portuária de Santos. Até agora, nenhuma das seis administrações portuárias controladas diretamente pelo Ministério teve sua diretoria definida. Quando isso ocorrerá? E Santos será a primeira?

Não posso afirmar que a de Santos será a primeira. Até diria que a que está mais adiantada é a do Rio de Janeiro. Mas quem está fazendo a gestão dessas nomeações é o próprio gabinete do ministro. É o ministro Márcio França pessoalmente que está cuidando disso, porque faz parte da política (do Ministério). E vai ter composição política, apesar do ministro Márcio França determinar que sejam indicações de pessoas técnicas, que possam manter o bom nível de gestão e a evolução da governança nesses portos. Então quem está tocando isso é o ministro. Eu sei muito pouco dos nomes. Muito pouco mesmo. Não está sendo discutido comigo, por uma questão que isso envolve a Casa Civil, envolve o ministro Alexandre Padilha, envolve uma série de articulações político-partidárias.

Quando o sr. fala composição política, a que o sr. se refere especificamente? Teremos o deputado X, o senador Y ou o partido Z indicando o diretor A?

São as forças políticas que dão sustentação ao governo e que estão conversando para fazer as suas indicações. Isso pode ser personalizado em um senador ou em uma liderança de partido, como pode ser um conselho político que existe dentro do próprio governo. Não sei especificar quem são os atores, eu sei dizer que faz parte da composição política de sustentação política do governo.

“Entendo que cada governo tem seus aliados, têm seus parceiros políticos e precisa fazer as composições que sustentem este governo. O mais interessante é que os indicados (para as diretorias dos portos) sejam técnicos. E isso eu tenho certeza de que o ministro Márcio França está olhando com lupa”

O senhor foi diretor da Autoridade Portuária de Santos e foi indicado a partir de um modelo de composição política. E o sr. e seus colegas de diretoria apresentaram vários resultados. No último governo, tivemos nos portos controlados diretamente pela União, uma direção mais

técnica, mais voltada para o mercado. E os resultados financeiros foram bem positivos, recordes até. Qual modelo dá mais certo? Qual o sr. defende?

Primeiro, se a gente olhar com uma lupa as seis Docas herdadas pelo governo anterior, também teve composição política. Mas eu não critico, não. Ali estava claro quem eram os aliados políticos do então presidente e ele privilegiou seus aliados políticos. No caso, as Forças Armadas. Há uma legitimidade nisso e eu não faço críticas, não. Eu só faço uma comprovação de que, mesmo em um ambiente com pessoas técnicas – e eu cito aqui o Biral (Fernando Biral, presidente da Autoridade Portuária de Santos de abril de 2020 até o último mês de fevereiro), que conduziu de forma excelente o Porto de Santos, mas mesmo assim, ele dividiu a diretoria com pessoas indicadas pela Marinha. Então eu entendo que cada governo tem seus aliados, têm seus parceiros políticos e precisa fazer as composições que sustentem este governo. O mais interessante é que os indicados sejam técnicos. E isso eu tenho certeza de que o ministro Márcio França está olhando com lupa e talvez a demora seja por isso. Nós temos a Lei das Estatais. Não é fácil. Eu imagino o quanto o ministro deve estar se debatendo para conseguir a melhor composição possível.

É possível fazer uma cobrança técnica de um profissional que foi colocado a partir de uma indicação política?

Claro que é. No dia seguinte, ele não é mais o indicado político. Ele é o diretor do porto, com todas as suas responsabilidades e que tem uma diretriz clara de política pública, de que quem faz a política pública é o Ministério.

O sr. fará essa cobrança?

Eu vou fazer essa cobrança. Mas acho que o ministro vai fazer mais essa cobrança do que eu, inclusive. A política pública é feita pelo Ministério. A diferença é que nós vamos fazer política pública ouvindo todo mundo – usuário, prestador de serviço, empresário, trabalhador. Não há como você fazer política pública de forma isolada. A boa política pública é quando o tomador dessa política faz parte da elaboração dessa política, debate essa política antes que ela entre em vigor. A gente não vai discutir, por exemplo, a desestatização. Quem ganhou a eleição, ganhou com esse discurso. Então, quem discutiu, quem definiu isso foi a sociedade brasileira. Isso eu não discuto, mas como fazer, eu vou discutir sempre.

O sr. citou que o processo de indicação da Companhia Docas do Rio de Janeiro está mais adiantado. O sr. espera algum anúncio nas próximas duas semanas?

Depende do trâmite burocrático. Mas acredito que, nas duas próximas semanas, a gente possa ter uma boa novidade.

E na sequência, Santos?

Não sei. Eu sei do Rio de Janeiro, pois é o processo mais adiantado. E eu estou achando bastante interessante pois estou tendo a oportunidade de fazer o diagnóstico das seis empresas. Tenho conversado com os conselhos de administração das empresas, cujos presidentes são, por enquanto, todos lá da Secretaria. Tenho conversado com os diretores. Evidentemente que Santos é onde eu tenho mais contato, até pela minha história. O que vai ser importante é que, quando vierem as novas diretorias, nós, em Brasília, que somos os guardiões da política pública, já vamos ter um diagnóstico muito claro. E a transição de uma diretoria para outra será muito rápida. Toma posse uma, sai a outra e não se fala mais nisso.



“Eu gostaria muito que a presidência (dos conselhos de administração) pudesse ficar, sim, com técnicos da Secretaria Nacional de Portos. (...) mas vou ficar aguardando a orientação do ministro Márcio França a respeito desse assunto”

O sr. falou das presidências dos conselhos de administração, que hoje são ocupadas por funcionários de carreira do Ministério. O sr. pretende manter esse perfil ao indicar novos presidentes para os conselhos?

Eu vou aguardar a orientação do ministro Márcio França em relação a isso. Mas eu gostaria muito que a presidência pudesse ficar, sim, com técnicos da Secretaria Nacional de Portos. Justamente porque o presidente do conselho representa o Governo Federal dentro da empresa. E quando se tem alguém da carreira, mesmo que haja troca de diretorias, você sempre vai ter alguém como depositário da história daquela política pública, de como aconteceu, de como pode ser conduzido. Eu gostaria, mas vou ficar aguardando a orientação do ministro Márcio França a respeito desse assunto.

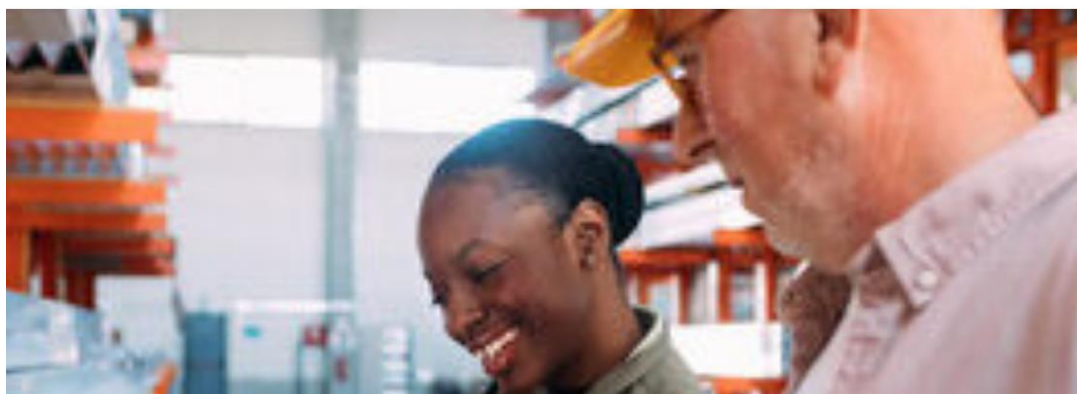
Confira na edição do BE News de segunda-feira, dia 10, a segunda parte da entrevista com o secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, na qual ele fala sobre projetos para o Porto de Santos e os planos para a BR do Mar e a BR dos Rios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2023

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

Por VITORIA MALAFATI redacao@portalbenews.com.br



REGIÃO NORTE

Ensino Superior

ASSISTENTE ADMINISTRATIVO

Empresa: Cargill

Cidade: – Santarém (PA)

Período: Tempo integral

Atividade: Aplicar conhecimento detalhado das operações do departamento e infraestrutura, políticas e procedimentos para a realização de processos administrativos moderadamente complexos.

Agendar e coordenar reuniões.

Solicitar, coletar e organizar documentação e dados, realizando entrada de dados moderadamente complexa em um ou mais sistemas.

Requisitos: Superior completo ou cursando

Excel intermediário

Inscrições: <https://curt.link/S4FDgT>

ENGENHEIRO DE SEGURANCA TRABALHO



Empresa: VLI

Cidade: PALMAS (TO)

Período: Tempo integral

Atividade: Assegurar o cumprimento das políticas, diretrizes, procedimentos e práticas de segurança do trabalho;

Representar legalmente a Empresa junto aos órgãos públicos regulamentadores e fiscalizadores;

Assessorar as áreas operacionais e administrativas nas questões de segurança do trabalho;

Requisitos: Formação em Engenharias com especialização em Segurança do Trabalho

Experiência com segurança do trabalho, preferencialmente em ferrovias, portos e terminais

Residir em Palmas / TO ou ter disponibilidade de mudança.

Disponibilidade para viagens

Inscrições: <https://curt.link/EzR5c9>

REGIÃO SUDESTE

Ensino Médio (2o. Grau) cursando

Assistente Técnico de Manutenção

Empresa: Marimex

Cidade: Santos, (SP)

Período: Tempo integral

Atividade: Inspeccionar os veículos e semi-reboques no que se refere à suspensão, freio, iluminação e estado geral de conservação;

Efetuar reparos (troca de lâmpadas, ajuste de freio, vazamento de ar, etc.);

Efetuar inspeção, marcação, troca e calibragem dos pneus;

Conservar e guardar limpas as ferramentas de trabalho;

Requisitos: 2º grau completo ou em fase de conclusão;

CNH – Carteira Nacional de Habilitação (Categoria B);

Necessário: Conhecimento sólido em Mecânica e elétrica automotiva;

Desejável: Curso Técnico em Mecânica Automotiva.

Inscrições: <https://curt.link/mlY3S8>

Assistente de Monitoramento

Empresa: Marimex



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 061/2023
Página 38 de 88
Data: 11/04/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Cidade: Santos, (SP)

Período: Tempo integral

Atividade: Acompanhar as atividades gerais nas áreas da empresa, zelando pela tranquilidade e segurança do patrimônio e dos Colaboradores;

Acompanhar o fluxo de entrada e saída de caminhões, informando organização, evitando impacto negativo nas operações.

Manter o local de trabalho organizado e limpo;

Requisitos: ensino médio completo, pacote office nível: intermediário, curso de cftv

disponibilidade de horário

Inscrições: <https://curt.link/eM5W9N>

Ensino Superior (completo ou cursando)

Assistente de Logística

Empresa: Santos Brasil

Cidade: São José dos Campos (SP)

Período: Tempo integral

Atividades: Atuar com Filosofia Lean Manufacturing;

Reserva de pedidos;

Acompanhamento dos pedidos;

Agendamento de coletas e entregas;

Requisitos: Ensino superior completo ou cursando (Desejável);

Bons conhecimentos no Pacote Office (Excel e PowerPoint avançado);

Inscrição: <https://curt.link/D94LXa>

REGIÃO SUDESTE

Ensino Médio

OPERADORA OU OPERADOR MULTIMODAL II

Empresa: VLI

Cidade: Vitória (ES)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar atividades operacionais da expedição de fertilizantes (ferroviária e rodoviária);

Atuando em processos de carregamento, manobras ferroviárias, pesagens e limpeza de vagões.



Requisitos: Ensino médio completo;

Disponibilidade para atuar em escalas e turnos;

Residir em Vitória/ES e região ou ter disponibilidade de mudança.

Inscrições: <https://curt.link/a4vnmW>

Eletricista I – exclusiva pcd

Empresa: VLI

Cidade: Vitória (ES)

Período: Tempo integral

Atividade: Executar serviços de manutenção nos processos de componentes de eletroeletrônica;

Efetuar Inspeções preventivas, corretivas, preditivas e sensitivas em máquinas e equipamentos;

Testar, diagnosticar e reparar falhas em componentes eletroeletrônicos e equipamentos;

Requisitos: Ensino médio completo;

Ter o curso de Eletricista ou similar;

Disponibilidade para trabalhar em horário administrativo;

Residir em Vitória/ES ou cidades próximas.

Não é necessária experiência.

Inscrições: <https://curt.link/wAq39K>

REGIÃO SUL

Ensino Superior

Analista de Planejamento PL

Empresa: Rumo

Cidade: Curitiba (PR)

Período: Tempo integral

Atividade: Profissional vai exercer suporte para as Especialistas de priorização da Coordenação, com processamento, tratamento e análises de dados relativos as anomalias e degradação da Via Permanente, apoio no processamento dos dados referentes a prospecção de via permanente para consolidação do Plano Anual da Manutenção

Requisitos: Necessário ter conhecimento em Excel intermediário; (Formulas lógicas, construção tabelas dinâmicas)

Necessário experiência com processos relativos a programação e gestão de anomalias;

Necessário ter conhecimento em análise de dados

Inscrições: <https://curt.link/t6H4IA>



Ensino Médio

Analista de Logística

Empresa: Grupo SERES

Cidade: Santa Maria (RS)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar o controle e monitoramento ao vivo das atividades dentro do cross docking, garantindo os KPI's operacionais dentro de especificações e em caso de desvios, gerar ações corretivas e preventivas para tratamento destas anomalias.

Requisitos: Ensino médio completo. Curso técnico/superior será considerado diferencial. Imprescindível experiência anterior na função.

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2504967/analista-de-logistica>

Agente de Aeroporto

Empresa: Latam

Cidade: Maringá (PR)

Período: Tempo integral

Atividade: Desempenhar as atividades operacionais relacionadas a check-in, check-out, embarque, desembarque e manuseio de bagagens, obedecendo a padrões estabelecidos, visando garantir a qualidade do atendimento ao cliente, segurança e a entrega dos resultados da LATAM

Requisitos: Ensino Médio Completo;

Possuir interesse profissional em rotinas de atendimento ao público;

Disponibilidade para atuar com jornada de trabalho em regime de escala

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2507165/agente-aeroporto-maringa>

Ensino Fundamental

Auxiliar de Logística

Empresa: Grupo Seres

Cidade: Santa Maria (RS)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar as atividades operacionais do Cross Docking, inbound, separação e expedição de carga, tendo agilidade nos processos, garantindo qualidade, produtividade e segurança.

Requisitos: Fundamental completo, desejável experiência anterior com operações logísticas.

Inscrições: <https://www.vagas.com.br/vagas/v2500229/auxiliar-de-logistica>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2023

NACIONAL - MÁRCIO FRANÇA E PRESIDENTE DA EMBRATUR DISCUTEM TURISMO E SITUAÇÃO DO GALEÃO

Ministro de Portos e Aeroportos recebeu Marcelo Freixo em seu gabinete, em Brasília
Por ALEXANDRE FERNANDES e CÁSSIO LYRA - redacao@portalbenews.com.br



Na reunião com França, Freixo destacou que a Embratur negocia novos voos internacionais com destino ao Brasil, mas ressaltou que isso também depende dos aeroportos

O ministro de Portos e Aeroportos Márcio França recebeu em seu gabinete, em Brasília, o presidente da Embratur (Agência Brasileiro de Promoção Internacional do Turismo), Marcelo Freixo. Entre os assuntos da reunião, foram discutidas pautas como a ampliação da conectividade internacional, de forma a

umentar o número de turistas estrangeiros no Brasil e a situação operacional do Aeroporto Internacional Tom Jobim, também conhecido como Galeão, no Rio de Janeiro.

No encontro, realizado na última quarta-feira (5), Freixo destacou que a agência tem trabalhado em negociações com as companhias aéreas para atrair novos voos internacionais com destino ao Brasil. Entretanto, ele salientou que os aeroportos brasileiros são peça fundamental para esse sucesso.

Na pauta envolvendo a gestão do RIOgaleão, o presidente da Embratur se colocou à disposição para trabalhar em conjunto com órgãos do governo nas tratativas que envolvam a outorga da concessionária.

“O turismo internacional é um mercado extremamente competitivo, e temos que ampliar nossas rotas turísticas e nossos números de voos. O Brasil perde com a falta de conectividade, e o Rio de Janeiro também”, disse.

A concessionária RIOgaleão solicitou, no ano passado, a devolução da outorga do aeroporto, alegando, entre outros motivos, os prejuízos provocados pela pandemia da Covid-19.

Desde então, França busca encontrar uma fórmula para resolver de forma mais eficiente a situação do terminal. Na época, ele afirmou que uma das alternativas apresentadas seria de análise de desfazer o processo de renúncia, fazendo referência ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. O ministro acrescentou que a própria RIOgaleão tem interesse em continuar na administração do aeroporto.

Promoção

Durante o encontro, Freixo debateu sobre o turismo no Brasil, que segundo ele, é um assunto de extrema importância para o desenvolvimento do país.

“Turismo é sinônimo de geração de emprego e renda. Só que ter destinos de praia e sol não quer dizer que temos um produto turístico a ser oferecido, principalmente para o mercado internacional, é preciso que haja uma promoção direcionada e bem feita, uma conexão entre as operadoras, e uma qualificação do destino para receber esse turista”, destacou o presidente da Embratur.

“O trabalho da agência é fundamental para apresentar aos estrangeiros o nosso potencial turístico e seus diversos setores, e, assim, fomentar o desenvolvimento econômico das cidades”, disse o ministro.

Ao final do encontro, o presidente da Embratur presenteou França com o pin da Marca Brasil que, segundo a agência, foi um marco temporal para o início de uma nova estratégia de reposicionamento da imagem do país, focada na sustentabilidade ambiental.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/04/2023

REGIÃO SUL - IMBITUBA ANUNCIA R\$ 11,2 MILHÕES EM INVESTIMENTOS PARA AMPLIAR CAPACIDADE OPERACIONAL

Autoridade Portuária assinou autorização para realização de duas obras e compra de equipamentos
Por **CÁSSIO LYRA** redacao@portalbenews.com.br



A solenidade para autorização das obras teve a presença da diretoria executiva do porto, diretores da SCPAR, colaboradores da Autoridade Portuária, e do secretário estadual de Portos, Beto Martins Crédito: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

A diretoria do Porto de Imbituba assinou autorizações para obras que, ao todo, somam R\$ 11,2 milhões em investimentos para alavancar a capacidade operacional do terminal portuário. As melhorias anunciadas são: derrocagem no Cais 1; execução de dolfim no Cais 2 e a compra de duas

balanças rodoviárias.

De acordo com a SCPAR Porto de Imbituba Autoridade Portuária, a execução de um dolfim de amarração no Cais 2, juntamente com a obra de derrocagem do Cais 1 (retirada de rochas submersas), permitirão o atendimento permanente de três navios no local, passando dos atuais 660 metros de cais linear nos dois berços para 710 metros.

A aquisição das novas balanças rodoviárias e automatização de todo o sistema existente agilizará o fluxo de pesagem de cargas. Atualmente, a Autoridade Portuária possui quatro balanças.

“Esses investimentos são parte do pacote de medidas previstas em nosso planejamento, com recursos da própria Autoridade Portuária e apoio estratégico do Governo do Estado, com a orientação dada pelo governador Jorginho Mello para aumentar a eficiência operacional do porto, oferecendo outro patamar de serviços aos usuários”, explicou Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

A solenidade para autorização das obras contou com a presença da diretoria executiva do Porto de Imbituba, diretores da holding SCPAR, colaboradores da Autoridade Portuária, e do secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

“Mais berços de atracação e melhorias na produtividade serão determinantes para o crescimento do porto e da cidade”, afirmou Beto Martins.

