

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 085/2023
Data: 17/05/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
UNIÃO INVESTE R\$ 9,4 MILHÕES EM ESTUDOS DE HIDROVIAS, ALTERNATIVA LOGÍSTICA PARA O PORTO DE SANTOS.....	4
PROJETO DE MAIOR TÚNEL IMERSO EUROPEU SERVIRÁ DE MODELO PARA LIGAÇÃO SECA SANTOS-GUARUJÁ.....	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
OPERAÇÃO INVESTIGA ESQUEMA DE EXTRAÇÃO E VENDA IRREGULAR DE MINÉRIOS NO RN E PB	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS FAZ REFORÇO ORÇAMENTÁRIO À ANTAQ	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
PORTOS - MINISTRO MÁRCIO FRANÇA ANUNCIA ACRÉSCIMO DE 17% AO ORÇAMENTO DA ANTAQ	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – SIM PELO DESENVOLVIMENTO	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>Nova rodovia 1</i>	<i>10</i>
<i>Nova rodovia 2</i>	<i>11</i>
<i>Nova rodovia 3</i>	<i>11</i>
<i>Recorde.....</i>	<i>11</i>
NACIONAL - MINISTÉRIO VAI REPASSAR R\$ 9,4 MILHÕES PARA A ANTAQ INVESTIR NA EXPANSÃO DE HIDROVIAS	11
NACIONAL - RELANÇADA, FRENLOGI PRIORIZA A APROVAÇÃO DO MARCO LEGAL DA MOBILIDADE URBANA.....	12
NACIONAL - PETROBRAS ANUNCIA REDUÇÃO NO VALOR DO DIESEL E DA GASOLINA	13
REGIÃO SUDESTE - EM DEFESA DE INVESTIMENTOS EM INFRAEST., BRASIL EXPORT CRIA “MOVIMENTO PELO SIM”	14
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS PRECISA DE ESTRATÉGIA PARA MÉDIO E LONGO PRAZO, DIZ JORGE LIMA	16
REGIÃO SUDESTE - FALTA DE DEFINIÇÃO DE PROJETOS PARA RESOLVER GARGALOS PREOCUPA USUÁRIOS DO PORTO	16
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ESTUDA OUTORGA PARA RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTO.....	17
REGIÃO SUDESTE - POMINI VÊ “DIFICULDADES” NO MODELO CONDOMINIAL NO PORTO DE SANTOS.....	19
REGIÃO SUDESTE - ÚNICA VIA DE ACESSO PARA CAMINHÕES AO PORTO, VIA ANCHIETA ESTÁ PRÓXIMA DO LIMITE	20
NACIONAL – VITRINE.....	22
AGRADECIMENTO DA BRASIL EXPORT PELO GRANDE EVENTO.....	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	24
SUAPE BATE RECORDE E EMBARCA MAIS DE TRÊS MIL VEÍCULOS NUMA ÚNICA OPERAÇÃO.....	24
COMISSÃO APROVA INDICAÇÃO PARA DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA DO DNIT.....	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
O MUNDO AINDA NÃO CONSEGUE PRESCINDIR DOS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS, DIZ MARINA SILVA	26
INVESTIMENTO DA PETROBRAS EM EÓLICA OFFSHORE PODE COMEÇAR PELO EXTERIOR, DIZ TOLMASQUIM	28
PRESIDENTE DA PETROBRAS É CONVIDADO A EXPLICAR POLÍTICA DE PREÇOS À CAE	29
SENADO EXCLUI DE MP EMENDA PARA INSTALAÇÃO DE LINHAS DE TRANSMISSÃO E DUTOS SEM ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL	30
GÁS PARA EMPREGAR É OFICIALMENTE CRIADO	32
PETROBRAS NEGOCIA PREÇO DO GÁS COM UNIGEL COM “RESPONSABILIDADE FINANCEIRA”, DIZ TOLMASQUIM.....	34
JORNAL O GLOBO – RJ.....	35
NOVA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS ‘VAI AJUDAR NO COMBATE À INFLAÇÃO’, DIZ HADDAD.....	35
EDITORIAL – PETROBRAS JOGA FORA O MECANISMO QUE A FEZ SOBREVIVER	36
HADDAD DIZ QUE ARCABOUÇO FISCAL SERÁ APROVADO COM MAIS DE 300 VOTOS NA CÂMARA.....	37
HADDAD DEFENDE INÍCIO DO CICLO DE CORTE NOS JUROS: ‘ESTOU PONDERANDO O QUE É MELHOR PARA O BRASIL’	38
TRANSIÇÃO VERDE DEVE SER ENCAMINHADA COM URGÊNCIA PARA GERAR MENOS INFLAÇÃO, DIZ ECONOMISTA DO FMI	39
‘REFORMAS TÊM QUE APROVAR NO PRIMEIRO ANO. SE PERDER O PRIMEIRO ANO, PASSOU’, DIZ ALCKMIN	39
CUSTO BRASIL CHEGA A R\$ 1,7 TRILHÃO POR ANO, MOSTRA PESQUISA	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	42
CAMPOS NETO: ESTRATÉGIA DOS JUROS NO BRASIL COMEÇA A DAR RESULTADOS, COM QUEDA NA INFLAÇÃO.....	42
ARCABOUÇO FISCAL ENFRENTA PRIMEIRO TESTE NA CÂMARA COM VOTAÇÃO DE PEDIDO DE URGÊNCIA; ENTENDA	43
ENERGIA RENOVÁVEL TERÁ TRATAMENTO DIFERENCIADO EM NOVO MODELO TRIBUTÁRIO, DIZ APPY	45
PETROBRAS IRÁ ABSORVER OSCILAÇÕES SEM REPASSAR PREÇOS IMEDIATAMENTE AO CONSUMIDOR, DIZ PRATES.....	46
POR QUE A MUDANÇA DA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS TENDE A SER RUIM NO LONGO PRAZO.....	47



