

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 072/2023
Data: 26/04/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MODELO DEFINITIVO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ APRESENTADO EM ATÉ 50 DIAS, DIZ POMINI	4
O FIM DA SPA?	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
TJPE LEILOA 3 ENGENHOS DA USINA ESTRELIANA	7
YPÊ INAUGURA FÁBRICA DE R\$ 420 MILHÕES EM ITAPISSUMA	8
ENEVA REVELA PLANOS PARA O HUB SERGIPE: GÁS PARA GRANDES CLIENTES E LEILÕES DO SETOR ELÉTRICO.....	9
RENOVÁVEIS E GÁS NATURAL: OPORTUNIDADES E INVESTIMENTOS DA SHELL ENERGY BRASIL NO MERCADO DE ENERGIA BRASILEIRO	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	11
SECRETARIA DO TCU DEVE SER USADA PARA RENEGOCIAÇÃO DE CONTRATOS, DIZ SECRETÁRIO-EXECUTIVO	11
RETOMADA DE DRAGAGEM VAI PERMITIR NAVEGAÇÃO MAIS SEGURA NO RIO MADEIRA	12
NOVE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA SÃO APROVADOS PARA RECEBER INCENTIVOS E EMITIR DEBÊNTURES	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – A BUSCA PELA DESCARBONIZAÇÃO	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Aviação 1</i>	15
<i>Aviação 2</i>	15
<i>Aviação 3</i>	15
<i>Live</i>	15
NACIONAL - CASTRO E PAES PEDEM QUE SANTOS DUMONT SÓ ATENDA VOOS VINDOS DE CONGONHAS E BRASÍLIA.....	15
NACIONAL - GOVERNO AVANÇA COM PROPOSTA DE RELICITAÇÃO DE TRECHO DA BR-163	16
REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI DEFINIR PROJETO DO TÚNEL COM CIDADES DA REGIÃO	17
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP DEVERIA FOCAR EM NOVA VIA DE ACESSO PLANALTO-SANTOS, DIZ POMINI.....	19
REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO ANUNCIA QUE TRECHO NORTE DO RODOANEL TERÁ O SISTEMA FREE FLOW	19
REGIÃO NORTE - NOVO SUPERINTENDENTE DA SUFRAMA FALA EM INTEGRAÇÃO E MODERNIZAÇÃO	21
REGIÃO SUL - SERVIDORES PARTICIPAM DE CURSO DA PORTOS DO PARANÁ EM PARCERIA COM ESPANHÓIS	22
OPINIÃO – ARTIGOS - RORAIMA E OS DESAFIOS PARA A CONSOLIDAÇÃO DE UM HUB LOGÍSTICO NO ARCO NORTE DO BRASIL	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	26
GOVERNO ARRECADA R\$ 21 MI COM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO.....	26
TURQUIA IMPÕE TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE 130% SOBRE ALGUMAS IMPORTAÇÕES DE GRÃOS	26
GOVERNO FEDERAL CERTIFICA SCPAR PORTO DE IMBITUBA POR MATURIDADE EM GESTÃO	26
ADIADA A VOTAÇÃO DE PROJETO QUE REGULAMENTA A PRATICAGEM	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
HIDROGÊNIO VERDE: CONHEÇA 10 PROJETOS PROMISSORES EM DESENVOLVIMENTO NO BRASIL.....	28
GOVERNO RETOMA PRAZO PARA COMPROVAÇÃO DAS METAS DO RENOVABIO EM 31 DE DEZEMBRO	32
CURITIBA COMEÇA A TESTAR ÔNIBUS PARA PLANO DE ELETROMOBILIDADE.....	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	36
BOLSA FAMÍLIA: GOVERNO PODE ECONOMIZAR ATÉ R\$ 7 BI COM EXCLUSÃO DE BENEFICIÁRIOS IRREGULARES, DIZ TEBET... ..	36
ARGENTINA TROCARÁ DÓLARES POR YUANS NO PAGAMENTO DE IMPORTAÇÕES DA CHINA.....	36
PETROBRAS ELEGE MÁRIO SPINELLI PARA COMANDAR DIRETORIA RESPONSÁVEL POR CASOS DE ASSÉDIO E CORRUPÇÃO	37
CPI DO 8 DE JANEIRO PODE ATRASAR PAUTAS ECONÔMICAS, MAS LIRA E PACHECO TÊM PODER SOBRE AGENDA.....	38
OCDE DEFENDE A VOLTA DO VOTO DE QUALIDADE NO CARF, EM DOCUMENTO ENVIADO AO GOVERNO	38
ACORDO COM UNIÃO EUROPEIA ANDA PARA TRÁS	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
TESOURO DIRETO: GOVERNO VAI PERMITIR USAR TÍTULOS COMO CAUÇÃO PARA ALUGUEL, GARANTIA DE EMPRÉSTIMOS	40
SE O BRASIL TIVER QUE FAZER DÍVIDA, VAI FAZER DÍVIDA, DIZ LULA EM MADRI.....	42
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES TENTA ACELERAR CONCESSÕES E PPPS; NOVA CARTEIRA SERÁ FECHADA ATÉ MAIO.....	43
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AVALIA MEDIAÇÃO DO TCU PARA REPACTUAR CONCESSÕES DE RODOVIAS EM DEVOLUÇÃO.....	44
ENERGIA MAIS BARATA PARA EMPRESAS	45
GOVERNO DEVE RECUAR E MUDAR DECRETOS QUE ALTERARAM MARCO DO SANEAMENTO.....	46
STJ DECIDE A FAVOR DA FAZENDA EM AÇÃO SOBRE BENEFÍCIOS FISCAIS QUE PODE RENDER R\$ 90 BI AO GOVERNO	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 072/2023
Página 3 de 60
Data: 26/04/2023
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
FRANÇA: AÉREAS VOLTARÃO A VOAR PARA CUBA, VENEZUELA E ÁFRICA, MAS NÃO POR INTERESSE IDEOLÓGICO	49
PRAZO PARA COMPROVAR METAS DO RENOVABIO VOLTA A SER DEZEMBRO	50
INTERVENÇÃO FEDERAL PODE SER SOLUÇÃO PARA CRISE DO GALEÃO.....	51
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	53
PRÉVIA DA INFLAÇÃO OFICIAL FICA EM 0,57% EM ABRIL.....	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
FROTA DE APOIO MARÍTIMO SOBE PARA 419 EMBARCAÇÕES EM FEVEREIRO	53
PORTO DE PORTO ALEGRE REGISTRA AUMENTO DE QUASE 7% NAS MOVIMENTAÇÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE	55
DGS DEFENSE ENTREGA EMBARCAÇÃO DGS 999 AO IBAMA	55
FIRJAN QUER RIO DE JANEIRO COMO HUB PETROQUÍMICO E DE FERTILIZANTES	56
TMSA FORNECE CARREGADOR DE NAVIOS MONTADO SOBRE FLUTUANTE NO ARCO NORTE.....	57
O&G VOLTA A FICAR AQUECIDO E DEMANDARÁ ATIVOS MAIS EFICIENTES, AVALIA BNDES	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MODELO DEFINITIVO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ APRESENTADO EM ATÉ 50 DIAS, DIZ POMINI

Presidente da Autoridade Portuária de Santos discute projeto com representantes das prefeituras de Santos e Guarujá

Por: *Bárbara Farias*



Comissão mista criada para desenvolver o modelo definitivo do túnel submerso Santos-Guarujá se reunirá sempre às terças-feiras Foto: Alexander Ferraz/AT

O novo modelo do túnel submerso Santos-Guarujá será apresentado em até 50 dias. O anúncio foi feito pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, após a primeira reunião da comissão mista permanente sobre o tema, realizada na sede administrativa do Porto de Santos, nesta terça-feira (25). Encabeçada por Pomini, a comissão é formada pela diretoria da APS e por

representantes das prefeituras de Santos e Guarujá.

Além do presidente da Autoridade Portuária, participaram do primeiro encontro os diretores Bernadete Bacellar (Administração e Finanças), Carlos Magano (Infraestrutura), Eduardo Lustoza (Desenvolvimento de Negócios e Regulação) e Antônio de Pádua de Deus Andrade (Operações), o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, e o superintendente de Assuntos Governamentais de Guarujá, Jairo de Almeida Lima Neto.

“Os trabalhos começaram hoje. Na próxima terça-feira (2), nós teremos uma segunda reunião para resolver uma série de questões que foram levantadas agora por esta comissão. A ideia é de que num prazo de 40 dias, no máximo, 50 dias, nós tenhamos todas as respostas para que possamos avançar sobre a modelagem escolhida e, aí sim, enfrentarmos a burocracia jurídica para a efetiva contratação desses serviços e a implementação do túnel”, afirmou o presidente da APS.

Pomini explicou que, neste primeiro encontro, foram discutidos os conflitos existentes, que vão desde as divergências entre o projeto desenvolvido em 2012 pela extinta Dersa (cujas licenças ambientais concedidas já estão vencidas e a Autoridade Portuária estuda um processo de desarquivamento) e o modelo elaborado em 2020 pelo Ministério da Infraestrutura, aos impactos urbanos envolvendo desapropriações, principalmente no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá.

“O objetivo desta nossa primeira reunião é o estudo da execução e da implementação do túnel Santos-Guarujá, para resolver os principais conflitos anunciados, tendo em vista que vários estudos foram apresentados e debatidos. Há a necessidade de a Autoridade Portuária, com essa comissão, se debruçar sobre esses estudos, ver quais os pontos positivos e negativos, a modelagem que mais atende ao anseio da sociedade. Tudo será analisado por essa comissão, que poderá contar com outros representantes”.

De acordo com Pomini, um dos primeiros ajustes é a inclusão dos engenheiros da Autoridade Portuária nos trabalhos da modelagem definitiva da obra. “O projeto que foi desenvolvido por esta casa, pelas gestões anteriores, não contou com a participação do nosso quadro de engenheiros, uma falha grave que não pode ser cometida por essa comissão. Esse é o objetivo: localizar os



conflitos e resolvê-los para que a gente possa avançar com a modelagem jurídica adequada para a implementação do túnel”.

Capital Federal

O presidente da APS anunciou ainda que a obra terá “recursos próprios e do Governo Federal” e que a ideia principal da nova modelagem será apresentada na próxima semana, em Brasília.

“Na próxima terça-feira, eu estarei em Brasília para apresentar a ideia principal da implementação desse túnel aos órgãos de controle. Possivelmente, estarei reunido com o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU, cujo presidente é Bruno Dantas), representantes do Ministério da Fazenda, com o ministro de Portos e Aeroportos (Márcio França) e demais interessados”.

Vale lembrar que a peça de desestatização da Autoridade Portuária de Santos, que inclui as obras do túnel submerso, tramita no Tribunal de Contas da União (TCU), onde a sua votação foi adiada por pelo menos 60 dias, após a manifestação da atual gestão federal, que descarta a privatização. Em razão da agenda em Brasília, na próxima terça-feira, Pomini participará da segunda reunião da comissão de forma remota.

Custos

Questionado sobre os custos da obra, Pomini salientou que a atualização do investimento necessário será feita após a conclusão do modelo definitivo da ligação seca. E destacou que a legislação permite, “mesmo após o início da obra, fazer a concessão para empresas que tenham interesse em gerir o túnel no futuro”.

“A ideia é iniciarmos as obras com recursos próprios da Autoridade Portuária, justamente para que a gente tenha condições de impor celeridade na implementação do túnel, o que não impede que busquemos recursos do próprio Governo Federal. O importante é que nós iniciemos a obra”.

Conflito político

O presidente da APS disse que, inicialmente, nenhum representante do Governo do Estado será convidado a integrar a comissão. “Por hora, nós convocamos aqueles que têm legitimidade para debater o projeto”. Para Pomini, há um “conflito político” a ser resolvido com o Estado.

“Um conflito político é em relação ao Governo do Estado, que pretende, também, avançar com os seus estudos sobre a implementação do túnel. A nossa missão é convenceremos o Estado a se debruçar sobre uma necessidade dos moradores do Litoral: a construção da terceira via de acesso São Paulo-Santos, que poderia resolver um gravíssimo problema, o esgotamento do nosso modal rodoviário”.

Cidades

Os representantes das duas cidades portuárias que serão diretamente impactadas pela ligação seca aprovam a criação da comissão pela APS. A oportunidade de diálogo com a Autoridade Portuária foi elogiada pelo secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi.

“É um avanço significativo. Somente com diálogo e trabalho conjunto, ele (túnel) pode se tornar realidade. É um anseio muito antigo da Cidade e ações concretas como essa são o caminho adequado, colocando na mesa os pontos positivos e negativos, os gargalos, os desafios no trajeto, seja de um projeto ou de outro. Tudo conversado com Santos e Guarujá e conduzido pela Autoridade Portuária”.

O superintendente de Assuntos Governamentais de Guarujá, Jairo de Almeida Lima Neto, já disponibilizou a equipe técnica da Secretaria de Planejamento guarujaense para colaborar no que for necessário à APS. “A Prefeitura de Guarujá está muito otimista. Algumas ações precisam acontecer, os projetos precisam casar em harmonia com os anseios do Município, da sociedade”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/04/2023

O FIM DA SPA?

Toda mudança de comportamento requer uma mudança de pensamento

Por: *Maxwell Rodrigues*



O fim da SPA? Foto: Divulgação

O Porto de Santos iniciou suas atividades no começo do século 16 e no fim do século 19 houve a concessão a investidores privados - fruto de um processo realizado em 1888, quando o governo brasileiro realizou concorrência para exploração do porto santista por 90 anos, vencida por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée, Eduardo Palacin Guinle, João Gomes Ribeiro de Aguiar, Alfredo Camilo Valdetaro, Benedito Antônio da Silva e Barros e Braga & Cia. Em conjunto, eles criaram a Empresa das Obras de Melhoramentos do

Porto de Santos.

Depois, em 7 de novembro de 1890, surgiu a Companhia Docas de Santos (CDS). Foi por meio da CDS, por sinal, que os primeiros 260 metros de cais foram construídos em Santos, em 1892, criando assim o primeiro porto organizado do Brasil. Em 1980, terminou a concessão dos serviços portuários à Companhia Docas de Santos e a administração portuária retornou para o Governo Federal, por meio da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

Em 25 de fevereiro de 1993, é promulgada a Lei 8.630/93 (então Lei dos Portos), que transfere as operações portuárias para o setor privado e seus trabalhadores de capatazia para o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A Codesp passa a exercer, então, o papel de Autoridade Portuária de Santos.

Em 5 de junho de 2013, é promulgada a Lei 12.815/13 (conhecida como nova Lei dos Portos), regulamentada pelo Decreto 8.033/13. A legislação flexibiliza a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs) e recentraliza em Brasília o planejamento e as licitações de arrendamentos portuários. Seis anos depois, em 2019, a Codesp passa a ter o nome Santos Port Authority (SPA).

Chega o ano de 2023 e, com a posse do ministro Márcio França, o comando dos portos passa a ter uma visão mais voltada para a relação dos complexos logísticos com as cidades, trazendo para o debate questões importantes quanto ao desenvolvimento social e econômico das localidades que abrigam os portos.

No 1º Encontro Porto & Mar 2023, realizado na última semana pelo Grupo Tribuna, o atual secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários mostrou imensa preocupação com a transferência do Terminal de Passageiros para o Valongo e prometeu se debruçar no assunto, podendo assim atender melhor aos turistas que chegam à Baixada Santista, aumentando a possibilidade de novos investimentos no setor de turismo e no Centro Histórico de Santos, finalmente dando destino à área degradada daquela região.

O maior porto da América Latina tem em sua história muitas mudanças de rumo e nome e isso faz parte do modelo de gestão, do momento político em que o País atravessa e do andamento dos negócios também. A preocupação anterior estava voltada exclusivamente ao fomento do negócio, o que é legítimo. Contudo, a cidade sentia falta da proximidade com o porto, que possui muita história. Afinal, foi em Santos que muitos construíram riqueza, negócios e criaram suas famílias.

Anderson Pomini, novo presidente da Autoridade Portuária de Santos, publicou nas mídias sociais em conjunto com Bruno Orlandi, secretário de Portos e Emprego de Santos, que a logomarca da autoridade portuária será alterada e que a sociedade irá participar da escolha. A ideia é trazer os valores que foram conquistados ao longo de décadas e por gerações para a nova identidade do Porto de Santos.



Será o fim da logomarca e nome SPA? Toda mudança de comportamento requer uma mudança de pensamento. Me parece que o pensamento agora é focar no negócio, na economia regional e nas pessoas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 26/04/2023

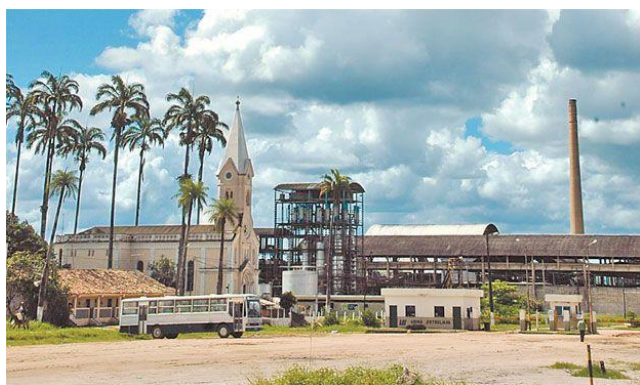


MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

TJPE LEILOA 3 ENGENHOS DA USINA ESTRELIANA

Os terrenos e imóveis da Usina que estão disponíveis são dos engenhos Cachoeira, Buscaú e Tobé.

Da Redação ME



Usina Estreliana/Foto: divulgação

Três engenhos da massa falida da Usina Estreliana, situada em Ribeirão, Mata Sul, estão indo a leilão pelo Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE). O certame será presencial e virtual. Os terrenos e imóveis totalizam 966,4 hectares e estão avaliados em R\$ 9.398.198,00.

A Usina Estreliana foi fundada em 1861 e em 1821 já era uma das maiores do estado de Pernambuco, chegando a esmagar 400 toneladas

de cana e fabricar 1.500 litros de álcool em 22 horas. Após sua falência, voltou a funcionar, em 2020, quando passou a ser administrada pela Cooperativa Agroindustrial de Fornecedores de Cana (COOAFSUL), que fez um investimento inicial no parque industrial de R\$ 7 milhões.

Podem participar do leilão pessoas físicas e jurídicas, desde que façam cadastro prévio. Nesta segunda chamada com data de encerramento no dia 3 de maio, às 10h, serão recebidos lances de no mínimo 50% do valor da avaliação por meio do site www.hastaleilao.com.br e durante o leilão físico com transmissão ao vivo pela internet no Átrio do Fórum Abolicionista José Mariano à Praça Elizeu Lins de Andrade, s/n – Centro Ribeirão/PE.

Terrenos e imóveis da usina

Os terrenos e imóveis disponíveis são dos engenhos Cachoeira, Buscaú e Tobé. O processo referente ao leilão tem o número 0000363-11.2019.8.17.3190 e tramita na Vara Única da Comarca de Ribeirão.

Segundo o TJPE, o pregão foi autorizado pelo juiz de Direito Antônio Carlos dos Santos, responsável pela unidade jurisdicional. O judiciário pernambucano designou o leiloeiro público oficial Flávio Alexandre Alves da Costa e Silva para realizar as três chamadas previstas no edital do leilão. O documento foi publicado na edição 52/2023 do Diário de Justiça Eletrônico do dia 21 de março.

Caso não haja propostas nesta segunda chamada a ser realizada no dia 3 de maio, ocorrerá uma terceira chamada presencial e virtual no dia 18 de maio, às 10h, para lances com valor inferior aos 50% de avaliação. A primeira chamada do leilão ocorreu no dia 13 de abril e não houve propostas.

Além da leitura do edital, os interessados ainda podem tirar dúvidas, solicitar informações complementares e agendar visitas aos lotes disponíveis para venda por meio dos contatos



disponíveis no edital: o e-mail hastaleilao@gmail.com, o telefone e WhatsApp 81 99735-6844, e o escritório do leiloeiro no endereço Rua Tabira, 157 – Boa Vista, Recife/PE.

Confira os bens disponíveis:

Lote 01: ENGENHO CACHOEIRA – 266,4169 hectares

AVALIAÇÃO: R\$ 4.166.198,00

Gleba de terra com benfeitorias (casas e estrada vicinal): objeto do mesmo, a 3km da BR 101, município de Ribeirão, com uma área de 266,4169 hectares, cadastrado no INCRA sob o nº 232.157.262.757-6, devidamente registrado às fls. 35 do Livro nº 2/D, matriculado sob o nº 307.

Lote 02: ENGENHO BUSCAÚ – 84,8 hectares

AVALIAÇÃO: R\$ 1.272.000,00

Terreno próprio, limitado ao sul com o Engenho Paris, ao leste com o Engenho Contra Açude, ao oeste com a 1ª parte que tocou a Benedito de Siqueira Portela e ao norte com a 3ª parte pertencente a Delfim de Araújo Portela, com área de 84,8 hectares, matrícula nº1027, devidamente registrada à época no Cartório Único de Notas e Registros de Moreno-PE.

Lote 03: ENGENHO BUSCAÚ – 38,5 hectares

AVALIAÇÃO: R\$ 577.500,00

Terreno próprio, confrontando ao sul com o Engenho Furnas, ao leste com a granja nº03, ao oeste com a propriedade Engenho Capim Açú e com a granja nº 01 e ao norte com a granja de propriedade de Manoel Herminio da Silva. com área de 38,5 hectares, matrícula nº 1031, devidamente registrada à época no Cartório Único de Notas e Registros de Moreno-PE.

Lote 04: ENGENHO BUSCAÚ – 113 hectares

AVALIAÇÃO: R\$ 1.695.000,00

Terreno próprio, limitado ao sul com a 1ª parte de Benedito de Siqueira Portela e a segunda parte atualmente pertencente a Henrique da Paz Portela, ao leste com o Engenho Contra Açude, pertencente a Laisa, Engenho Cumrarú e Engenho Brejo, pertencente a usina Jaboatão, ao oeste e ao norte com a 4ª parte que tocou a José de Siqueira Portela, com área de 113ha (cento e treze hectares), matrícula nº 1032, devidamente registrada à época no Cartório Único de Notas e Registros de Moreno-PE, cadastrado no INCRA sob o nº231.037.000.876-7.