Mais investimentos

No mesmo dia do anúncio de melhorias no terminal portuário, ocorreu a inauguração do novo guindaste sobre rodas que agora passa a operar no Porto de Imbituba. Segundo a SCPAR, o investimento para o equipamento é de cerca de R\$ 30 milhões da operadora portuária Granéis Imbituba (joint venture das arrendatárias Fertisanta e Serra Morena).

Guindaste do tipo MHC (Mobile Harbour Crane), o equipamento, considerado de última geração, é da marca Liebherr, modelo LHM 420. Tem capacidade de carga de 84 toneladas e alcance de 48 metros. Extremamente versátil, pode ser utilizado para movimentação de granéis e carga geral,

podendo se deslocar por todos os berços do Porto de Imbituba, promovendo mais segurança e agilidade operacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2023

PORTUGAL - SETÚBAL E SINES ESTÃO PRONTOS PARA PROJETOS DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE, DIZ GALAMBA

Declaração foi dada pelo ministro das Infraestruturas após visita aos complexos portuários

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra diz que o projeto de um parque eólico no Porto de Setúbal é possível pelas “condições únicas da sua nova sede e cais privativo”
Crédito: Divulgação

O ministro das Infraestruturas de Portugal, João Galamba, disse que os portos de Setúbal e de Sines estão prontos para avançarem em projetos que visam a exploração de energia eólica offshore.

A declaração foi feita após Galamba visitar os complexos, entre os dias 29 e 30 de março, para conhecer as propostas que as empresas Etermar e Lisnave têm para o segmento.

A secretária de Estado da Energia, Ana Fontoura, e o secretário de Estado do Mar, José Costa, acompanharam o ministro durante a visita.

Primeiro João foi à Etermar (empresa da Comunidade Portuária de Setúbal), qualificada a nível europeu em matéria de engenharia marítima, para conhecer o projeto que prevê o desenvolvimento de um parque eólico flutuante com 30 turbinas e até 600 megawatts, ao largo de Viana do Castelo.

Em nota, a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS), disse que a ideia é possível pelas “condições únicas da sua nova sede e cais privativo, em Setúbal, que permitirão incorporar um elevado valor acrescentado nacional na fabricação e colocação no mar das 30 turbinas”.

Depois, foi a vez da Lisnave, companhia de referência internacional em reparação de navios, que estuda um investimento de mais de 200 milhões de euros na construção de equipamentos para energias renováveis offshore.

“Estas visitas mostram que, seja o Porto de Setúbal ou Porto de Sines, têm de fato as bases e as condições para serem um grande projeto”.

No fim da visita, João Galamba considerou que as duas empresas “já estão preparadas para avançar com os investimentos, promovendo esse avanço o mais rápido possível”.

Ele destacou que os projetos significam também novas vagas de emprego e industrialização verde do país.

“São instalações determinantes e o País tem a sorte de poder contar com elas. Chegou o momento, de fato, de fazermos crescer estas duas instalações e outras nos portos portugueses e avançar para um grande projeto industrial que é, sem dúvida, o eólico offshore”, declarou o ministro.

Ainda assim, o ministro demonstrou preocupação em relação à materialização dos projetos, posição que já tinha mostrado em março do ano passado durante a assinatura de um memorando de entendimento entre a APSS e a Ocean Winds para a instalação de parques eólicos offshore.



Ele apontou urgência em “começarmos a preparar terreno e nomeadamente avançar com projetos de natureza mais industrial, para criar bases para futuramente termos mais sucesso no leilão e nos concursos do eólico offshore. Estamos trabalhando nisso”, concluiu Galamba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

TERMINAL LOGÍSTICO SABOÓ REALIZA OPERAÇÃO ESPECIAL PARA RECEBER PÁS EÓLICAS

Informações: Santaportal (10 de abril de 2023)

Foram descarregadas seis peças, cada uma com 67 metros de comprimento e 16 toneladas; operação exigiu planejamento minucioso e equipamentos específicos.

Em uma operação minuciosamente planejada, com 14 horas de duração, a Santos Brasil recebeu em seu Terminal Logístico Saboó, localizado em Santos (SP), seis pás eólicas com 67 metros de comprimento e 16 toneladas cada. As peças vieram da China no navio Caspian Harmony e seguirão via modal rodoviário para seu destino final, na Bolívia.

A operação de descarga do navio, inédita para a Santos Brasil no Terminal Logístico Saboó, aconteceu no final de fevereiro. A manobra de traslado da carga foi planejada e toda área mapeada e preparada para receber o carregamento de grandes dimensões nos menores tempo, custo e risco possíveis. Para a descarga, foram utilizados, entre outros equipamentos, dois guindastes de bordo do navio especialmente para que esse atendimento fosse realizado com a máxima eficiência, tudo previamente validado pelas equipes de segurança e especialistas da Santos Brasil e do representante da carga.

Três dessas pás eólicas deixaram o terminal na madrugada de quinta-feira (30), sobre carretas extensivas, rumo ao cliente, uma empresa de energia eólica boliviana. As demais continuam armazenadas na Companhia.

De acordo com Danilo Ramos, diretor comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, a operação foi um sucesso, o que reforça a capacidade operacional da Companhia em oferecer soluções logísticas para clientes dos mais diversos segmentos. “Além disso, o Terminal Saboó está localizado em uma área estratégica para o porto, na entrada da cidade, ideal para a movimentação de carga geral e de projeto, com dimensão e peso de grandes proporções, contando ainda com a segurança operacional e o elevado nível de serviço da Santos Brasil”, diz.

As operações no Saboó reforçam a atuação da Companhia no Porto de Santos, onde a empresa opera o Tecon Santos (maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul) e o TEV (Terminal de Veículos) e conta com dois terminais alfandegados (Clias) estrategicamente posicionados em cada uma das margens do porto. Por meio da Santos Brasil Logística, a empresa atua na prestação de serviços de logística integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logistics).

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

Data: 10/04/2023

100 DIAS DE GESTÃO: SP CRIA COALIZÕES EMPRESARIAIS PARA DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Informações: Governo do Estado de São Paulo (10 de abril de 2023)



O Governo de SP criou seis coalizões empresariais no interior do estado com o objetivo de fortalecer as vocações de cada região administrativa e equilibrar o Produto Interno Bruto (PIB). Durante os primeiros 100 dias de gestão, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico realizou encontros nas regiões de São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba e Franca.

A previsão é que até agosto todas as regiões sejam contempladas. Outras importantes medidas, como acordos de reindustrialização e programas de capacitação profissional, foram adotadas nesses primeiros meses.

As coalizões empresariais visam reunir o setor empresarial e lideranças locais para discutir e viabilizar medidas que estimulem a cadeia produtiva, de acordo com as características de cada região administrativa. Dessa forma, além das grandes indústrias, o empreendedorismo e os médios e pequenos negócios também podem ser beneficiados, gerando emprego e renda para as cidades.

Os grupos formados nas coalizões vão elaborar propostas de fomento às economias locais, com o objetivo de atrair investidores, além de identificar a necessidade de cada região ou polo industrial para ofertar capacitação profissional à população.

Nova Indústria

Uma das ações realizadas para a reindustrialização do Estado é o acordo de cooperação com o Movimento Brasil Competitivo (MBC), que une esforços e promove a redução do chamado “Custo São Paulo”, aumentando a competitividade das empresas paulistas. Outra medida recente foi a criação do Conselho de Desenvolvimento da Indústria, em parceria com a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Segundo o secretário Jorge Lima, para mover a alavanca do desenvolvimento foram necessárias também mudanças nas diretrizes das vinculadas da pasta: InvestSP, DesenvolveSP e Junta Comercial do Estado de São Paulo (Jucesp). A primeira atua como agência de inteligência para atração de investimentos, tanto no “in” como no “out”, nas trilhas prioritárias da SDE, como transição energética, nova industrialização e economia circular, sem deixar de lado a prospecção de novos negócios e parcerias.

A Desenvolve SP também contou com reformulações e novos objetivos traçados na transformação tecnológica e digital, revisão de produtos, gestão de fundos, captação, facilidade na concessão de crédito. Por fim, a Jucesp passa por um processo de digitalização e inclusão de novos serviços para desburocratizar o processo de abertura de empresas.

Capacitação

A capacitação profissional é outro foco do Desenvolvimento Econômico, tanto que lançou em março o Qualifica SP, programa inédito com 123 mil vagas em cursos na área de tecnologia da informação para toda população do estado, inclusive com vagas exclusivas para mulheres e PcDs e preferenciais para o público negro. Ao final do curso, feito de forma remota, os concluintes terão a oportunidade de concorrer a vagas de trabalho e estágio em empresas parceiras.

100 dias

Na próxima segunda-feira (10), a atual gestão do Governo de SP completa 100 dias de trabalho. Um fator de destaque é o foco no que a atual gestão do governador Tarcísio de Freitas tem dado para o diálogo com todas as esferas de poder e sociedade civil, alinhada com a premissa de que São Paulo são todos. O governo apresenta como prioridade as diretrizes dos eixos da dignidade, do desenvolvimento e do diálogo, chamado governo 3D.

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

Data: 10/04/2023

BUNGE ADQUIRE REFINARIA DA FUJI OIL, NOS EUA, E REFORÇA POSIÇÃO NO MERCADO

Informações: Moneytimes (10 de abril de 2023)



A norte-americana Bunge anunciou a aquisição da refinaria portuária recém-construída da Fuji Oil, localizada no Terminal Avondale da International-Matex Tank Terminals (IMTT), em Louisiana, nos Estados Unidos.

Em comunicado, a empresa diz que a instalação tem recursos de refino de óleos vegetais e permitirá à Bunge expandir sua base de clientes.

A conclusão da transação está sujeita às condições habituais de fechamento; o valor da negociação não foi informado.

“Esta compra cumpre nossa estratégia de longo prazo para expandir nossos negócios de óleos de valor agregado, acelerando o alcance na América do Norte. Esta instalação se conectará com nossa presença existente na região”, disse o presidente da Bunge, Aaron Buettner.

Com a refinaria, a companhia pretende começar a atender os clientes já a partir deste segundo trimestre de 2023.

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

Data: 10/04/2023

PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE MENSAL HISTÓRICO EM MOVIMENTAÇÃO NO MÊS DE MARÇO

Informações: Santos Port Authority (10 de abril de 2023)

O resultado preliminar de apuração para o mês de março trouxe bons ventos para o Porto de Santos, com a marca inédita de 15,3 milhões de toneladas. É o melhor desempenho mensal da história do cais santista, superando em cerca de 1% o recorde anterior conferido no mesmo período em 2021 (quando o porto movimentou 15,2 milhões de toneladas). O crescimento ocorreu principalmente nos embarques, que atingiram 11,7 milhões de toneladas, desempenho que supera em aproximadamente 3% o mesmo mês do ano anterior.

Destaque positivo para graneis sólidos, que garantiram recorde histórico com a movimentação prévia de 8,9 milhões de toneladas, crescimento de cerca de meio milhão em relação à melhor marca anterior (registrada em março de 2022).

O avanço na colheita da soja foi determinante para o crescimento dos embarques pelo Porto de Santos. A oleaginosa atingiu, até o momento, 6,3 milhões de toneladas, aproximadamente 21% acima de março de 2022.

“O resultado obtido evidencia que o Porto segue trilhando o caminho do aumento da eficiência e da produtividade, consolidando sua vocação como maior complexo portuário da América Latina, fortalecendo a geração de empregos e o desenvolvimento econômico para a região e para o País.”, destacou o diretor-presidente interino da Santos Port Authority (SPA), Marcus Mingoni.

O número de navios atracados no período atingiu o total de 484, resultado 8% acima do registrado no mesmo período de 2022.

Para o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, “a marca histórica reflete o planejamento empreendido pela Companhia nos últimos anos, que abrange de forma coordenada os avanços necessários para desenvolvimento sustentável do Porto, com projetos como o contrato da nova Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que garantirá o incremento na movimentação de cargas ferroviárias, dobrando a capacidade de movimentação do agronegócio nos trilhos santistas e ampliando a fatia do Porto no cenário global”.

Cabe destacar que, por se tratar de dados preliminares, os números finais das estatísticas ainda podem ampliar o novo recorde histórico estabelecido.

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

Data: 10/04/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS VAI AMPLIAR FROTA DE NAVIOS DA TRANSPETRO PARA ESTIMULAR ESTALEIROS, DIZ LULA

No discurso dos cem dias de seu governo, presidente também reforça agenda da transição energética

Por Hanrrikson de Andrade 10 de abril de 2023 Em Biocombustíveis, Hidrogênio, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética



Operário do Estaleiro Atlântico Sul solda parte de navio petroleiro em fabricação no Porto de Suape, em Pernambuco (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — O presidente Lula afirmou, nesta segunda (10/4), que a frota de navios da Transpetro — braço de logística da Petrobras — será ampliada em seu governo, para estimular a indústria naval.

E reforçou o reposicionamento da petroleira, em novos negócios, ao dizer que a empresa é “mais do que uma empresa de petróleo” e que olhará para o

desenvolvimento de novos combustíveis renováveis.

“Presta atenção, ministro de Minas e Energia [Alexandre Silveira] no que eu vou falar agora: a Petrobras financiará pesquisa para novos combustíveis renováveis e, ao mesmo tempo, retomará o papel de protagonista nos investimentos, ampliando a frota de navios da Transpetro e gerando emprego em nossos estaleiros”, discursou, em reunião ministerial para simbolizar os cem dias de gestão.

A contratação de petroleiros para a Transpetro foi um dos eixos do plano de revitalização da indústria naval dos governos do PT.

Foi no primeiro mandato de Lula que a subsidiária da Petrobras lançou o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) — descontinuado em meados da década passada, em meio à crise financeira da petroleira e da indústria naval, na esteira dos escândalos de corrupção deflagrados pela Operação Lava Jato

O aumento das encomendas aos estaleiros nacionais é uma demanda do setor. Na última década, as grandes encomendas de plataformas migraram para os estaleiros asiáticos. Dados do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) mostram que, em 2014, a indústria naval brasileira somava cerca de R\$ 9,5 bilhões em projetos contratados. Em 2021, esse valor era de R\$ 570 milhões.

A crise do setor, desencadeada a partir de 2014, refletiu-se na geração de empregos: desde o ápice de postos de trabalho, de 82 mil em dezembro de 2014, o país perdeu mais de 60 mil vagas. Em maio de 2022, eram cerca de 21 mil.

Setor se articula no Congresso



O Sinaval tem defendido que a Petrobras retome — ou reformule — antigos programas de promoção do setor, como o Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) e o Promef.

Mira, assim, o aumento da demanda por serviços de construção de barcos de apoio e embarcações de transporte de cargas, como petroleiros e gaseiros.

Acompanhe na íntegra o programa antessala “Como revitalizar a indústria naval brasileira?”, da agência eibr:

O setor defende também um aumento da quantidade de encomendas de integração de módulos de plataformas, de forma que, progressivamente, os estaleiros brasileiros consigam construir FPSOs.

A indústria naval se articula na Câmara dos Deputados para o lançamento de uma frente parlamentar em defesa dos interesses do setor.

O movimento é liderado pelo deputado Alexandre Lindenmeyer (PT/RS). Uma das sugestões do parlamentar é usar o “poder de compra estatal” para aumentar o fluxo de encomendas, principalmente da Petrobras, por meio de exigências de conteúdo local.

O ex-vice-presidente do Sinaval, Sérgio Bacci, aliás, foi indicado a presidência da subsidiária da Petrobras. Aguarda, ainda, os trâmites para assumir o cargo.

Petrobras vê estaleiros sem competitividade

O presidente da petroleira, Jean Paul Prates, disse, em março, que a companhia buscará aumentar, em seus projetos, os índices de conteúdo local. Ponderou, contudo, que a retomada do setor depende de um esforço coletivo.

“Não basta a Petrobras querer fazer isso [aumentar o conteúdo local]. Tem que haver condições para isso”, disse.

Prates destacou que falta competitividade aos estaleiros nacionais. Segundo ele, a Petrobras, hoje, “praticamente não tem opção” no mercado nacional.

“Quando há uma discrepância desse nível [de competitividade], precisamos de política pública, outro tipo de abordagem a esse problema. Mas vamos participar ativamente dessa abordagem”, comentou.

Prates citou, ainda, que outra possibilidade para a retomada do setor naval pode vir de oportunidades geradas pela transição energética — como, por exemplo, a demanda potencial por montagem de equipamentos para eólicas offshore.

Até agora, sob o comando de Prates, a Petrobras lançou uma grande licitação, para contratação das duas FPSOs do projeto Sergipe Águas Profundas, mas sem elevar exigências de conteúdo local.

A transição energética no discurso de Lula

Ao afirmar que a Petrobras olhará para novos combustíveis renováveis, Lula reforça a agenda de transição energética de seu governo.

Em um artigo recente, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou que o gás natural será “o combustível de transição para o hidrogênio”. E que a empresa terá planos para converter suas refinarias em “bio-petro-gás refinarias”.

O atual plano de negócios da Petrobras mira o desenvolvimento do biorrefino, mas o novo comando da empresa está reavaliando o posicionamento da companhia no setor de biocombustíveis de uma forma geral.

Rediscute, inclusive, a venda da PBIO, que atua na produção de biodiesel.

A longo prazo, a petroleira também mira oportunidades na produção de hidrogênio verde.

No discurso desta segunda, Lula disse que a transição energética será um dos seis eixos que vão compor o novo programa de investimentos prioritários que vem sendo desenhado com os ministérios e estados – e que será lançado pelo governo federal em abril.

Lula disse que o Brasil não perderá “a oportunidade de nos tornarmos uma potência global do hidrogênio verde”. E citou a intenção de contratar mais capacidade eólica e solar.

“Transição energética será acelerada. Vamos lançar editais para contratação de energia solar e eólica. Somadas, elas representam capacidade de geração equivalente às nossas maiores usinas hidroelétricas. E os leilões para novas linhas de transmissão irão tornar ainda mais rápida e atrativa a implantação desses parques de energia limpa”, disse.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/04/2023

GOVERNO À ESPERA DE UMA PROPOSTA PARA O FIM DO PPI

Haddad evita comentar mudança em preços da Petrobras; falta uma “proposta concreta”; Lula: assunto ainda não chegou ao Planalto



Por epbr 10 de abril de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Política energética

Primeira reunião do CNPE do novo governo reuniu Lula e demais ministros, em março (Foto: Ricardo Stuckert/PR)

Você vai ver aqui: Haddad evita comentar mudança em preços da Petrobras; falta uma “proposta concreta”; Lula: assunto ainda não chegou ao Planalto; Goldman Sachs vê viabilidade para preços de exportação, com ressalvas. Desconfiança com cortes da Opep+ ajuda a segurar preços.

A primeira etapa da reestruturação da Petrobras. Hidrogênio com energia nuclear de Angra; e quase todos os brasileiros pessimistas com mudanças climáticas. Quer receber primeiro, por email? Assine gratuitamente aqui.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), afirmou em entrevista à Folha de S. Paulo, que ainda não foi apresentada uma proposta concreta para acabar com o PPI, o preço de paridade de importação da Petrobras.

— Evitou, assim, fazer qualquer comentário, inclusive, sobre efeitos fiscais — uma eventual redução dos ganhos do Tesouro Nacional com dividendos. “Ainda não foi apresentada nenhuma proposta (...) A gente vai se debruçar sobre uma proposta concreta”.

O presidente Lula foi na mesma linha: o PPI vai acabar, é uma promessa de campanha, mas a proposta não chegou ao Planalto. “A política de preços da Petrobras será discutida pelo governo no momento em que o presidente da República convocar o governo para discutir”, afirmou a jornalista, na quinta (6/4).