Lote 05: ENGENHO TOBÉ – 112,5 hectares

AVALIAÇÃO: R\$ 1.687.500,00

Imóvel Rural gleba de terra com área de 112,5 hectares, sem benfeitorias, objeto do mesmo, fica próximo da PE 037, bem como fica as margens e é cortado pela Rodovia Federal BR 101, município do Cabo de Santo Agostinho, Estado de Pernambuco, conforme registro lavrado na Ficha 01 do Livro 02 na Matrícula nº 1.402, inscrito no INCRA sob o nº 231.010.004-170. Uma cota ideal correspondente a 1/4 desmembrada da propriedade RURAL denominada ENGENHO TOBE situado no município de Cabo-PE. Área: 112,5ha. Município: Cabo – PE.

Serviço: Leilão de cinco lotes da massa falida da Usina Estreliana

2º Leilão (Presencial e Online) – 03 de maio de 2023, às 10h, lances de no mínimo 50% do valor da avaliação.

3º Leilão (Presencial e Online) – 18 de maio de 2023, às 10h, lances a serem analisados pelo Juízo.

Fonte: Mercos Shipping Marítima Ltda

Data: 26/04/2023

YPÊ INAUGURA FÁBRICA DE R\$ 420 MILHÕES EM ITAPISSUMA

Confira e entrevista exclusiva de Roberta Kuruzu, gerente executiva de relações institucionais e governamentais da Ypê, ao Movimento Econômico.

Por Patrícia Raposo



Fábrica da Ypê em Itapissuma: 700 empregos/Foto: divulgação

A Ypê inaugura hoje sua fábrica em Itapissuma, Pernambuco. A empresa, 100% brasileira, é uma das maiores fabricantes de produtos de higiene e limpeza no Brasil, está implantando uma nova unidade em Pernambuco, em Itapissuma, com previsão de gerar cerca de 700 empregos.

O investimento no estado faz parte do plano de expansão no País e está alinhado ao bom mercado do Norte e Nordeste para o segmento de produtos de higiene e limpeza. A unidade pernambucana abrange 400 mil metros quadrados. Inicialmente a empresa anunciou investimentos de R\$ 300 milhões, mas corrigiu o valor para R\$ 420 milhões nesta primeira fase.

Líder no setor de higiene e limpeza no País e com presença em 98% dos lares brasileiros, a Ypê tem cinco fábricas distribuídas em Amparo e Salto (SP), Simões Filho (BA), Anápolis e Goiânia (GO). A unidade pernambucana será a sexta do Brasil e vai produzir lava-louças, desinfetantes, amaciantes, detergentes, alvejante, água sanitária entre outros.

Ypê na liderança

A Ypê foi fundada em 1950 produzindo o tradicional sabão em barra. Hoje, são mais de 350 produtos. A companhia atualmente gera mais de 6 mil empregos diretos nas 6 cidades onde está presente. Algumas de suas marcas – Ypê, Atol, Assolan, Tixan e Perfex – se destacam como líderes de mercado. É o caso de detergente líquido, sabão em barra e amaciante tradicional. Outras categorias seguem em crescimento, acompanhadas por constante inovação e lançamentos.

Confira a entrevista exclusiva de Roberta Kuruzu, gerente executiva de relações institucionais e governamentais da Ypê, ao Movimento Econômico, na qual ela fala sobre os investimentos feitos no estado pernambucano e os planos da empresa para o futuro.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 26/04/2023

ENEVA REVELA PLANOS PARA O HUB SERGIPE: GÁS PARA GRANDES CLIENTES E LEILÕES DO SETOR ELÉTRICO

Informações: Megawhat



A Eneva investiu e se transformou nos últimos cinco anos a partir da diversificação do seu portfólio de ativos, passando a oferecer novas soluções para geração de energia para o mercado regulado e até mesmo realizando a venda do gás diretamente para clientes industriais. Outro aspecto da expansão da empresa, em especial em 2022, foi estar presente em outras localidades, ampliando oportunidades de negócio e garantindo novas receitas. Da fonte fotovoltaica no sertão da Bahia, por meio do Complexo Solar Futura, à pioneira operação Azulão-Jaguatirica, que leva gás natural liquefeito em carretas por 1.100 km no meio da Amazônia para garantir a segurança

energética de Roraima, a Eneva consolidou posição de destaque no setor, em especial nas Regiões Norte e Nordeste.

Outra área em que a companhia chegou recentemente foi Sergipe, estado com papel promissor no mercado de óleo e gás brasileiro, reforçando a importância no Nordeste em sua estratégia. A aquisição da Centrais Elétricas de Sergipe (Celse), que agora foi reconfigurado pela Eneva como



Hub Sergipe, foi a maior da história da empresa. A incorporação de uma das maiores térmicas a gás da América Latina foi fundamental para a Eneva alcançar 6,3 GW de capacidade de geração de energia, entre projetos já em operação ou contratados.

O acordo de aquisição da Celse foi assinado em junho de 2022, o que incluiu a termelétrica a gás natural Porto de Sergipe (1,6 GW), e uma capacidade de expansão de 3,2 GW já licenciada, além do acesso a um terminal de gás natural liquefeito (GNL) de 21 milhões de m³ de capacidade de regaseificação, um excedente considerável frente ao consumo de até 6 milhões de m³ da térmica.

“Estamos falando de um terminal de GNL com capacidade adicional de 15 milhões de m³, o que é um volume bastante relevante. Temos um potencial grande para crescer o uso desse terminal, tanto em projetos de térmicas, quanto da comercialização do gás”, afirmou Marcelo Lopes, diretor de Comercialização, Marketing e Novos Negócios da Eneva.

É nessa capacidade de comercialização que a Eneva se concentrou ao estruturar o Hub Sergipe, com o objetivo de atender novos clientes a partir do segundo semestre de 2024. O prazo vem de um contrato assinado com a TAG para interligação do terminal de GNL à malha de gasodutos de transporte.

“O investimento no Hub Sergipe vai possibilitar o nosso acesso aos gasodutos de transporte, que, por sua vez, nos permitirão entregar gás natural em outros estados do país. Além disso, tendo acesso ao GNL, no futuro também vamos conseguir interiorizar esse gás via GNL de pequena escala, uma expertise que a Eneva já desenvolveu e permitiu novas frentes de negócio para a companhia”, completou Lopes.

A empresa tem trabalhado no desenvolvimento da inteligência para oferecer produtos customizados a grandes clientes de gás natural que serão alcançados pelo acesso à malha de gasodutos. Entre eles, podem figurar distribuidoras de gás natural, termelétricas e até, eventualmente, grandes indústrias com perfil de migração para o mercado livre, que poderão fazer a comercialização direta de gás natural com a Eneva.

Numa ponta, um time da companhia olha para o mercado internacional de GNL, buscando as melhores oportunidades. Na outra, a equipe comercial busca entender quais são as demandas dos clientes – especificação de produto, de contratos e flexibilidade. “A Eneva conecta essas duas pontas, com a compra de volumes significativos, um bom balanço, boa estrutura de crédito e inteligência de mercado para fazer essa gestão”, explicou o executivo.

*Conteúdo oferecido pela Eneva
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 26/04/2023

RENOVÁVEIS E GÁS NATURAL: OPORTUNIDADES E INVESTIMENTOS DA SHELL ENERGY BRASIL NO MERCADO DE ENERGIA BRASILEIRO

Informações: Click Petróleo e Gás



Funcionária da Shell (fotolivre) (galego)

Christian Iturri, presidente da Shell Energy Brasil, destaca que a energia limpa e o gás natural são grandes oportunidades para o Brasil.

Apesar disso, Iturri aponta que é necessário ampliar a competição para desenvolver o mercado e viabilizar altos investimentos. A Shell vem ampliando seus investimentos em fontes renováveis de energia e criou um braço para soluções além do petróleo.

Energia Limpa: aposta da Shell Energy Brasil



A Shell Energy Brasil anunciou um forte investimento de R\$3 bilhões em 2021, visando o desenvolvimento de fontes de energia renováveis. Entre as iniciativas estão o desenvolvimento de plantas de energia solar e eólica em Minas Gerais, Bahia e Paraíba. A unidade da Shell Energy Brasil possui uma carteira de projeto com cerca de 4GW em projetos solares.

Iturri destaca que há um potencial enorme no Brasil em renováveis como a energia solar e eólica, mas que ainda é necessário desenvolver e ampliar a competição para essas fontes de energia sejam ainda mais exploradas. Na área das energias renováveis, a Shell elegeu o Brasil como uma das quatro áreas prioritárias no mundo, juntamente com Estados Unidos, Noroeste da Europa e Austrália.

Eólica Offshore

Há um grande potencial na energia eólica offshore no Brasil, contudo, precisa-se finalizar o marco regulatório para essa energia. Recentemente, a Shell solicitou licenças para desenvolvimento de 17GW de energia eólica offshore distribuídas em seis estados: Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. A eólica offshore tem a vantagem de poder ter plantas maiores em relação à eólica onshore.

Gás Natural: maior produtora depois da Petrobras

Apesar da ampliação das energias renováveis, a Shell mantém forte investimento no gás natural no Brasil. A Shell Energy é a maior produtora de gás natural depois da Petrobras no país. A empresa não descarta investir em dutos submarinos para ampliar a capacidade de escoamento do gás do pré-sal, visando a otimização da infraestrutura.

Desafio no mercado de gás

O mercado de gás natural recentemente passou por uma abertura, gerando a possibilidade de escolha ao consumidor de acordo com suas necessidades. Os desafios residem na alta de custos fixos decorrentes da produção e tratamento desse gás até a distribuição, independentemente do preço da molécula. O aumento da utilização dos ativos depende da maior abertura do mercado para gerar mais concorrência e assim permitir a redução dos preços.

A abertura do mercado para gás natural ainda é limitada no Brasil, e é necessário desenvolver a concorrência ao longo da cadeia. O objetivo é incentivar o aumento da utilização dos ativos para reduzir o preço. Além disso, a harmonização das regras facilitaria muito o crescimento do mercado interno.

Perspectivas para a Energia no Brasil

A Shell está atenta às novas fontes de energia que surgem no mercado, como o hidrogênio verde. A empresa investiu R\$ 600 milhões em pesquisa e desenvolvimento em 2022. No mercado de gás natural, a Shell quer ser uma das maiores comercializadoras com a Petrobras. Já em relação à eletricidade, a empresa tem expectativa de crescimento rápido alinhado com a expansão das energias renováveis no Brasil.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda

Data: 26/04/2023

Orientação da Presidência da República é de permitir o reequilíbrio de contratos para retomada de investimentos privados



Secretário-executivo George Santoro participou do Fórum Econômico, da BandNews FM - Foto: Divulgação/BandNews

O Governo Federal deve usar a Secretaria de Conciliação e Conflito do Tribunal de Contas da União (TCU) para resolver impasses envolvendo contratos de concessão de rodovias celebrados pelas gestões anteriores, afirmou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro. Em São Paulo, Santoro participou do Fórum Econômico, evento promovido pela rádio Band News, que teve como tema Infraestrutura e Desenvolvimento.

De acordo com o secretário-executivo, pelo menos um terço dos contratos apresentam irregularidades que precisam ser sanadas. A orientação da Presidência da República, por meio da Casa Civil, é que concessões rodoviárias federais inadimplentes passem por processos de reequilíbrio, permitindo a retomada das obras previstas.

“Acreditamos que pode chegar a mais de R\$ 40 bilhões de investimentos retomados com a solução desses conflitos”, disse Santoro. Também participaram do painel Infraestrutura e Desenvolvimento o presidente-executivo da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadibi; o vice-presidente comercial Aços Planos da ArcelorMittal, Eduardo Zanotti; e o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic), José Carlos Martins.

Contratos

Durante o debate, o secretário-executivo destacou as discussões dentro do Governo Federal para elaborar novos contratos de manutenção de rodovias federais, com indicadores de qualidade e duração de 10 anos. “São contratos que estamos desenvolvendo junto com o Banco Mundial para sair da lógica de fez a obra, mediu. Ele vai ter uma lógica de recuperar a rodovia e mantê-la com vários indicadores de qualidade e segurança. É uma mudança sistemática”, disse.

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

Data: 26/04/2023

RETOMADA DE DRAGAGEM VAI PERMITIR NAVEGAÇÃO MAIS SEGURA NO RIO MADEIRA

Serviços de manutenção no canal hidroviário entre Amazonas e Rondônia devem retirar mais de 1,5 milhão de metros cúbicos de sedimentos

Até junho deste ano, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, pretende dragar cerca de 1,5 milhão de metros cúbicos de sedimentos em oito pontos críticos do Rio Madeira, entre Amazonas e Rondônia. Os serviços de dragagem foram retomados no dia 15 de abril e vão garantir uma navegação segura das embarcações, bem como auxiliar no escoamento de insumos para as regiões Norte e Centro-Oeste do país.

Após avaliação hidrográfica do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as equipes atuam na remoção de sedimentos do fundo do rio Madeira nos pontos críticos de Cojúbim, Curicacas, Salomão, Costa Primavera, Cintra, Miriti, Santa Cruz e Manicoré.

Um dos principais eixos logísticos do norte do país, a hidrovia do Rio Madeira integra o Arco Norte, que abrange os estados do Acre, Rondônia, Amazonas, Pará, Mato Grosso e Tocantins, e garante o escoamento de produtos pelo rio Amazonas e seus afluentes. Segundo dados da Agência Nacional

de Transportes Aquaviários (Antaq), apenas entre janeiro e fevereiro deste ano o rio Madeira movimentou 1,6 milhão de toneladas de carga, um crescimento de 1,75% em relação ao mesmo período de 2022.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 26/04/2023

NOVE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA SÃO APROVADOS PARA RECEBER INCENTIVOS E EMITIR DEBÊNTURES

Receberam autorização para captar recursos no mercado e para desoneração fiscal sete empreendimentos de ferrovias e dois de rodovias



Ecovias do Cerrado recebeu autorização para emitir debêntures incentivadas - Foto: Divulgação/Ecovias do Cerrado

Por meio do Ministério dos Transportes, o Governo Federal classificou nove projetos de infraestrutura de transportes como prioritários para captar recursos no mercado privado por meio de debêntures e obter desoneração fiscal. Receberam autorização sete propostas de ferrovias e duas de rodovias.

Sete projetos foram aprovados dentro do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). A empresa Caminhos da Serra Gaúcha recebeu autorização para executar de obras e exploração dos serviços de operação, exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da capacidade de infraestrutura de transportes de diversos trechos da concessão do bloco 3 de rodovias do Rio Grande do Sul.

Os seis restantes abrangem ferrovias. A empresa Petrocity Ferrovias Ltda. conseguiu aprovação em Reidi para três projetos importantes: a Estrada de Ferro Minas Espírito Santo, que ligará Barra de São Francisco (ES) a Ipatinga (MG), com 242 km de extensão; a Estrada de Ferro Planalto Centro, que ligará Unaí (MG) a Campos Verdes (GO), com 530 km de extensão; e a Estrada de Ferro Juscelino Kubistcheck, que ligará São Mateus (ES) a Santa Maria (DF), com 1.310 km de extensão que atravessam os estados de Espírito Santo, Minas Gerais e Distrito Federal.

Já a Vale S.A. poderá usar os incentivos fiscais para executar intervenções obrigatórias, como obras de duplicação de segmento ferroviário, demolição de Obra de Arte Especial e minimização de conflitos urbanos, na concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas, cuja malha ferroviária atravessa os estados de Espírito Santo e Minas Gerais, e na concessão da Estrada de Ferro Carajás, que passa pelos estados do Maranhão e do Pará.

Por fim, a empresa Suzano poderá usar o benefício para implantar uma pera ferroviária, que integrará um sistema logístico intermodal de escoamento da produção de celulose da unidade fabril até o Porto de Santos por meio da Malha Ferroviária Norte/Paulista, no Mato Grosso do Sul.

Rodovias gaúchas

Do lado das rodovias, o mesmo benefício poderá ser usado pela empresa Caminhos da Serra Gaúcha para execução de obras e exploração dos serviços de operação, exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da capacidade de infraestrutura de transportes de diversos trechos da concessão do bloco 3 de rodovias do Rio Grande do Sul.



Criado pela Lei Federal nº 11.488, o Reidi tem como objetivo a desoneração da implantação de projetos de infraestrutura. O incentivo fiscal do regime consiste na suspensão da incidência das contribuições pra PIS (1,65%) e Cofins (7,6%) sobre as receitas decorrentes, destinadas à utilização ou incorporação em obras de infraestrutura.

Debêntures

Entre as ferrovias, a Rumo S.A. ganhou aprovação para fins de emissão de debêntures incentivadas no projeto de construção da Ferrovia Estadual Senador Vicente Emílio Vuolo, do Sistema Ferroviário Rondonópolis/Cuiabá/Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, com extensão aproximada de 730 km.

Já a Ecovias do Cerrado foi autorizada a emitir os títulos para explorar e prestar serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade de nível de serviço de um amplo sistema rodoviários que abarca diversas rodovias federais de Minas Gerais e Goiás.

As debêntures incentivadas são títulos de dívida emitidos por empresas que exercem atividades no ramo da infraestrutura. São isentas de imposto de renda para incentivar mais pessoas a comprarem esse tipo de título, ampliando o dinheiro arrecadado pelas empresas para a execução de obras ou serviços de infraestrutura no país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 26/04/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A BUSCA PELA DESCARBONIZAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os setores portuário e de navegação mundiais estão em uma crescente busca pela descarbonização de suas operações, visando reduzir os impactos ambientais causados pela emissão de gases de efeito estufa. A necessidade de mudanças é urgente e, felizmente, a indústria está começando a agir para atender às demandas ambientais e de sustentabilidade.

A descarbonização dos setores portuário e de navegação é essencial para atingir as metas estabelecidas pelo Acordo de Paris, que visa limitar o aumento da temperatura global em no máximo 2°C acima dos níveis pré-industriais e reduzir as emissões de gases de efeito estufa. A indústria do transporte marítimo é responsável por cerca de 2,5% das emissões globais de CO₂, e, sem ações concretas para a descarbonização, espera-se que essas emissões dobrem até 2050.

A redução da emissão desses gases e de seus impactos pode ser alcançada por meio de diferentes tecnologias e estratégias, incluindo a utilização de biocombustíveis, a melhoria na eficiência energética dos navios e a implementação de tecnologias de captura e armazenamento de carbono. A transição para combustíveis limpos e renováveis é fundamental para alcançar uma navegação mais sustentável e pode levar a benefícios adicionais, como a redução da poluição do ar e da água.

Além dos benefícios ambientais, a descarbonização do setor portuário e de navegação também pode trazer benefícios econômicos. A demanda por soluções sustentáveis está crescendo, e empresas que adotam tecnologias mais limpas e sustentáveis podem ganhar vantagem competitiva. A implementação de tecnologias de eficiência energética também pode levar a reduções nos custos operacionais e de combustível.

No entanto, a transição para uma navegação mais sustentável requer investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento, bem como em infraestrutura e tecnologia. O setor portuário e de navegação deve trabalhar em conjunto com governos, organizações internacionais e outras partes interessadas para garantir que a descarbonização seja alcançada de forma eficiente e eficaz.



Em conclusão, a descarbonização dos setores portuário e de navegação é uma necessidade urgente para enfrentar os desafios ambientais globais. As empresas que adotarem tecnologias mais limpas e sustentáveis terão uma vantagem competitiva e contribuirão para um futuro mais sustentável. No entanto, para alcançar a descarbonização, é necessário um compromisso com a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias inovadoras e o investimento em infraestrutura. É hora de agir e tornar o setor portuário e de navegação mais sustentável para as gerações futuras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AVIAÇÃO 1

A Câmara dos Deputados aprovou ontem, dia 25, a Medida Provisória (MP) 1147/22, que zera as alíquotas do PIS e da Cofins sobre as receitas das empresas de transporte aéreo de passageiros. A isenção será válida de 1º de janeiro de 2023 (retroativamente) a 31 de dezembro de 2026. O texto, agora, segue para a apreciação do Senado. Segundo esmava realizada no ano passado, durante a gestão do então presidente Jair Bolsonaro, essa iniciava levará a uma renúncia fiscal de R\$ 505,82 milhões, o que já está previsto no orçamento deste ano. Para os três próximos anos, o valor deve somar mais de R\$ 1,09 bilhão.

AVIAÇÃO 2

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) comemorou a aprovação da MP. Segundo a entidade, essa desoneração é “fundamental para a retomada das operações domésticas e internacionais, além de ser uma forma de minimizar as enormes perdas enfrentadas nos últimos anos”. Os prejuízos acumulados dessas empresas no Brasil, até o ano passado, somam R\$ 46,39 bilhões, de acordo com a Abear, que considera o cenário de 2023 “desafiador”, diante da alta do dólar e do petróleo.

AVIAÇÃO 3

Relator da MP, o deputado federal José Guimarães (PT-CE) destacou que “a aprovação desta Medida Provisória é fundamental para a sustentabilidade da aviação brasileira. Em momentos de crise temos que agir porque as empresas geram emprego e constroem as linhas aéreas para atender a população brasileira, portanto, temos que agir em prol da aviação civil brasileira”.

LIVE

“Logística Portuária: Especialização e Mercado de Trabalho” é o tema da live que o Centro de Excelência Portuária (Cenep) Santos e o Laboratório de Transportes (Labtrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) realizam nesta quarta-feira, às 19 horas, nos canais dos dois órgãos no Youtube. Em pauta, as competências exigidas dos profissionais portuários pelo mercado de trabalho e o curso de Logística Portuária que o Cenep e o Labtrans vão realizar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

NACIONAL - CASTRO E PAES PEDEM QUE SANTOS DUMONT SÓ ATENDA VOOS VINDOS DE CONGONHAS E BRASÍLIA

Governador e prefeito do Rio de Janeiro se encontraram com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França

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

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, recebeu ontem (25) um pedido para que o Aeroporto Santos Dumont (RJ) só atendesse voos vindos de Congonhas (SP) e Brasília (DF). O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, e o prefeito da cidade, Eduardo Paes, se reuniram

com França para buscar soluções que estimulem a atividade do Aeroporto Internacional do Galeão, que perdeu uma quantidade significativa de usuários nos últimos anos.