— O ministro Alexandre Silveira (PSD), disse esperar da Petrobras uma discussão sobre o que ele está chamando de preço de competitividade interna. Ele mira a mudança no conselho da companhia, marcada para 27 de abril.

Viabilidade, com ressalvas. Analistas do Goldman Sachs calculam que a Petrobras teria fluxo de caixa e Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização por barril) positivos mesmo com política de paridade de exportação (PPE).



— O PPE levaria em conta o preço de produção e os custos de exportação. Na visão do Goldman, essa fórmula teria pouco efeito sobre a gasolina nas bombas, com impactos maiores sobre os preços do diesel.

— Os analistas lembram ainda que a eventual mudança reduz o espaço da companhia para manter o fluxo de caixa positivo ao aumentar investimentos, como deseja o governo.

Tributação do óleo. O que Haddad deixou claro, na semana passada, é que pretende enfrentar o que chama de “distorções” na tributação de exportação de óleo, segundo ele, causada pela venda de óleo abaixo dos preços reais. A Fazenda mira a MP dos preços de transferência, no Senado, para ampliar o poder de fiscalização dessas operações.

— De acordo com o ministro, que usou as petroleiras como exemplo, muitas empresas se aproveitam de uma manobra fiscal e “exportam para um paraíso fiscal” com o intuito de “pagar menos imposto no Brasil”. A MP pode ser votada na terça (11/4)

Desconfiança com cortes de produção. Investidores liquidaram posições em fundos baseados em óleo, destaca a Bloomberg. Movimento ocorreu após a promessa de corte de produção da Opep+, na semana passada, que fez os preços da commodity saltarem no mercado internacional.

— Segundo a publicação, há uma leitura que o choque vai prejudicar economias, como a dos EUA, reduzindo a demanda futura por óleo. Segundo a Reuters, a Saudi Aramco se comprometeu a manter as entregas para refinadores asiáticos em maio, quando começam os cortes.

O ponto é que o mercado desconfia do anúncio de redução da produção em 1,7 milhão de barris/dia prometido pelo grupo liderado por Arábia Saudita e Rússia. Sem clareza sobre o real efeito na oferta, fica a suspeita de o movimento ter sido apenas uma jogada geopolítica e para provocar ganhos de curto prazo.

O Brent é negociado a US\$ 85 na abertura dos mercados nesta segunda (10/4). Saltou mais de 6% no início da semana passada, até sustentou parte dos ganhos, mas estabilizou.

Consolidação no shale dos EUA. A ExxonMobil manteve conversas, ainda informais, para comprar a Pioneer Natural Resources, focada na produção de óleo e gás no shale americano e com valor de mercado (market cap) de US\$ 49 bilhões, segundo o WSJ.

— Ainda que preliminar, o interesse faz parte de uma tendência de consolidação na indústria responsável pelo grande crescimento da produção doméstica dos EUA, destaca o jornal.

TAG mapeia demanda por novos investimentos. A empresa vai lançar, nesta segunda (10/4), um mapeamento da demanda para subsidiar o seu novo plano de expansão, não apenas de ampliação da rede, mas também de conexões de novos pontos de suprimento ou consumo e reforço do sistema. (epbr)

Na gas week: A geografia da abertura do mercado de gás. Nordeste assume protagonismo na abertura, mas novos fornecedores começam a explorar oportunidades no Centro-Sul
Tolmasquim é indicado para diretoria da Petrobras. Ex-secretário executivo de Minas e Energia vai assumir área dedicada à transição energética. A indicação foi confirmada junto com a proposta de reestruturação da Petrobras.

— Em um artigo recente, Jean Paul Prates falou sobre sua visão para a companhia. Um destaque: o gás natural é “o combustível de transição para o hidrogênio”. E a Petrobras terá planos para converter “unidades de refino em bio-petro-gás refinarias”.

Vem mais. Prates também afirmou que essa é a “primeira etapa do ajuste organizacional” da companhia.

Europa prepara malha de gasodutos para hidrogênio. Enquanto o Brasil coloca a ampliação da malha de gasodutos no centro da política energética, para aumentar o uso do gás nacional, a Europa se prepara para uma nova onda de investimentos em infraestrutura — dessa vez para transporte do hidrogênio.

— A Rystad Energy estima que existem, hoje no mundo, 30,3 mil km de novos dutos do tipo planejados — 85% disso na Europa. (epbr)

Engie assina acordo de hidrogênio verde com Invest Paraná. Protocolo de intenções visa a desenvolver projetos de grande escala. Globalmente, a Engie quer implementar a produção de 4 GW de hidrogênio verde até 2030. (epbr)

Hidrogênio em Angra. A Eletronuclear, com Furnas e Parque Tecnológico de Itaipu estudam a viabilidade de produzir hidrogênio sem emissões de carbono a partir da energia nuclear e com eletrólise da água do mar.

Eólica e solar adicionaram 2,4 GW no Brasil no 1º trimestre. Juntas, as duas fontes representaram 87,6% da capacidade instalada no país, no período. A matriz elétrica brasileira, nos três primeiros meses de 2023, totalizou uma expansão de 2,7 GW — o dobro do crescimento verificado em igual período de 2022. (epbr)

Manter fósseis será mais caro que a transição energética, diz Elon Musk. De acordo com o presidente da Tesla, para que o mundo passe a usar fontes de energia totalmente limpas são necessários investimentos de US\$ 10 trilhões. Mas a contínua dependência de combustíveis fósseis custaria cerca de US\$ 14 trilhões. (Bloomberg)

Nove a cada dez brasileiros consideram que as mudanças climáticas vão afetar suas vidas, com eventos climáticos extremos nos próximos cinco anos. E quase todos, que será pior para os mais pobres. Pesquisa do DataFolha, que ouviu 2.028 pessoas entre 29 e 30 de março (Folha).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/04/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

REGRA FISCAL: 'AS PENDÊNCIAS ESTÃO FECHADAS' DIZ HADDAD APÓS REUNIÃO COM RUI COSTA

Últimos 'pequenos detalhes' foram validados em reunião com o ministro da Casa Civil, Rui Costa
Por Renan Monteiro, O Globo — Brasília



Arcabouço fiscal: Haddad detalha a proposta **Reprodução**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira que as “pendências” da regra fiscal foram finalizadas pelo governo nesta segunda-feira. Ele também negou eventual mudança no texto do arcabouço fiscal durante a rodada de reuniões ocorridas após o dia 30 de março, quando as linhas gerais das propostas foram apresentadas.



Os últimos 'pequenos detalhes' da proposta foram "validados" em reunião com o ministro da Casa Civil, Rui Costa. O envio ao Congresso é esperado para até o dia 15 de abril.

— Não houve nenhuma alteração em relação ao que foi dito até aqui (...) As pendências estão fechadas. Os técnicos vão redigir agora as decisões que foram tomadas e ficam a cargo do Ministério do Planejamento [enviar da proposta ao Congresso]. As decisões políticas já foram tomadas. Agora é um trabalho técnico de aperfeiçoamento da redação.

Lula sobre a Selic: 'Continuo achando que estão brincando com o país. Só não vê quem não quer' Com viagem à China, o vice-presidente Geraldo Alckmin e a ministra Simone Tebet devem ficar responsáveis por encaminhar a regra fiscal ao Legislativo até o final da semana. O Palácio do Planalto confirmou para esta próxima terça-feira a visita de Estado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao país asiático. Haddad vai acompanhar Lula.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/04/2023

GOVERNO QUITA DÍVIDAS DE R\$ 526 MILHÕES COM ORGANISMOS INTERNACIONAIS COMO OMS, OIT E MERCOSUL

Passivo total do governo brasileiro com entidades internacionais é de mais de R\$ 4,28 bilhões

Por Eliane Oliveira — Brasília

O governo brasileiro quitou, nos primeiros cem dias de mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, R\$ 526 milhões devidos a organismos internacionais, como a Organização Internacional do Trabalho (OIT), órgãos do Mercosul, Organização Mundial de Saúde (OMS) e o Tribunal Penal Internacional (TPI). Quando um país não está em dia, perde o direito ao voto e à voz nesses órgãos.

O Brasil ainda tem um passivo de R\$ 2,49 bilhões de exercícios anteriores, além de R\$ 1,79 bilhão a pagar de contribuições e integralizações referentes ao exercício de 2023. Segundo o Ministério do Planejamento e Orçamento, há ainda mais R\$ 4,28 bilhões em pagamentos a serem realizados ao longo deste ano.

Uma nota conjunta dos ministérios das Relações Exteriores e do Planejamento e Orçamento, divulgada nesta segunda-feira, informa que foram pagas contribuições às seguintes instituições internacionais:

- Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA)
- Associação Latino-Americana de Integração (Aladi)
- Secretaria e Parlamento do Mercosul
- Fundo para a Convergência Estrutural do Mercosul (Focem)
- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)
- Organização Internacional para as Migrações (OIM)
- Organização Mundial da Saúde (OMS)
- Organização Internacional do Trabalho (OIT)
- Organização Mundial do Comércio (OMC)
- Organização para a Proibição de Armas Químicas (Opaq)
- Tribunal Penal Internacional (TPI)

São organismos considerados prioritários na política externa brasileira, ressaltou o governo.

"O governo federal está firmemente engajado no equacionamento das dívidas do Brasil com organismos internacionais, o que contribuirá para aperfeiçoar as condições para a plena retomada da atuação brasileira na esfera internacional. Para tanto, envidará esforços para a execução financeira integral dos valores previstos na Lei Orçamentária Anual 2023 e dos valores inscritos em restos a

pagar relativos ao exercício anterior, possibilitando a quitação integral dos débitos do País junto a tais organismos ao longo do ano corrente", diz um trecho da nota.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/04/2023

PROCURADORIA JUNTO AO TCU PEDE MEDIDAS PARA GARANTIR 'QUALIDADE' NO SERVIÇO DO SANTOS DUMONT

O aeroporto é administrado pela Infraero, que ampliou a capacidade do terminal em mais de 50%, de 9,9 milhões para 15,3 milhões

Por Geralda Doca — Brasília



No limite: Movimento no aeroporto Santos Dumont voltou ao patamar de antes da pandemia, diz especialista Ana Branco/3-4-2023 Ana Branco/Agência O Globo

O subprocurador do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), Lucas Furtado, entrou com representação para que a Corte determine ao governo tomar medidas para garantir qualidade do serviço e segurança no aeroporto Santos Dumont. O aeroporto é administrado pela Infraero, que ampliou a capacidade do terminal em mais de 50%, de 9,9 milhões para 15,3

milhões, conforme mostrou o GLOBO.

"Com o propósito de que o Tribunal, no cumprimento de suas competências constitucionais de controle externo de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da Administração Pública federal, decida pela adoção das medidas necessárias a evitar a perda da qualidade e segurança na operação do Aeroporto Santos Dumont", diz procurador no pedido.

Na sexta-feira, o prefeito do Rio, Eduardo Paes, em postagens em redes sociais, classificou a expansão da capacidade de movimento de passageiros do Santos Dumont como uma "canalhice" contra o Rio e estratégia para inviabilizar o Galeão.

Para o procurador, a situação atual do Santos Dumont é preocupante e pode levar a uma "tragédia". O aeroporto vem registrando atrasos diários nos voos, contrariando a legislação, que exige regularidade e pontualidade.

"O excesso de aeronaves e passageiros, além de gerar atrasos e desconfortos aos usuários, pode acarretar ainda sobrecarga de trabalho para diversos agentes dedicados a garantir a segurança e a eficiência dos serviços aeroportuários, com evidente risco da indução de acidentes e até mesmo de uma verdadeira tragédia", argumenta Furtado.

As representações encaminhadas ao TCU são analisadas pela aérea técnica da Corte e pode resultar em abertura de processo. Neste caso, o parecer é enviado ao ministro relator.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/04/2023

GOVERNO QUER CONCEDER 5 MIL KM DE RODOVIAS PARA ACELERAR INVESTIMENTOS

Modelo deve prever leilão de trechos menores por meio de PPPs, que permitem tarifas mais baixas

Por Manoel Ventura — Brasília



Parte dos 5 mil quilômetros citados pelo secretário são rodovias do Paraná, como a BR-277, que serão concedidas junto com estadas estaduais Paulo Lisboa/Brazil Photo Press / Agência O Globo

O governo Luiz Inácio Lula da Silva vê espaço para fazer a concessão de 5 mil quilômetros de rodovias federais no modelo mais tradicional, com investimentos sendo bancados pela empresa vencedora por meio de pedágios.

O foco da atual gestão, porém, serão as parcerias público-privadas (PPPs), um modelo no qual a União arca com parte do investimento para a tarifa ser menor. O Executivo também prepara PPPs para manutenção e operação de rodovias, sem pedágio, afirmou ao GLOBO o secretário do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti:

— Nós temos cerca de 15 mil quilômetros de rodovias federais concessionadas, e estima-se que tenha viabilidade para mais umas 5 mil, em que talvez seja possível a concessão simples.

Criado no governo Michel Temer, o PPI reúne todas as concessões do governo federal. Mantido por Lula, ele foi transferido para a Casa Civil, de Rui Costa, um entusiasta das PPPs. Cavalcanti foi secretário de Infraestrutura da Bahia e aposta nesse modelo para reduzir a tarifa e fazer investimentos.

— Além desses 5 mil quilômetros, se fosse concessão a tarifa ficaria muito alta. Uma forma de se contornar esse problema é fazer PPPs, para trazer a tarifa para um valor mais coerente com o que a população tem capacidade de pagar. Nós temos Brasis diferentes, com poder aquisitivo diferente. A modelagem precisa apontar, com dados estatísticos, qual a tarifa máxima suportada por aquela comunidade. Essa é uma discussão que estamos fazendo para dar aceleração a esse modelo — afirma o secretário.

A União não tem histórico de uso das PPPs e, nos últimos anos, privilegiou as concessões. Agora, o governo estuda quais ativos serão colocados na carteira de leilões.

Movimento aéreo: Rio perde R\$ 4,5 bilhões por ano ao deixar aeroporto do Galeão ocioso, diz Firjan
O plano é divulgar uma lista preliminar como parte do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que será relançado com outro nome este mês. A nova versão do PAC vai incluir recursos públicos, mas será turbinada com investimentos privados.

Desafio de relicitar

Cavalcanti defende as PPPs não apenas pela questão da tarifa, mas também como possibilidade de ampliar investimentos. Por exemplo, um aporte total de R\$ 1 bilhão poderia beneficiar dez rodovias com PPPs, no lugar de apenas uma não concedida. Por isso, o governo quer fazer deslanchar também contratos exclusivamente voltados para manutenção, operação e serviços.

Será uma extensão dos atuais contratos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que duram cinco anos. A ideia é que os novos contratos durem 15 anos, de forma a gerar menos custos para o governo.

Um desafio no curto prazo são as relicitações de concessões que foram devolvidas. Segundo Cavalcanti, isso será uma prioridade. O primeiro leilão será da BR-040, que será dividida em três para ser relicitada: Rio de Janeiro-Belo Horizonte; Belo Horizonte-Cristalina (GO); e Cristalina-Goiânia-Brasília. São cerca de 4 mil quilômetros devolvidos pelos concessionários, por conta de situações como crise econômica e investimentos acima da demanda necessária.



O governo avalia mudanças nas regras da relicitação, diz o secretário. Um dos gargalos hoje, explica, são as divergências no cálculo da indenização do concessionário pelo investimento feito. Uma saída seria a própria empresa indicar quanto investiu e quanto deseja de indenização.

Novo modelo prevê concessão de trechos menores

O novo modelo para concessão de rodovias prevê também a licitação de trechos menores do que em leilões anteriores — alguns ultrapassavam a marca de mil quilômetros concedidos num só trecho. A avaliação agora é que, atualmente, não há players no mercado para isso, o que traria o risco de leilões vazios ou com apenas um proponente, afirma o secretário do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti.

O secretário explica ainda que o governo pretende adotar um modelo que transforme o ágio da outorga em tarifas menores ou investimentos adicionais.

— A visão que a gente tem não é arrecadatória. A função de conceder é fazer o investimento mais rápido do que o governo e, ao mesmo tempo, fazer uma gestão do serviço mais eficiente do que o governo faz. A função é acelerar o investimento e melhorar a prestação do serviço. Nós não vamos tirar a outorga, porque a outorga serve para o balizamento do mercado — afirma Cavalcanti.

A ideia é ter uma possibilidade de redução da tarifa. E, se essa tarifa passar de determinado ponto, que varia de projeto para projeto, há um acréscimo em uma conta de depósito, para ser transformado em investimentos.

Parques e florestas

Em outras áreas, o governo também usará PPPs para serviços de manutenção, operação e reinvestimento na Transposição do Rio São Francisco, conjunto de canais que leva água para Ceará, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. A modelagem será estudada pelo BNDES.

O governo ainda trabalha para manter a concessão de parques nacionais. Quando um parque é concedido, toda a parte de visitação é transferida para a iniciativa privada, sendo que o cuidado ambiental com a unidade continua sob responsabilidade do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

— Não é privatização de parque. É contratação de alguém que vai ser síndico e zelador do parque. Para isso, ele precisa ter receitas para tocar esse projeto. Vamos continuar. O Ministério do Meio Ambiente está interessado em continuar — afirma o secretário.

Outro desafio, diz, são as florestas:

— Nós não temos braço para atingir a proteção de todas as áreas. Já existem modelos para concessão e exploração sustentável de florestas. Esse é outro ponto com que o Ministério do Meio Ambiente está trabalhando — diz Cavalcanti.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/04/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

IMPOSTO UNIFICADO FOI BEM-SUCEDIDO EM 169 PAÍSES E SÓ UM DESISTIU DELE, DIZ 'PADROEIRA' DO IVA

Professora Rita De La Feria, da Universidade de Leeds, afirma que brasileiro não sabe quanto paga de imposto e que Imposto sobre Valor Agregado vai trazer transparência aos preços

Por Adriana Fernandes

ENTREVISTA COM

Rita De La Feria - Professora de Direito Tributário da Universidade de Leeds, na Inglaterra

BRASÍLIA – Apelidada por tributaristas brasileiros defensores da reforma tributária de “padroeira” do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), a portuguesa Rita De La Feria diz que o novo imposto em discussão no Brasil é “amigo” das exportações e dos investimentos. Ou seja, é um imposto que impede que no preço do produto exportado esteja embutido o custo da tarifa. Na sua avaliação, a economia do Brasil está travada em larga medida por causa da tributação das exportações.

Rita é professora de Direito Tributário na Universidade de Leeds, na Inglaterra, e já participou de reformas tributárias em todo o mundo, ajudando na redação de várias legislações tributárias em países como Portugal, Turquia, Uzbequistão, Timor Leste, Angola e São Thomé e Príncipe.

Segunda ela, a Malásia é o único país do mundo que desistiu do IVA dentre 170 países que já adotaram o modelo. A criação do IVA está prevista na reforma tributária em tramitação no Congresso brasileiro para substituir cinco tributos atuais.



A professora Rita De La Feria, da Universidade de Leeds, participa da Comissão Mista Temporária da Reforma Tributária, no Congresso Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

Em entrevista ao Estadão, a especialista afirma que o brasileiro não sabe quanto paga de imposto e que o IVA vai trazer transparência ao preço. Ela contesta as críticas de que os preços vão aumentar com a aprovação da reforma. “Essa presunção de que os preços vão aumentar significaria dizer que o vosso sistema de agora tributa menos, o que neste momento é impossível dizer”, afirma. Ela afirma que os setores não têm o que temer com o novo imposto, que no Brasil será chamado de Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).

Ela defende uma alíquota única e afirma que benefícios são dados não por razões técnicas, mas porque há setores com poder muito grande, que fazem uma pressão muito grande. “Não tem nada a ver com justiça social”, argumenta. A negociação de alíquotas diferenciadas para alguns setores tem pautado a discussão da reforma no Brasil. Para Rita, o sistema de alíquota única funciona muito melhor do que o europeu, que tem alíquotas múltiplas. A tributarista já foi ouvida em audiência pública da Comissão Mista da Reforma Tributária do Congresso, em 2020, e retorna ao Brasil em maio para participar de um congresso internacional de direito.

Por que é tão difícil fazer a reforma tributária no Brasil?

É difícil fazer reforma em todos os países. Mas o caso do Brasil é mais complexo por três dimensões. A primeira: é um país grande, onde há muitos grupos com interesses divergentes. Depois, é o fato de vocês terem uma estrutura federativa que complica o processo de negociação e dificulta se chegar a um acordo. E, finalmente, é o fato de o Brasil ter um sistema ruim há muitos anos. É aquilo que em inglês chamamos de “path dependence”, um sistema arraigado, cimentado, com interesses muito estabelecidos. Remover os benefícios tributários que já existem é difícil. É um sistema que criou maus hábitos com grupos que estão habituados a este tipo de tributação e, portanto, vão resistir a qualquer mudança.

A reforma tributária em tramitação prevê a criação do IVA, adotado em vários países. Os opositores da reforma dizem que o IVA é um modelo velho e que será abandonado em breve. Por que o Brasil precisa mudar para o IVA?

O IVA é um fenômeno tributário quase inédito. Foi inventado no princípio do século passado e implementado pela primeira vez nos anos 1950. Ao invés dos impostos sobre a renda, que já existem há séculos, o IVA é um imposto relativamente recente e neste período espalhou-se no mundo inteiro. 170 países no mundo já adotaram o IVA. Não é por acaso. É porque ele tem qualidades técnicas que significam que é um imposto superior aos outros impostos. Mais eficiente, fácil de coletar e que não



cria distorções no mercado. É um imposto amigo das exportações. Ou seja, é um imposto que permite a exportação não onerada. Os bens saem do país sem nenhum imposto carregado. Só há um único país no mundo que desistiu do IVA dentre os 170: a Malásia.

Por quê?

O IVA é um imposto não cumulativo e a Malásia começou a se recusar a dar o crédito. Isso matou o imposto. E, depois, quando percebeu o erro, já não tinha dinheiro para pagar os créditos. Foi o único país na história do IVA que o aboliu. Nos últimos cinco anos, vários países introduziram o IVA. É o caso da Angola (2018), São Tomé e Príncipe (2021) e seis países do Médio Oriente. Portanto, mesmo os poucos que ainda não tinham IVA começam a introduzi-lo. Já não há quase países sem IVA.

Não procede, então, a crítica de que o Brasil está indo para um caminho que outros países estão prestes a abandonar em razão do mundo digital, da tributação do e-commerce?

O IVA é um imposto 'tão bom, tão bom' em matéria digital, que, quando houve agora a discussão da reforma da tributação das empresas na OCDE (big techs, imposto digital), o princípio que eles propuseram, no contexto do pilar 1 foi o princípio de tributação no destino. O IVA é tão bom para as transações digitais que até os outros impostos estão a copiar os seus princípios para a tributação sobre a renda.

É possível fazer a ponte do IVA com a nova realidade de transações internacionais pelo mundo digital, as big techs?

Dá, sim. É isso mesmo que a OCDE está a propor. A Europa introduziu reformas muito extensas para adaptar o sistema do IVA às transações digitais com sucesso enorme. Falando com pessoas da Comissão Europeia, a indicação que tenho é de que as receitas provenientes das transações digitais através do IVA superaram em muito as expectativas.

Quais são os princípios básicos do IVA?

É um imposto sobre o consumo geral, portanto, em princípio aplicado a todos os bens e serviços. É coletado numa forma faseada, nos vários elementos da cadeia de produção, de forma que minimiza o risco de sonegação e perda de receita. É um imposto muito eficaz, que permite à administração tributária coletar com facilidade, sem interferir nas decisões dos consumidores, dos investidores etc.

No Brasil, há um debate muito grande de que a implantação do IVA vai gerar alta dos preços e inflação porque, para alguns setores, a alíquota subirá muito. Esse é um risco ou o período de transição mais longa pode ajudar?

É preciso dizer que essa presunção de que os preços vão aumentar significaria dizer que o vosso sistema de agora tributa menos, o que, neste momento, é impossível dizer. O sistema brasileiro é tão complexo que não há ninguém que possa dizer com certeza quanto tem de imposto em cada produto. É praticamente impossível neste momento calcular. O IVA vai trazer uma transparência ao preço. Vai dizer o preço é "x" sem imposto e "x mais" com imposto. Portanto, todos os consumidores vão saber ao certo quanto é que pagam. Neste momento, a fatura pode dizer o que quiser, mas o brasileiro não sabe quanto paga.

Há empresas do setor de serviços que reclamam que vão pagar uma alíquota de 25%...

O problema é que eles não sabem quanto é que está embutido no preço de imposto, não sabe quanto de imposto estava para trás. Nenhum prestador de serviço sabe quanto pagou de imposto quando comprou cadeiras, computadores... Há muita distorção de mercado, da cadeia produtiva no Brasil.

Por que um dos princípios básicos do IVA é a fixação de alíquota única?

A adoção de alíquotas múltiplas foi uma medida adotada na Europa nos anos 60, quando sabíamos ainda muito pouco do imposto. Achava-se que era a melhor forma de proteger alguns setores, proteger alguns produtos consumidos pelos mais pobres. Hoje sabemos que não é verdade. Nos anos 80, a Nova Zelândia implementou um IVA com uma alíquota única e sem isenções. Hoje, sabemos que esse sistema funciona muito melhor do que o sistema europeu, que tem alíquotas



múltiplas. O sistema europeu com alíquotas múltiplas cria muitas distorções, tendo benefícios muito dúbios para o consumidor.

Qual a razão?

Primeiro porque as descidas de impostos muitas vezes não são refletidas nos preços. Segundo porque os consumidores mais ricos, com mais capacidade financeira, se beneficiam muito mais desse tipo de benefícios, uma vez que consomem mais, mesmo de produtos essenciais. Terceiro, os tribunais estão cheios na Europa de situações (litígios) de alíquotas múltiplas. A forma mais eficaz de proteger certos setores ou partes da população é dar uma ajuda direta.

Os países da Europa tributam o IVA com quantas alíquotas?
Dependendo do país, tem duas e cinco.

No Brasil, é praticamente certo nas negociações no Congresso que haverá alíquotas diferenciadas. O que se discute é quantas. Os setores de educação, saúde, agro, transporte e tantos outros defendem tratamento diferenciado.

Eu espero que não haja. O problema é que muitas vezes os benefícios são dados não por razões técnicas, mas porque há setores com poder muito grande que fazem uma pressão muito grande para obter certos benefícios tributários. Verifica-se muitas vezes na discussão das alíquotas múltiplas, também aqui na Europa. Não tem nada a ver com justiça social. Eu espero sinceramente que haja força no Brasil para resistir a essa pressão, porque no fundo é dar benefícios aos poucos, que gritam mais, em detrimento de muitos.

A sra. é a favor do cashback (instrumento de devolução do imposto) que está sendo discutido no Congresso para a área social, educação e saúde?

Sou sim. É a melhor forma de ajudar os mais carentes. Não faz sentido que os que estão no grupo dos 10% com maior renda recebam benefício tributário através de alíquotas reduzidas. Se quisermos ajudar os mais carentes, não vale a pena dar alíquota reduzida para todos. Devemos ajudar especificamente e apenas quem precisa.

O ambiente no Brasil hoje é mais favorável para aprovar a reforma tributária?

O governo Bolsonaro perdeu o interesse na reforma tributária. Espero que agora se consiga avançar. Estou a falar como quem vem de fora, não sou brasileira, mas parece-me que o governo Lula tem mais capital político e tem pessoas à volta que são apoiadores. Penso também que a maturidade da discussão é muito maior do que há três anos. As pessoas sabem do que estão a falar.

Como especialista e defensora da reforma, o que diria às empresas que estão resistentes?

Diria que eles não sabem quanto é que estão a pagar de impostos. E que provavelmente pagam muito mais do que pensam. Diria também que, se a economia brasileira avançar e se desenvolver com a reforma, todos se beneficiam, incluindo o setor de serviços e o setor agrícola.

Como enfrentar a resistência do setor agrícola?

O setor agrícola tem muita a se beneficiar com a reforma, principalmente por causa das exportações. Os produtos que saem do Brasil têm muito imposto embutido. A economia do Brasil está travada em larga medida por causa do problema da tributação das exportações. O Brasil tem um setor agrícola riquíssimo, tem muitas possibilidades de exportação. Uma reforma tributária vai beneficiar a expansão desse setor para fora. Quanto ao custo de conformidade (pagamento dos tributos) não é um problema só do Brasil. É um problema para o setor agrícola em geral, acontece em muitos países do mundo. A forma melhor de lidar com isso é por meio do auxílio ao pagamento de impostos. Pode ser em lojas específicas em zonas agrícolas, onde eles podem fazer os seus impostos. E pode ser através da prestação de softwares específicos em que eles podem implementar em seus próprios computadores. O Brasil pode olhar para as experiências dos outros países, onde se tem feito muito nesta área e implementar.

A reforma tributária terá um efeito importante no desenvolvimento?

O que eu posso dizer é que um sistema tributário tão complexo como o do Brasil tem um impacto muito grande na economia. A economia brasileira está completamente distorcida pelo sistema

tributário, principalmente nas exportações. Eu não conheço mais nenhum outro país no mundo que tributa as exportações.

Por que o Brasil acaba tributando as exportações hoje?

Os impostos no Brasil não devolvem os créditos e, portanto, são cumulativos. Isso quer dizer na prática que, quando um brasileiro compra um produto qualquer, ou quando é exportado para fora do País, dentro do preço vai uma quantidade grande de imposto. Uma grande parte do preço é o imposto. Quando esse elemento desaparecer com a reforma, na exportação o produto sai imediatamente do Brasil mais barato, porque vai sem o imposto.

No Brasil, existe um ditado popular que diz que ‘o diabo mora nos detalhes’. É possível fazer esse ajuste dos detalhes?

É verdade que os tributaristas brasileiros estão com medo e eu compreendo esse receio porque o Brasil tem décadas de cumulatividade de impostos. Mas o IVA funciona bem em todos os outros países com créditos e não cumulatividade. É claro que é preciso ter cautelas para que não haja cumulatividade. Mas olhando para a experiência internacional, os brasileiros não têm nada a recear, desde que a lei seja bem bem desenhada. E não há motivo para pensar que não será.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/04/2023

RIQUEZA DO AGRONEGÓCIO TORNA O CENTRO-OESTE A NOVA MECA DOS INVESTIMENTOS FINANCEIROS

No ano passado, 43% dos habitantes da região disseram investir em algum tipo de produto financeiro, de acordo com uma pesquisa da Anbima

Por Luiz Guilherme Gerbelli

Impulsionada pelo agronegócio, a riqueza dos moradores do Centro-Oeste passou a ser alvo de disputa no mercado de investimentos. E não é para menos. No ano passado, a região subiu de patamar e alcançou o Sudeste com a maior proporção de investidores em relação à população local.

Em 2022, 43% dos habitantes do Centro-Oeste disseram aplicar em algum produto financeiro – dos mais simples, como a poupança, aos mais complexos-, uma alta de 10 pontos percentuais em relação ao levantamento de 2021, de acordo com uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima).

“O Centro-Oeste está crescendo há algum tempo, e a participação da região ficou mais relevante por causa do desempenho do agronegócio”, afirma Marcelo Billi, superintendente educação da Anbima.

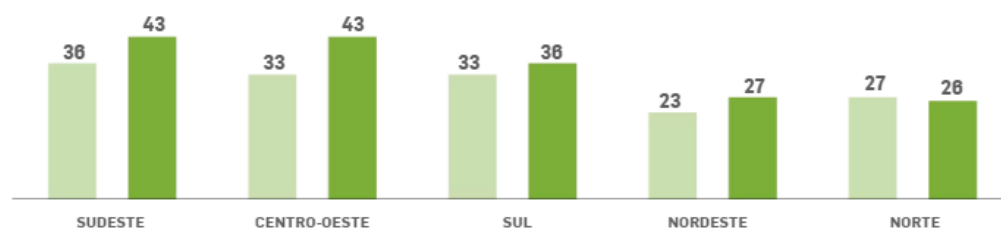
No topo

Centro-Oeste empata com o Sudeste e tem o maior percentual de investidores

População que aplica em produto financeiro

EM PORCENTAGEM

EM 2021 EM 2022



Fonte: Anbima

ESTADÃO



O fortalecimento do Centro-Oeste é reforçado pela trajetória do volume de investimentos de pessoas físicas tanto no varejo como no private na indústria de fundos. A região registrou o maior crescimento no ano passado, alta de 14,5%, para R\$ 257,46 bilhões.

Nos últimos anos, o agronegócio tem destoadado do resto da economia e contribuído de forma direta para o desempenho positivo do Centro-Oeste. Num cenário de baixo desemprego, a massa de renda de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal somou quase R\$ 28 bilhões em 2022, um crescimento de 26% em 10 anos, de acordo com dados compilados pela consultoria LCA. Nesse mesmo período, o País registrou um aumento de 17%.

“Os maiores ganhos foram observados durante a pandemia por causa do boom de commodities e das safras recordes”, afirma Bruno Imaizumi, economista da LCA.

Mais do que impulsionar a renda do produtor, o setor tem sido capaz de dar dinamismo para toda a cadeia da economia local, beneficiando a indústria e o comércio instalados na região.

“A participação do agronegócio na economia brasileira é enorme. Estamos falando de 25% do PIB”, afirma Julio Mello, head comercial da XP. “O agro acaba puxando o desenvolvimento de outros setores, como indústria, serviços e comércio. Temos uma estratégia de expansão muito forte para região.”

No mês passado, a XP deu início a um road show por 16 cidades do Centro-Oeste para formar e contratar assessores de investimentos e, claro, buscar mais clientes. O ponto de partida foi Brasília. Nas próximas semanas, serão visitadas cidades expoentes do agronegócio na região, como Lucas do Rio Verde, Rondonópolis e Sorriso.

A empresa não tem uma meta definida para a contratação de novos assessores de investimentos no Centro-Oeste, mas o plano inicial é ampliar dos atuais 50 para 150 profissionais até o fim do ano. “Ou a gente exporta uma pessoa para lá ou formamos uma pessoa local. Eu acredito mais nessa segunda opção, de formar alguém que entenda e se comunique bem com aquelas pessoas da região”, afirma Mello.

Em potencial de ativos sob custódia na região, a estimativa da XP é subir de R\$ 3 bilhões para R\$ 6 bilhões em 2023.

Grandes fortunas

A busca pela riqueza do Centro-Oeste também é um foco dos escritórios que miram as grandes fortunas. Desde o início do ano, o family office suíço Julius Baer criou uma posição exclusiva dentro da sua estrutura para buscar clientes da região.

“Na região, um dos objetivos é mostrar o conceito de family office, que é diferente e, de certa forma, novo na gestão de patrimônio”, diz Fernando Vallada, CEO do Julius Baer no Brasil. No País, o volume mínimo de patrimônio exigido pelo escritório é de R\$ 25 milhões.

A presença da companhia na região faz parte de uma estratégia global da empresa. Com US\$ 500 bilhões administrados em 26 locais, o Brasil, ao lado de outros nove mercados, foi escolhido como prioritário pela marca.

“Vemos que a região é composta por famílias que tiveram um crescimento patrimonial por meio de atividades empreendedoras de algumas gerações. E elas querem sofisticar não só os seus negócios, mas também a sua relação com o patrimônio”, afirma Cristiano Camara, diretor regional do Centro-Oeste do Julius Baer.



Cristiano Camara foi escolhido pelo suíço Julius Baer para cuidar da região Centro-Oeste Foto: Wesley Costa / ESTADAO CONTEUDO

Nessa estratégia recente de ampliar a participação no Brasil, o Julius Baer também escolheu profissionais para Curitiba e para as regiões Norte e Nordeste.

Num movimento um pouco mais antigo, a Portofino Multi Family Office nomeou há dois anos um executivo de relacionamento para atender o Centro-Oeste em

busca de famílias com patrimônio mínimo de R\$ 5 milhões. Em 2023, a meta é crescer 80%. “Na gestão do patrimônio, a capilaridade é relevante. É importante para o investidor saber que tem uma pessoa, um escritório do lado dele”, afirma Daniel Barbuglio, responsável pela área de marketing do escritório.

Produtos para o agro

Se há mais investidores ligados ao agronegócio, mais produtos financeiros para o setor foram desenvolvidos nos últimos anos. Em agosto de 2021, foram lançados os Fiagros (Fundos de Investimento em Cadeias Agroindustriais). De acordo com a Anbima, já são 35 fundos dessa classe de produto, que somam quase R\$ 10,6 bilhões em emissão.

“Os fundos do agronegócio ajudaram a facilitar a entrada dessa população no mercado. É algo que eles convivem no dia a dia”, afirma Helio Pio, sócio da Devant Asset.

O fundo criado pela Devant nasceu com patrimônio de R\$ 70 milhões e tem na carteira ativos de grandes empresas do mercado de agronegócio. Contempla, por exemplo, operações de logísticas, armazenagem de grãos e distribuição de insumos.

“No nosso roadshow, a maior parte de interessados foi da região Centro-Oeste”, afirma Pio. “É mais fácil para quem está lá entender as operações do que para muita gente que a gente apresentava no Sudeste.” Um dos projetos financiados pelo produto da Devant foi a construção de um silo próximo ao Porto de Paranaguá.

Na EQI Investimentos, há uma equipe exclusiva destinada para a elaboração de produtos ligados ao agronegócio. Cerca de 10% a 12% dos 70 mil clientes da assessoria são de regiões com forte vocação para o agronegócio, em especial o Centro-Oeste. A demanda é tão relevante que a empresa passou a estruturar operações de dívidas para distribuir no mercado de capitais. “Recentemente, emitimos um CRA (Certificado de Recebíveis do Agronegócio) para um pecuarista é há 3 mil investidores no papel”, afirma Eça Correia, co-head de agro da companhia.

A EQI tem cerca de R\$ 22 bilhões em ativos sob custódia e maioria dos produtos que distribui (de 80% a 85%) são de terceiros. E o agro faz parte da estratégia da casa para aumentar a oferta de investimentos próprios. “Estamos colocando uma operação de agro por mês. Em dezembro, captamos R\$ 28 milhões em um dia para uma planta de fertilizantes.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/04/2023

TARCÍSIO DIZ QUE ESTADO VAI MANTER PARTICIPAÇÃO NA SABESP MESMO COM PRIVATIZAÇÃO

Governador assinou contrato com o agência ligada ao Banco Mundial para realização de estudos sobre venda da empresa

Por Bruno Luiz

São Paulo - O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), disse nesta segunda-feira, 10, que uma possível privatização da Sabesp não implica na venda total da participação societária do Estado na empresa de saneamento.

Tarcísio lembrou que 49,7% do capital da companhia já é privado e que, com a desestatização, o governo deve deixar de ser acionista majoritário, mas mantendo “participação relevante”.

“A Sabesp já tem boa parte do seu capital é privado. 49,7% é privado e 50,3% é público. Quando você discute privatização, discute controle. Isso não significa que o Estado vai sair completamente da Sabesp, que o Estado não vai ter participação relevante, sem manter voz dentro da empresa. A gente vai transferir uma participação para iniciativa privada”, explicou o governador a jornalistas, em evento que marca os 100 dias do governo, nesta manhã.