“A nossa proposta é que o Santos Dumont voe para Congonhas e Brasília e o resto de todos os voos, os slots, sejam transferidos para o Galeão. O Governo tem discordância disso. Eles (Governo) acham que pela lei não dá para fazer”, disse Cláudio Castro.



Juntamente com o prefeito Eduardo Paes e o governador Cláudio Castro, o ministro Márcio França disse que daqui a 15 dias o Governo trará uma proposta de solução para o Galeão

Slot é um termo usado na aviação para se referir ao direito que a companhia aérea tem para decolar e pousar em um aeroporto.

Haverá uma nova reunião daqui a 15 dias para tratar do assunto. Segundo as autoridades do Rio de Janeiro, o Governo Federal não recebeu positivamente a proposta, mas o ministro Márcio França disse que a União não vê problemas em limitar a atuação do Santos Dumont, mas não detalhou para quais destinos e nem para quantos passageiros.

“Vamos apresentar daqui a 15 dias as propostas da União que vão ser necessárias. Já há consenso que precisamos fazer algumas reduções no Santos Dumont. Vamos fazer um slot variável que permita que a empresa possa ocupar o slot dela em outro momento”, disse o ministro.

Márcio França terá uma reunião hoje (26) com a concessionária do Galeão, a Changi, para receber a proposta da empresa. O aeroporto foi concedido à empresa em 2014, mas não atingiu o número de usuários esperado. Com as consequências da pandemia de Covid-19 para o setor de turismo, a Changi decidiu devolver o Galeão para o Governo Federal, mas com a retomada do setor aéreo, optou por desistir da devolução da concessão.

Caso nenhuma das partes entrem em acordo, França não descarta uma intervenção no Galeão com a devolução da gestão do aeroporto pela Infraero.

No entanto, França também afirma que “já há acordo” que o Ministério vai ter que fazer reduções no Santos Dumont.

O Galeão chegou a embarcar 17 milhões de passageiros em 2014, mas em 2022 terminou o ano com 5,9 milhões de usuários. Já no Santos Dumont, o número no ano passado superou 10 milhões, acima dos 9,2 milhões registrados em 2013.

O Governo tem a expectativa de alcançar 8 milhões de passageiros no Galeão até o final de 2023, o que seria um aumento de 40% frente aos números de 2022. Para o Santos Dumont, a expectativa é de aumentar em 10% a movimentação neste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/04/2023

NACIONAL - GOVERNO AVANÇA COM PROPOSTA DE RELICITAÇÃO DE TRECHO DA BR-163

Obra no estado do Mato Grosso do Sul vai da capital, Campo Grande, até a divisa com o Mato Grosso

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

O Ministério dos Transportes aprovou ontem (25) os estudos feitos pela Infra SA que irão embasar a relicitação de um trecho de 380 km da BR-163. A obra no estado do Mato Grosso do Sul vai da capital, Campo Grande, até a divisa com o Mato Grosso.

Apesar de a Infra SA ter produzido o estudo, ela não terá nenhum direito de preferência em uma futura outorga de concessão, caso a proposta se concretize no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A sugestão da empresa é que a chamada “Rota do Pantanal” seja duplicada em um trecho de 67 quilômetros, além de outro trecho de 84 quilômetros com a construção de uma terceira faixa.

A BR-163 no Mato Grosso do Sul foi leiloadada originalmente em 2013 e passada à iniciativa privada por 30 anos em 2014. Porém, em 2019, a concessionária responsável por 715 quilômetros devolveu o trecho de 380 quilômetros. Este último trecho será relicitado no futuro.

No entanto, em 2019, a concessionária — responsável por 715 km de estradas — devolveu o trecho de 380 km. Este trecho é o que será relicitado no futuro.

A portaria com a aprovação dos estudos foi publicada ontem no Diário Oficial da União.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/04/2023

REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI DEFINIR PROJETO DO TÚNEL COM CIDADES DA REGIÃO

APS pretende analisar dois projetos já existentes e busca reduzir desapropriações

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



A primeira reunião contou com a presença da diretoria da APS e representantes das prefeituras de Santos e Guarujá Crédito: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai definir junto com as prefeituras de Santos e Guarujá qual projeto do túnel que vai ligar as duas margens do complexo marítimo paulista sairá do papel: se o feito pela Dersa (Desenvolvimento Rodoviário SA), em 2012, ou se o proposto pela gestão anterior da estatal, em 2020, dentro do programa que previa a desestatização do órgão.

Para analisar as duas ideias, a APS anunciou ontem (25), durante entrevista coletiva concedida na sede da empresa, a criação de uma comissão formada inicialmente por representantes das prefeituras dos dois municípios envolvidos e integrantes da nova diretoria da estatal. Porém, outros entes devem compor o grupo, como a Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (CET Santos), engenheiros e sociedade civil. As reuniões acontecerão semanalmente, às terças-feiras.

A escolha do modelo deve ser anunciada em um prazo que varia de 40 a 60 dias, segundo o diretor-presidente da APS, Anderson Pomini. Inclusive, na próxima terça-feira (2), ele estará em Brasília para discutir a iniciativa com representantes dos ministérios da Fazenda, Portos e Aeroportos e do Tribunal de Contas da União (TCU).

“Nesta primeira reunião, analisamos os projetos que já existem, os conflitos anunciados, vantagens e desvantagens de cada um e qual modelagem deve atender melhor aos anseios da sociedade”, explicou.



Ainda de acordo com o presidente, os dois projetos precisam de adaptações. “Quando tivermos todas as respostas à mesa e pudermos avançar com a modelagem escolhida, aí enfrentaremos a burocracia jurídica para a efetiva contratação dos serviços e a implementação do túnel”, disse Pomini.

Após a decisão, o projeto será encaminhado para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e “informalmente para os órgãos de controle, como o Tribunal de Contas, mas formalmente, ele não está autorizado a emitir parecer prévio sobre o modelo”, esclareceu Pomini. Isso porque a Autoridade Portuária tem competência própria para a publicação do edital.

Também estiveram presentes na reunião Bernadete Bacellar (diretora de Administração e Finanças da APS); Eduardo Lustoza (diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação); Antônio de Pádua de Deus Andrade (diretor de Operações); Carlos Magano (diretor de Infraestrutura). A prefeitura de Santos foi representada pelos secretários de Assuntos Portuários, Bruno Orlandi, e de Desenvolvimento Urbano, Glaucus Farinello. E a prefeitura de Guarujá pelo superintendente de Assuntos Governamentais, Jaime de Almeida Lima Neto.

Os dois projetos

O projeto desenvolvido pela Dersa (órgão já extinto), foi definido em 2012 na gestão do então governador Geraldo Alckmin.

Na época, o estudo teve todas as etapas aprovadas, incluindo a realização de audiências públicas e obtenção de licenças ambientais, mas não saiu do papel, principalmente devido ao volume de desapropriações que seriam feitas na margem direita do Porto de Santos, no bairro do Macuco.

Inclusive, esse é um dos pontos que a APS quer alterar, visando a redução de custo (indenizações) e a celeridade da obra.

Já as licenças ambientais venceram. Por isso, a estatal estuda pedir o desarquivamento dessas autorizações, o que poderia acelerar a proposta, mas há impedimentos jurídicos e burocráticos para isso, adiantou Pomini.

Em 2012, a obra foi orçada em R\$ 2,5 bilhões, com prazo de conclusão de 30 meses. A ligação entre Santos e Guarujá teria pouco mais de 1,5 km de extensão e três pistas nos dois sentidos, além de um corredor para pedestres e ciclistas, desvio exclusivo para o tráfego de caminhões e espaço para a passagem do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Em Santos, o túnel sairia do cais de Outeirinhos, no Macuco, e chegaria na linha da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), em Guarujá.

Já a versão mais recente apresentada em 2020 pela antiga gestão da APS atualizou o traçado de 2012, projetando o acesso ao túnel a partir da Avenida Perimetral, nas imediações do Terminal de Passageiros de Santos, eliminando desapropriações do lado santista.

Porém, no lado Guarujá, a questão permanece, já que a obra passaria pela comunidade Prainha, onde residem cerca de 1.300 famílias.

Até então, a ideia seria remanejar os moradores para conjuntos habitacionais, como o Parque da Montanha, mas o volume de residências ainda não atenderia a demanda.

Vale destacar que em ambos os projetos, o túnel seria construído de forma imersa (abaixo do solo marítimo para não interferir no calado do complexo portuário).

Para que saia do papel, a proposta escolhida receberá recursos da própria estatal, que fechou 2022 com R\$ 1,2 bi de caixa líquido, além da possibilidade de repasses junto ao Governo Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP DEVERIA FOCAR EM NOVA VIA DE ACESSO PLANALTO-SANTOS, DIZ POMINI

Para o presidente da APS, a possível rota logística seria ideal para escoar carga e aliviar o Sistema Anchieta-Imigrantes

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br / Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Os dois principais acessos rodoviários ligando São Paulo à Baixada Santista são a rodovia dos Imigrantes e a via Anchieta Crédito: Divulgação/Ecovias

UM DOS ENTRAVES PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA ROTA LIGANDO SÃO PAULO À BAIXADA SANTISTA É O IMPACTO EM ÁREAS PROTEGIDAS DE MATA ATLÂNTICA

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, disse ontem (25), durante entrevista coletiva concedida na sede da empresa pública, que não há necessidade de o Governo de São Paulo ser incluído nas discussões a respeito da escolha do projeto do túnel submerso ligando as cidades de Santos e Guarujá. Para ele, no entanto, o Executivo estadual deveria se debruçar “sobre um outro projeto muito importante: a implementação de uma terceira via de acesso Planalto-Santos”.

Em sua visão, seria um marco se, ao mesmo tempo em que a região da Baixada Santista recebe a obra do túnel ligando as duas margens do porto, esperada há mais 100 anos, pudesse acompanhar também as discussões de um novo acesso rodoviário ligando São Paulo ao litoral.

Em 2021, o Governo Estadual chegou a lançar uma iniciativa chamada Linha Verde, que ainda é embrionária, ou seja, não tem traçado definido nem avaliação de impacto ambiental ou econômico.

É apenas um pontapé inicial para uma possível nova rota logística no Estado, destinada a escoar carga e aliviar o Sistema Anchieta-Imigrantes.

A ideia de uma nova rodovia entre São Paulo e a Baixada Santista não é novidade. A discussão existe desde a década de 80. Um dos entraves é o impacto ambiental da nova rota, que teria que atravessar áreas protegidas de Mata Atlântica.

A questão é vista como desafiadora, mas estudos preliminares já indicaram que a construção é viável.

Anchieta-Imigrantes

As duas principais estradas que ligam o Planalto à Baixada Santista são a via Anchieta e a rodovia dos Imigrantes. Cada uma tem duas pistas (Norte, sentido capital, e Sul, sentido litoral. A Anchieta tem duas faixas de circulação para cada sentido, totalizando quatro. E a Imigrantes, três faixas, num total de seis.

As vias fazem parte do Sistema Anchieta-Imigrantes, que é administrado pela concessionária Ecovias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/04/2023

REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO ANUNCIA QUE TRECHO NORTE DO RODOANEL TERÁ O SISTEMA FREE FLOW

Governador Tarcísio de Freitas quer que tecnologia seja utilizada nas rodovias de todo o Estado
Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



Segundo o Governo do Estado, a concessão do trecho Norte do Rodoanel será de 31 anos e terá um total de investimentos previstos na ordem de R\$ 3,4 bilhões
Crédito: Divulgação

“É ALGO QUE VAMOS IMPLANTAR EM TODO O ESTADO; VAMOS APOSENTAR TODAS AS PRAÇAS DE PEDÁGIO EM TODO O ESTADO DE SÃO PAULO. COM O SISTEMA, O MOTORISTA PASSA A PAGAR UMA TARIFA MAIS JUSTA PELO O QUE REALMENTE UTILIZA DA RODOVIA, E DE FORMA MAIS SIMPLES E ÁGIL”

TARCÍSIO DE FREITAS
governador de São Paulo

O Governo de São Paulo anunciou ontem (25) que o trecho Norte do Rodoanel terá uso exclusivo do sistema free flow, tecnologia com sensores que calcula a tarifa por quilômetro rodado. O objetivo do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) é que todas as rodovias do Estado tenham a tecnologia já implementada.

Com a aplicação do free flow, passa a ser eliminada a necessidade dos motoristas pararem nas praças de pedágio, assim reduzindo o tempo de viagem.

Tarcísio salientou a importância da tecnologia, destacando para a melhoria do tráfego da rodovia. Segundo o governador, o objetivo é implantar o sistema nas demais rodovias concedidas.

“É algo que vamos implantar em todo o estado; vamos aposentar todas as praças de pedágio em todo o estado de São Paulo. Com o sistema, o motorista passa a pagar uma tarifa mais justa pelo o que realmente utiliza da rodovia, e de forma mais simples e ágil”, afirmou Tarcísio.

O sistema funciona da seguinte forma: quando o veículo passa pelo pórtico, as câmeras com tecnologia OCR (Optical Character Recognition, ou Reconhecimento Ótico de Caracteres) fazem a leitura das imagens frontal e traseira das placas. Um scanner a laser faz a identificação e o dimensionamento dos veículos em tempo real, capturando as características como altura, largura, comprimento, trajeto e velocidade de carros, motos, ônibus, entre outros parâmetros.

As informações são complementadas pelas antenas de identificação e câmeras de monitoramento e enviadas para um sistema central, responsável por receber e processar todos os dados. Os usuários que possuírem TAGs – dispositivos acoplados no para-brisa dos veículos – farão o pagamento automático. Já os usuários que não possuírem TAG pagarão a tarifa posteriormente, por meio de plataforma digital a ser implementada pela concessionária.

No final do mês passado, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou o início da cobrança free flow na BR-101/RJ/SP (Rio-Santos). A tarifa praticada é de R\$ 4,10 para os carros de passeio nos três pórticos instalados em Paraty (km 538), Mangaratiba (km 447) e Itaguaí (km 414).

Leilão

O trecho Norte do Rodoanel foi concedido à iniciativa privada, durante leilão realizado em 14 de março. A Via Appia FIP Infraestrutura foi a grande vencedora do leilão, que ocorreu na sede da B3, na Capital Paulista.

De acordo com o Governo do Estado, a concessão será de 31 anos e terá um total de investimentos previstos na ordem de R\$ 3,4 bilhões, que já inclui a conclusão das obras paradas.

Com 44 km de extensão no eixo principal, três a quatro faixas por sentido e sete túneis duplos, o trecho Norte do Rodoanel terá ainda 107 obras de arte especiais entre São Paulo, Arujá e Guarulhos.

A expectativa é que se reduza a circulação de 18 mil caminhões diariamente dentro da capital paulista.

O Trecho Norte é a última parte do Anel Rodoviário Mário Covas, círculo viário construído ao redor da Grande São Paulo, oferecendo aos motoristas uma via expressa entre o Litoral e o Interior sem a necessidade de passar pela Capital. Nesse cenário, o empreendimento é estratégico ao Porto de Santos, ao agilizar e facilitar o transporte de cargas entre seus terminais, na Baixada Santista, e as demais regiões.

O leilão do Trecho Norte já havia sofrido uma série de atrasos para a sua concessão. Primeiro, ocorreria em abril de 2022, mas foi adiado por falta de interessados. Na gestão do governador Rodrigo Garcia (PSDB), a cerimônia foi remarcada para janeiro deste ano, mas houve novo adiamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

REGIÃO NORTE - NOVO SUPERINTENDENTE DA SUFRAMA FALA EM INTEGRAÇÃO E MODERNIZAÇÃO

Ex-deputado federal Bosco Saraiva vai comandar a Superintendência da Zona Franca de Manaus

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

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



Bosco Saraiva concedeu entrevista coletiva ao lado dos dois últimos superintendentes interinos, Ana Maria de Souza e Marcelo Pereira Crédito: Divulgação

Bosco Saraiva, ex-vice-governador do Amazonas e ex-deputado federal, foi nomeado para comandar a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Em sua primeira entrevista coletiva como superintendente, ele falou sobre algumas de suas prioridades, como a integração regional com os outros estados da Amazônia Ocidental (Acre,

Amapá, Rondônia e Roraima) e a modernização da própria entidade.

Bosco Saraiva concedeu a entrevista na sede da autarquia, na capital amazonense, ao lado dos dois últimos superintendentes interinos, Ana Maria de Souza e Marcelo Pereira.

“A prioridade é promover a integração regional com os estados-irmãos que fazem parte da Amazônia Ocidental. Contamos que todos os estados sintam-se parte deste novo trabalho”, disse o superintendente.

Segundo ele, o processo de modernização da Suframa passa também pela valorização dos servidores. Saraiva prometeu dar atenção especial a esse tema.

“A importância dos servidores da Suframa para o Amazonas e para a Amazônia é incomensurável. Então lutarei com todas as minhas forças junto à nossa bancada federal, ao ministro e ao presidente para que possamos restabelecer a força dos nossos servidores e colaboradores”, declarou.

Outro desafio que também foi apontado como prioridade pelo superintendente é o de dinamizar a interiorização das ações da Suframa nas cidades. “A autarquia precisa urgentemente sair da capital e ir para o interior ajudar e oferecer as vantagens da Zona Franca de Manaus aos nossos irmãos”.

A nomeação de Bosco Saraiva como superintendente da Suframa foi publicada no Diário Oficial da União de ontem e assinada pelo ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa.



O convite para assumir o cargo aconteceu no início de abril e foi feito pelo vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin.

Saraiva enfrentou a concorrência do ex-deputado federal José Ricardo (PT), mas conseguiu garantir o apoio de toda a bancada amazonense em Brasília, formada por três senadores e oito deputados federais, para assumir o cargo.

A Suframa é uma autarquia que administra a Zona Franca de Manaus (ZFM) e as isenções tributárias das áreas da região da Amazônia Ocidental.

Bosco Saraiva assume o mais alto cargo da Suframa quatro meses depois da exoneração do general Algacir Antônio Polsin. O militar assumiu a superintendência em junho de 2019 e foi exonerado no fim do governo do então presidente Jair Bolsonaro, em dezembro de 2022.

Após a saída do general, o economista Marcelo Pereira foi nomeado superintendente interino da Suframa e deve seguir na função até Bosco Saraiva ser empossado oficialmente.

Na manhã de ontem, a Suframa afirmou que, nas próximas horas, informará os detalhes sobre a posse e o início do trabalho do novo superintendente.

Carreira

Bosco Saraiva é empresário, já foi vereador, deputado estadual e presidente da Câmara Municipal de Manaus, em 2013.

Em 2017, foi vice-governador de Amazonino Mendes, já falecido, em um mandato-tampão. Bosco deixou o cargo em abril de 2018 para se candidatar a deputado federal, e foi eleito.

Nas eleições do ano passado, tentou uma vaga na Assembleia Legislativa do Amazonas, mas não se elegeu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

REGIÃO SUL - SERVIDORES PARTICIPAM DE CURSO DA PORTOS DO PARANÁ EM PARCERIA COM ESPANHÓIS

Ao todo, 40 funcionários iniciaram a primeira etapa do programa da Autoridade Portuária em conjunto com a Fundación ValenciaPort

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

ESTAMOS FORTALECENDO NOSSO QUADRO, INVESTINDO EM QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO. ACREDITAMOS QUE UM PORTO MAIS EFICIENTE SÓ É POSSÍVEL COM PROFISSIONAIS DE EXCELÊNCIA

LUIZ FERNANDO GARCIA
diretor-presidente da Portos do Paraná

Funcionários da Portos do Paraná, Autoridade Portuária gestora dos portos de Paranaguá e Antonina, participaram do programa de formação em gestão estratégica de portos, oferecido em conjunto com a Fundación ValenciaPort, instituição do Porto de Valência, na Espanha, que é referência no setor. Ao todo, foram selecionados 40 portuários que trabalharam em diferentes atividades, nas áreas administrativa e operacional.

As aulas para o curso foram divididas em dois módulos. No primeiro, realizado na segunda-feira (24), foram abordados temas como cadeia logística, relação com comunidade portuária, transição energética, boas práticas ambientais e gestão de talento humano.

No segundo, previsto para junho, os alunos receberão os conteúdos de gestão estratégica, planificação portuária, gestão de sistemas, tecnologia da informação, relação porto-cidade e responsabilidade social dos portos.

“Estamos fortalecendo nosso quadro, investindo em qualificação e formação. Acreditamos que um porto mais eficiente só é possível com profissionais de excelência. Participamos das três edições do Master em Logística Portuária oferecido em conjunto com a Universidade Politécnica de Valência, além de termos alunas em cursos nos portos de Le Havre (França) e Israel”, destacou o diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia.

Miguel Garin, diretor de negócio internacional da ValenciaPort, acredita que o Paraná sai na frente ao investir na qualificação dos seus funcionários.

“Ter uma equipe altamente qualificada é um diferencial de mercado e uma vantagem competitiva. Capacitar as equipes permite que elas tomem melhores decisões e assumam os desafios do futuro. Não existe porto inteligente sem pessoas inteligentes” comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

SINGAPURA - Inovações envolvendo descarbonização do setor portuário se destacam na Sea Asia

Equipamentos que utilizam hidrogênio verde e energia solar são apresentados na feira que ocorre em Singapura

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



A comitiva da Missão Portuária – Brasil Export 2023 chegou a Singapura na última segunda-feira e marcou presença na Sea Asia Crédito: Divulgação

A descarbonização e a digitalização dos processos do setor portuário global estão presentes na maioria das soluções apresentadas durante a Sea Asia, uma das mais importantes feiras portuárias do mundo, que acontece em Singapura.