Tarcísio disse também que o Estado vai estudar a melhor forma de se desfazer do controle acionário da empresa e ponderou que esse processo pode acontecer de forma paulatina.



Segundo Tarcísio, governo vai deixar de ser acionista majoritário mas continuará tendo participação relevante na Sabesp Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Nesta segunda-feira, o governador assinou contrato com o IFC, agência ligada ao Banco Mundial, para realização de estudos sobre a privatização da Sabesp.

“Não é se desfazer do controle para se desfazer. É se desfazer para proporcionar melhor serviço ao cidadão. Vamos agora estudar (privatização) e, quando a gente tiver clareza do que vai ser modelado, a gente segue em frente e vamos ter condição de convencer as pessoas que esse caminho é um bom caminho.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/04/2023

LÍDER DO GOVERNO PREVÊ VOTAÇÃO DO ARCABOUÇO FISCAL EM UM MÊS NA CÂMARA

Nova regra para as contas públicas deve ser enviada em conjunto com o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO), até o próximo dia 15

Por Iander Porcella

BRASÍLIA – O líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), disse nesta segunda-feira, 10, que o texto do novo arcabouço fiscal deve ser votado em um mês na Casa, após ser enviado pelo Ministério da Fazenda, o que pode ocorrer ainda nesta semana. “Minha prioridade é consolidar a votação das metas fiscais”, declarou. O parlamentar também afirmou que trabalha para que a reforma tributária seja aprovada até o fim de junho pelos deputados.

Guimarães disse que tem ouvido até mesmo da oposição comentários favoráveis à regra fiscal que substituirá o atual teto de gastos. De acordo com ele, há um “ambiente muito propício” para uma tramitação célere do texto. “Define-se o relator [do arcabouço], tem urgência constitucional, porque é um projeto de lei complementar. Então, é tocar a vida e votar o quanto antes. Eu acho que dá para votar em um mês”, afirmou, em entrevista coletiva sobre a marca de 100 dias do governo.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse hoje que o texto do arcabouço fiscal será enviado ao Congresso junto com o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO), que precisa chegar ao Legislativo até o dia 15, no fim desta semana.



As linhas gerais da âncora fiscal foram apresentadas no último dia 30 por Haddad, mas o texto final, com ajustes, ainda não é público. “Estão concluindo as vírgulas finais”, afirmou Guimarães.

O arcabouço prevê zerar o rombo nas contas públicas (déficit primário) no ano que vem, gerar superávit de 0,5% do PIB em 2025 e saldo de 1% em 2026, com tolerância de 0,25 ponto percentual para cima e para baixo.

Haverá também um piso de 0,6% e um teto de 2,5% acima da inflação para o crescimento das despesas. Além disso, o aumento dos gastos será limitado a 70% da alta da receita primária líquida nos últimos 12 meses encerrados provavelmente em junho do ano anterior.

“Ele [Lula] foi muito firme no rigor que ele quer ter com as contas [públicas], mas, evidentemente, preservando o investimento público e aqui que é fundamental para colocar os pobres no Orçamento”, afirmou Guimarães, ao comentar o discurso do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na reunião ministerial para celebrar os 100 dias de governo. “A lógica é recompor as finanças para atender as demandas do País. Por isso que vem a reforma tributária, por isso que vêm as metas fiscais”, emendou o deputado.

O petista também voltou a criticar o patamar da taxa básica de juros (Selic), mantida em 13,75% ao ano na reunião mais recente do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central. O nível dos juros básicos, na visão dele, é incompatível com as ações que o governo tem tomado na área econômica.

Além disso, Guimarães afirmou que o grande teste para o Planalto no Congresso virá com as votações da reforma tributária e do arcabouço fiscal e disse que a base do governo na Câmara “sobe um degrau a cada semana”.

O deputado ainda disse que o impasse entre os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), sobre o rito de tramitação das medidas provisórias (MPs) foi uma “confusão institucional” criada internamente no Congresso “à revelia” do governo. O Executivo, segundo ele, atua como “bombeiro” para tentar solucionar a paralisação da agenda legislativa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/04/2023

PPPS DE ESTADOS E MUNICÍPIOS TERÃO GARANTIA DO TESOURO PARA ALAVANCAR INVESTIMENTOS, DIZ HADDAD

Ministro da economia enfatiza uso do mecanismo para o setor de saneamento básico

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA – Apesar de adiar o anúncio do novo marco para as Parcerias Público-Privadas (PPPs) no País, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, antecipou nesta segunda-feira, 10, que as regras vão permitir o apoio do Tesouro Nacional em projetos de PPPs de Estados e municípios, sobretudo na questão das garantias.

Haddad enfatizou o uso desse instrumento no setor de saneamento e afirmou que não haverá um limite de participação do Tesouro, e sim em relação ao que cada Estado e município poderá acessar. “Na verdade é o aval direto do Tesouro. E o Tesouro não vai ter limite [em relação ao valor]; limite vai ser estabelecido por lei em relação a cada Estado e município”, disse Haddad ao ser questionado por jornalistas na saída do Ministério da Fazenda.

“O marco das PPPs sempre teve pleito dos Estados e municípios, que as PPPs não contavam com apoio do Tesouro. Sobretudo com respeito a garantias, com aval do Tesouro estendido para as PPPs dos Estados, sobretudo em saneamento, que é a área que vai ter muita PPP, acredito que poderemos alavancar muito os investimentos”, disse o ministro.

Em decreto assinado na semana passada, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) retirou uma limitação para formação de PPPs na área de saneamento. Na avaliação de Haddad, sem a ajuda do Tesouro no sistema de garantias, a meta de universalização dos serviços de água e esgoto até 2033 dificilmente seria atingida. “Nós entendemos que, sem o Tesouro entrar, esse marco vai ser difícil de ser atingido”, disse. Segundo ele, tanto as empresas estaduais quanto os parceiros privados no setor vão poder contar com o Tesouro nas operações.



Rogério Ceron, secretário do Tesouro Nacional Foto: Wilton Junior

“Vamos ter aí uma grande ação de investimentos em saneamento, com a participação do Tesouro. A lei é federal, mas a obrigação recai sobre governadores e prefeitos, então não era justo a gente se manter afastado. O aval do Tesouro pode representar um incremento muito grande e uma diminuição de custos, porque essa universalização não pode representar aumento da conta de água, pelo contrário”, disse.

Arcabouço fiscal

O ministro terá nesta tarde uma reunião com a Casa Civil para “validar os microdetalhes” dos textos da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que será reformada a partir da proposta do novo arcabouço fiscal.

O prazo para envio da LDO acaba no dia 15 de abril, mas Haddad disse acreditar que os textos poderão ser encaminhados ao Congresso até mesmo antes de sexta-feira, 14. “Antes de viajar, conforme a gente prometeu, tenho que fechar textos da LDO e LRF, que vai ser reformada com a proposta de arcabouço”, disse.

Segundo ele, a validação dos “microdetalhes” de texto é necessária em razão da viagem que fará à China junto a Lula. Com isso, as propostas ficarão no Brasil sob responsabilidade da ministra do Planejamento, Simone Tebet, e do vice-presidente Geraldo Alckmin. “A ministra Simone vai estar aqui, dia 15 é prazo para mandar, ela vai estar tranquila de que estará validada por todos”, disse.

Ao ser questionado sobre que tipo de detalhes ainda precisam ser validados, Haddad classificou como “coisa pequena”, relativa à redação dos projetos. “É de redação, coisa pequena de redação, mas que precisa de validação formal nossa para ela se sentir tranquila, segura, de que ela e o presidente em exercício poderão mandar”, respondeu.

Perguntado ainda se a reunião que terá mais tarde com a ministra do Esporte, Ana Moser, tratará de diretrizes para as apostas esportivas, o ministro afirmou que a colega deve apresentar um pleito dos Esportes à pasta. Qualquer decisão, contudo, deve ser tomada após a viagem à China, quando a Fazenda enviará ao Congresso os projetos de recuperação da base fiscal da União.

“A ministra vai trazer um pleito dos Esportes, mas como tudo vai ser encaminhado para o Congresso na volta, quando mandar as leis de recuperação da base fiscal, da qual a MP faz parte, aí na volta a gente decide”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/04/2023

GOVERNO LULA CHEGA AOS 100 DIAS SEM CUMPRIR PROMESSAS NA ECONOMIA E ATACA REFORMAS RECENTES

Lula não aprovou nenhum projeto no Congresso no início da gestão e deixou de entregar promessas de campanha, além de eleger Banco Central como alvo e reverter marco do saneamento

Por Daniel Weterman



BRASÍLIA - O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva chega nesta segunda-feira, 10, aos 100 primeiros dias sem cumprir as principais promessas de campanha na economia e ainda marcou o início da gestão atacando reformas recentes, como o Marco Legal do Saneamento e a autonomia do Banco Central, além da política de preços da Petrobras.

O arcabouço fiscal, regra que substituirá o teto de gastos, deve ser apresentado ao Congresso nesta semana, mas ainda não há um texto finalizado. Além disso, as medidas necessárias para aumentar a arrecadação e sustentar a nova âncora ficarão para o segundo semestre, aumentando as incertezas sobre a intenção de zerar o déficit público em 2024.

Outras propostas centrais de Lula na campanha e na transição de governo ficaram pelo caminho, ou foram adiadas. Na lista de grandes projetos, o governo abriu mão de encaminhar uma nova reforma tributária, proposta que será encabeçada pelos parlamentares a partir dos textos que já estão no Congresso e que ainda não tem apoio para ser aprovada.

Entre as medidas populares, o governo não aumentou a isenção do Imposto de Renda e ainda não fez a correção na tabela, como prometeu. Lula havia prometido isentar quem recebe até R\$ 5 mil mensais. Agora, o Executivo fala em fazer a mudança de forma gradual, estabelecendo a isenção para quem recebe até R\$ 2.640 a partir de maio.

Sem uma reforma tributária, medidas criticadas por aliados de Lula na forma de o governo cobrar impostos também permanecem intocadas. As distorções no Imposto de Renda, que cobra menos proporcionalmente dos mais ricos, e as isenções, que ultrapassam R\$ 400 bilhões, por exemplo, ainda não foram tocadas.

O aumento do salário mínimo, prometido pelo governo para entrar em vigor logo no primeiro mês de gestão, também foi adiado. Sem espaço no Orçamento, o reajuste do valor para R\$ 1.320 ficou para o dia 1º maio. Nos 100 primeiros dias de mandato, Lula ainda não aprovou nenhum projeto no Congresso. O Desenrola, programa anunciado para renegociar as contas de endividados, também não saiu do papel nesse período porque o governo não conseguiu tirar do papel o software em que será feita a renegociação.

Após ter começado o mandato enfrentando uma tentativa de golpe, no dia 8 de janeiro, e uma ameaça de “apagão” no Congresso com a guerra entre Câmara e Senado em torno das medidas provisórias, Lula optou por recuperar programas antigos, focando a atuação na área social. Reformulou o Bolsa Família e resgatou o Minha Casa, Minha Vida, mas foi criticado por não ter revisado o desenho desses benefícios e corrigido distorções.

Sem uma marca para inaugurar os 100 primeiros dias, o governo optou por criticar o Banco Central, pressionar pela redução dos juros e ameaçar reverter medidas aprovadas em governos anteriores, como a autonomia do BC, a política de preços da Petrobras e a privatização da Eletrobras, empresa com foco em geração e transmissão de energia, a única estatal que o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro conseguiu privatizar.

As mudanças no Marco Legal do Saneamento, assinadas por dois decretos do presidente, provocaram um recuo no “coração” do programa e permitiram a continuidade de contratos sem licitação no setor, beneficiando estatais que não conseguiram comprovar capacidade para entregar água e esgoto tratados para a população nos prazos estabelecidos pela lei aprovada em 2020.

A única coisa que o governo Lula fez nesses 100 dias foi interromper a destruição do governo Bolsonaro no meio ambiente e na educação e organizar o arcabouço fiscal. Se ele tivesse só ficado nisso, eu já estava satisfeita. O problema é que fez coisa que não devia.
Elena Landau, economista

A modernização das relações de trabalho, proposta apresentada após o governo ter desistido de revogar a reforma trabalhista, também está na gaveta do gabinete presidencial. O governo prometeu



editar normas de proteção aos entregadores e motoristas de aplicativo e tenta conciliar o interesse dos trabalhadores com o das empresas, mas nada foi feito.

“A única coisa que o governo Lula fez nesses 100 dias foi interromper a destruição do governo Bolsonaro no meio ambiente e na educação e organizar o arcabouço fiscal. Se ele tivesse só ficado nisso, eu já estava satisfeita. O problema é que fez coisa que não devia”, afirma a economista Elena Landau, citando medidas como a renovação de isenções tributárias, a opção por escolher setores beneficiados pelo BNDES e os ataques ao marco do saneamento e ao Banco Central.

No saneamento, dois decretos de Lula reverteram mudanças aprovadas pela nova lei do setor, que proibiu a continuidade de contratos sem licitação entre municípios e empresas estatais. “A maior apunhalada no social e a decisão menos compreensível é andar para trás no marco legal do saneamento, só por causa do corporativismo estatal”, critica Landau. Como mostrou o Estadão, o Congresso já estuda derrubar os decretos.

Investimentos

Após os 100 primeiros dias, o governo quer acelerar a realização de obras e impulsionar os investimentos públicos como estratégia para gerar crescimento econômico. Em recente reunião com ministros, no último dia 3, o presidente afirmou que o Brasil vai crescer “mais do que os pessimistas estão prevendo” neste ano, ou seja, maior do que as projeções de analistas do mercado financeiro, que são inferiores a 1% de aumento no Produto Interno Bruto (PIB), mas não disse como.

“Tem muita coisa para gente investir, sobretudo em obras de infraestrutura, tem recursos para que a gente faça os investimentos necessários” afirmou Lula aos ministros a pedir um planejamento para o governo depois dos 100 primeiros dias.

O Orçamento de 2023 autorizou o governo a investir um montante de R\$ 71 bilhões em 2023, recuperando as perdas dos últimos anos, mas ainda é inferior aos valores gastos nos dois mandatos anteriores de Lula. Além disso, 30% dos investimentos estão nas mãos das emendas parlamentares e não obedecem aos critérios do Executivo para a escolha das obras beneficiadas, situação diferente do que Lula já vivenciou.

“Nos 100 primeiros dias, nós tivemos de volta a vacina, tivemos de volta o Minha Casa Minha Vida, o Bolsa Família, o Mais Médicos. Tivemos de volta o Brasil”, afirmou o líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), comemorando o início da gestão e expondo expectativa positiva para o andamento das primeiras medidas provisórias de Lula e do novo arcabouço fiscal. O projeto das novas regras fiscais deve ser protocolado até o dia 14. “Acho que não teremos dificuldade para aprovar o arcabouço e teremos os votos até da oposição”, disse o senador.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/04/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

PROCURADOR QUER QUE TCU GARANTA QUALIDADE EM OPERAÇÃO DO SANTOS DUMONT

Operando no limite da capacidade, o aeroporto tem funcionado com grandes filas

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília

O Ministério Público Junto ao Tribunal de Contas da União solicitou hoje que o órgão de controle tome medidas para evitar perdas da qualidade e segurança na operação do Aeroporto Santos Dumont, no Rio. Operando no limite da capacidade, o aeroporto tem funcionado com grandes filas.



Santos Dumont — Foto: Lucas Tavares / Agência O Globo

Responsável pela representação, o subprocurador-geral do TCU, Lucas Furtado, argumenta que os problemas estruturais podem ir além do desconforto e dos atrasos.

Segundo ele, o excesso de aeronaves e passageiros “pode acarretar ainda sobrecarga de trabalho para diversos agentes dedicados a garantir a segurança e a eficiência dos serviços

aeroportuários, com evidente risco da indução de acidentes e até mesmo de uma verdadeira tragédia”.

A situação do Santos Dumont é inversa à do Galeão, que sofre com o baixo movimento e que tem sua concessão à iniciativa privada em xeque. Os atuais concessionários manifestaram o interesse em devolver o aeroporto, mas o governo ainda não definiu como resolver o impasse.

Na última sexta-feira, o ministro de Portos e Aeroportos do Brasil, Márcio França, determinou que a operação Santos Dumont não ultrapasse os 10 milhões de passageiros em 2023.

O limite imposto é uma estratégia para tentar aumentar o número de voos no Galeão, cujo movimento caiu 65% nos últimos oito anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/04/2023

TARCÍSIO DIZ QUE GOVERNO FEDERAL TEM FEITO GESTOS FAVORÁVEIS À PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Ao fazer um balanço dos cem primeiros dias da gestão, ele afirmou que tem mantido um bom diálogo com a gestão de Luiz Inácio Lula da Silva sobre a desestatização do terminal

Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo



Governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas Isadora de Leão Moreira/Governo do Estado de SP

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), disse nesta segunda-feira (10) que o governo federal tem feito gestos favoráveis à privatização do porto de Santos. Ao fazer um balanço dos cem primeiros dias da gestão, Tarcísio afirmou que tem mantido um bom diálogo com o governo

Luiz Inácio Lula da Silva sobre a privatização do porto. “O governo federal tem aberto a porta para o diálogo

para nós”, disse Tarcísio, ao ser questionado sobre a privatização do porto de Santos. Na sequência, o governador afirmou que a gestão Lula fez uma “sinalização” favorável ao não incluir o porto de Santos na lista de empresas que foram retiradas do Programa Nacional de Desestatização.

Na semana passada, a gestão federal retirou sete empresas do programa. Entre elas, estão os Correios e a Empresa Brasileira de Comunicação (EBC).

“O porto de Santos não está na lista das empresas que foram tiradas”, ressaltou o governador. “Gestos têm sido feitos”, afirmou.



O ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), no entanto, tem dito que não há uma decisão do governo federal sobre privatizar o porto de Santos.

Sobre a Sabesp

Ao falar sobre a proposta de venda da Sabesp, principal bandeira de sua gestão, Tarcísio disse que o governo estadual pretende manter uma participação relevante na companhia, com “voz estratégica” dentro da empresa. “Não é se desfazer do controle por se desfazer”, afirmou, ressaltando que o governo detém, hoje, 50,3% das ações da empresa. O governador voltou a dizer que a venda da empresa não deve aumentar o preço da tarifa para o consumidor.

Nessa segunda-feira, o governador autorizou a contratação de estudos de viabilidade para a venda das Sabesp e para a concessão à iniciativa privada de cinco linhas da CPTM: 10-Turquesa, 11-Coral, 12- Safira, 13- Jade e a futura linha 14-Ônix. A contratação dos estudos deve ser feita pela Secretaria de Parcerias em Investimentos.

Tarcísio assinou também a abertura de editais para a contratação de 5,6 mil policiais militares (5,4 mil soldados PM 2 classe e 200 alunos oficiais).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/04/2023

RIO PEDIRÁ LIMITAÇÃO DO SANTOS DUMONT

Aeroporto vem operando cerca de 35% acima do ponto de saturação, o que impõe perda de qualidade dos serviços

Por Paula Martini e Francisco Góes — Do Rio

10/04/2023 05h01 Atualizado há 18 horas

O esvaziamento do aeroporto internacional do Galeão, que tem operado abaixo da capacidade, pode começar a ser revertido com uma limitação imposta ao Santos Dumont pelas autoridades que cuidam do tráfego aéreo. Na terça-feira, representantes do Rio no grupo de trabalho que trata do tema se reúnem para discutir proposta a ser apresentada nesta semana à Secretaria de Aviação Civil (SAC). Eles vão questionar os números da Infraero, responsável pelo Santos Dumont, e pedir um recálculo da declaração de capacidade do aeroporto, que opera com superlotação, na visão de autoridades fluminenses e especialistas.

A discussão voltou a ganhar notoriedade com revelação do jornal “O Globo” de que a Infraero tinha revisado a capacidade do Santos Dumont de 9,9 milhões de passageiros por ano para 15,3 milhões. Diante da reação à medida entre as autoridades do Rio, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, se comprometeu a reduzir o número de passageiros no terminal do centro da cidade abaixo de 10 milhões em 2023. Para o prefeito Eduardo Paes, a limitação precisa ser maior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/04/2023

PARA EVITAR ESVAZIAMENTO DO GALEÃO, RIO VAI QUESTIONAR INFRAERO E PEDIR LIMITAÇÃO DO SANTOS DUMONT

Na próxima terça-feira (11), representantes do Estado no Grupo de Trabalho que trata do tema se reúnem para discutir proposta que deve ser apresentada à Secretaria de Aviação Civil (SAC)

Por Paula Martini e Francisco Góes, Valor — Rio

O esvaziamento do Galeão, o aeroporto internacional do Rio, que vem operando muito abaixo da capacidade, pode começar a ser revertido com uma limitação imposta pelas autoridades que cuidam do tráfego aéreo no país ao Santos Dumont, no centro da cidade. Na próxima terça-feira (11), representantes do Rio no Grupo de Trabalho que trata do tema se reúnem para discutir proposta que deve ser apresentada ainda esta semana à Secretaria de Aviação Civil (SAC).

O Rio vai questionar os números da Infraero, responsável pela operação do Santos Dumont, e pedir um recálculo da declaração de capacidade do aeroporto, que vem operando com superlotação, na visão de autoridades fluminenses e de especialistas da área de transportes.

A discussão sobre os problemas no sistema aeroportuário do Rio — a segunda economia do país, atrás de São Paulo — voltou a ganhar notoriedade nos últimos dias a partir da revelação do jornal “O Globo” de que a Infraero tinha revisado a capacidade do Santos Dumont de 9,9 milhões de passageiros por ano para um contingente também anual de 15,3 milhões de pessoas.

A revisão feita pela Infraero causou surpresa entre autoridades fluminenses e integrantes do setor privado no Estado, uma vez que ocorreu no momento em que se discute, no Grupo de Trabalho formado por representantes do Rio e do governo federal, justamente o contrário: a limitação no fluxo de passageiros no Santos Dumont. Integram o Grupo de Trabalho autoridades fluminenses, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da SAC.



Saguão do Aeroporto do Galeão, no Rio — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

“Canalhice absurda”

A mudança feita pela Infraero motivou reação imediata. O prefeito do Rio, Eduardo Paes, reagiu nas redes sociais e chamou a atualização de “canalhice absurda”. A repercussão negativa fez com que o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, viesse a público, na sexta-feira (7). Pelas redes sociais, ele se comprometeu a limitar os voos no Santos Dumont. Segundo França, as propostas em estudo pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) serão apresentadas ao governador do Rio,

Cláudio Castro, e ao prefeito Eduardo Paes no dia 24 de abril numa reunião entre os três, em Brasília.

“De pronto, determinamos que a operação do aeroporto Santos Dumont neste ano terá uma redução em relação ao número registrado em 2022, e ficará abaixo de 10 milhões de passageiros em 2023”, publicou o ministro em uma rede social.

Ao Valor, Paes disse que essa medida não resolve o problema: “Vejo nele [França] boa vontade, compromisso, mas ele precisa tomar a medida simples que é reduzir o número de passageiros no Santos Dumont para 6 milhões por ano. Precisa tomar decisão política”, disse o prefeito. Na visão dele, o que França fez foi colocar “o bode” na sala ao dizer que vai retornar a capacidade do aeroporto para 10 milhões, quando o número já era esse antes de a Infraero ampliá-lo para 15,3 milhões de passageiros por ano.

Em janeiro, a Infraero já havia informado ao Valor que a movimentação no Santos Dumont foi de 10 milhões de passageiros em 2022, o que estaria dentro da capacidade do aeroporto, segundo a empresa do governo. Especialistas afirmam, no entanto, que a capacidade do aeroporto é menor. Número que constava anteriormente no próprio site da Infraero informava que a capacidade era de 9,9 milhões de pessoas. Procurada ontem para comentar a polêmica, a Infraero não retornou até o momento.

Na visão de Paes, a Infraero opera acima da capacidade no Santos Dumont porque o aeroporto representa, nas contas do prefeito, cerca de 90% da receita da estatal.

Enquanto isso, o Galeão opera aquém da capacidade de 37 milhões de passageiros por ano. O terminal enfrentou crises sucessivas, representadas pela recessão econômica no governo Dilma Rousseff, os efeitos da Operação Lava-Jato, que atingiram o ex-controlador, a Odebrecht, e finalmente a pandemia, que reduziu o tráfego aéreo nacional e internacional. Em 2022, apenas 5,8 milhões de pessoas passaram pelo Galeão, de acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).



Para o prefeito do Rio, Eduardo Paes, é preciso reduzir o número de passageiros no Santos Dumont para 6 milhões por ano — Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil

Sistema multiaerportos

Paes defende que Galeão e Santos Dumont operem coordenados dentro do que ele chama de um sistema multiaerportos, evitando concentração excessiva em um terminal, como ocorre hoje. Essa coordenação entre os aeroportos devolveria ao Galeão a vocação de “hub” (terminal concentrador) e aumentaria o número de voos internacionais na cidade em 2 ou 3 anos, dizem fontes que acompanham as discussões. Um exemplo bem-sucedido de coordenação entre aeroportos com vocações distintas é o de Confins, na grande Belo Horizonte (MG), onde a ampliação do outro aeroporto local, o da Pampulha, foi limitada para alavancar o terminal internacional, diz uma fonte.

A prefeitura do Rio e o governo do Estado defendem que o Santos Dumont seja limitado a voos da ponte aérea Rio-São Paulo, além de Minas Gerais e Brasília, de modo que os voos domésticos mais longos pousem e decolem no Galeão. Eles defendem que essa seria a melhor estratégia para atrair voos internacionais para o terminal.

“O Rio perdeu número de voos porque deixou de ter a malha doméstica junto com a internacional. Os voos domésticos estão todos em um aeroporto estrangulado” disse outra fonte ouvida pela reportagem. Na visão desse interlocutor, as companhias aéreas estão dando preferência a “hubs” que se estabeleceram anteriormente, como Confins, na grande Belo Horizonte (MG), e Guarulhos (SP), fazendo com que o Galeão perca a conectividade com outros Estados do país. “Não faz sentido para as companhias aéreas duplicar o custo fixo colocando voos no Galeão também. Então já que o Santos Dumont não tem infraestrutura [para ampliar], as empresas aéreas preferem alimentar outros ‘hubs’, como Viracopos, Confins ou Brasília”, diz a fonte.

O presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Eduardo Sanovicz, disse que a entidade ainda aguarda o convite do grupo de trabalho formado por governo federal e autoridades do Rio para poder se manifestar: “Estamos acompanhando de forma atenta as declarações sobre o tema das autoridades nos três níveis [federal, estadual e municipal], bem como das lideranças empresariais. Há reunião agendada do GT para esta semana e esperamos que o ministro [Márcio França, dos Portos e Aeroportos] e o secretário da SAC [Juliano Noman] tenham um plano para apresentar, inclusive às empresas áreas”, disse Sanovicz.

Embratur

Liderança fluminense, o presidente da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), Marcelo Freixo, elogiou a decisão de Márcio França de limitar os voos no Santos Dumont. Freixo afirma que a limitação é uma decisão que contribui para incentivar o turismo internacional no país.

“Os dois aeroportos não podem concorrer, é preciso uma regulamentação comum como acontece em vários lugares do mundo. A prioridade do Rio tem que ser de atrair mais voos internacionais e para isso o Santos Dumont não pode ser pensado sem o Galeão”, afirma.

Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes, é contra, porém, o que considera uma decisão por canetada: “Quem decide malha e horário são as companhias. Não é uma canetada governamental que determina quem vai voar para onde”, diz. Ele afirma ainda que a limitação de passageiros no Santos Dumont não garante, por si só, um aumento da demanda no Galeão. Segundo o especialista, o Santos Dumont já retomou o patamar pré-pandemia, transportando entre 9 e 10 milhões de pessoas por ano, enquanto o Galeão teve uma queda de 17 milhões para 5 milhões.

“Os 11 milhões de passageiros perdidos não migraram para o Santos Dumont, se isso tivesse acontecido, o aeroporto seria insuportável. O que houve foi uma perda em conjuntura econômica no Estado do Rio”, afirma. Fontes do setor aeroportuário acreditam, porém, que o Galeão pode funcionar como “motor” para uma retomada da economia fluminense.

Especialistas em aviação dizem que as autoridades fluminenses precisam analisar o que pode ser oferecido em termos de redução de custos para as empresas aéreas. Afirmam que a redução do ICMS sobre o querosene de aviação, o QAV, para operar no Galeão, não teve o efeito esperado, e acrescentam que o ISS sobre serviços de manutenção aeronáutica no Rio segue maior que em outras grandes cidades do país. Dizem ainda que para aumentar o fluxo de voos e passageiros no Galeão é importante que se faça uma campanha de promoção turística tanto no Brasil como no exterior.

“Ninguém pergunta o que precisa ser feito para quem paga a conta [as companhias aéreas]”, disse uma fonte. O interlocutor concorda com Quintella no sentido de que uma decisão regulatória por si só — a limitação do Santos Dumont — não vai garantir o aumento de passageiros no Galeão. Mas na visão de outros especialistas a medida já seria um começo para a recuperação do Galeão.

Um aspecto sempre mencionado nessa discussão é o efeito que o esvaziamento econômico do Rio ao longo dos anos teve sobre o movimento do aeroporto internacional do Rio. Parte desse problema se vincula à questão da segurança pública que funciona como inibidor, segundo fontes do setor de aviação, para maior uso do Galeão. Mas o prefeito do Rio e fontes do setor aeroportuário refutam essa tese ao dizer que o Rio continua a ser a segunda economia do país e o principal destino turístico do Brasil.

Quintella também diz que independente do modelo que será adotado pelo governo – como licitar os dois aeroportos para um mesmo operador – deve haver uma discussão entre as empresas e os fundos investidores para decidir, primeiro, qual é a melhor modelagem.

Concessão conjunta

Já o analista Cláudio Frischtak, da consultoria Inter.B, especializada em infraestrutura, defende que o equilíbrio se daria com a concessão conjunta do Santos Dumont e Galeão, como havia sido prometido pelo governo de Jair Bolsonaro (PL).

“A solução passa por reliciar os dois aeroportos em conjunto, para o mesmo operador, para que ele faça a operação coordenada dos aeroportos e incentive a vocação de hub do Galeão sem comprometer a oferta no Santos Dumont”, afirma.

Ele avalia que a Infraero teria pouca disposição em reduzir as operações no Santos Dumont pois o terminal doméstico é superavitário e se tornou uma das principais fontes de receitas para a empresa estatal. Em contrapartida, lembra que a Infraero detém 49% do controle do Galeão.

O Santos Dumont é o último dos grandes aeroportos do país administrado pela Infraero. As concessões começaram em 2011, ainda no governo de Dilma Rousseff, mas vários aeroportos repassados à iniciativa enfrentaram problemas. No ano passado, a Changi, controladora do Galeão desde 2014, pediu para devolver o terminal. A desistência retirou o Santos Dumont da 7ª rodada, que seria realizada em 2022, para que o aeroporto fosse concedido junto com o Galeão. Mas, em declarações recentes, o ministro Márcio França tem dito que o Santos Dumont não irá à leilão para permanecer com a Infraero.

Outra reviravolta com a mudança de governo foi a possibilidade de a Changi permanecer com a concessão mediante uma renegociação do contrato. Para manter a empresa, o ministro de Portos e Aeroportos chegou a sugerir em entrevista ao jornal "O Globo" que o Galeão poderia ser licitado junto com o aeródromo de Resende, no Sul fluminense.

Seria uma forma de permitir que a Changi participasse da concorrência. A ideia, no entanto, foi descartada após técnicos da pasta apontarem um risco de judicialização por parte de empresas que perderam a disputa pelo Galeão no passado. O Valor apurou que a possibilidade também não agrada à controladora do aeroporto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/04/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

NOVO PLANO DE DESENVOLVIMENTO TERÁ SEIS EIXOS, ANUNCIA LULA

Programa deve ser divulgado até início de maio

Por *Andreia Verdélio* – Repórter da Agência Brasil - Brasília



Brasília (DF) 10/04/2023 O presidente Luiz Inácio Lula da Silva coordena reunião de balanço dos 100 dias de governo. Todos os ministros participam do encontro. Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil© Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou nesta segunda-feira (10) que o novo plano de investimento em infraestrutura do governo federal, em substituição ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), terá seis eixos estratégicos:

transportes; infraestrutura social; inclusão digital e conectividade; infraestrutura urbana; água para todos e transição energética.

Lula fez hoje reunião ministerial para marcar os 100 primeiros dias do seu terceiro mandato. Amanhã (11), o presidente viaja para a China.

“Retomamos a capacidade de planejamento de longo prazo. E esse planejamento será traduzido em um grande programa que traz de volta o papel do setor público como indutor dos investimentos estratégicos em infraestrutura”, disse. “Vamos aproveitar a experiência que já tivemos com o PAC e os programas de concessão para aprimorar esses mecanismos, tornando-os ainda mais eficientes.”

Segundo o presidente, os governos estaduais já enviaram suas listas de obras prioritárias, e os ministérios estão identificando outros investimentos estruturantes. A previsão é que o novo programa seja anunciado até o início de maio.



Brasília (DF) 10/04/2023 O presidente Luiz Inácio Lula da Silva coordena reunião de balanço dos 100 dias de governo. Todos os ministros participam do encontro. Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil
O presidente Lula coordena reunião de balanço dos 100 dias de governo - Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

Para Lula, os investimentos públicos e privados e o financiamento dos bancos oficiais são fundamentais para o desenvolvimento com inclusão social e a sustentabilidade ambiental. A ideia do governo é



facilitar o crédito a micro, pequenas e médias empresas e cooperativas, além de microcrédito para empreendedores individuais.

“Precisamos criar na sociedade a ideia que esses bancos são públicos e têm finalidade diferente dos bancos privados. Não queremos que percam dinheiro, mas não podem emprestar dinheiro nas mesmas custas dos bancos particulares”, defendeu.

Segundo o presidente, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por exemplo, já reteve mais recursos para investimentos, que hoje são usados para pagamento de empréstimos ao Tesouro Nacional. “Tesouro mão-de-vaca”, disse Lula. “Dinheiro bom não é dinheiro guardado em cofre, é dinheiro gerando obras, desenvolvimento, gerando empregos, isso que é importante”, completou, defendendo a responsabilidade com os gastos.

Eixos

No eixo da transição energética, o governo deve lançar editais para contratação de energia solar e eólica e os leilões para novas linhas de transmissão, para “tornar ainda mais rápida e atrativa a implantação desses parques de energia limpa”.

“E não perderemos a oportunidade de nos tornarmos uma potência global do hidrogênio verde”, destacou Lula. Segundo ele, a Petrobras financiará a pesquisa para novos combustíveis renováveis e, ao mesmo tempo, retomará investimentos na ampliação da frota de navios da Transpetro. “Nunca achei a Petrobras uma empresa de petróleo, é empresa de energia, historicamente, que mais investiu em pesquisa nesse país, em inovação. A descoberta do pré-sal foi resultado de bilhões de investimentos”, disse.

Na inclusão digital e conectividade, o objetivo é levar internet de alta velocidade para as escolas e para os equipamentos sociais, como postos de saúde. “Espero ver telemedicina funcionando e que mesmo os mais humildes possam ser assistidos por grandes médicos em grandes centros urbanos”, disse Lula, pedindo à ministra da Saúde, Nísia Trindade, que pense em soluções para o acesso da população à saúde especializada.

No transporte, segundo o presidente, as ferrovias, rodovias, hidrovias e portos voltarão a ser pensadas de modo estruturante. “Reduzirão o custo do escoamento de nossa produção agrícola. E incentivarão o florescimento de uma nova base industrial, mais tecnológica e mais limpa”, disse. “Além disso, vamos equacionar as concessões de rodovias e aeroportos que ficaram desequilibradas, retomando os investimentos previstos”, destacou.

No eixo de água para todos, um dos focos é a retomada do projeto de integração do Rio São Francisco.

Na infraestrutura urbana, Lula pediu atenção para melhoria das condições de habitação e vida das pessoas que moram em favelas, palafitas e outros locais precários. “Não existe jeito mais degradante de morar do que morar em palafita”, lamentou.

Segundo o presidente, obras de prevenção a desastres causados por cheias e deslizamentos serão tiradas do papel e, com o novo marco do saneamento, o governo quer destravar e atrair R\$ 120 bilhões em investimentos públicos e privados para universalizar os serviços de água e esgoto até 2033.

Lula disse ainda que, além do Minha Casa, Minha Vida para população mais pobres, é preciso criar um programa habitacional que atenda à classe média baixa, aqueles que ganham entre três e quatro salários. “O mais pobre é prioridade, mas queremos pensar no conjunto”, afirmou.

Já na infraestrutura social, o foco serão investimentos em hospitais, escolas, creches e centros de cultura e de esportes. “A qualidade de vida nas cidades não se faz apenas de casas, saneamento e transporte”, ressaltou.

Nesse sentido, o presidente criticou os episódios de racismo no país. “Não vamos admitir”, disse ele.

Em mais de uma hora de discurso, o presidente tratou ainda de diversos temas caros ao governo, como o combate à fome, redução de emissão de carbono e desmatamento zero, Plano Safra do agronegócio, renegociação de dívidas, escola em tempo integral, investimentos na ciência e tecnologia, políticas de garantias de direitos, combate ao crime organizado e fortalecimento da democracia.

Mais cedo, o governo federal divulgou uma lista de políticas públicas e ações realizadas nos últimos três meses. A Agência Brasil também preparou material especial alusivo ao marco dos 100 dias, com avaliações de especialistas.

Marco fiscal e juros

Durante seu discurso, Lula ressaltou ainda que, com o novo arcabouço fiscal, que substituirá o teto de gastos, o governo quer “colocar o pobre de volta no Orçamento”.

“Também estamos trabalhando em uma reforma tributária que corrige as distorções históricas de um sistema de tributação regressivo e injusto para os brasileiros e os entes federados. E cria um ambiente muito mais dinâmico e descomplicado para o setor empresarial”, disse. Para Lula, a proposta não terá “100% de solidariedade”, ainda assim, ele acredita na aprovação.

O presidente criticou novamente o patamar dos juros básicos da economia do país, definidos pelo Banco Central (BC). “Continuo achando que estão brincado com o país, com o povo pobre e, sobretudo, com os empresários que querem investir. Só não vê quem não quer”, disse.

Desde agosto do ano passado, o BC mantém a taxa Selic (juros básicos da economia), em 13,25% ao ano.

Participação social

Na abertura da reunião, o vice-presidente Geraldo Alckmin destacou a reação rápida do governo após os atos de vandalismo do dia 8 de janeiro em Brasília. “O senhor salvou a democracia de uma tentativa de golpe, e ela saiu fortalecida. A reação rápida de todos os Poderes e do próprio governo fortaleceu o sistema democrático”, disse.



O vice-presidente Geraldo Alckmin, durante reunião de balanço dos 100 dias de governo - Fábio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

No dia seguinte, os chefes dos Três Poderes e diversos governantes e autoridades caminharam juntos do Palácio do Planalto ao Supremo Tribunal Federal, passando pelo Congresso Nacional, em ato simbólico pela defesa da democracia.

Alckmin contou ainda que, em maio, o governo deve instalar o Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social, conhecido como Conselho. Muito atuante nos governos de Lula, o colegiado tinha a participação de diversos empresários e personalidades reconhecidas em diferentes áreas.