As informações foram repassadas ao BE News pelo professor da Universidade Federal do Maranhão,

Sérgio Cutrim, integrante da comitiva da Missão Portuária – Brasil Export 2023, que chegou ao país na segunda-feira (24) e segue até sexta-feira (28).

Segundo ele, durante a visita à feira, o que mais chamou a atenção foram as novas diretrizes de gestão portuária que apontam para a descarbonização dos portos e para a digitalização de processos.

As formas de energia mais utilizadas, segundo ele, são o hidrogênio verde (H2V) e a energia solar.

“São duas áreas que o Brasil tem grande potencial de geração e o sistema portuário brasileiro já está antenado e buscando viabilizar as primeiras operações com esse tipo de energia renovável”, disse.

Para o professor, o Brasil pode, inclusive, se tornar um dos grandes fornecedores de hidrogênio verde, principalmente para a Europa.

Cutrim destacou ainda equipamentos pensados para fornecer energia aos navios, quando atracados nos portos.

Ele explicou que quando o navio atraca o motor continua ligado para fornecer energia à embarcação, ou seja, segue queimando óleo diesel e emitindo grande quantidade de CO2.

A ideia, agora, é que os portos tenham equipamentos que permitam às embarcações receberem energia vendida pelo próprio porto. Dessa forma, o motor pode ser desligado, reduzindo a quantidade de gases lançados na atmosfera que causam o efeito estufa.

“Mas é preciso um novo posicionamento dos portos numa operação que ainda é raríssima”, declarou.

Terceiro dia

A comitiva brasileira da Missão Portuária – Brasil Export 2023 é formada também pelo CEO do grupo, Fabrício Julião; pelo presidente do Conselho do Singapura Export, Joel Julius; o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo; os diretores da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Felipe Queiroz e Lucas Asfor; o presidente da Companhia Docas da Paraíba (CDP), Ricardo Barbosa; o secretário de Governo da Prefeitura de Santos, Fábio Ferraz; e integrantes do grupo que venceu o Brasil Hack Export, maratona tecnológica promovida pelo grupo Brasil Export em 2020.



SEGUNDO O PROFESSOR SÉRGIO CUTRIM, O QUE MAIS CHAMOU A ATENÇÃO NA FEIRA FORAM AS NOVAS DIRETRIZES DE GESTÃO PORTUÁRIA QUE APONTAM PARA A DESCARBONIZAÇÃO E A DIGITALIZAÇÃO DE PROCESSOS

A delegação brasileira viu de perto algumas soluções expostas na feira, que é uma das maiores do setor portuário no mundo

Hoje, o grupo visita o PSA, principal operador portuário em Singapura e a Embaixada do Brasil no país.

Amanhã (27), o CEO Fabrício Julião fará o lançamento do fórum internacional Singapura Export.

O anúncio é mais um passo na internacionalização do Brasil Export, que já conta com dois eventos realizados em solo estrangeiro: o Portugal Export, lançado no ano passado, em Sines e Lisboa, e o Mercosul Export, que fará sua estreia no próximo semestre, no Uruguai.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - RORAIMA E OS DESAFIOS PARA A CONSOLIDAÇÃO DE UM HUB LOGÍSTICO NO ARCO NORTE DO BRASIL



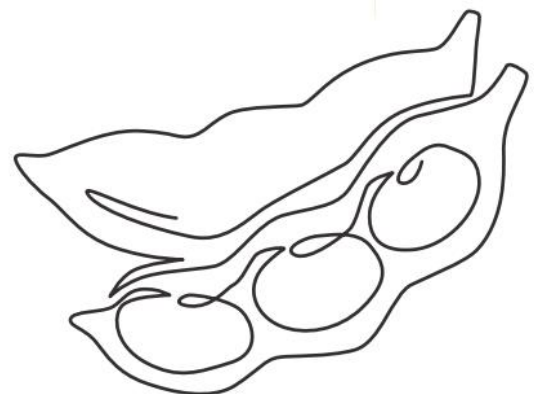
MARIA CRISTINA GONTIJO

Advogada especializada nas áreas do Direito Ambiental, Marítimo e Portuário. Professora em cursos de graduação e pós-graduação, coordenadora do Núcleo de Estudos Portuários Marítimos e Territoriais da Universidade Santa Cecília e coordenadora da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (CENEP) entre 2021 e 2023.

BRUNA CAROLINA SANTOS GONÇALVES

Advogada especialista em Direito Agrário e Regularização Fundiária, presidente da Comissão de Direito Agrário e Agronegócios da OAB/RR e advogada responsável pela APROSOJA-RR.

opinioao@portalbenews.com.br



Para muitos brasileiros, além da questão indígena, Roraima é somente mais um estado na região amazônica, cuja capital, Boa Vista, passou a ser protagonista da forte migração venezuelana que ocorre por aproximadamente uma década, devido à crise econômica e humanitária que assola o país vizinho.



O que pouco se sabe é que o estado nos últimos anos vem se fortalecendo como grande pólo de cultivo e exportação de soja, passando a garantir não só a segurança alimentar da Região Norte, mas também a de países vizinhos. Segundo dados da Secretaria de Planejamento (Seplan), foram registrados em 2018 o plantio de 18.000 hectares de soja no estado. Em 2022, os números passaram para 98.500 hectares. As projeções para 2023 são de 120.000 hectares cultivados, com a expectativa de 360.000 toneladas de soja.

Tal progresso é resultado, nos últimos anos, da somatória de esforços entre iniciativa privada, governo estadual e federal, por meios de ações de regularização fundiária, investimento em novas tecnologias de plantio e obediência as normas ambientais, o que passou a trazer segurança jurídica para investimentos na região do bioma amazônico.

Por outro lado, ainda existem desafios burocráticos para que o estado possa ter o protagonismo logístico que a geografia apresenta. O crescimento do agronegócio trouxe a necessidade de escoamento e armazenamento para os players do setor no estado de Roraima. Um dos maiores desafios reside na expectativa da ligação e saída para o Oceano Atlântico junto ao porto de Georgetown, na Guiana britânica, por meio da rota terrestre e fluvial para que as cargas possam ser escoadas.

Atualmente, a viagem entre Boa Vista e a Guiana por terra tem previsão estimada de 12 horas por rodovias rudimentares e sem infraestrutura, além de balsas, necessárias para que o deslocamento por terra ocorra. A rota disponível pela via fluvial e, posteriormente, marítima, para o escoamento da soja de Roraima, ainda se constitui na saída pelo Porto de Manaus. São aproximadamente 11 horas de viagem por terra até a chegada ao porto fluvial antes de chegar ao Oceano Atlântico.

Para tanto, em agosto de 2019, o governo brasileiro, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), realizou reunião técnica bilateral com representantes da Guiana para discutir novos projetos para melhorias do acordo de cooperação entre Brasil e Guiana para o transporte de cargas e passageiros (ratificado em 2005), além da pauta estar presente também junto ao Ministério da Infraestrutura como medida necessária para a melhoria dos acessos entre Brasil e demais países da América do Sul. O estado passou a receber incentivos e obras começaram a sair do papel. As ações diplomáticas entre os países, que começaram a se fortalecer em 2005, passaram a se desenvolver de forma mais assertiva.

O projeto de ligação entre Brasil e Guiana se tornou uma premissa não só para a competitividade do agronegócio e consolidação do estado roraimense como um hub logístico no país, mas para o desenvolvimento econômico e social da região amazônica e da comunidade caribenha como um todo. Por meio da construção de um terminal de armazenamento, a cidade de Lethem (Guiana) teria papel fundamental também no aumento das relações comerciais com demais países da comunidade caribenha, em decorrência da ampliação da exportação de soja, carne e milho para a região caribenha.

Além da construção dos acessos entre Brasil e Guiana, o hub logístico também busca consolidação na medida em que houver a continuidade da construção do Linhão de Tucuruí no trecho Manaus a Boa Vista, além das obras de recuperação da BR-174 de Manaus a Pacaraima pelo atual governo.

A INFRA S.A., empresa pública federal responsável pelo apoio em projetos e construção de infraestruturas deve assumir protagonismo neste processo. Para tanto, a pauta precisa prevalecer junto ao Ministério dos Transportes e o diálogo com a iniciativa privada e com o país vizinho por meio do fortalecimento dos acordos internacionais por meio dos governos estadual e federal.

O ESTADO (DE RORAIMA), NOS ÚLTIMOS ANOS, VEM SE FORTALECENDO COMO GRANDE PÓLO DE CULTIVO E EXPORTAÇÃO DE SOJA, PASSANDO A GARANTIR NÃO SÓ A SEGURANÇA ALIMENTAR DA REGIÃO NORTE, MAS TAMBÉM A DE PAÍSES VIZINHOS. SEGUNDO DADOS DA SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, FORAM REGISTRADOS EM 2018 O PLANTIO DE 18.000 HECTARES DE SOJA NO ESTADO. EM 2022, OS NÚMEROS PASSARAM



PARA 98.500 HECTARES. AS PROJEÇÕES PARA 2023 SÃO DE 120.000 HECTARES CULTIVADOS, COM A EXPECTATIVA DE 360.000 TONELADAS DE SOJA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

GOVERNO ARRECADA R\$ 21 MI COM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO

Informações: Poder 360 (26 de abril de 2023)

O governo federal arrecadou R\$ 21 milhões com o imposto de exportação sobre o petróleo cru até o momento, segundo o Fisco. O tributo passou a ser cobrado em 1º de março com a MP 1.163 de 2023. O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias, afirmou nesta 3ª feira (25.abr.2023) que é complexo tributar o óleo bruto. Também mencionou a portaria 85 de 2023, do Ministério da Fazenda, que estabeleceu que as petrolíferas têm até 60 dias para pagar o imposto, contados da data da conclusão do embarque do produto para o exterior. O governo estima arrecadar R\$ 6,6 bilhões com o tributo, que será cobrado pelo menos até 30 de junho de 2023.

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

Data: 26/04/2023

TURQUIA IMPÕE TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE 130% SOBRE ALGUMAS IMPORTAÇÕES DE GRÃOS

Informações: Agrolink (26 de abril de 2023)

De acordo com uma regulamentação anterior, não havia imposto de importação de trigo, cevada, centeio, aveia, milho e sorgo até 30 de abril. A colheita de trigo e cevada da Turquia começa em maio.

A Turquia reduziu as tarifas de importação de grãos e outros produtos agrícolas após a pandemia no final de 2020 e as interrompeu há cerca de um ano.

O governo anunciou recentemente grandes projetos de energia e infraestrutura nas vésperas da eleição, que as pesquisas de opinião mostram que o presidente Tayyip Erdogan pode perder depois de duas décadas no poder.

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

Data: 26/04/2023

GOVERNO FEDERAL CERTIFICA SCPAR PORTO DE IMBITUBA POR MATURIDADE EM GESTÃO

Informações: SCPAR Porto de Imbituba (26 de abril de 2023)

A SCPAR Porto de Imbituba foi certificada na categoria Bronze 3 em Nível de Maturidade da Governança e da Gestão. O certificado, concedido pelo Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, garante a existência de critérios de excelência para a governança e a gestão de transferências de recursos da União operacionalizada por meio da Plataforma + Brasil. A plataforma tem por objetivo desenvolver ações voltadas à melhoria contínua do processo de gestão desses recursos.

A Autoridade Portuária alcançou a nota de 52.74 pontos, num total de 100 possíveis. Foram avaliadas atividades desenvolvidas em 2021. As melhores avaliações da empresa foram em Estratégias e Planos (91% da pontuação possível), Governança (76,43%) e Sustentabilidade (61%).



O índice será acompanhado através de indicador específico no Planejamento Estratégico Integrado da empresa.

O diretor-presidente da Autoridade Portuária, Luís Antônio Braga Martins, destaca que é a primeira vez que a SCPAR Porto de Imbituba participa dessa avaliação e os resultados iniciais foram além do que havia sido projetado. “A importância desse resultado é, além de identificar o status atual da gestão da empresa através de parâmetros externos, fomentar melhorias na administração pública. O Governo do Estado de Santa Catarina apoia ações como essa, que buscam a excelência na gestão e governança e impulsionam a efetividade nas entregas à sociedade.”

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

Data: 26/04/2023

ADIADA A VOTAÇÃO DE PROJETO QUE REGULAMENTA A PRATICAGEM

Informações: Agência Senado (26 de abril de 2023)

Em reunião realizada nesta terça-feira (25), a Comissão de Infraestrutura (CI) adiou a votação do Projeto de Lei (PL) 877/2022, do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), que regulamenta a atividade de praticagem. Prático é o profissional que assessora a condução segura dos navios na entrada e saída dos portos. O adiamento ocorreu por falta de quórum, e se estendeu a todos os itens da pauta. Até a publicação desta matéria, não havia nova data para as votações.

O senador Weverton (PDT-MA), relator do projeto, leu seu parecer favorável à aprovação, com emendas. Para o senador, quando muitos atores são afetados por um assunto, é preciso construir uma solução que esteja clara na lei.

— Nós tínhamos alguns entendimentos que achávamos que não precisariam estar no texto, mas para dar segurança, dar essa acalmada e essa sensação clara de que não se estaria criando nenhum tipo de pegadinha, nós resolvemos colocar — disse Weverton.

As alterações sugeridas por Weverton incluem hipóteses em que o serviço de praticagem para embarcações com mais de 500 toneladas não é obrigatório. As emendas também retiram a menção à negociação coletiva quanto aos preços dos serviços e a exclusividade de participação em processo seletivo apenas para quem tenha certificado de oficial de náutica.

Outros adiamentos

Também foi adiada a votação do PL 2474/2020, que trata da doação de créditos de excesso de energia elétrica gerada por micros e minigeradores de energia — como painéis solares em residências — para instituições beneficentes. O projeto original, da Câmara dos Deputados, se restringia à época da pandemia, mas o senador Luis Carlos Heinze (PP-RS) apresentou substitutivo dá caráter permanente.

O adiamento também prejudicou a votação de seis requerimentos de audiências públicas. Entre eles, estava o pedido para debater proposta de privatização da BR-364 (REQ 29/2023) e debater a composição da tarifa de energia elétrica comercializada pela usina hidrelétrica de Itaipu (REQ 38/2023).

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

Data: 26/04/2023



HIDROGÊNIO VERDE: CONHEÇA 10 PROJETOS PROMISSORES EM DESENVOLVIMENTO NO BRASIL

Mais de US\$ 30 bilhões em investimentos estão previstos para a fonte, em dezenas de usinas ao redor do país

Por Gabriel Chiappini 26 de abril de 2023 Em Hidrogênio, Notícias, Transição energética



São oito usinas comerciais e dois projetos-piloto para o hidrogênio em andamento no país (Foto: Alexander Kirch/Shutterstock)

Nos últimos dois anos, dezenas de projetos para produção de hidrogênio verde no Brasil foram anunciados. Estima-se que juntos eles somem mais US\$ 30 bilhões em investimentos, de acordo com levantamento do Instituto Nacional de Energia Limpa (Inel).

A maior parte ainda está em estudo de viabilidade, com apenas memorandos de entendimento assinados com portos e governos estaduais. Entretanto, o Brasil já começa a ver alguns empreendimentos saírem do papel, entre pilotos e plantas de escala industrial.

Os projetos estão concentrados nos portos-indústria do Brasil, que agregam algumas características importantes.

Além de contarem com a infraestrutura para exportação do hidrogênio, os portos possuem potenciais consumidores domésticos e estão próximos a grandes projetos de eólicas offshore, com enorme capacidade de produção de energia renovável.

O que é o hidrogênio verde?

Ainda há uma discussão sobre a nomenclatura do hidrogênio em relação à intensidade de sua emissão de carbono.

Mas o critério mais aceito é que o hidrogênio verde é produzido através da eletrólise da água — separação das moléculas de oxigênio e hidrogênio — com o uso de energia renovável, como hidrelétrica, eólica, solar, biomassa ou biogás.

Também é considerado verde o hidrogênio produzido a partir de reforma e gaseificação de biomassa e biogás, alimentado por resíduos agroindustriais.

Como é usado o hidrogênio verde?

O hidrogênio verde é apontado como alternativa para a descarbonização de setores com alta intensidade de emissões de carbono, como transporte, petroquímico, siderurgia e mineração.

Pode substituir os combustíveis fósseis em veículos leves, caminhões, trens e navios; atuar como energético industrial nas indústrias de cimentos, aço e papel, e celulose; e servir de matéria-prima na siderurgia, produção de fertilizantes e refino de petróleo.

Não há consenso sobre melhor forma de transporte do hidrogênio em larga escala. Entre elas, estão a injeção de hidrogênio na malha de gasodutos existentes, ou a construção de gasodutos dedicados.

Outra aposta é a conversão do hidrogênio em amônia para viabilizar o transporte de longas distâncias em navios. Em geral, dez toneladas de hidrogênio podem ser convertidas em aproximadamente em 60 toneladas de amônia.



Veja abaixo 10 das principais iniciativas para produção de hidrogênio verde no Brasil, listados de acordo com o andamento dos projetos.

São oito usinas comerciais e dois projetos-piloto.

Unigel (Bahia)

Conhecida pela produção fertilizantes, a Unigel já iniciou as obras do que será a primeira planta de produção de hidrogênio verde em larga escala do Brasil. A fábrica será instalada no Polo Petroquímico de Camaçari, na Bahia.

O plano da companhia é investir US\$ 1,5 bilhão no empreendimento até 2027, Polo Petroquímico de Camaçari e produzir 100 mil toneladas anuais de hidrogênio verde e 600 mil toneladas/ano de amônia verde.

Para a primeira fase do projeto, a Unigel adquiriu da thyssenkrupp três eletrolisadores com potência total de 60 MW de energia.

- Investimento: US\$ 1,5 bilhão
- Produção de hidrogênio: 100 mil toneladas/ano
- Produção de amônia: 600 mil toneladas/ano
- Capacidade de eletrólise (primeira fase do projeto): 60 MW
- Início previsto: 2023
- Operação plena: 2027

Qair (Pernambuco)

A Qair Brasil, do grupo francês Qair, espera investir cerca de US\$ 3,9 bilhões até 2032 na instalação de duas usinas no Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Pernambuco. Uma produtora de hidrogênio verde e outra planta de hidrogênio azul – produzido a partir do gás natural com captura de carbono.

A empresa foi a única a participar da licitação de concessão de área aberta pelo Suape para instalação das plantas e aguarda assinatura do contrato.

O projeto será construído em quatro etapas, até alcançar 2240 MW de capacidade e 488 mil toneladas de hidrogênio por ano, sendo 290 mil toneladas de hidrogênio verde e 198 mil toneladas de hidrogênio azul.

- Investimento: US\$ 3,9 milhões
- Produção de hidrogênio verde: 488 mil toneladas/ano
- Produção de hidrogênio azul: 198 mil toneladas/ano
- Capacidade de eletrólise: 2,2 GW
- Início previsto: 2025
- Operação plena: 2032

Qair (Ceará)

A Qair pretende replicar um projeto nos mesmos moldes no Complexo Portuário Industrial do Pecém (CIPP), no Ceará. A companhia, inclusive, já adquiriu uma área no porto para instalação do empreendimento.

Porém, diferente do projeto em Pernambuco, além dos US\$ 3,9 bilhões nas plantas de hidrogênio, Qair irá investir mais US\$ 3 bilhões em um projeto de eólica offshore, de 1,2 GW, nos arredores do Pecém, que produzirão a energia renovável necessária para a produção de hidrogênio verde.

- Investimento: US\$ 6,9 bilhões
- Produção de hidrogênio verde: 488 mil toneladas/ano
- Capacidade de eletrólise: 2,2 GW



- Capacidade de energia eólica offshore: 1,2 GW
- Início previsto: não divulgado

Casa dos Ventos e Comerc (Ceará)

A Casa dos Ventos e a Comerc Eficiência assinaram em dezembro do ano passado um pré-contrato com o Complexo Portuário Industrial do Pecém (CIPP), no Ceará, para a instalação de unidade fabril de produção de hidrogênio e amônia verde.

Os investimentos previstos são de cerca de US\$ 4 bilhões até 2030. O início da primeira fase da operação é previsto para 2026.

Quando em plena capacidade operativa, a planta terá capacidade de até 2,4 GW de eletrólise para produção de mais de mil toneladas de hidrogênio por dia e 2,2 milhões de toneladas de amônia verde por ano.

- Investimento: US\$ 4 bilhões
- Produção de hidrogênio verde: 365 mil toneladas/ano
- Produção de amônia verde: 2,2 milhões de toneladas/ano
- Capacidade de eletrólise: 2,4 GW
- Início previsto: 2026
- Operação plena: 2030

Fortescue (Ceará)

A usina de hidrogênio verde, projetada pela gigante australiana da mineração, Fortescue, deve ser instalada no Complexo do Pecém com investimento de US\$ 6 bilhões.

Globalmente, o objetivo da gigante da mineração é produzir 15 milhões de toneladas por ano de hidrogênio verde até 2030, subindo para 50 milhões de toneladas por ano na década seguinte.

Recentemente, representantes da companhia no Brasil estiveram reunidos com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, para discutir a regulação do hidrogênio no país.

A empresa foi uma das primeiras a assinarem um memorando de entendimento com o Ceará, em 2021, para integrarem o hub de hidrogênio verde do Pecém.

Em junho de 2022, assinaram um pré-contrato, e em novembro, durante a COP27 no Egito, reforçaram a intenção de desenvolver um projeto de hidrogênio verde no Ceará, com início da produção em larga escala já em 2027.

- Investimento: US\$ 6 bilhões
- Produção de hidrogênio verde: 15 milhões de toneladas/ano (meta global)
- Início previsto: 2025
- Operação plena: 2027

AES (Ceará)

A geradora de energia renovável AES Brasil tem um pré-contrato com o Complexo Industrial Portuário de Pecém (CIPP) para iniciar os estudos de viabilidade para produção de até 2 GW de hidrogênio a partir da eletrólise e de até 800 mil toneladas de amônia verde por ano.