“A democracia significa participação, e a gente observa em todos os ministérios uma enorme participação”, disse. “Governo que ouve mais erra menos, governo moderno estimula participação da sociedade civil organizada”.

A previsão é que, ainda neste semestre, o Ministério do Planejamento e Orçamento e a Secretaria-Geral da Presidência comecem os debates do Plano Plurianual Participativo. Com atividades nos 27 estados, o objetivo é dar transparência orçamentária e possibilitar à sociedade participar ativamente no processo de planejamento das ações para os próximos anos.

O vice-presidente falou ainda sobre as diversas das ações do governo nestes primeiros 100 dias, como a valorização do salário mínimo e os valores extras concedidos pelo Bolsa Família – R\$ 150 por criança até seis anos e R\$ 50 para cada integrante da família com idade entre 7 e 18 anos incompletos e para gestantes.

“Se Juscelino Kubitschek dizia que eram 50 anos em cinco, nós podemos dizer que foram mil dias em 100”, destacou Alckmin.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 10/04/2023

RAQUEL LYRA APRESENTA BALANÇO DOS 100 DIAS DE GESTÃO



Entre as ações já realizadas, destacam-se a economia de R\$ 225 milhões no custeio, o funcionamento de Delegacias da Mulher 24h, a entrega de 1.785 títulos de propriedade, a valorização dos gestores escolares e o fim da pendência judicial em torno do território de Fernando de Noronha

Na reunião, a governadora também elencou parte das ações já realizadas pela nova administração nesses primeiros dias, ressaltando que os desafios revelados no diagnóstico serão enfrentados pelo seu governo Foto: Hesíodo Góes

A governadora Raquel Lyra e a vice-governadora Priscila Krause se reuniram, na manhã desta segunda-feira (10), com as secretárias e os secretários estaduais, no Palácio do Campo das Princesas, para apresentação de Relatório de Diagnóstico da Situação do Governo de Pernambuco, elaborado pelo novo governo nesse primeiro trimestre de gestão. O documento, que conta com 820 páginas (além dos anexos), foi produzido nesse primeiro trimestre com o objetivo de servir como instrumento de gestão: na prática, trata-se de um ponto de partida para se fazer as mudanças que o Estado precisa.

O Relatório de textos e fotos será entregue aos presidentes do Ministério Público do Estado de Pernambuco (MPPE), do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco (TCE-PE) e da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco (Alepe) ainda nessa segunda-feira. O material traz análise das contas públicas estaduais, dos contratos, de pendências judiciais, além de amplo panorama sobre a situação dos equipamentos e serviços públicos, a exemplo de hospitais, presídios, escolas, casas de acolhimento, casas abrigo, estradas e aeroportos. Há também um capítulo específico sobre as obras inacabadas herdadas do governo anterior, elaborado em conjunto com a Secretaria da Controladoria-Geral do Estado.

“Esse documento traz a real situação do nosso Estado. Ninguém consegue mudar e chegar aonde queremos chegar sem entender qual é o nosso ponto de partida. É daqui que vamos compartilhar com todos os secretários informações fundamentais para fazer de Pernambuco um estado com melhor qualidade de vida, com mais segurança, saúde e emprego para a população”, explicou Raquel Lyra. Para a vice-governadora Priscila Krause, as ações já realizadas nesses cem dias apontam para o enfrentamento real dos problemas de Pernambuco. “A governadora Raquel Lyra já mostrou que tem a coragem a liderança que o nosso Estado precisa e isso fica claro com os resultados, em um curto espaço de tempo, de economia de recursos públicos. Só no primeiro bimestre, foram mais de duzentos milhões de reais economizados com gastos desnecessários. A mudança não é mais discurso, é ação”, ressaltou.

Na reunião, a governadora também elencou parte das ações já realizadas pela nova administração nesses primeiros dias, ressaltando que os desafios revelados no diagnóstico serão enfrentados pelo seu governo. “A gente tem compromisso, time e gestão e vamos construir um Estado de Pernambuco com ousadia, criatividade e eficiência”, completou. Entre os destaques, a chefe do Executivo citou o Plano de Qualidade do Gasto Público, que já alcançou economia de R\$ 225



milhões no primeiro bimestre com gastos de custeio, o lançamento do programa de cirurgias e exames Cuida PE Mulher, o reforço no número de policiais nas ruas, o funcionamento de seis Delegacias da Mulher 24h e a entrega de 1.875 títulos de propriedade.

Confira uma lista de exemplos de ações realizadas pela nova gestão do Governo de Pernambuco nesses 100 dias:

SEGURANÇA

- Ampliação de 30% do efetivo de policiais nas ruas
- Maior investimento em segurança pública no Carnaval 2023
- Funcionamento de seis Delegacias da Mulher 24h
- Investimento de R\$ 23 milhões no Corpo de Bombeiros

EDUCAÇÃO

- Reajuste de 43% para gratificações dos gestores das escolas
- Anúncio do calendário de chamamento do concurso dos professores
- Mais 61 escolas em tempo integral
- Anúncio do novo concurso de analistas e assistentes
- Inauguração de nova unidade de creche em Jaboatão

SAÚDE

- Lançamento do programa Cuida PE Mulher
- 52 novos leitos no Hospital Barão de Lucena
- Criação de GT para melhorias no Sassepe

GESTÃO

- Antecipação do calendário anual de pagamentos aos servidores
- Pagamento de R\$ 1,1 bilhão de dívidas herdadas do governo anterior
- Lançamento do Plano de Qualidade do Gasto Público, com economia de R\$ 225 milhões no custeio apenas no primeiro bimestre
- Lançamento do Programa Anticorrupção

HABITAÇÃO

- Lançamento do programa Morar Bem, com a entrega de 1.785 títulos de propriedade
- Inauguração do Habitacional Canal do Jordão, com 272 unidades, em Jaboatão

MEIO AMBIENTE

- Força-tarefa para zerar licenciamento ambiental represado (eram 4.751 licenças pendentes no início de janeiro e até o final de abril zerará)
- Acordo judicial garantiu Fernando de Noronha como território de Pernambuco, além de avanços na gestão compartilhada das unidades de conservação estadual e federal.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 10/04/2023

BRASIL VOLTA A INTEGRAR A UNASUL A PARTIR DE MAIO

Por Sayonara Moreno - Repórter da Rádio Nacional - Brasília

A partir de 6 de maio, o Brasil volta a fazer parte da Unasul, União de Nações Sul-Americanas. A saída foi uma decisão do governo anterior, em 2019. Agora, o decreto presidencial coloca o Brasil, novamente, no grupo criado durante o segundo governo do presidente Lula, em 2008.

A fundação da Unasul é fruto de um tratado assinado por 12 países: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela. Desde então, as diferenças políticas provocaram a saída de alguns países, como ocorreu com o Brasil e a Argentina, há 4 anos.

Nessa quinta-feira (6), a Argentina também anunciou o retorno ao bloco. De acordo com o Chanceler argentino, Santiago Cafiero, o país volta para “promover a revitalização institucional” da Unasul “e construir uma região cada vez mais integrada”.

A Unasul, atualmente tem Bolívia, Guiana, Suriname e Venezuela, como membros. Também tem o Peru, que está suspenso. O bloco integra os países da América do Sul e busca interligar o Mercosul, Mercado Comum do Sul e a Comunidade Andina, além de questões econômicas.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 10/04/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INICIADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL NO PORTO DE ITAGUAÍ (RJ)

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/04/2023 - 19:29

Essa é a primeira consulta pública autorizada pela agência em 2023. Consulta seguirá até dia 24 de maio

Foi iniciada nesta segunda-feira (10) a consulta pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para obter subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para a licitação do terminal ITG 02, no Porto Organizado de Itaguaí (RJ).

A expectativa é de que o novo empreendimento — que será implantado em uma área de 348.937m² — receba, ao longo da concessão, quase R\$ 3 bilhões em investimentos e aumentar a capacidade de escoamento de minério de ferro pelo Porto de Itaguaí, movimentando quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência contratual.

O período para contribuições será entre 10 de abril e 24 de maio de 2023. O agendamento da data da audiência pública presencial será determinado em momento posterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

GOVERNO ESPERA ANUNCIAR ‘NOVO PAC’ ATÉ COMEÇO DE MAIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10/04/2023 - 20:02



Transportes e Transição energética estão entre seis eixos do programa de investimentos estratégicos em infraestrutura, que terá nome diferente das gestões petistas anteriores

O governo pretende anunciar, até o início de maio, a lista definitiva de ações e de obras do novo programa de investimentos estratégicos em infraestrutura. No balanço de 100 dias do mandato, nesta segunda-feira (10), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), disse que o programa, que terá nome diferente do antigo PAC (Programa de Aceleração de Crescimento), das gestões petistas anteriores, contará com seis eixos principais: transportes; infraestrutura social; inclusão social e conectividade; infraestrutura urbana; 'Água para todos' (saneamento); e transição energética.

Na ocasião, Lula defendeu que o país está retomando a capacidade de investimentos de longo prazo e que o setor público voltará a ter o papel de indutor. Ele afirmou que os governos estaduais enviaram listas de obras prioritárias e que os ministérios estão identificando outros investimentos

estruturantes. “Com diálogo federativo, vamos retomar obras paradas e acelerar as que estão em ritmo lento, além de acelerar novos investimentos estratégicos para o país”, prometeu.

O governo espera gerar milhões de empregos no país a partir do programa, que buscará acelerar a construção de ferrovias e atrair investimentos privados em transição energética, com a Petrobras financiando pesquisas para combustíveis renováveis. Em outras áreas, Lula mencionou levar internet de alta velocidade às escolas, além de melhorias nas condições de habitação de pessoas que moram em comunidades carentes.

Lula enfatizou que será aproveitada a experiência anterior com o PAC e com programas de concessão para tornar mais eficientes os mecanismos para que novos empreendimentos saiam do papel. “Articularemos investimentos públicos e privados e o financiamento de bancos oficiais na direção do desenvolvimento com inclusão social e sensibilidade ambiental”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

GRUPO DE TRABALHO VAI DISCUTIR APERFEIÇOAMENTO DAS RENOVAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTECIPADAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/04/2023 - 19:32



Intenção é aprimorar a aplicação do instrumento para garantir mais investimentos privados nas ferrovias brasileiras

Grupo de trabalho criado nesta segunda-feira (10) pelo Ministério dos Transportes terá a missão de elaborar sugestões para aprimorar o instrumento da renovação antecipada. A equipe será composta por membros da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e da Infra S.A.

Após 45 dias de trabalho, renováveis por mais 45, os integrantes do grupo deverão apresentar um relatório detalhado com os resultados dos trabalhos realizados com representantes das concessionárias, associações, especialistas e outros agentes externos do setor também podem participar da discussão.

Previsto pela Lei 13.448/2017, o mecanismo prevê a possibilidade de uma concessionária de serviço público nos modos aeroportuário, ferroviário e rodoviário conseguir a prorrogação de contrato a partir de um grande investimento a curto prazo. Na prática, a renovação antecipada permite injeção de capital privado em outros empreendimentos colocados como prioritários pelo Governo Federal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

PORTOS DO PARANÁ TÊM AUMENTO DE 17,2% NA MOVIMENTAÇÃO DE MARÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/04/2023 - 19:13



A movimentação mensal de mercadorias nos portos do Paraná cresceu 17,2% em março em relação a fevereiro, passando de 4.571.512 toneladas para 5.357.799 toneladas. O aumento se deu, principalmente, pela chegada da nova safra de soja ao porto e embarque nos navios, num fluxo mais intenso.

O aumento tem sido gradativo a cada mês. O volume movimentado em fevereiro foi 8,6% maior que o registrado em janeiro (4.207.256 toneladas). “Neste ano vimos a nova safra de soja chegar em março, um pouco mais tarde do

que no ano passado. Porém, tivemos um aumento expressivo nos embarques de milho, o que também não tivemos em 2022”, comenta o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

“Em 2022, em fevereiro, boa parte da nova safra já havia sido colhida e comercializada. Neste ano, conforme o produto tem chegado, estamos embarcando, preparados para atender toda a demanda do mercado, atual e futura”, completa Vieira. No ano passado, a movimentação mensal no primeiro trimestre foi, respectivamente, de 4.157.538 toneladas em janeiro; 5.075.117 toneladas em fevereiro (+22%) e 4.846.642 toneladas em março (-4,5%).

SEGMENTOS – Os graneis sólidos representam quase 62,4% de toda a movimentação mensal dos portos de Paranaguá e Antonina. Neste ano, em março, foram 3.341.475 toneladas de cargas importadas e exportadas no segmento. O volume é cerca de 22,8% maior que as 2.722.016 de toneladas movimentada no último mês de fevereiro.

Só de soja, foram carregadas 1.204.720 toneladas, muito mais que o dobro das 453.595 toneladas embarcadas da oleaginosa no último mês de fevereiro. De carga geral, em março foram 1.114.103 toneladas movimentadas nos dois sentidos (importação e exportação), volume 4,7% maior que o registrado em fevereiro - com 1.063.852 toneladas. De líquidos, no mês de março foram 902.221 toneladas, cerca de 14,8% a mais que as 785.644 toneladas registradas em fevereiro.

ACUMULADO – No primeiro trimestre do ano, de janeiro a março, foram movimentadas 14.109.999 toneladas nos dois sentidos. De exportação, foram 8.778.706 toneladas (62,2% do total). Importação, 5.331.293 toneladas (37,8% do total). O aumento registrado na comparação entre os trimestres foi de 0,2%.

“Apesar de termos registrado quase quatro dias a mais de chuva, neste primeiro trimestre, conseguimos movimentar mais do que no ano passado”, afirma o diretor de operações da Portos do Paraná, lembrando que a chuva impede as operações de carga e descarga dos graneis sólidos, principal segmento movimentado pelos terminais paranaenses.

MARÇO 2022 - Em 2022, no período, foram movimentadas 14.079.296 toneladas. Em relação a março 2022 o aumento registrado no terceiro mês deste ano foi de 11%. No último mês, foram 5.357.799 toneladas movimentadas. Nos mesmos 31 dias, no ano passado, 4.846.642 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

ARTIGO - REFORMULAÇÃO DOS CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Por Robert Grantham OPINIÃO 10/04/2023 - 18:57



Em recente fala num evento da ABTP, o novo Secretário Nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, dentre muitas ideias postas com muita clareza a respeito de sua gestão, destacou a intenção de rever a estrutura e a função dos Conselhos de Autoridade Portuária, os chamados CAPs.

Nesse sentido o secretário pretende reinstalar o poder deliberativo desses, ceifado pela atual Lei 12.815/13 (que não detalha as funções dos CAPs, dizendo apenas em seu art. 20: “Será constituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão

consultivo da administração do porto”) e pelo Decreto 8.033/13 (que em seu artigo 36 § 1º, menciona algumas responsabilidades, parcialmente copiadas da Lei 8.630/93, para deixar claro que lhe cabe apenas “sugerir” os temas elencados).



Antes disso, na Lei 8.630/93, dentre as competências do órgão restava claro seu cunho deliberativo, como pode-se observar no texto a respeito das funções dos CAPs: “Baixar o regulamento de exploração; homologar o horário do porto; opinar sobre a proposta de orçamento; promover a racionalização e otimização de uso das instalações; fomentar a ação industrial do porto; zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência; desenvolver mecanismos para atração de carga; homologar os valores da tarifa portuária; manifestar-se sobre o programa de obras; aprovar o PDZ; promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com programas federais; assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente; estimular a competitividade” e, por fim, mas não menos importante: “Pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto”. Ou seja, eram atribuições de cunho claramente deliberativos, com ascendência sobre a administração do porto.

A composição dos CAPs revela outra importante diferença entre a lei, dado que a norma em vigor (12.815/13) determina que os CAPs devem ser compostos por três grupos: Poder Público (oito representantes), Classe Empresarial (quatro representantes) e Classe dos Trabalhadores (quatro representantes), enquanto a lei em vigor até 2013 estabelecia quatro blocos de representantes: Poder Público (três representantes), Operadores Portuários (quatro representantes), Classe Trabalhadora (quatro representantes) e Usuários dos Serviços Portuários e Afins (cinco representantes).

Ou seja, enquanto o antigo CAP tinha uma representação mais ampla e igualitária do universo dos “stakeholders” do porto, a atual composição do CAP é altamente concentradora e estatizante, fato esse que inclusive foi citado com estranheza pelo novo secretário, em sua fala no mencionado evento da ABTP.

Tive a honra e o privilégio de ser membro do CAP de Itajaí desde sua criação até o ano de 2012, ora representando os operadores portuários, ora os armadores e, por fim, representando a administração do porto. Também tive rápidas passagens pelos CAPs de São Francisco do Sul e Imbituba e, ao longo desse tempo, foi possível acompanhar e testemunhar o quanto um CAP podia fazer em prol do desenvolvimento de um porto, orientando, fomentando e apoiando as administrações portuárias, além de agilizar as decisões, com foco nas peculiaridades de cada porto ou região. Naquele tempo os presidentes dos CAPs – frequentemente alguém ligado ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos – era uma espécie de “embaixador do porto” em Brasília.

Claro que nem todos os CAPs brasileiros, pelos mais diversos motivos, tiveram o mesmo protagonismo que CAPs como Itajaí, Paranaguá e Santos, mas isso não deveria ser motivo para invalidar o conceito ou desidratá-lo como foi feito pela Lei 12.815/13.

Cabe sim fazer uma avaliação do que funcionou e do que não funcionou e dessa forma reintroduzir o CAP como órgão deliberativo do porto, como propõe Pierdomenico, devidamente repaginado. O que não é possível é manter esse modelo desfigurado de CAP num momento de profundas mudanças, tanto no sistema portuário internacional (crescimento dos navios, descarbonização e verticalização), quanto no nacional (novas concessões, privatização da dragagem, autoridades portuárias focando na zeladoria dos portos – conforme defendido pelo secretário).

Um dos pontos que precisam ser reavaliados, no caso de se reintroduzir o CAP em sua forma antiga, é o modo de indicação dos representantes dos vários segmentos. O que se via, com certa frequência, eram indicações sem a devida qualificação técnica para ocupar a posição. Indicações meramente políticas (nos casos dos representantes do poder público) ou indicações honorárias (no caso dos representantes da iniciativa privada). Além disso, é preciso ter muito cuidado para que o indicado realmente atue em favor de seu setor, isentando-se de buscar favores ou facilidades para a empresa para a qual trabalha.

Assim, por exemplo, o representante do governo do estado deveria ser alguém que esteja a par dos projetos de logística e acesso aos portos; o representante dos exportadores precisaria ser alguém que conheça profundamente a problemática do comércio exterior brasileiro e assim por diante.

Ainda que a antiga composição com quatro blocos pareça bem equilibrada, talvez fosse conveniente incluir no bloco do poder público um representante da Autoridade Marítima e outro da Alfândega. Além disso também seria importante considerar a indicação de um representante da praticagem no bloco dos operadores portuários, já que são todos players fundamentais na discussão dos problemas do porto.

Como a composição e a forma de atuação do CAP está no bojo da Lei 12.815/13 e do Decreto 8.033/13, os textos legais teriam de ser revistos, caso se queiram fazer alterações no Conselho de Autoridade Portuária. Talvez a forma mais eficiente e eficaz de promover esses ajustes pontuais quanto às funções dos CAPs seja a edição de uma medida provisória pelo Executivo (desde que haja um acordo com líderes do Congresso que essa seja validada ao fim do prazo legal).

É elogiável também a reiterada disposição do secretário Pierdomenico em buscar um permanente diálogo com todos os stakeholders do setor, pois uma mudança no formato, na composição e nas atribuições do CAP só terá êxito se contarem com um amplo (e rápido) debate.

Robert Grantham Robert Grantham é sócio da *Solve Shipping Intelligence Specialists*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

FUSÕES E AQUISIÇÕES NO SETOR DE LOGÍSTICA CRESCERAM MAIS DE 250% EM CINCO ANOS NO BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/04/2023 - 18:47



Em 2022 foram realizadas 58 transações envolvendo empresas de transportes e serviços portuários e aeroportuários; crescimento de e-commerce e uso de novas tecnologias impulsionaram atividade de M&A no setor

As empresas brasileiras do setor de logística estão realizando mais fusões e aquisições (M&A) nos últimos anos, segundo um estudo da Redirection International, empresa especializada em assessoria de M&A, divulgado no início de abril. Entre 2018 e 2022, o crescimento no volume de operações envolvendo empresas do setor foi de 262,5%, passando de 16, em 2018, para 58 no ano passado. Quando comparado a 2021, que teve 67 negociações, o volume caiu 13,4% em 2022. Ainda assim, o relatório aponta para o aquecimento deste mercado, altamente fragmentado e com boas oportunidades de crescimento.

“2021 foi um ano recorde para atividade de M&A em geral no Brasil e, por isso, 2022 foi marcado por um volume menor de deals em praticamente todos os segmentos, inclusive no de logística. Apesar desta queda pequena no ano passado, a representatividade do setor no volume total de transações tem aumentado, chegando à média de 3,4% nos últimos 2 anos, acima da 2,5% entre 2018-2020. Isso demonstra a relevância do setor e a consolidação deste mercado acontecendo, já que em 2023 foram concluídas pelo menos oito transações no setor”, explica o economista e sócio da Redirection, Gabriel Loest Cardoso, um dos responsáveis pelo estudo.

O levantamento mapeou todas as fusões e aquisições de empresas de transportes, serviços portuários e aeroportuários no país e aponta que o segmento de transportes liderou as operações no setor, representando 79% de todas as atividades de M&A no ano passado, bem acima do registrado em 2021 (38%). Para Gabriel Loest Cardoso, os dados refletem o aumento da demanda e a necessidade de as empresas terem operações maiores. “O estudo demonstra que um em cada quatro dos operadores de porte médio no Brasil estão ativos ou planejando se envolver em atividades de fusão e aquisição. Este fato e a crescente adesão das empresas brasileiras à

terceirização de suas atividades logísticas geram a necessidade de movimentações e grandes investimentos nestes operadores”.

Transformação Digital

O setor de logística foi um dos mais impactados pela pandemia de Covid-19 e teve que responder prontamente ao aumento da demanda gerado pelo e-commerce nos períodos mais críticos do distanciamento social. Com isso, atender o consumidor dentro do prazo esperado deixou de ser um diferencial competitivo e se tornou um pré-requisito para as organizações, o que impactou diretamente as atividades de M&A no segmento. “As empresas de e-commerce passaram a investir na verticalização dos serviços, trazendo esta competência para dentro de suas estruturas. Além disso, este crescimento da demanda criou espaço para que operadores logísticos que não atuavam no e-commerce optassem por diversificar suas operações via aquisições e aproveitassem o bom momento”, destaca Gabriel Loest Cardoso.

Segundo o relatório, muitas das transações recentes de M&A no setor de logística envolvem empresas voltadas ao e-commerce e rastreamento de encomendas. “Estamos vendo uma aposta em soluções do chamado ‘fulfillment’ para otimizar o armazenamento, manuseio e a entrega de mercadorias de e-commerce, bem como adoção do método ‘digital twin’, que é uma representação virtual atualizada do bem sendo transportado. Estas e muitas outras tecnologias, como Big Data, Inteligência Artificial e Blockchain, devem impulsionar a transformação do mercado e as estratégias de M&A das empresas”, explica o economista e sócio da Redirection, Adam Patterson, também autor da pesquisa.

Com um mercado bastante fragmentado, os economistas acreditam que o setor ainda tem boas perspectivas de crescimento nas atividades de M&A nos próximos anos. “A fragmentação do mercado pode ser atribuída a vários fatores, incluindo o tamanho do país e as significativas disparidades regionais em infraestrutura e desenvolvimento econômico. Isso torna desafiador para qualquer empresa estabelecer uma presença dominante em todo o território nacional. Além disso, o Brasil depende muito do transporte rodoviário em função principalmente da falta de redes ferroviárias”, afirma Adam Patterson.

O Brasil possui 878 mil caminhoneiros autônomos registrados e 280 mil transportadores, de acordo com a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) e Instituto ILOS. O segmento faturou em 2021, cerca de R\$ 166 bilhões, o equivalente a 2% do PIB nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

AMPLIAÇÃO DA FROTA DA TRANSPETRO VAI FOMENTAR CONSTRUÇÃO EM ESTALEIROS LOCAIS, DIZ LULA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10/04/2023 - 17:57



No balanço de 100 dias de governo, presidente disse que Petrobras apoiará pesquisa de combustíveis renováveis e sinalizou que companhia contribuirá com obras e geração de empregos na indústria nacional

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse que a Petrobras apoiará a pesquisa de novos combustíveis renováveis e sinalizou que a companhia vai ajudar a fomentar a construção naval por meio da ampliação da frota da Transpetro, permitindo a geração de empregos em estaleiros

nacionais. Ele não explicou, no entanto, se será lançado um programa nos moldes do Promef, que permitiu a construção de petroleiros e gaseiros durante os governos petistas anteriores. A declaração foi dada durante evento sobre o balanço de 100 dias de mandato, nesta segunda-feira (10), em Brasília.

“A Petrobras financiará pesquisa para novos combustíveis renováveis. Ao mesmo tempo, retomará o papel protagonista nos investimentos, ampliando a frota de navios da Transpetro e gerando emprego em nossos estaleiros”, afirmou Lula, direcionando a fala ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que estava presente ao evento, com a presença dos demais ministros de governo.

Na ocasião, Lula prometeu que o país não perderá a oportunidade de se tornar uma ‘potência global’ de hidrogênio verde. O presidente disse que nunca considerou a Petrobras uma empresa exclusivamente de petróleo, e sim uma empresa de energia. Ele mencionou que durante seus governos anteriores os investimentos da companhia em pesquisa e e inovação cresceram de R\$ 3 bilhões para R\$ 30 bilhões.

A construção naval brasileira convive com uma desmobilização há quase 10 anos, com escassez de projetos e perda de empregos. O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) estima que o setor tenha perdido mais de 60.000 postos de trabalho, a partir da crise iniciada entre o final de 2014 e início de 2015. Dados do sindicato apontam que o crescimento da indústria naval no Brasil resultou na construção de 605 embarcações até 2016 e na criação de mais de 80.000 empregos diretos e 400.000 indiretos, além da qualificação da mão de obra da cadeia produtiva de petróleo e gás e do desenvolvimento da economia dos municípios, onde os estaleiros estão localizados.

Já em dezembro passado, numa reunião com membros do grupo de transição (GT) de governo, representantes da construção naval ouviram que Lula tinha interesse em discutir alternativas para retomar a indústria naval no Brasil. Ele confirmou esse posicionamento em eventos já durante seu atual mandato. Os estaleiros também foram tranquilizados de que a transição havia conseguido adiar para este ano a definição de dois temas relevantes para a construção naval e para a navegação mercante: as discussões sobre a venda de navios da frota da Transpetro, construídos durante o Prorefam com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), e sobre a regulamentação do BR do Mar (Lei 14.301/2022). O ministro de portos e aeroportos, Márcio França (PSB), também já sinalizou, em alguns eventos e em entrevistas, que o governo pretende revisar algumas regras do programa de cabotagem que impactam a indústria nacional.

No encontro do GT no ano passado, também foi discutida a necessidade de políticas que ampliem os índices de conteúdo local, além de projetos de eólicas offshore. Os participantes relataram à época que o governo apostará em incentivar projetos de geração de energia no mar e que os estaleiros precisarão estar preparados caso esse segmento se desenvolva dentro, ou até antes, de cinco anos. Os construtores sugeriram que a construção de novos barcos de apoio poderia ser a melhor opção para reativar e abrir caminho para outras oportunidades para a indústria, inclusive a volta de encomendas para navios mercantes na sequência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

CMA CGM ENCOMENDA PORTA-CONTÊINERES MOVIDOS A METANOL E GNL NO VALOR DE US\$ 3 BILHÕES

Da Redação NAVEGAÇÃO 09/04/2023 - 17:53



A CMA CGM assinou um contrato recorde de US\$ 3 bilhões com a China State Shipbuilding Corporation (CSSC) para a construção de 16 navios porta-contêineres.

O acordo é considerado o maior em termos monetários na indústria de construção naval da China, informou a mídia local.

O pedido compreende 12 navios bicombustíveis de metanol com capacidade de 15.000 TEUs e quatro

navios movidos a combustível duplo GNL com capacidade de 23.000 TEUs.

Entende-se que é a primeira vez que a CSSC recebe um pedido de tonelage movida a metanol.

A CMA CGM é a terceira maior transportadora do mundo em capacidade e, assim como suas concorrentes, apoia o metanol como combustível.

A Maersk, a segunda maior transportadora do mundo em capacidade, tem encomendados navios de 16.000 TEUs movidos a metanol. Já a Cosco, quarta maior, encomendou na semana passada quatro porta-contêineres de 16.000 TEUs, um dos quais terá o metanol em motor bicombustível e três estarão prontos para usar metanol.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

IBAMA APLICA MULTA DE R\$ 311,5 MIL A EMPRESA DE CONSULTORIA AMBIENTAL DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/04/2023 - 17:40



O Ibama aplicou em 3 de abril multa de R\$ 311,5 mil à consultoria contratada para produzir estudos ambientais e realizar a dragagem do Porto de São Sebastião, no estado de São Paulo. A empresa foi autuada por apresentar informações falsas em documentos referentes ao empreendimento e por ultrapassar a cota de dragagem autorizada pelo Instituto.

Analistas do Ibama verificaram inconsistências em comprovantes de execução dos planos e projetos ambientais aprovados, a exemplo do monitoramento de tartarugas marinhas, previsto para começar em conjunto com o processo de dragagem, mas que só teve início 14 dias depois.

Para o analista ambiental Hugo Schaedler, a mera presença de tartarugas na área de dragagem seria suficiente para paralisar os serviços até que não houvesse risco para a fauna. “O fato de não ter havido monitoramento durante essas duas semanas torna impossível saber se houve algum animal prejudicado pelas obras e serviços, ou se o fato foi intencional para não informar algum acidente”, explicou Hugo.

A equipe de licenciamento ambiental do Ibama também identificou informações contraditórias sobre a profundidade máxima atingida após a dragagem, que ultrapassou a cota autorizada; e omissão em relação à comunicação de impactos provocados pelo uso de nivelador de fundo, o que impediu a estipulação de medidas mitigatórias adicionais.

A conduta da empresa de consultoria está tipificada no Decreto Federal que regulamenta a Lei de Crimes ambientais. A multa nesses casos pode chegar a R\$ 1 milhão. O prazo para interposição de recurso e apresentação de defesa é de 20 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

AVANÇA PROJETO DE ARRENDAMENTO NO PORTO DE ITAGUAÍ COM ABERTURA DE CONSULTA PÚBLICA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/04/2023 - 12:10



A partir desta segunda-feira (10), os interessados poderão acessar os documentos no site da Antaq para contribuir com subsídios e sugestões

A PortosRio está mais próxima de arrendar a área denominada ITG-02, no Porto de Itaguaí, para a instalação de um novo terminal destinado à movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marcou a realização de consulta pública para o período de 10 de abril a 24 de maio de 2023, além de audiência pública em data a ser definida.

O futuro empreendimento ocupará uma área de 348.937m², com uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano. Entre os benefícios econômicos e sociais, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) aponta que serão gerados cerca de 2,8 mil empregos indiretos durante as obras de implantação e, na operação, serão criados mais de 250 empregos diretos e 1,8 mil indiretos.

Estimativas indicam que o empreendimento proposto vai gerar um aumento significativo de arrecadação para o município de Itaguaí, pelo pagamento do Imposto Sobre Serviço (ISS), podendo totalizar R\$ 1,2 bilhão ao longo da vigência do contrato de 25 anos, prorrogáveis.

O EVTEA prevê também que o empreendimento contemplará os mais modernos conceitos de ecoeficiência com a adoção de medidas para o uso racional da água e a minimização do consumo de energia elétrica. Também estima que serão implementadas ações de prevenção a fim de minimizar as emissões de particulados, tais como: adequação do armazenamento do minério, diluição por meio de chaminés elevadas e utilização de equipamentos de controle e monitoramento de poluição. Os investimentos previstos são na ordem de R\$ 15 milhões em compensação ambiental, mais de R\$ 2 milhões em programas ambientais na fase de obras e R\$ 1,7 milhão anuais para a gestão ambiental durante a operação.

Segundo o diretor-presidente interino da PortosRio, Jean Paulo Castro e Silva, trata-se do principal projeto de arrendamento da PortosRio e um dos mais importantes para o comércio exterior brasileiro: "O novo empreendimento será fundamental para o escoamento da produção do quadrilátero ferrífero e consolidará o Porto de Itaguaí como principal complexo portuário do país na exportação de minério de ferro. Vale destacar que, para nós, o compromisso com o meio ambiente é inegociável e, como autoridade portuária, estamos tomando as medidas necessárias para que a futura arrendatária garanta a sustentabilidade do projeto. Além disso, estamos confiantes de que o projeto terá um grande impacto socioeconômico, gerando empregos e renda, e aumentando significativamente a arrecadação de impostos".

Consulta e audiência públicas

Usuários e agentes do setor aquaviário nacional, bem como outros interessados em geral, poderão acessar as minutas jurídicas e os documentos técnicos no endereço eletrônico <https://bit.ly/3KqdeCv>.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

TERMINAL LOGÍSTICO SABÓO REALIZA OPERAÇÃO ESPECIAL PARA RECEBER PÁS EÓLICAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/04/2023 - 12:00



Foram descarregadas seis peças, cada uma com 67 metros de comprimento e 16 toneladas

A Santos Brasil recebeu em seu Terminal Logístico Saboó, localizado em Santos (SP), seis pás eólicas com 67 metros de comprimento e 16 toneladas cada. As peças vieram da China no navio "Caspian Harmony" e têm destino final na Bolívia, via modal rodoviário.

A operação de descarga do navio, inédita para a Santos Brasil no Terminal Logístico Saboó, aconteceu no final de fevereiro. A manobra de traslado da carga

foi planejada e toda área mapeada e preparada para receber o carregamento de grandes dimensões. Para a descarga, foram utilizados, entre outros equipamentos, dois guindastes de bordo do navio especialmente para que esse atendimento fosse realizado com a máxima eficiência, tudo previamente validado pelas equipes de segurança e especialistas da Santos Brasil e do representante da carga.

Três dessas pás eólicas deixaram o terminal na madrugada em 30 de março, sobre carretas extensivas, rumo ao cliente, uma empresa de energia eólica boliviana. As demais continuam armazenadas na companhia.

As operações no Saboó reforçam a atuação da companhia no Porto de Santos, onde a empresa opera o Tecon Santos e o TEV (Terminal de Veículos) e conta com dois terminais alfandegados (Clias).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE MENSAL HISTÓRICO EM MOVIMENTAÇÃO NO MÊS DE MARÇO

Da Redação PORTOS É LOGÍSTICA 09/04/2023 - 11:51



O fluxo total de cargas movimentadas atingiu 15,3 milhões de toneladas, superando em cerca de 1% o recorde anterior, de março de 2021

O resultado preliminar de apuração para o mês de março trouxe bons ventos para o Porto de Santos, com a marca inédita de 15,3 milhões de toneladas. É o melhor desempenho mensal da história do cais santista, superando em cerca de 1% o recorde anterior conferido no mesmo período em 2021 (quando o porto movimentou 15,2 milhões de toneladas). O crescimento ocorreu principalmente nos

embarques, que atingiram 11,7 milhões de toneladas, desempenho que supera em aproximadamente 3% o mesmo mês do ano anterior.

Destaque positivo para grãos sólidos, que garantiram recorde histórico com a movimentação prévia de 8,9 milhões de toneladas, crescimento de cerca de meio milhão em relação à melhor marca anterior (registrada em março de 2022).

O avanço na colheita da soja foi determinante para o crescimento dos embarques pelo Porto de Santos. A oleaginosa atingiu, até o momento, 6,3 milhões de toneladas, aproximadamente 21% acima de março de 2022.

“O resultado obtido evidencia que o porto segue trilhando o caminho do aumento da eficiência e da produtividade, consolidando sua vocação como maior complexo portuário da América Latina, fortalecendo a geração de empregos e o desenvolvimento econômico para a região e para o País.”, destacou o diretor-presidente interino da Santos Port Authority (SPA), Marcus Mingoni.

O número de navios atracados no período atingiu o total de 484, resultado 8% acima do registrado no mesmo período de 2022.

Para o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, “a marca histórica reflete o planejamento empreendido pela Companhia nos últimos anos, que abrange de forma coordenada os avanços necessários para desenvolvimento sustentável do Porto, com projetos como o contrato da nova Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que garantirá o incremento na movimentação de cargas ferroviárias, dobrando a capacidade de movimentação do agronegócio nos trilhos santistas e ampliando a fatia do Porto no cenário global”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023

ESTUDO SUGERE MAIS REPRESENTATIVIDADE DE ARMADORES E TUPS NO CDFMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 07/04/2023 - 00:32



CNT recomenda maior participação de empresas de cabotagem, de apoio marítimo e de terminais privados no conselho do fundo setorial. Atual composição do conselho passa por reformulação

Um estudo recém-lançado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) sugere, entre outras propostas, a ampliação da participação de representantes do setor transportador na composição do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), atualmente em fase de reformulação. A entidade considera importante que as empresas de navegação de cabotagem, de navegação de apoio marítimo e dos terminais portuários privados (TUPs) também tenham representação no conselho, que define as prioridades de investimentos com recursos do fundo setorial.

Na atual composição, as entidades que representam o setor transportador são o Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). “Falta representatividade, nós [armadores de cabotagem] queremos um assento no conselho diretor, uma vez que nós somos um dos geradores do adicional [AFRMM — Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante]”, comentou recentemente à Portos e Navios o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, que foi um dos revisores do estudo.

A composição do CDFMM passa por reformulação, o que adiou a 52ª reunião ordinária, que estava prevista para o último dia 23 de março. O Ministério de Portos e Aeroportos informou que este primeiro encontro do CDFMM em 2023 não pode acontecer na data marcada inicialmente em razão da organização dos novos membros, incluindo a indicação dos cargos de presidente e seu suplente, anteriormente ocupadas por Natália Marcassa e Sharisse de Almeida, respectivamente. Até o fechamento desta matéria, a nova data ainda não havia sido anunciada. “O encontro se dará em breve, mas ainda sem data definida”, comunicou a pasta em nota.

A sugestão para participação de representantes de terminais portuários privados vem meses depois da possibilidade aberta para que obras de infraestrutura portuária e aquaviária também possam receber apoio financeiro do FMM, com acesso a empréstimos com taxas atrativas junto a bancos públicos federais. Em novembro de 2022, o então Ministério da Infraestrutura (atual Portos e



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 061/2023
Página 88 de 88
Data: 11/04/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Aeroportos) publicou uma portaria com normas gerais de pedidos de prioridade de apoio financeiro com recursos do FMM que incorporou especificações para os postulantes de empréstimos do fundo setorial para investimento nesses tipos de instalações. Estes segmentos foram incluídos entre os possíveis beneficiados pela resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN), editada em julho passado. A alteração foi um dos efeitos da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 11/04/2023