A companhia está de olho na exportação da produção, principalmente para países da Europa.

O pré-contrato da AES é o passo seguinte ao Memorando de Entendimento assinado em dezembro de 2021, com investimento estimado em até US\$ 2 bilhões, nos cinco primeiros anos.

- Investimento: US\$ 2 bilhões
- Produção de amônia verde: 800 mil toneladas/ano



- Capacidade de eletrólise: 2 GW
- Início previsto: não definido

White Martins (Pernambuco)

A White Martins, do grupo alemão Linde, começou a produzir hidrogênio verde em média escala em dezembro de 2022, em Pernambuco. A expectativa é que 156 toneladas de H₂V sejam produzidas por ano.

O combustível produzido neste primeiro momento vai atender o mercado pernambucano. Mas o plano é ampliar a produção e fornecimento. A empresa já possui memorandos de entendimento para produção de hidrogênio de eletrólise no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Ceará.

A companhia é hoje uma das maiores produtoras no Brasil de hidrogênio cinza — feito a partir de gás natural.

- Investimento: não divulgado
- Produção de hidrogênio verde: 156 toneladas/ano
- Início da operação: 2022

Projetos-piloto de hidrogênio verde

Eletrobras Furnas (Goiás/Minas Gerais)

Em dezembro de 2021, a Eletrobras/Furnas inaugurou nas instalações da Usina Hidrelétrica de Itumbiara, na fronteira de Minas Gerais e Goiás, uma planta de estudos para produção de hidrogênio verde.

O projeto de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), com investimentos de aproximadamente R\$ 45 milhões já produziu 1,5 tonelada de hidrogênio verde.

A pesquisa é regulada pela Aneel e tem o objetivo de testar o armazenamento de energias sazonais e intermitentes e a inserção no Sistema Interligado Nacional (SIN).

Numa primeira etapa, foi instalada a planta fotovoltaica com capacidade para produzir 1000 kWp (quilowatts pico, unidade de potência associada à energia fotovoltaica), dos quais 200 kWp são provenientes das placas flutuantes sobre o reservatório e 800 kWp de placas instaladas em solo.

A ideia, segundo a companhia, é que as análises gerem informações para o desenvolvimento de projetos de grande porte.

- Investimento: R\$ 45 milhões
- Produção de hidrogênio verde até agora: aproximadamente 1,5 tonelada
- Capacidade de geração de energia: 1 MW
- Início da operação: 2021

EDP (Ceará)

A EDP Brasil inaugurou no início do ano o seu projeto-piloto de hidrogênio verde, no Complexo Termelétrico do Pecém, onde opera uma usina à carvão. A inauguração teve a presença do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

O empreendimento conta com investimentos de R\$ 42 milhões e deve ser concluído em junho de 2024.

A planta conta com uma usina solar com capacidade de 3 MW e um módulo eletrolisador com capacidade de produzir 250 m³/h do gás.

Até 2025, o grupo planeja investir cerca de R\$ 18,2 bilhões no país, sendo R\$ 5,7 bilhões em energia solar.

- Investimento: R\$ 42 milhões
- Produção de hidrogênio verde: 250 Nm³/h
- Capacidade de eletrólise: 3MW
- Início da operação: 2022
- Operação plena: 2024

Shell/Raízen/Hytron/Toyota (São Paulo)

Um acordo inédito, Shell, Raízen, Hytron, Universidade de São Paulo (USP) e Senai CETIQT, e mais recentemente a Toyota, pretende investir em plantas dedicadas à produção de hidrogênio a partir do etanol e um posto de abastecimento para ônibus que circula na Cidade Universitária, em São Paulo.

O acordo prevê a construção de duas plantas capazes de produzir 5 kg/h de hidrogênio e, posteriormente, a implementação de uma unidade 10 vezes maior, de 44,5 kg/h.

A proposta é usar o combustível para substituir o diesel em um dos ônibus utilizados pelos estudantes no campus da USP. O veículo será equipado com a tecnologia de célula a combustível.

A produção do hidrogênio verde a partir do etanol poderia ser interiorizada e aproveitada para descarbonizar a indústria local e o transporte pesado.

O biocombustível será fornecido pela Raízen e a tecnologia desenvolvida e fabricada pela Hytron, do grupo alemão Neuman & Esser. A Toyota deverá disponibilizar o seu modelo Mirai, movido a célula a combustível, para realização dos testes.

O projeto será financiado pela Shell Brasil, por meio da cláusula de Pesquisa e Desenvolvimento da ANP, com investimento de aproximadamente R\$ 50 milhões.

- Investimento: R\$ 50 milhões
- Produção de hidrogênio verde: 390 toneladas/ano
- Início previsto: 2023

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/04/2023

GOVERNO RETOMA PRAZO PARA COMPROVAÇÃO DAS METAS DO RENOVABIO EM 31 DE DEZEMBRO

Decreto publicado nesta quarta (26/4) corrige alteração de prazo para distribuidoras comprovarem cumprimento das metas do Renovabio; prazos foram alterados pelo governo anterior

Por *Nayara Machado* 26 de abril de 2023 Em *Biocombustíveis, Política energética*



BRASÍLIA –Decreto assinado pelo presidente em exercício, Geraldo Alckmin, estabelece até 31 de dezembro de cada ano o prazo para as distribuidoras comprovarem o cumprimento de suas metas individuais de descarbonização na Política Nacional de Biocombustíveis (Renovabio).

A data limite foi flexibilizada em julho do ano passado por um decreto do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), dando às distribuidoras de combustíveis até 30 de setembro de 2023 para comprovar a compra de créditos de descarbonização (CBIOS) referentes a 2022.

E até 31 de março dos anos subsequentes para as metas de 2023 em diante. Com isso, as distribuidoras ganharam mais três meses para comprovar o cumprimento de suas metas.

O texto publicado no Diário Oficial da União desta quarta (26/4) atende uma demanda dos produtores de biocombustíveis — que emitem os CBIOs. O documento também abre exceções para as metas de 2022 e 2023, que seguem as datas do decreto de Bolsonaro.

Isso significa que as distribuidoras terão até 30 de setembro de 2023 para adquirir os 35,98 milhões de créditos para compensar a pegada de carbono do setor com a comercialização de combustíveis fósseis ao longo de 2022. E até 31 de março de 2024 para comprar 37,5 milhões de CBIOs estabelecidos pela meta de 2023.

Os CBIOs são negociados na bolsa de valores e cada unidade equivale a uma tonelada de carbono. Na segunda (24), o título era negociado ao valor médio de R\$ 95.

Comitê RenovaBio

O decreto também traz alterações na formação do Comitê RenovaBio, órgão interministerial que monitora o mercado de CBIOs e faz recomendações ao governo em relação às metas.

Segundo o Ministério de Minas e Energia (MME), coordenador do comitê, a intenção é melhorar a gestão do grupo, incluindo as pastas que ficaram de fora da composição inicial.

Foram incluídos os ministérios do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; Planejamento e Orçamento; Portos e Aeroportos; Relações Exteriores; e Transportes.

MME; Casa Civil; Agricultura e Pecuária; Ciência, Tecnologia e Inovação; Fazenda; e Meio Ambiente e Mudança do Clima seguem no comitê.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/04/2023

CURITIBA COMEÇA A TESTAR ÔNIBUS PARA PLANO DE ELETROMOBILIDADE

Resultados vão subsidiar elaboração do edital de compra dos primeiros ônibus elétricos para 2024
Por Nayara Machado 25 de abril de 2023 Em Diálogos da Transição



Modelo Attivi Express tem capacidade para 170 passageiros, autonomia de 250 km e carregamento de bateria em quatro horas (Foto: Divulgação Marcopolo)

A capital paranaense começa a testar nesta sexta (28/4) um ônibus elétrico da chinesa BYD no transporte coletivo. A avaliação marca o início da série de exames técnicos que vão servir de base para o plano de eletromobilidade do município.

Os resultados vão subsidiar a elaboração do edital de compra dos primeiros ônibus elétricos que farão parte

da frota municipal em 2024.

A BYD é uma das seis empresas cadastradas no edital de chamamento público lançado pela prefeitura de Curitiba em maio de 2022, exclusivamente para testes em larga escala de ônibus elétricos na Rede Integrada de Transporte (RIT).

Eletra, Volvo, Mercedes, Higer e Marcopolo também fornecerão veículos para os estudos, que devem ocorrer até outubro.

Em setembro do ano passado, a Higer fez uma demonstração em cinco linhas do transporte coletivo de Curitiba. Na ocasião, 3.923 pessoas utilizaram o ônibus elétrico.



Este ano, a montadora apresentará seu veículo dentro dos critérios do edital para avaliação técnica.

Durante 30 dias, podendo ser prorrogado por mais 30, os veículos vão trafegar nas linhas Inter II, Interbairros 2 e Eixo Leste Oeste, que transportam cerca de 370 mil pessoas por dia.

A ideia é avaliar a performance do ônibus em diferentes características e condições viárias, com a variação de carga, consumo de energia, cumprimento da autonomia propagandeada, níveis de ruídos e o desempenho em variadas topografias (subidas, descidas e planos).

“Trata-se de uma tecnologia nova, que precisa ser avaliada dentro da realidade do transporte coletivo. O teste técnico é muito importante para medir qual é a performance dos diversos modelos elétricos, mapear resultados e ainda verificar possíveis desafios”, explica Ogeny Pedro Maia Neto, presidente da Urbs, empresa que gerencia o transporte coletivo de Curitiba.

Até 2030, 33% da frota de ônibus da cidade deverá operar com emissão zero, alcançando 100% até 2050.

No caso da BYD, a montadora garante que cada ônibus elétrico evita, em média, a emissão de 118,7 toneladas de CO₂ ao ano na atmosfera, o equivalente ao plantio de 847 árvores por veículo (considerando 72mil km rodados/ano).

Além de poder reduzir em até seis vezes a despesa mensal com abastecimento, em comparação com um ônibus a diesel.

Ficha técnica:

O modelo Attivi Express conta com carroceria urbana articulada da Marcopolo, desenvolvido para modelos de chassi de propulsão elétrica que circulam em médias e grandes cidades. Tem capacidade para 170 passageiros, autonomia de 250 quilômetros e carregamento de bateria em quatro horas. As baterias serão carregadas à noite na garagem da empresa Glória. Ao todo, doze motoristas (dez homens e duas mulheres), serão treinados para dirigir o ônibus da BYD.

Eletrificando o transporte público

O setor de energia, impactado pelo uso de combustíveis fósseis nos transportes, se destaca como maior fonte de emissão de CO₂ nas grandes cidades brasileiras, principalmente as capitais, de acordo com o Seeg Municípios.

Por isso mesmo, é uma área central nos planos climáticos locais e a eletrificação das frotas começa a ganhar território, com a formação de parcerias para superar desafios tecnológicos, financeiros e institucionais.

Estudo da Enel Brasil lançado nesta terça (25/4) afirma que, para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) até 2050 e se aproximar de um cenário net zero, as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo terão que focar suas ações em mudanças no setor de transportes – responsável por 62% das emissões em São Paulo (2018) e 35% das emissões no Rio (2019).

Na capital paulista, estima-se que 1/3 das emissões do transporte rodoviário a diesel tenha como fontes ônibus urbanos municipais.

Entre as alternativas está a adoção de novos modelos de negócios. Uma sugestão é a adoção de Parcerias Público-Privadas (PPPs) em cidades que já buscam soluções para descarbonizar suas frotas e desenvolver infraestrutura para eletrificação veicular. Veja na íntegra (.pdf)

Curtas

Preocupações energéticas



Pesquisa da ABB Eletrificação (.pdf) com 2.300 líderes de pequenas e grandes empresas em vários setores descobriu que 92% dos entrevistados percebem a insegurança energética ameaçando sua lucratividade e competitividade.

Os executivos também relatam que custos de energia e instabilidade estão afetando significativamente a contratação de funcionários. Quatro em cada cinco estão preocupados com a segurança do fornecimento de energia, com mais da metade destacando o impacto em suas metas de descarbonização.

Clima extremo

Cidades do sul e extremo sul da Bahia estão sofrendo com temporais e alagamentos. Há um ano, mais de 20 pessoas morreram e mais de 30 mil ficaram sem ter onde morar. Neste ano, os problemas se repetem e preocupam a população local.

No feriado de Tiradentes, a chuva voltou a atingir o litoral sul do estado. Também houve deslizamentos de terra e alagamentos nas cidades de Ilhéus e Santa Cruz de Cabrália, que declarou estado de emergência.

Na segunda, o ministro da Integração e do Desenvolvimento Regional, anunciou cerca de R\$ 82 milhões construção de moradias em Itabuna e dois parques lineares às margens do Rio Cachoeira. Agência Brasil

Um grande plano está naufragando

Era para ser o projeto de justiça climática, com países ricos ajudando as economias emergentes a acabar com sua dependência do carvão e se tornarem verdes. Quase 18 meses depois, um acordo de US\$ 8,5 bilhões para financiar a transição verde da África do Sul está atolado em política e cortes de energia. Bloomberg

Acionistas ativistas

Às vésperas da reunião anual prevista para a próxima quinta (27), cinco dos maiores fundos de pensão do Reino Unido estão fazendo forte pressão sobre a bp e pretendem votar contra a reeleição do presidente do conselho, Helge Lund. O motivo: o recuo na meta de cortar sua produção de combustíveis fósseis até o fim da década, após divulgar lucro recorde com o petróleo no ano passado. Capital Reset

Consumo verde

Pesquisa recente da McKinsey mostra que há um apetite significativo e crescente entre os consumidores estadunidenses por produtos financeiros vinculados ao clima – mas eles precisam de mais educação e aconselhamento para tomar decisões de compra informadas, e os fornecedores precisam se diferenciar dos outros. E ainda: as ofertas ambientais, sociais e de governança (ESG) genéricas não serão suficientes para vencer neste cenário em mudança, dizem os analistas.

De olho no mercado livre

Maior operadora privada de gás natural onshore do Brasil, a Eneva anunciou o investimento de R\$ 5,5 milhões na Sunne, startup comercializadora de energia renovável para pequenos e médios negócios. Um dos focos é o Nordeste, outro é o atendimento ao mercado livre de energia que, na visão da empresa, deve ganhar ainda mais relevância nos próximos anos.

Mudança de postura

A Petrobras anunciou, na última semana, a adoção de novas medidas para os casos de violência contra mulheres na empresa, entre elas, a redução no prazo para conclusão da apuração de denúncias e um serviço de atendimento psicológico 24h para acolhimento e orientação das vítimas.

A partir de agora, a conclusão da apuração de denúncias de assédio e importunação sexual deverá ocorrer em 60 dias. Anteriormente, o período de investigação podia se estender por até 180 dias.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/04/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

BOLSA FAMÍLIA: GOVERNO PODE ECONOMIZAR ATÉ R\$ 7 BI COM EXCLUSÃO DE BENEFICIÁRIOS IRREGULARES, DIZ TEBET

Ministra afirma, contudo, que o foco geral do governo é na qualidade dos gastos, em detrimento de cortes

Por Renan Monteiro, O Globo — Brasília

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, estimou que a redução de despesas com o Bolsa Família pode chegar a R\$ 7 bilhões por ano, com a exclusão de beneficiários irregulares. O foco são homens solteiros com registro trabalhista.

— Estamos revendo o Cadastro Único para ver quem está no cadastro e não tem direito, especialmente homens solteiros e que estão trabalhando. Podemos ter uma economia de até R\$ 7 bilhões — disse, em encontro com parlamentares da Frente do Empreendedorismo (FPE) nesta quarta-feira.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento Social, grande parte dos cadastros irregulares foram incorporados durante o período eleitoral, na gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro. Até agora, a pasta diz já ter excluído mais de 1,5 milhão de famílias que recebiam os pagamentos mesmo com renda acima do limite legal previsto.

— Ninguém discute, por exemplo, que o Bolsa Família é uma prioridade no Brasil. É o mínimo que nós podemos oferecer para os filhos do Brasil. Mas nós sabemos que ao longo do tempo o CadÚnico foi mal utilizado, perdeu de focalização. Não se cobrou, por exemplo, crianças na escola, acompanhamento social com as famílias para verificar casos de pedofilia.

Simone Tebet, contudo, diz que o foco do governo com todos os programas é na qualidade dos gastos, em detrimento de cortes. A decisão sobre os gastos em políticas públicas será acompanhada de uma avaliação sobre a real necessidade de determinada despesa.

Regra fiscal

A ministra do Planejamento disse que o teto de gastos foi importante como regra fiscal, porém, é um mecanismo muito engessado na avaliação dela. Tebet também reconheceu que o novo regramento fiscal - que vai substituir a regra estabelecida no governo Temer - não veio com o objetivo de cortar gastos públicos.

— O corte de gastos públicos vem com uma série de medidas que terão que ser apresentadas pelo governo. O arcabouço é o pontapé, a nossa 'bala de bronze' dentro desse processo para tentar reequilibrar as contas públicas no Brasil. Embora não venha com objetivo de cortar gastos, ele vai ter como consequência o corte de gastos — disse.

A ministra estimou que do lado orçamentário serão necessários de R\$120 a R\$ 140 bilhões de incremento de receita, sem aumentar impostos, para zerar o déficit fiscal a partir de 2014.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2023

ARGENTINA TROCARÁ DÓLARES POR YUANS NO PAGAMENTO DE IMPORTAÇÕES DA CHINA

Objetivo é preservar as reservas internacionais do país, segundo anunciou hoje o ministro da Economia do país, Sergio Massa
Por AFP — Buenos Aires



Embaixador chinês na Argentina, Zou Xiaoli, e o ministro da Economia do país, Sergio Massa, após anúncio de acordo entre ambos os países sobre a troca de moedas entre Argentina e China em Buenos Aires em 26 de abril de 2023. – Foto : Ministério da Economia da Argentina/AFP

A Argentina vai deixar de pagar as importações procedentes da China em dólares e começará a fazê-lo em iuanes com o objetivo de preservar as reservas internacionais do país, anunciou o ministro da Economia, Sergio Massa, nesta quarta-feira.

O país poderá "programar um volume de importações em yuans pelo equivalente a mais de US\$ 1 bilhão (R\$ 5 bilhões) a partir do mês que vem, que substituirão o uso de dólares na Argentina" nestas operações comerciais com o gigante asiático, afirmou Massa em declaração ao lado do embaixador chinês em Buenos Aires, Zou Xiaoli, na sede do ministério.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/04/2023

PETROBRAS ELEGE MÁRIO SPINELLI PARA COMANDAR DIRETORIA RESPONSÁVEL POR CASOS DE ASSÉDIO E CORRUPÇÃO

Cargo esteve no centro de disputas internas entre integrantes do Comitê de Pessoas indicadas pelo governo de Jair Bolsonaro e representantes dos funcionários e atual diretoria
Por Ana Flávia Pilar

O Conselho de Administração da Petrobras elegeu o especialista em Compliance Mário Spinelli como o novo diretor-executivo de Governança e Conformidade. A diretoria é responsável por investigar casos de assédio sexual e moral, além de denúncias de corrupção.

Ontem, a FUP denunciou que a lista tríplice, enviada ao Conselho de Administração da estatal nesta quarta, havia ganhado um quarto nome de última hora, Salvador Dahan, que ocupou o cargo até o dia 13 de abril, quando terminou o seu mandato.

Representantes dos funcionários e a atual diretoria, liderada por Jean Paul Prates, eram contra a eleição de Dahan. Ao mesmo tempo, a maior parte dos integrantes do Comitê de Pessoas (Cope), do qual fazem parte membros do Conselho de Administração atual e um integrante externo, defendia a continuidade de Dahan. O time foi indicado pelo governo de Jair Bolsonaro.

A lista tríplice para o cargo de diretor de Governança e Conformidade é feita por um grupo de trabalho, nomeado pela diretoria executiva da estatal. É o único caso, entre a diretoria, que a escolha precisa passar por uma indicação externa.

Quando chegou a lista tríplice, enviada pela diretoria executiva da Petrobras, os membros do Cope e conselheiros atuais alinhados ao antigo governo a consideraram "fraca", sem nomes relevantes. Por isso, o Cope apontou o nome de Dahan em reunião interna.

A resistência ao antigo ocupante do cargo se baseia no fato de que o diretor-executivo de Governança e Conformidade atua sob a Ouvidoria, área responsável pelas denúncias de assédio moral e sexual na empresa. Recentemente, a Petrobras foi alvo de uma série de denúncias e fez uma revisão em seus procedimentos.

Segundo seu perfil no LinkedIn, Mário Spinelli é professor da Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (EAESP/FGV) e doutor em Administração Pública e Governo pela mesma universidade.

Também foi ouvidor-geral da Petrobras, secretário de Prevenção à Corrupção e Informações Estratégicas da CGU, conselheiro do COAF e auditor federal de Finanças e Controle da CGU.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2023

CPI DO 8 DE JANEIRO PODE ATRASAR PAUTAS ECONÔMICAS, MAS LIRA E PACHECO TÊM PODER SOBRE AGENDA

Comissão sobre ataques à democracia nasceu sob a marca da ilegitimidade, mas o governo pode virar o jogo

Por Míriam Leitão



Pacheco lê requerimento para abertura da CPI do 8 de janeiro – Foto : Reprodução

Existe o risco da CPI mista do 8 de janeiro, que começa nesta quarta-feira, atrasar a votação de pautas econômicas relevantes, como o novo arcabouço fiscal, encaminhado na semana passada pelo governo ao Congresso.

Mas o fato é que os presidentes das duas casas - Arthur Lira, no comando da Câmara, e Rodrigo Pacheco, no Senado - possuem muito poder sobre a agenda, e decidem o que colocar em pauta. É importante lembrar que, em momentos de votação, a CPMI é suspensa, e são os dois líderes que darão o ritmo desse processo.

A CPI mista do 8 de janeiro é diferente das outras, já que nasce sob a marca da ilegitimidade. Foi proposta pelo PL, que esteve ou apoiando ou tomando parte no processo a ser investigado.

O ex-presidente Jair Bolsonaro, que é do partido, e parlamentares da legenda fizeram postagens favoráveis ao movimento golpista antes, durante e depois dos ataques.

Mas o governo aderiu à Comissão e deve ser maioria, com uma quantidade muito grande de deputados e senadores assinando o requerimento da CPI para descaracterizar a comissão como sendo algo somente do PL contra Lula.

De um lado, estará a oposição, querendo causar o máximo de estrago possível e tendo o ministro da Justiça, Flávio Dino, na mira, como mostrou coluna de Malu Gaspar. Do outro, o governo tem a vantagem de estar do lado da verdade.

O termo guerra das narrativas não se aplica nesse caso, já que são os defensores de Bolsonaro que fizeram um acampamento no QG do Exército e atacaram os três poderes. Portanto eles tentarão as narrativas, mas o governo tem a favor dele os fatos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2023

OCDE DEFENDE A VOLTA DO VOTO DE QUALIDADE NO CARF, EM DOCUMENTO ENVIADO AO GOVERNO

'Clube dos países ricos' critica a composição do Carf, argumentando que não há paralelo em outros países

Por Renan Monteiro — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, participa do Fórum Econômico Mundial, em Davos — Foto: Divulgação/World Economic Forum/Sandra Blaser

A Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), conhecida como “Clube dos países ricos”, corroborou com a tese do governo Lula e defendeu a volta do chamado voto de qualidade no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) - órgão responsável pelo julgamento de disputas tributárias entre empresas e a União.

Carf: Só 1,9% dos casos do Carf empataram em 2022

Robinson Barreirinhas: Secretário da Receita estima impacto de R\$ 60 bi com mudança no Carf

A entidade enviou uma carta ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, assinada pela diretora Grace Perez-Navarro, em 31 de março, e divulgada nesta quarta-feira pela assessoria da Fazenda.

O voto de qualidade garante, na prática, a vitória da Receita Federal em caso de empates nos julgamentos do Carf. Ele foi extinto em 2020 e voltou a vigorar em janeiro, após uma medida provisória do governo federal. O ministro da Fazenda busca agora a aprovação definitiva da medida no Congresso.

“Uma reconsideração da abordagem estabelecida em 2020 seria justificada e, a menos que um modelo melhor e mais eficaz seja desenvolvido, pode ser apropriado voltar à prática anterior”, diz a Carta.

Benefícios fiscais: STJ analisa hoje disputa tributária de R\$ 90 bi que pode ajudar Haddad a aumentar arrecadação

A OCDE critica a composição do Carf, argumentando que não há paralelo em outros países. O órgão brasileiro conta com quatro representantes da Fazenda Nacional e quatro representantes dos contribuintes.

“Nossa pesquisa inicial indica que, ao contrário do Brasil, a maioria das jurisdições que analisamos possui algum tipo de processo de recurso administrativo, mas não um que envolva representantes do setor privado no processo de revisão de tomada de decisão”, aponta o documento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2023

ACORDO COM UNIÃO EUROPEIA ANDA PARA TRÁS

Declarações de Lula aumentaram mau humor da Europa com o Brasil

Por Merval Pereira

O acordo de livre comércio entre Mercosul e União Europeia parece que terá que começar do zero novamente. A questão é que a Europa ainda não se convenceu de que o governo Lula vai levar adiante as questões do meio ambiente. Estão muito rígidos em algumas exigências que pareciam ser apenas contra o governo Bolsonaro, mas não eram. Até porque o desmatamento na Amazônia continua aumentando. Ao mesmo tempo, a má vontade da Europa com Lula aumentou depois dos comentários dele sobre a guerra na Ucrânia. Agora em Portugal e na Espanha, ele tentou consertar, mas se enrolou de novo. Não soube responder a quem pertence a Crimeia, o que significa ir contra a posição do mundo ocidental, que exige a devolução do território à Ucrânia.

O governo brasileiro está numa situação delicada porque tem que compatibilizar as questões ideológicas do PT e de sua política externa com as necessidades imediatas do país. A Europa quer saber se o Brasil vai comandar, na América do Sul - senão na América Latina - governos que se comprometam com a paz, a segurança, com a democracia e com a preservação do meio ambiente. Lula não consegue dar esta resposta. Ele achava que a sua simples presença no governo e de Marina Silva no ministério do Meio Ambiente iria derrubar todas as barreiras. Não vai acontecer, porque o Brasil não tem condições de assumir compromissos mais claros com a democracia, o que é fundamental para a União Europeia. E a Europa erra quando tenta fazer um adendo ao acordo para aumentar as exigências aos países que têm partes na Amazônia e não fala em ajuda e compensações financeiras. Isso tira o ânimo do Mercosul, que não pode aceitar que sejam apertadas as obrigações, sem a ajuda financeira necessária para ajudar na preservação da Amazônia. Aparentemente, a coisa está andando para trás. A ministra Marina Silva sabe que a coisa não está boa, mas o governo está reorganizando os instrumentos de fiscalização que foram todos desmontados. Até o momento, não foi possível implantar uma política de defesa do meio ambiente sem estrutura física.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TESOURO DIRETO: GOVERNO VAI PERMITIR USAR TÍTULOS COMO CAUÇÃO PARA ALUGUEL, GARANTIA DE EMPRÉSTIMOS

Medida compõe série de ações feitas pelo governo para popularizar o programa de investimentos do Tesouro Nacional

Por Célia Froufe

BRASÍLIA - Com o intuito de popularizar o Tesouro Direto, a equipe econômica prepara um pacote de novos produtos com objetivos específicos que será lançado em julho. A ideia, segundo o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, antecipou ao Estadão/Broadcast é que títulos públicos sejam usados em garantias de financiamentos e como caução de aluguel, por exemplo. Também está previsto o lançamento de papéis para produtos específicos, como para educação, formato de cartões de presente e ainda para realização das populares “vaquinhas”.

Além disso, poderá ser usado como um diferencial para empresas reterem funcionários por meio de contrapartida a destinação da aplicação pelo empregado em títulos que serão usados pelos filhos. “Estamos colocando muita prioridade no programa Tesouro Direto e vamos lançar um pacote de coisas muito bacanas para popularizá-lo, criar um contexto para que cheguem à baixa renda”, disse em entrevista.



Medida compõe série de ações feitas pelo governo para popularizar o programa de investimentos do Tesouro Nacional Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Além do impacto para as famílias, a nova empreitada prevista para o Tesouro Direto prevê medidas para fomentar de forma “gigantesca” a política pública. Ainda esta semana, Ceron terá reuniões com a B3, plataforma em que os títulos são negociados, para acertar os detalhes sobre como serão os formatos dos novos produtos. “Temos os títulos como prioridade zero e devemos lançar as novidades em julho, com a

comercialização, a batida do martelo na B3, prevista para agosto”, projetou.



Em março, os investimentos no Tesouro Direto somaram R\$ 6,8 bilhões - um recorde mensal - e o estoque é de R\$ 110 bilhões. Do total de 23,7 milhões de pessoas que já aplicaram nesses títulos ao longo das duas décadas de existência, 2,1 milhões têm contas ativas. “Depois de 20 anos de existência, o Tesouro Direto cresceu muito, mas ainda está muito aquém do potencial. Vamos dar um empurrãozinho”, comentou o secretário, explicando que decidiu montar uma estrutura dedicada apenas a esses títulos no atual governo, passando a ter uma coordenação geral.

Entre as frentes que serão abertas para esse investimento, está a de poder usar os títulos para financiamentos bancários e para a compra de automóveis, entre outros. “Se eu já tenho Tesouro Direto para minha aposentadoria, posso usar os títulos como garantia. Isso ajudaria a reduzir os custos”, previu Ceron.

Os papéis também poderão ser usados como caução no aluguel de um imóvel. Atualmente, o locatário precisa encontrar um fiador ou deixar algum período do aluguel depositado antecipadamente. Neste caso, o dinheiro fica parado, sem rendimentos. A intenção, de acordo com o secretário, é que fintechs encontrem soluções para lastrear este tipo de produto. As próprias imobiliárias ou seguradoras poderiam também oferecer a alternativa a seus clientes que tenham títulos públicos.

Além dos casos que os investimentos servem como ponto de partida para outras operações, Ceron disse que há a intenção também de estimular a poupança no Brasil. Depois do sucesso do Renda+, voltado para aplicações voltadas à aposentadoria, o governo trabalha agora para lançar um título voltado ao ciclo educacional, em especial para o período universitário.

Universidade - Uma das ideias em elaboração é um papel com vencimento de três a 18 anos voltado para pais que queiram se programar para pagar pelo menos parte dos custos com a universidade. Assim, mesmo quem conta com um filho no ensino médio teria como começar a economizar. “Está claro que, quanto mais tempo de acumulação, melhor.”

Ao contrário dos títulos tradicionais, que podem realizar pagamentos todos os meses, o retorno ocorrerá com parcelas fixas num período de quatro a cinco anos, durante o tempo da faculdade. “É uma forma de ir poupando. Como a taxa de juro é a mesma do mercado, é bem atrativa, então gera mais rentabilidade do que poupança, por exemplo”, comparou Ceron. Se o jovem acabar sem frequentar uma faculdade, os recursos poderão ser sacados da mesma forma, de acordo com a decisão do investidor.

Também na linha educacional, o secretário disse que prevê usar títulos como este para fomentar programas de políticas públicas, com incentivos, por exemplo, para alunos da rede estadual. O gestor poderá comunicar que alunos que concluírem o ensino médio, por exemplo, poderão receber recursos do governo local, que terá adquirido os papéis do Tesouro. “Estamos trabalhando para customizar o produto de modo que possam ser políticas públicas para o Estado que adquirem títulos e possam dar bolsas”, exemplificou. A expectativa é a de que, com iniciativas como esta, possa se quebrar o ciclo de pobreza de uma geração a outra no futuro.

Ceron disse que a Secretaria trabalha em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que conta com um estudo sobre como incentivos como este não apenas ajudam o desempenho escolar como também colaboram para diminuir a evasão, já que muitos estudantes passam a ter um horizonte. “A ideia é popularizar muito mesmo o Tesouro Direto e queremos que todas as crianças tenham um cadastro no programa”, afirmou. O secretário lembrou que é possível comprar papéis a partir de R\$ 30,00.

Vaquinha - Outra forma de acumular poupança seria por dois outros tipos de novos produtos. Um deles é por meio de gift cards para amigos, parentes ou mesmo crianças. Outro é por investimento coletivo dentro de uma família, por exemplo. “Pais, padrinhos, tios e avós podem criar um funding para o ciclo universitário”, disse, explicando que aplicações por meio de débito automático serão opções disponíveis.



Mais um formato em desenvolvimento é o de contrapartida de empresas em aplicações que seus funcionários possam fazer no Tesouro Direto para investimentos com foco nos filhos. “Isso terá um apelo gigantesco nas empresas, não tenho dúvidas. Isso deve aumentar o engajamento do funcionário com a empresa, pois o apelo é ainda maior do que com um modelo similar já feito atualmente para a previdência”, comparou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2023

SE O BRASIL TIVER QUE FAZER DÍVIDA, VAI FAZER DÍVIDA, DIZ LULA EM MADRI

Na Espanha, presidente também afirmou que BNDES e bancos públicos voltarão a fazer empréstimos para promover crescimento

Por Cristina Canas

ENVIADA ESPECIAL A MADRI - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta quarta-feira, 26, que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e os bancos públicos brasileiros vão voltar a fazer empréstimos para promover o crescimento. Em seu último pronunciamento na viagem que faz à Europa, ele afirmou que não há problema em fazer dívida, se for para construir ativos novos. “Se tiver que fazer dívida, vamos fazer dívida”, afirmou, acrescentando que não “podemos é fazer dívida para pagar dívida”.

Lula reafirmou ainda, como já havia dito no Brasil e em Portugal, que não vai vender empresas estatais e disse que quer parceiras com os empresários. “Precisamos convencer os empresários brasileiros a fazer investimento na Espanha e convencer os empresários espanhóis a fazer parcerias, a investir no Brasil. Nós não vamos mais privatizar nenhuma empresa. Não vamos vender patrimônio público para pagar dívida”, afirmou. O presidente disse ainda que sem dinheiro e sem crédito a economia não cresce.

Acordo Mercosul-União Europeia

O presidente disse ainda que se fosse fácil fechar o acordo Mercosul com a União Europeia isso “já teria sido feito” e lembrou que o desfecho para essa negociação já esteve perto muitas vezes e citou vários momentos em seus governos passados onde isso ocorreu.

“O acordo mexe com os interesses da sociedade”, justificou. Segundo Lula, o acerto feito pelo governo Bolsonaro é inaceitável porque impõe punição. “A proposta é inaceitável porque impõe punição e não podemos aceitar.”

A Espanha vai presidir a União Europeia no segundo semestre deste ano em substituição à Suécia e, na percepção do presidente, isso aumenta a chance de sucesso.

“Tenho interesse em fechar, mas todos têm que estar de acordo e tem que todo mundo ganhar. No ganha-ganha é que podemos fazer um bom acordo”, disse.

Banco dos Brics

No mesmo pronunciamento, feito após conversa com o presidente de governo espanhol, Lula afirmou que gostaria que o banco dos Brics “se transforme num grande banco de investimentos, se possível maior que o Banco Mundial”.

“Sem dinheiro, sem crédito, a economia não cresce”, disse. “Ou o Estado ou os empresários têm que colocar dinheiro. Se o Estado não pode colocar e os empresários não têm, os bancos têm que oferecer. Se os bancos privados não querem, os bancos públicos que ofereçam. No Brasil temos quatro bancos públicos importantes”, afirmou, citando BNDES, Banco do Brasil, Caixa, Banco do Nordeste e Banco da Amazônia.

Lula também voltou a defender a criação de uma moeda comum para os países do Mercosul e outra para os membros do Brics. “Como o euro”, comparou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP



Data: 26/04/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES TENTA ACELERAR CONCESSÕES E PPPS; NOVA CARTEIRA SERÁ FECHADA ATÉ MAIO

O plano é realizar no final de maio um 'market sounding' com investidores para colher sugestões
Por Amanda Pupo

Brasília - O Ministério dos Transportes quer apresentar ao mercado uma carteira atualizada de projetos para a iniciativa privada junto da proposta de uma nova política de concessões. O plano é conversar no final de maio com investidores para colher sugestões. Ao Estadão/Broadcast, o secretário-executivo da pasta, George Santoro, explicou que a nova política para concessões em elaboração tem o objetivo de tornar os projetos mais atrativos para o setor privado, atacar a percepção de risco e, com isso, conseguir melhores tarifas e custo.

Em outra frente, a pasta tenta solucionar o passivo de contratos problemáticos que caminharam para a devolução pelas empresas. A avaliação é que nem todos precisam ser novamente licitados. Por isso, a Pasta estuda, por exemplo, a possibilidade de repactuar alguns contratos sob a mediação do Tribunal de Contas da União (TCU), que recentemente criou uma secretária de conciliação que pode ser acionada pelo governo nesses casos.

“Queremos mecanismos nos contratos que reduzem o estresse do privado quanto a tarifa. Além de trazer um olhar de sustentabilidade. Vamos definir uma política melhor para o pipeline que vamos divulgar em breve”, disse Santoro sobre os futuros projetos.

As inovações envolvem também atualizar a matriz de risco dos empreendimentos que serão licitados. O assunto já mobiliza o setor há alguns anos, que reclama do fato de os contratos de concessão federal historicamente alocarem o risco da demanda exclusivamente ao privado. Algumas evoluções surgiram nas últimas modelagens, mas o governo vê espaço para mais aprimoramentos. Por isso, entra também no radar a necessidade de colocar mecanismos nos projetos que facilitem a readequação do contrato quando ocorre um desequilíbrio.

Prazo para pedidos

Uma das ideias que devem ser apresentadas a investidores é a de forçar um prazo para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) avaliar pedidos de reequilíbrio de contratos. Caso ele não seja cumprido, aplica-se de imediato parte da recomposição. A demora no julgamento desses processos é outra reclamação antiga do mercado. Com análises atrasadas, as empresas têm trabalhado com pouca previsibilidade, na avaliação da pasta. Há reclamações recentes inclusive sobre demora na deliberação de reajustes ordinários de tarifa, situação para a qual o Ministério também avalia alternativas. Em nenhuma medida o martelo está batido, já que o governo quer ouvir o feedback do setor privado.

“Preciso trabalhar com mecanismos que eu consiga resolver algum tipo de choque, como econômico, de preço, de mercado, de demanda. O contrato tem que ter mecanismos que permitam equalizar situações em prazos razoáveis”.

“Eu não posso conceder uma rodovia com preço que a população não possa pagar. Como eu faço para ter algo compatível se eu tenho um contrato que é difícil equilibrar? Assim o investidor privado vai querer trabalhar com alguma gordura (na tarifa) para ele poder passar por esse momento”, avaliou Santoro, que foi secretário de Fazenda do atual ministro dos Transportes, Renan Filho, durante seu governo em Alagoas.

De acordo com ele, a pasta quer incorporar a maior parte das medidas estudadas já nos projetos de concessão das rodovias do Paraná e da BR-381, em Minas. “Mas vamos ouvir o mercado, ver a percepção”, disse.



O Ministério dos Transportes trabalha para apresentar ao mercado uma carteira atualizada de projetos para a iniciativa privada junto da proposta de uma nova política de concessões
Foto: Evelson Freitas/Estadão

Swap

Há também ideias ainda em estágio da maturação interna e que precisam ser discutidas com a Fazenda e o Planejamento. Para reduzir o risco de engenharia ou de demanda nos contratos com o privado, a Pasta avalia um mecanismo similar ao de contratos de swap. Funcionaria da seguinte forma, num esboço embrionário: o governo teria um contrato financeiro com um banco multilateral que cobriria o risco do contrato se fosse atingido um gatilho previamente definido.

“Por exemplo, se a demanda na estrada chegar a X, não tem gatilho para usar o contrato de swap, mas se passar disso, o risco é meu, não é mais do operador. Aí o banco vai pagar o operador, e eu vou pagar o financiamento disso”, citou Santoro, ressaltando que a ideia ainda precisa ser discutida com outros ministérios, especialmente por envolver endividamento do setor público. “Acho melhor que pegar uma conta garantia e mobilizar o dinheiro. Mas precisamos ver se Planejamento e Fazenda também pensam assim”, disse.

Novo Crema

O secretário-executivo ainda contou que estão avançadas as discussões entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o Banco Mundial sobre a estruturação do novo Crema, contrato de manutenção de estradas federais. Na versão 2.0, o governo quer fechar contratos mais longos com as empresas, de dez anos, por exemplo, e fazer o pagamento medido por indicadores de qualidade.

Na visão de Santoro, o modelo pode ser, para alguns casos, mais interessante que uma PPP com contraprestação pública. “A ideia é ter um projeto piloto em algumas estradas do Nordeste”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AVALIA MEDIAÇÃO DO TCU PARA REPACTUAR CONCESSÕES DE RODOVIAS EM DEVOLUÇÃO

A avaliação é a de que, para alguns casos, será melhor promover a repactuação do contrato e manter o operador atual do que promover uma nova licitação

Por Amanda Pupo

O Ministério dos Transportes estuda acionar a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos do Tribunal de Contas da União (TCU) para resolver contratos de concessão de rodovias em processo de devolução pelas empresas. A ideia parte da avaliação de que, para alguns casos, será melhor promover a repactuação do contrato e manter o operador atual do que promover uma nova licitação.



Ministério dos Transportes estuda acionar a secretaria do TCU para resolver contratos de concessão de rodovias em processo de devolução pelas empresas
Foto: Divulgação/DNIT/MG

“Se for razoável e possível fazer isso, se a tarifa ficar boa, talvez valha a pena recuperar um contrato do que começar tudo de novo. Tem de analisar a situação



financeira do operador, tudo tem que ser analisado, mas se for possível, é melhor que colocar em relicitação. No fim, o que queremos é uma estrada mais segura, com investimentos”, disse ao Estadão/Broadcast o secretário-executivo da pasta, George Santoro. Segundo ele, o Ministério estuda junto da Advocacia-Geral da União (AGU) se, juridicamente, essa saída é viável. Pelo aspecto econômico, Santoro afirmou que a pasta já viu vantagem para certos contratos.

O secretário-executivo não antecipou quais concessões problemáticas podem estrear essa alternativa na secretaria do Tribunal, estruturada recentemente pelo presidente do TCU, Bruno Dantas. Segundo ele, a pasta trata dos casos mais graves com “prioridade”. Hoje, cerca de 5 mil km de rodovias estão em processo de devolução pelas empresas. A partir do momento que a concessionária assina o aditivo da relicitação, os investimentos no ativo ficam suspensos. A situação tem frustrado o poder público e as regiões onde essas rodovias estão localizadas, já que a resolução dos passivos para que a concessionária possa sair do projeto é demorada, atrasando os leilões para selecionar um novo operador e destravar os investimentos.

“O presidente do TCU teve lucidez muito importante em criar essa secretaria. Porque nesses cinco anos desde que a relicitação é possível não resolvemos nada. Talvez acordos supervisionados pelos órgãos de controle façam que tenhamos muito mais efetividade na política pública do que recomeçar do zero as coisas”, disse Santoro.

O arcabouço legal para a devolução amigável de ativos problemáticos existe desde 2017. Apesar de uma série de concessionárias ter acionado o instrumento, nenhuma relicitação foi feita até o momento. Apenas neste ano será realizado um novo leilão para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), e a primeira relicitação de rodovias foi aprovada no TCU somente na semana passada, referente ao sistema rodoviário das BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2023

ENERGIA MAIS BARATA PARA EMPRESAS

Expansão do mercado livre de energia elétrica trará uma série de vantagens para uma nova faixa de consumidores, como o desconto de até 30% no custo de energia oferecido pela Enel Trading

Por Enel/Estadão Blue Studio

A relação dos brasileiros com o serviço de energia elétrica está mudando, e para melhor. Assim como já escolhem a operadora de telefonia, cada vez mais os consumidores podem optar pelo comercializador de energia que apresentar as melhores condições. Trata-se da abertura gradual do mercado livre de energia, que a partir de janeiro de 2024 vai beneficiar todas as empresas conectadas em média e alta tensão.

O modelo substitui o chamado mercado cativo, em que o consumidor é obrigado a comprar energia diretamente da distribuidora que atende a região. Essa mudança beneficiará mais de 100 mil consumidores no País, de pequenos e médios negócios, de diversos segmentos, como da indústria, do comércio e de serviços.

De acordo com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), a conta de energia chega a ser responsável por 20% dos custos operacionais totais dessas empresas.

“Sabemos do esforço das empresas para ter eficiência nos custos e queremos levar o mercado livre de energia como uma oportunidade de economia para pequenas e médias empresas, que ainda não estão desfrutando dessa vantagem”, diz Dario Miceli, diretor de Trading e Comercialização da Enel Trading, braço de comercialização de energia do Grupo Enel no mercado livre brasileiro. Como incentivo à migração para o novo modelo, a empresa está lançando uma solução que garante um percentual de desconto fixo, todos os meses, de até 30% no custo de energia em relação aos custos do mercado cativo.

Vantagens em série

“Além do preço, outra vantagem do mercado livre é que o consumidor pode negociar as condições do contrato de energia elétrica, como prazo e fonte de energia, podendo fechar contratos de longo prazo, com uma maior previsibilidade de gastos e também optar por fontes renováveis, afirmando o compromisso com uma agenda sustentável.”, destaca Miceli.

Por se tratar de uma promessa de fornecimento de energia, é importante escolher um fornecedor que conte com o respaldo e a solidez de um grande grupo multinacional, como a Enel Trading, uma das maiores comercializadoras de energia do País. “Damos todo o suporte na migração do mercado cativo para o mercado livre, em um processo simples e sem burocracia com um atendimento especializado em todo o Brasil”, reforça o executivo.

A empresa proporciona, ainda, a oportunidade de comprar energia 100% proveniente de fontes renováveis, já que o grupo dispõe da maior capacidade instalada em energia eólica e solar do Brasil, por meio da Enel Green Power (EGP). O Grupo Enel é atualmente o maior operador solar e eólico em termos de capacidade instalada no País e opera cerca de 5 GW renováveis (mais de 2,4 GW eólicos, mais de 1,2 GW solares e mais de 1,3 GW de fonte hídrica).

A EGP construiu e opera, no Estado do Piauí, o maior parque eólico e o maior parque solar da América do Sul – os projetos Lagoa dos Ventos e São Gonçalo, respectivamente. E a empresa segue investindo para aumentar a participação das fontes renováveis na matriz energética do Brasil.



Mudança beneficiará mais de 100 mil consumidores no País, de pequenos e médios negócios, de diversos segmentos, como indústria, comércio e serviços Foto: Enel

Mudança estrutural

Para a Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel), a abertura do mercado de energia elétrica para todos os consumidores, objetivo final do processo de liberalização, deve ser vista como uma política pública para reduzir de forma estrutural o

preço da energia elétrica no País. A queda dos preços é resultado natural do aumento da concorrência e da necessidade de gestão eficiente pelas empresas prestadoras dos serviços.

Isso ocorreu em diversos países da Europa, onde o mercado livre existe há muitos anos. No Brasil, dentro do pequeno grupo de consumidores já autorizado a desfrutar do modelo, cerca de 31 mil unidades consumidoras, apenas 0,03% do total brasileiro, usufruem dos preços mais competitivos do mercado livre. Por se tratar de grandes consumidores, no entanto, a redução de gastos nesse grupo chegou a R\$ 41 bilhões em 2022, de acordo com a Abraceel.

Com a liberalização desse mercado para todas as companhias ligadas em alta e média tensão, a tendência é que a economia gerada e a competitividade das pequenas e médias empresas aumentem ainda mais. Vai ganhar quem sair na frente e negociar o novo contrato com garantia de preço, observando sempre a segurança e experiência do fornecedor.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2023

GOVERNO DEVE RECUAR E MUDAR DECRETOS QUE ALTERARAM MARCO DO SANEAMENTO

Câmara pretendia pautar projeto de decreto legislativo que derrubava alterações; governo deve tentar evitar derrota com retirada

Por Giordanna Neves

BRASÍLIA – O governo federal deve recuar e propor modificações nos decretos editados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva que alteraram o Marco do Saneamento Básico. A movimentação

se deu após a Câmara pautar nesta terça-feira, 25, em plenário, o requerimento de urgência do Projeto de Decreto Legislativo (PDL) que derruba trechos dos decretos. Com as alterações a serem feitas pelo Executivo, os deputados devem retirar a pauta da agenda.

Os PDLs – instrumento para rever mudanças feitas – do saneamento, apresentado por deputados, solicitavam a retirada de trechos dos decretos que tratam sobre prestação regionalizada de serviços de saneamento. Para evitar a derrota no plenário, o governo decidiu rever as alterações feitas, medidas que podem ser apresentadas ainda hoje ou amanhã.

No início do mês, Lula assinou dois decretos que modificam o Marco Legal do Saneamento e abrem caminho para que estatais estaduais continuem operando os serviços de água e esgoto sem licitação – quebrando, assim, um dos fundamentos da lei sancionada em 2020, que prevê justamente aumentar a concorrência e melhorar a qualidade da infraestrutura. O marco também determina universalizar os serviços de água e esgoto até 2033, com fornecimento de água para 99% da população e coleta e tratamento de esgoto para 90%.

Na terça-feira, 25/04, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), chegou a dizer que a proposta do PDL tinha “as assinaturas”, mas que os parlamentares conversariam ainda sobre ele na votação da urgência. Lira é um dos parlamentares que lideram a oposição aos decretos de saneamento. Em entrevista ao Canal Livre da Band, ele afirmou que o Congresso não ficou satisfeito com os decretos do governo federal que modificaram regras aprovadas pelo Congresso.



Lula editou decretos relativos ao saneamento no início de abril Foto: AP Photo/Manu Fernandez

Mais cedo, o líder do PL na Câmara, deputado Altineu Côrtes, afirmou que, se o governo não apresentar uma proposta sobre as mudanças no marco do saneamento e nas regras para aquisição de armas, a Casa votará os PDLs previstos na pauta de hoje, que reveem as modificações feitas pelo Executivo nas matérias.

“Ou resolve ou vai manter na pauta e vai votar. Já está na pauta. Ou o governo faz alguma coisa para não ir à votação ou vai à votação”, disse Côrtes. Também está prevista hoje a votação de urgência do PDL, de autoria do Deputado Sanderson (PL-RS), que restringe o registro e a aquisição de armas. Essa pauta é uma demanda da bancada da bala da Câmara.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/04/2023

STJ DECIDE A FAVOR DA FAZENDA EM AÇÃO SOBRE BENEFÍCIOS FISCAIS QUE PODE RENDER R\$ 90 BI AO GOVERNO

Decisão, porém, ainda não tem efeito prático devido a pedido de suspensão do julgamento pelo ministro do STF, André Mendonça; medida é considerado crucial para sucesso do novo arcabouço fiscal de Haddad

Por Lavínia Kaucz e Marcela Villar

BRASÍLIA – O Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, por unanimidade, que empresas não podem continuar abatendo do Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) benefícios dados pelos Estados. A decisão é favorável ao governo e, de acordo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, permite a arrecadação de R\$ 90 bilhões para os cofres públicos. A ação é considerada crucial para o sucesso do novo arcabouço fiscal.

A decisão, porém, não terá eficácia por enquanto porque o ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou a suspensão do julgamento a pedido de uma associação do agronegócio. A liminar de Mendonça será submetida ao referendo do plenário na semana que vem.

Segundo Mendonça, o STF vai julgar um processo relacionado ao tema e, se o STJ julgar, o assunto pode ser encerrado na Justiça, antes mesmo de o STF analisar o caso. Os ministros do STJ afirmaram que não receberam o comunicado oficial e continuaram com a ação.

O ministro Bento Gonçalves, relator da ação, afirmou que a tese do crédito presumido, em que o STJ acatou o pleito das empresas, não se aplica a este julgamento. O crédito presumido é um tipo de benefício fiscal. “A não inclusão do crédito presumido na base de cálculo dos tributos federais não tem a mesma aplicabilidade para todos os demais benefícios fiscais”, afirmou o ministro.

Segundo ele, o STF vai julgar um processo relacionado ao tema e, se o STJ julgar, o assunto pode ser encerrado na Justiça, antes mesmo de o STF analisar o caso. Os ministros do STJ afirmaram que não receberam o comunicado oficial e continuaram com a ação.

Ao iniciar o julgamento, o presidente da Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Sérgio Kukina, afirmou que ainda não havia sido notificado oficialmente sobre a liminar do STF, por isso, seguiu normalmente o julgamento. “No curso dos trabalhos, se a comunicação chegar por via oficial, o relator adotará as medidas que julgar convenientes”, afirmou Kukina.

Entenda o que está em discussão

O Estadão ouviu tributaristas que conhecem o teor do julgamento para entender como esse benefício foi criado. O ICMS, imposto cobrado pelos Estados, tem uma alíquota nominal e outra efetiva. Por exemplo, a venda de mercadorias é tributada com uma alíquota de 18%. Mas devido a vários artifícios, que fomentaram a guerra fiscal entre os Estados, na prática essas alíquotas são menores por meio da diminuição da base de cálculo do imposto, isenção e crédito presumido (que reduz o imposto a pagar por meio de uma compensação).

Além desses artifícios, existe um benefício fiscal que os Estados concedem para atrair empresas. É a chamada “subvenção de investimento” que nada mais é que trocar o valor que determinada empresa investiu pelo valor do ICMS que ela pagará quando a sua fábrica, por exemplo, ficar pronta e as mercadorias começarem a ser vendidas.

Mas existe outro benefício aplicado que é chamado de “subvenção para custeio”. Basicamente é a redução da alíquota ou do valor que a empresa tem a recolher do ICMS, sem nenhuma contrapartida para o governo estadual. Muitos desses benefícios são conseguidos por pressão de empresas e grandes lobbies.

Devido a um “jabuti” (medida diferente do teor da proposta original) incluído na Lei de Complementar 160, de 2017, as empresas passaram a abater dos impostos federais esses incentivos que foram dados pelos Estados. Essa lei validou os incentivos concedidos no passado pelos Estados e com o “jabuti” equiparou todos os incentivos fiscais às “subvenções para investimentos”.

Os dois incentivos começaram a ser usados para deduzir o valor a recolher de IRPJ e CSLL. Só que há uma grande diferença entre eles. Na subvenção de investimento, a empresa realmente desembolsa dinheiro para fazer a fábrica. O

segundo é apenas redução de imposto. No incentivo de custeio, as empresas registram na contabilidade a despesa total do ICMS da alíquota. Por exemplo, a alíquota é de 18%. Só que geralmente há um benefício de 20% de redução ou mais do imposto. Dos R\$ 18 registrados como despesa, por exemplo, a empresa acaba pagando, na prática, R\$ 14. Os R\$ 4 seriam a “despesa fictícia”.



Segundo o ministro Fernando Haddad, o Brasil é o único País do mundo que faz subvenção de custeio.
Foto: Daniel Teixeira/Estadão



Na segunda-feira, 24, Haddad se reuniu com o ministro do STJ Benedito Gonçalves, relator do processo, para discutir o assunto. “É óbvio que o STJ é um tribunal superior da maior respeitabilidade. Certamente vai acabar no Supremo, mas eu tenho certeza que é uma sinalização importante se vamos ter ou não um País transparente do ponto de vista do gasto tributário”, afirmou o ministro após a reunião com o relator.

Segundo ele, o Brasil é o único País do mundo que faz subvenção de custeio, ou seja, benefícios concedidos para pagar os custos correntes da empresa e não investimentos.

“Não vou comentar decisão de magistrado, mas estamos confiantes na tese que está no STJ. O ajuste fiscal não pode ser feito em cima do trabalhador. Estamos fazendo quem não paga imposto, pagar. Estão sonogando imposto. O buraco no orçamento prejudica quem depende de serviços públicos. Quando você não cobra de quem não paga, toda sociedade paga pela sonogador com mais inflação e juros altos”, disse Haddad, após a ordem de Mendonça.

Argumentos de Mendonça

Ao mandar suspender o julgamento, o ministro do STF André Mendonça atendeu a pedido da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), que alegou que “a eventual inclusão do crédito presumido de ICMS e/ou de demais benefícios fiscais nas bases de cálculo do PIS/COFINS (em lógica eventualmente aplicável a outros tributos, como o IRPJ e a CSLL) elevaria, sobremaneira, a carga tributária incidente sobre o consumo”.

A Abag também sustentou que há uma ação com “matéria constitucional de fundo seria idêntica” em tramitação no STF. “Permitir que seja iniciado o julgamento do Tema 1182, pelo E. STJ, antes que se finalize a análise do Tema 843 por esse E. STF, pode aumentar a insegurança jurídica”, afirmou a entidade.

Mendonça, ao acolher o pedido, destacou que já haviam sido proferidos todos os onze votos possíveis no plenário virtual do STF a respeito do tema. A maioria formada era no sentido de proibir a inclusão de créditos presumidos do ICMS na base de cálculo do Pis/Cofins. O julgamento no Supremo foi suspenso por pedido de destaque de Gilmar Mendes. / COLABOROU ANTONIO TEMÓTEO

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

FRANÇA: AÉREAS VOLTARÃO A VOAR PARA CUBA, VENEZUELA E ÁFRICA, MAS NÃO POR INTERESSE IDEOLÓGICO

O ministro ressaltou que a retomada dessas rotas aéreas está relacionada ao interesse comercial, de vender produtos industrializados brasileiros para países com economias menos desenvolvidas, com cultura e linha próximas às do Brasil

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

A pedido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), as companhias aéreas assumiram o compromisso de voltar a oferecer voos diretos para Cuba, Venezuela e países da África, “possivelmente” ainda este ano. A informação é do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), que participa nesta quarta-feira de audiência pública na Câmara dos Deputados.



Márcio França: "No combustível de aviação no Brasil, embora a Petrobras produza 93% de todo o QAV, ela importa 7%" — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

"O presidente Lula pediu para que as empresas voltassem a voar para a América Central e Caribe e pudessem voltar a voar para África", disse França. Segundo ele, os voos terão como destino as capitais Caracas, na Venezuela, e Havana, em Cuba. Para a África, haverá mais três voos, um para a África do Sul e outros dois para ao norte do continente, no litoral.

França ressaltou que a retomada de rotas aéreas para países da América Central e África está relacionada ao interesse comercial, de vender produtos industrializados brasileiros para países com economias menos desenvolvidas, com cultura e linha próximas às do Brasil.

"Acho que é uma notícia boa porque, quando o presidente Lula fala em voar para África, para a América Central, não tem um conteúdo ideológico, embora as pessoas queiram dar. Esse grupo de países é o que poderia eventualmente comprar nossos produtos industrializados. Não vamos vender produtos industrializados, possivelmente, para China ou Europa", afirmou.

Combustível de aviação

O ministro defendeu que o preço do combustível de aviação, o QAV, no Brasil deve ser compatível ao praticado nos Estados Unidos e na Europa. Para ele, a Petrobras é a principal responsável pelo fato de o combustível usado pelas aeronaves no país ser "um dos mais caros do mundo".

"No combustível de aviação no Brasil, embora a Petrobras produza 93% de todo o QAV, ela importa 7%. Quando vai vender para as empresas [aéreas], ela cobra pelo valor que importou", afirmou o ministro. "Então, nosso valor do combustível é um dos mais caros do mundo, é R\$ 1 mais caro do que o cobrado nos Estados Unidos".

Ao iniciar sua fala sobre o tema, França mencionou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) definiu como prioridade no setor fazer a população brasileira voar mais.

"No Brasil, de todas as pessoas que voam, só 10% dos CPFs voaram no último ano. Então, 90% não voaram, e provavelmente não vão voar porque a passagem é cara para a maioria das pessoas", disse o ministro.

França diz que portos terão R\$ 79,5 bilhões de investimento privado. Venda de passagens a R\$ 200 deve começar em agosto com 3 aéreas, diz França França, que já antecipou o interesse do governo em lançar o programa "Voa, Brasil", com preços de passagens a R\$ 200, lembrou que um dos principais itens da planilha de custos das companhias aéreas é a despesa com QAV.

"Como o valor do combustível equivale a 40% [do preço] da passagem, se nós tivermos combustíveis mais baratos, evidentemente teríamos passagens mais baratas", destacou o ministro aos parlamentares.

O ministro de Portos e Aeroportos admitiu o desafio do governo de mudar a política de preço dos combustíveis no país. "Uma das brigas, ou das nossas lutas, vai ser convencer, e não é fácil, a Petrobras", disse ele.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/04/2023

PRAZO PARA COMPROVAR METAS DO RENOVABIO VOLTA A SER DEZEMBRO

As exceções serão para a comprovação das metas de 2022 e 2023
Por Edna Simão e Juliano Basile, Valor — Brasília

O presidente em exercício Geraldo Alckmin publicou nesta quarta-feira (26/4) no Diário Oficial da União (DOU) decreto que redefiniu o prazo que as distribuidoras de combustíveis têm para comprovação de atendimento de suas metas individuais de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa para dezembro de cada ano, a partir de 2025, no âmbito do RenovaBio.

No ano passado, o governo Bolsonaro postergou o prazo para a comprovação do atendimento das metas anuais para 31 de março de cada ano subsequente. Agora, com o novo decreto, o prazo para comprovação volta a ser em 31 de dezembro do ano corrente.

Excepcionalmente, as comprovações de atendimento às metas individuais referentes aos anos de 2022 e de 2023 ocorrerão, respectivamente, até 30 de setembro de 2023 e até 31 de março de 2024.

O decreto também alterou a composição do Comitê da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) para se adequar a nova formatação de ministérios do novo governo. O comitê agora é composto por representantes dos ministérios de Minas e Energia, Casa Civil, Agricultura e Pecuária; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação; Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; Ministério da Fazenda; Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima; Ministério do Planejamento e Orçamento; Ministério de Portos e Aeroportos; Ministério das Relações Exteriores; e Ministério dos Transportes.

Reação da indústria

A alteração do prazo de comprovação das metas foi comemorada por lideranças do setor. Para Evandro Gussi, presidente da União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica), a notícia é "excelente". "O governo federal corrigiu uma distorção acerca do prazo legal para comprovação de atendimento à meta individual de redução de emissões de gases de efeito estufa para a comercialização de combustíveis, estabelecida no Renovabio", avaliou ele, em sua conta no LinkedIn.

"No setor sucroenergético, reconhecemos e parabenizamos a liderança do ministro Alexandre Silveira, de Minas e Energia, juntamente com o presidente em exercício, ministro e vice-presidente Geraldo Alckmin, para fortalecer o maior programa de descarbonização da matriz de transportes do mundo", complementou.

Ainda segundo Gussi, o decreto "sinaliza para o setor bioenergético o compromisso do País com a transição para baixo carbono. Investidores precisam de marcos regulatórios estáveis e regras claras, que garantam previsibilidade e segurança jurídica aos negócios". Colaborou Camila Souza Ramos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/04/2023

INTERVENÇÃO FEDERAL PODE SER SOLUÇÃO PARA CRISE DO GALEÃO

Governo pretende estimular tráfego no terminal no Rio para evitar devolução de concessão
Por Murillo Camarotto, Caio Sartori e Paula Martini — De Brasília e do Rio



França: ministro terá reunião amanhã com Changi, operadora do Galeão, e intervenção da Infraero é possibilidade — Foto: Divulgação

O governo federal vai trabalhar para estimular o aumento de tráfego no aeroporto internacional do Galeão, a fim de evitar a devolução da concessão do terminal. Não descarta, entretanto, uma intervenção e retomada do controle do aeroporto pela Infraero para posterior licitação.

Em reunião com o prefeito Eduardo Paes e o



governador Claudio Castro, ontem, o ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, disse que as propostas apresentadas aos dois políticos do Rio também serão discutidas com a concessionária Changi, de Cingapura, em reunião agendada para amanhã (27).

Após a reunião, França disse que a empresa terá que oficializar a sua intenção de desistir de devolver o Galeão. Com essa manifestação em mãos, o governo federal vai finalizar o pacote de propostas e apresentá-lo em 15 dias aos gestores do Rio. Conforme antecipado pelo Valor, uma das propostas é transferir para o Galeão um centro de distribuição dos Correios. O presidente dos Correios, Fabiano Silva, participou da reunião.

O governo também pretende estimular mais voos no Galeão. Para isso, cogita oferecer às companhias aéreas uma espécie de “slot variável”. Slot é o nome técnico dado ao direito da empresa de realizar cada pouso e decolagem em determinado aeroporto. Pela proposta em análise, as empresas poderiam transferir slots do Santos Dumont para o Galeão sem perder o direito a esses mesmos slots. Pelas regras atuais, quem não usa os slots durante determinado tempo perde essas “vagas”.

Há também proposta para manter no Santos Dumont apenas os voos de ponte-aérea com Congonhas (em São Paulo) e Brasília. O restante dos voos domésticos iria para o Galeão, assim como todas as conexões internacionais. Não está descartada ainda redução, mesmo que pontual, no limite de passageiros no Santos Dumont, que fica no centro do Rio. Tudo vai depender, contudo, da posição oficial da concessionária. Nos bastidores, integrantes do governo admitem que a empresa precisa de ao menos 18 milhões de passageiros por ano para manter a operação viável, patamar considerado difícil de ser atingido a curto prazo.

“Encontramos a solução jurídica para permitir que eles [Changi] façam a desistência da desistência. Agora queremos que a empresa também faça seu esforço para que ela possa se acoplar a esse sistema”, afirmou França depois da reunião. No ano passado, a Changi, controladora do Galeão desde 2014, pediu para devolver o terminal. Este ano, porém, passou-se a considerar a hipótese de a concessionária permanecer na operação do aeroporto via renegociação do contrato. Por isso França fala em desistência da desistência.

Paes reforçou a importância do tema para o Rio e lembrou que tratou do problema do Galeão com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva: “Espero que a Changi mergulhe nessa reunião com o objetivo de recuperar o Galeão. Se for pra passar a bola de lado é melhor tocar a vida e a Infraero assume.” Apesar de se dizer otimista com um desfecho positivo, Paes esperava sair da reunião com algo mais consistente. O pedido de limitação do Santos Dumont às operações da ponte-aérea consta em um documento entregue ao ministro, ao qual o Valor teve acesso.

No documento, o Rio anexa uma projeção de como ficaria o montante de passageiros em cada aeroporto ao fim de 2023, caso o pleito seja atendido: o Galeão receberia 20,5 milhões de pessoas, e o Santos Dumont, 9,1 milhões. No mesmo arquivo, a prefeitura estima, com base no número de assentos vendidos para este ano, que 7 milhões de passageiros são esperados para o aeroporto internacional, ante 14,6 milhões para o terminal doméstico. Haveria ainda aumento de cerca de 8 milhões de passageiros totais no Rio, dentro desse cálculo, porque a cidade voltaria a ter papel de “hub”.

Um dos principais pontos de discordância entre as partes está na suposta retomada natural do Galeão, que já estaria em curso sem necessidade de intervenção do governo - ideia defendida pela Secretaria de Aviação Civil e refutada pelo Rio. Conforme relatos, França disse a Paes, Castro e seus aliados que a Changi tem demonstrado pouco interesse em seguir no comando do Galeão. Nenhuma reunião foi pedida pela empresa de Cingapura, segundo o ministro, ao contrário das operadoras de outros aeroportos, sempre interessadas em manter diálogo com a pasta, ainda de acordo com as fontes.

O ministro terá amanhã conversa com a empresa e não descarta intervenção, com controle do Galeão pela Infraero. Nesse cenário, a estatal comandaria provisoriamente o aeroporto até nova



licitação que abarcasse a concessão dos dois terminais para uma mesma empresa. “Se isso ocorrer, e for bom para uma gestão integrada dos aeroportos, Estado e município não veem como algo ruim”, afirma o secretário de Casa Civil do Estado, Niccola Miccione.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/04/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

PRÉVIA DA INFLAÇÃO OFICIAL FICA EM 0,57% EM ABRIL

Taxa é menor que a de março (0,69%) e a de abril de 2022 (1,73%)

Por Vitor Abdala - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15) - que mede a prévia da inflação oficial - ficou em 0,57% em abril deste ano. A taxa é inferior na comparação com as de março de 2023 (0,69%) e de abril de 2022 (1,73%), segundo dados divulgados nesta quarta-feira (26), no Rio de Janeiro, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Com o resultado de abril, o indicador acumula inflação de 2,59% no ano. Em 12 meses, o acumulado é de 4,16%, abaixo dos 5,36% registrados até o mês anterior.

Segundo o IBGE, em abril deste ano os nove grupos de despesas apresentaram inflação, com destaque para o setor de transportes (1,44%). Foram registradas altas de preços da gasolina (3,47%), etanol (1,10%) e passagens aéreas (11,96%).

Em segundo lugar, aparece o grupo saúde e cuidados pessoais (1,04%), cuja alta de preços foi puxada por itens como produtos farmacêuticos (1,86%) e plano de saúde (1,20%).

O grupo habitação também teve impacto relevante no IPCA-15, com variação de 0,48%, principalmente devido à energia elétrica residencial (0,84%).

A alimentação registrou a menor variação de preços entre todos os grupos de despesa (0,04%). Os demais grupos tiveram as seguintes taxas de inflação: vestuário (0,39%), despesas pessoais (0,28%), educação (0,11%), artigos de residência (0,07%) e comunicação (0,06%).

Metodologia

Segundo o IBGE, o IPCA-15 difere do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), considerado a inflação oficial do país, apenas no período de coleta que abrange, em geral, do dia 16 do mês anterior ao 15 do mês de referência e na abrangência geográfica.

A população pesquisada envolve as famílias com rendimentos de um a 40 salários mínimos, residentes em 11 áreas urbanas: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, além do Distrito Federal e de Goiânia.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 26/04/2023



PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA DE APOIO MARÍTIMO SOBE PARA 419 EMBARCAÇÕES EM FEVEREIRO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 26/04/2023 - 17:00



Unidades offshore sob bandeira nacional corresponderam a 90%. PSVs e OSRVs totalizaram 188 barcos, de acordo com relatório mais recente Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras fechou fevereiro com um total de 419 embarcações, uma a mais do que nos dois meses anteriores e acima das 398 unidades registradas em fevereiro de 2022. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 377 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 42 de bandeira estrangeira, na posição de fevereiro de 2023.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 181 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 105 de bandeira brasileira. Cerca de 69 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

As embarcações com bandeira nacional representam 90% da frota de apoio offshore, assim como em dezembro de 2022 e em janeiro deste ano, enquanto 10% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Em dezembro passado e janeiro de 2023, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 418 embarcações, das quais 377 de bandeira brasileira e 41 de bandeiras estrangeiras.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em fevereiro era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 188 barcos, uma a mais que no primeiro mês do ano. Outros 19% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 79 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 56 unidades no período (13%), enquanto 25 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 17 PLSVs (lançamento de linhas) e 14 MPSVs (multipropósito). Os demais segmentos de supplies somam 22%.

A Bram Offshore/Alfanave continua sendo a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 66 unidades (6 são estrangeiras). A CBO, que opera 44 barcos de apoio, todos de bandeira brasileira, segue na segunda posição nesta última atualização. A Starnav vem em seguida, com 42 barcos de pavilhão nacional, conforme em janeiro, e com um a mais que em dezembro.

Segundo o relatório, 25 embarcações de bandeira brasileira faziam parte da frota da Wilson Sons Ultratug em fevereiro, assim como em janeiro. A OceanPact e a Tranship, ambas com 24 barcos de apoio de bandeira brasileira cada, e a DOF/Norskan com 22 unidades (17 de bandeira brasileira e 5 de bandeira estrangeira) aparecem na sequência. Já a Camorim tinha nesse período 17 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 46 PSVs/OSRVs, 10 AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em

fevereiro, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Starnav, com 17, e pela Camorim, com 16.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/04/2023

PORTO DE PORTO ALEGRE REGISTRA AUMENTO DE QUASE 7% NAS MOVIMENTAÇÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/04/2023 - 21:00



O Porto de Porto Alegre encerrou o primeiro trimestre de 2023 com o crescimento de 6,66% nas movimentações em relação ao mesmo período do ano passado. O cais comercial da capital registrou em 2022 181.839 toneladas, enquanto que nos três primeiros meses desse ano foram 193.951 toneladas.

Ao longo dos últimos 90 dias passaram pelo Porto de Porto Alegre 33 navios que realizaram operações envolvendo graneis sólidos, líquidos e carga geral. Entre as movimentações destacam-se os insumos para a produção de fertilizantes, a cevada, o sebo bovino e

os transformadores elétricos.

De acordo com o gerente de operações do Porto de Porto Alegre, Matheus Evangelho, esse aumento na movimentação Portuária mostra a capacidade estratégica de colaboração do Porto para com o Estado, incrementando o recolhimento de ICMS e conectando a cadeia logística dos produtos movimentados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/04/2023

DGS DEFENSE ENTREGA EMBARCAÇÃO DGS 999 AO IBAMA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 25/04/2023 - 20:58



No último dia 18, o estaleiro DGS entregou uma embarcação DGS 999 com cabine para a Unidade Técnica de 2º Nível do Ibama, em Santos, para ser empregada em apoio às atividades de fiscalização, de patrulha e logísticas.

Desenvolvida para atender as mais variadas missões, a DGS 999 é uma Embarcação Tubular Rígida Híbrida (ETRH) com casco construído de forma híbrida, utilizando Polietileno de Ultra Alto Peso Molecular (UHMW) e Polietileno de Alta Densidade (PEAD), e foi projetada para apoiar o Ibama no combate aos ilícitos marítimos no litoral

paulista e região.

O PEAD utilizado para a construção das embarcações DGS possui densidade menor que a água, o que confere grande reserva de flutuabilidade para as embarcações DGS. O PEAD confere ainda grande ciclo de vida útil às embarcações, e não sofre processo de corrosão. A embarcação tem comprimento total de 9,70m, calado máximo com os motores trimados de 0,60m, deslocamento máximo de 8 toneladas, e capacidade de carga de 2 toneladas. Possui sistema de propulsão equipado com 02 motores de popa com potência individual de 300 HP cada, e atinge velocidade máxima (Top Speed) de 35 nós. Tem capacidade de transporte de até 12 tripulantes. A DGS 999 tem capacidade de navegação tanto em águas interiores quanto navegação costeira, e dispõe de um banheiro para a utilização de seus tripulantes.

Sem a possibilidade de permanecer em operações marítimas por um longo período, o Ibama necessitava de uma embarcação para contribuir com o combate aos ilícitos ambientais marinhos, tais como pesca ilegal, tráfico ilegal de animais, biopirataria, dentre outros.

De acordo com Fabio Zucherato, Analista Ambiental do Ibama, a aquisição da embarcação é de grande importância para a atuação nas águas jurisdicionais brasileiras. A DGS 999 é uma plataforma adequada para este fim: “A embarcação é bem estável, segura, e, apesar do seu tamanho, possui grande manobrabilidade. Estamos bastante satisfeitos com o recebimento desta embarcação.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2023

FIRJAN QUER RIO DE JANEIRO COMO HUB PETROQUÍMICO E DE FERTILIZANTES

Da Redação ECONOMIA 25/04/2023 - 20:54



Vice-presidente da Firjan, Luiz César Caetano

Como protagonista na produção de gás natural do país, estado fluminense pode reverter a situação de dependência mundial na área de petroquímica

Com o aprendizado das crises mundiais recentes – pandemia da Covid-19 e guerra Rússia e Ucrânia –, as produções nacionais ganharam maior vantagem estratégica frente às importações de matérias-primas. Celeiro mundial de alimentos, o agronegócio brasileiro, porém, ainda importa mais de 85% de

fertilizantes usados na atividade. Como maior produtor de gás natural no país, o Rio de Janeiro pode reverter a situação de dependência do Brasil na área de petroquímica, transformando o estado fluminense em um hub petroquímico e de fertilizantes, conforme demonstra o estudo “Petroquímica: atração de investimentos para o Rio de Janeiro”, da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan).

Lançado nesta terça-feira (25), na sede da federação, o estudo evidencia o potencial de desenvolvimento da indústria petroquímica e de fertilizantes do Rio, a partir do uso do gás natural como insumo. Além disso, a federação destaca que o estado fluminense também é um hub de atração de investimentos para a nova fronteira energética mundial, o hidrogênio, com diversos projetos em desenvolvimento e com potencial integração com o gás natural.

“Para que as indústrias sejam atraídas e se instalem no Rio de Janeiro, além da disponibilidade de matéria-prima, que temos, também é fundamental a implementação de projetos de infraestrutura e logística”, argumenta o vice-presidente da Firjan, Luiz César Caetano. Ele lembra que o potencial de investimentos da petroquímica no estado, a partir do gás natural, pode chegar a R\$ 65 bilhões, como mapeado pela federação no ano passado.

Insumos para petroquímica

Como protagonista da produção de gás nacional, proveniente do pré-sal, o Rio de Janeiro responde por 100% da produção de etano no país, insumo base da petroquímica nacional. Para aumentar ainda mais a produção do etano, a Firjan propõe que parte do gás reinjetado nos poços seja disponibilizado para a indústria, o que poderia produzir 932 mil toneladas de polietileno, com base nos dados de 2022. Essa produção potencial é equivalente a 1,14 vezes o total importado desse produto pelo país em 2022, com base em um cenário de aproveitamento total retirada a parcela para o gás de rede consumido via distribuição.

Em torno de 18 bilhões de metros cúbicos (m³) de gás natural foram reinjetados nos campos produtores no estado no ano passado. Se esse volume de gás fosse aproveitado, poderia demandar, por exemplo, pelo menos, duas UPGNs (Unidades de Processamento de Gás Natural) de capacidade equivalente à unidade de Cabiúnas, localizada em Macaé. A partir delas seria possível obter mais de 10 milhões toneladas/ano de correntes de saída após o processamento do gás, distribuídas em: 5,9 milhões t/ano de metano; 1,3 milhão t/ano de etano; 1,8 milhão t/ano de propano; 796 mil t/ano de butano; e 362 mil t/ano de C5+.

“É importante lembrar que o Rio de Janeiro tem potencial para 4 hubs integrados de gás natural, além da previsão de cinco plantas para geração de hidrogênio verde, que poderão ser aplicadas no processo de fabricação de fertilizantes nitrogenados, como amônia e a ureia”, cita Karine Fragoso, gerente de Petróleo, Gás e Naval da Firjan.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2023

TMSA FORNECE CARREGADOR DE NAVIOS MONTADO SOBRE FLUTUANTE NO ARCO NORTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/04/2023 - 20:48



O Arco Norte ganha novo terminal de movimentação de grãos. O Terminal Portuário Novo Remanso (TPNR) localizado no município de Itacoatiara, no Amazonas tem previsão de entrar em total operação ainda em 2023. O local é estratégico por conta da grande profundidade do rio Amazonas e o afastamento do terminal flutuante da margem, com um calado fluvial navegável o ano inteiro, podendo receber embarcações de grande porte e ter grande capacidade de expansão da área portuária e do espaço operacional do terminal nas próximas etapas.

Para garantir o menor impacto ambiental e a maior capacidade de movimentação dos grãos, o terminal adquiriu recentemente um carregador de navios montado sobre flutuante. O equipamento fornecido pela TMSA – Tecnologia em Movimentação, faz parte de um pacote completo para descarregamento, armazenamento e carregamento de granéis sólidos no terminal portuário instalado às margens do Rio Amazonas.

A instalação do equipamento foi um empreendimento desafiador, que começou na logística de entrega das peças até a montagem e comissionamento do equipamento. Longas distâncias percorridas por carretas e barcos, a carência de modais de transporte, dificuldade na aquisição de serviços e mão de obra e baixa disponibilidade de peças no mercado local foram os principais desafios enfrentados.

A TMSA atua na vanguarda da prevenção aos impactos ambientais em todos seus empreendimentos. A empresa oferece soluções em ESG (Environmental, Social and Governance) aos seus clientes dos segmentos de terminais portuários, agroindústrias, mineração, termelétricas, fertilizantes e energias renováveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2023

O&G VOLTA A FICAR AQUECIDO E DEMANDARÁ ATIVOS MAIS EFICIENTES, AVALIA BNDES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 25/04/2023 - 20:29



Banco de fomento verifica que setor naval passa por fase de transição e ajustes, com estaleiros adequando capacidades e quantitativos de empregados. Desembolsos do agente do FMM para os dois segmentos somam R\$ 25,7 bilhões em 22 anos

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) avalia que o setor de petróleo e gás volta a ficar aquecido e a demandar plataformas e embarcações, cada vez mais eficientes do ponto de vista de combustíveis e do perfil de consumo energético. As projeções indicam cerca de 27 plataformas até 2031, o que vai requerer, ao menos, de 27 a 40 embarcações de apoio. O banco de fomento, principal agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), também observa que existem plataformas e embarcações em hibernação, além de potenciais oportunidades no setor de energia eólica offshore, que podem trazer algum tipo de demanda para a construção naval nos próximos anos.

A proposta de financiamento à reciclagem de embarcações leva em conta que o mercado doméstico tem 12% da frota com mais de 20 anos e que existem grandes consumidores de sucata que poderiam ter acesso, eventualmente, a linhas de incentivo ao sucateamento. A Agência Nacional do petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) estima aportes de R\$ 51 bilhões no setor para descomissionar plataformas em cinco anos, o que poderia ser positivo para o Brasil e trazer novas demandas para os estaleiros locais.

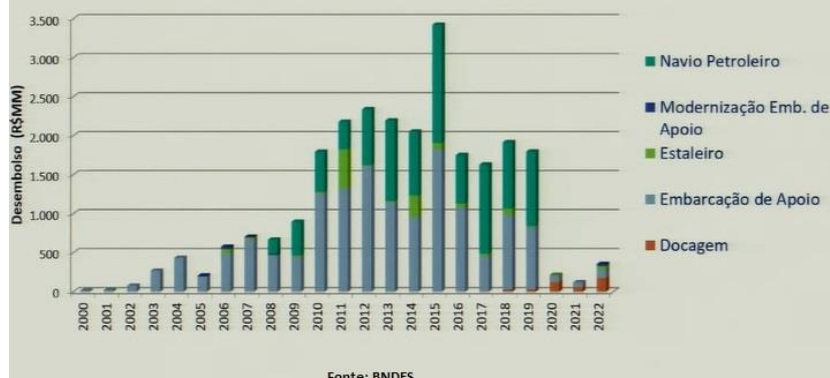
“Verificamos que o setor naval está passando por uma fase de transição e ajustes, com estaleiros adequando capacidades e quantitativos de empregados. Por outro lado, empresas que sofreram bastante com taxas de afretamento estão ajustando suas frotas”, disse a chefe do departamento de gás, petróleo e navegação do BNDES, Elisa Lage, nesta terça-feira (25), durante audiência pública sobre o crescimento da indústria naval brasileira na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara, que foi solicitada pelo deputado Jorge Solla (PT-BA).

A partir de 2014, houve redução grande nos preços do petróleo, que bateram o patamar de US\$ 40/barril, depois caíram para quase US\$ 20/barril, puxando para baixo as taxas de afretamento a nível mundial. No Brasil, o BNDES enxerga resiliência maior das tarifas por conta dos contratos de afretamento de longo prazo firmados com a Petrobras na época. Atualmente, o banco já observa um movimento de retomada das tarifas de afretamento, reflexo do barril do petróleo na faixa de US\$ 80.

Elisa lembrou que, entre 2000 e 2014, houve crescimento das atividades dos estaleiros enquanto a indústria estava aquecida e havia bastante demanda por construção. Neste período, a construção naval atingiu o ápice de quase 82.500 empregos, que foi sucedido por uma redução drástica do número de empregos. Desde então, os estaleiros vêm mantendo quantidade de empregos suficiente para realização de manutenções e docagens, com volumes bem menores de mão de obra.

Desde 1999, o BNDES apoiou 135 embarcações de apoio offshore, 20 petroleiros, além de uma série de docagens e modernizações, especialmente as de apoio offshore. O banco também foi agente de financiamento de recursos do FMM para a revitalização de cinco estaleiros e da implantação de outras três instalações novas com esta finalidade de 1999 a 2022. Entre 2000 e 2022, os desembolsos via BNDES para o setor naval e de O&G somam R\$ 25,7 bilhões e abrangem principalmente petroleiros, embarcações de apoio, estaleiros e docagens. A partir de 2019, os recursos se concentraram principalmente em barcos de apoio offshore e em docagens.

Desembolsos – 2000 a 2022
Setor Naval O&G
Desembolso Total: R\$25,7 bilhões



230425-desembolsos-bndes-2000-2022.jpg

“Notamos que 2015 foi o ápice de desembolsos. Foi um período de muitas entregas de projetos. Houve desaceleração dos desembolsos, na medida em que os contratos de financiamento foram diminuindo em função da redução das encomendas. A queda mais aguda ocorreu a partir de 2020, com contratos mais voltados à modernização e à docagem de embarcações, com volumes menores comparados à construção

de embarcações”, analisou.

Para a chefe de departamento do BNDES, o setor de O&G foi o que inicialmente proporcionou a retomada da construção naval na virada da década de 1990 para os anos 2000, com um cenário que reuniu fatores como crédito de longo prazo do FMM, arcabouço regulatório favorável à bandeira nacional (circularização) e empreendedores dispostos a investir.

Elisa, que também é conselheira suplente do BNDES no conselho diretor do fundo setorial (CDFMM), contou que o grupo vem debatendo e identificando novas oportunidades de negócios relacionadas ao setor naval, inclusive com ações com foco em ESG (boas práticas de governança e socioambientais, em tradução livre) que podem ser apoiadas pelo FMM.

O CDFMM discute se deve seguir com financiamento à construção ou modernização de embarcações mais eficientes. De acordo com a conselheira, as empresas vêm demandando menor consumo de energia e embarcações com redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), o que abre espaço para pesquisa e desenvolvimento (P&D) em tecnologia para o país e pode trazer impacto positivo para o meio ambiente. Na mesma direção, caminham as discussões sobre financiamento à reciclagem de embarcações de forma ambientalmente correta.

Elisa mencionou que o financiamento ao descomissionamento e desmantelamento de plataformas pode ser um caminho para o descarte de forma ambientalmente adequada de resíduos perigosos e de bioincrustação, como o coral-sol. A reciclagem do aço, por exemplo, traria uma visão de economia circular. “Na questão do descomissionamento e desmantelamento de plataformas, seria positivo que fosse realmente feito no Brasil. Traria uma demanda para o setor e para os estaleiros. Seria bastante relevante”, comentou.

O secretário-executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Leal, acrescentou que tramita na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados o projeto de lei do deputado Coronel Armando (PSL-SC) que trata da reciclagem e das atividades de descomissionamento, desmonte e desmantelamento de embarcações. “O PL 1.584/2021 é importante e acompanhamos de perto. Já foram colocadas emendas. É preciso regulamentar o descomissionamento e esses itens 'abandonados'. Esse assunto interessa bastante ao Sinaval e acompanhamos com muita atenção”, salientou.

O CDFMM também vem olhando para o financiamento aos gastos locais para aquisição, construção e integração de módulos de plataformas, bem como o financiamento à construção e integração de estruturas flutuantes para a geração de energia offshore. A avaliação, segundo Elisa, é que o setor de O&G já detém o conhecimento da operação marítima, ao passo que estaleiros e armadores começaram a se preparar para atender a esse novo mercado. “Já ouvimos de empresas sobre esse



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 072/2023
Página 60 de 60
Data: 26/04/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

interesse e existem empresas aprofundando estudos para esse novo mercado que pode surgir puxado pelas petroleiras”, destacou a conselheira do BNDES no conselho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2023



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: 26/04/2023