GOVERNO LULA FAZ PRIMEIRO LEILÃO DE CONCESSÃO SOB DESCONFIANÇA DO MERCADO	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	51
TRIPULAÇÃO DE PORTA-AVIÕES DOS EUA BEBE ÁGUA CONTAMINADA COM COMBUSTÍVEL DE CAÇA.	51
URGÊNCIA NA TRAMITAÇÃO DO ARCABOUÇO FISCAL É 'GRANDE PASSO', DIZ MINISTRO DOS TRANSPORTES	52
COM MARGEM PRESSIONADA, UNIGEL ESTENDE PARADA EM FÁBRICA DE FERTILIZANTES DE SERGIPE	52
MEDIAÇÃO CRESCE NO PAÍS E PASSA A SER ADOTADA POR GRANDES EMPRESAS.....	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
SANTOS ESTÁ 10 A 15 ANOS ATRASADO NO PADRÃO DE NAVIOS, AVALIA CENTRONAVE	56
POMINI VÊ NECESSIDADE DE DISCUSSÃO SOBRE MODELO DE GESTÃO CONDOMINIAL NO LEGISLATIVO	57
BRASIL EXPORTOU US\$ 103,5 BILHÕES NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE	57
PPSA: PARCELA DE PETRÓLEO DA UNIÃO NOS CONTRATOS DE PARTILHA ATINGE 3,5 MILHÕES DE BARRIS NO PRIMEIRO TRIMESTRE	58
PORTO DE ITAPOÁ TEM NOVO SERVIÇO PARA PORTOS ASIÁTICOS.....	58
OPERADORES DEBATEM RENOVAÇÃO E PEDEM ESTABILIDADE PARA ACELERAR INVESTIMENTOS.....	59
PETROBRAS PRODUZIRÁ 900 MIL BARRIS/DIA ATÉ 2027	61
APM TERMINALS PROMETE INVESTIMENTO DE 962 MILHÕES DE EUROS EM TERMINAIS BRASILEIROS ATÉ 2026	61
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO RIO GRANDE CRESCE 6% NO QUADRIMESTRE.....	63
AGÊNCIA MARÍTIMA AGEMAR CONQUISTA O SELO DE QUALIDADE FENAMAR	64
VLI AMPLIA EM 11% A EXPORTAÇÃO DE CARGAS DO AGRONEGÓCIO NO TIPLAM.....	64
DENIS BEZERRA É O NOVO DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ.....	64
DECISÃO SOBRE RENOVAÇÕES DEFINIRÁ CONTINUIDADE OU MUDANÇAS NO STS-10	65
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	66
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

UNIÃO INVESTE R\$ 9,4 MILHÕES EM ESTUDOS DE HIDROVIAS, ALTERNATIVA LOGÍSTICA PARA O PORTO DE SANTOS

Alternativa logística para trazer grãos ao Porto de Santos, Hidrovia Tietê-Paraná é uma das prioridades da União

Por: *Bárbara Farias*



A Hidrovia Tietê-Paraná, conectando a produção agrícola do Centro-Oeste ao Porto de Santos, é uma das prioridades Foto: Vanessa Rodrigues/Arquivo/AT

O aumento da participação hidroviária na matriz de transportes nacional é prioridade do Governo Federal. Para isso, o Ministério de Portos e Aeroportos repassou R\$ 9,4 milhões à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O valor será destinado, principalmente, à elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) de projetos. Entre eles, a Hidrovia Tietê-Paraná, corredor alternativo

de exportação para escoamento de grãos desde o Centro-Oeste até o Porto de Santos.

Nesta terça-feira (16), o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou a importância do repasse, que “representa um incremento de 17% ao orçamento” da agência. Já o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ressaltou que o objetivo do Governo Federal é agilizar e simplificar os projetos para expandir o modal hidroviário no País.

“Esse apoio orçamentário vai se reverter em mais agilidade aos processos conduzidos pela agência e também atender a prioridades estabelecidas pelo Ministério de Portos e Aeroportos que vão ao encontro daquilo que o setor aquaviário espera da atuação tanto do ministério quanto da agência reguladora. Vai ao encontro da simplificação dos processos, da desburocratização”, resumiu Nery.

Segundo a Antaq, a existência de hidrovias estruturantes possibilitará que o País tenha uma matriz de transporte equilibrada, com maior intermodalidade e menor impacto ambiental. Em 2022, as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 116 milhões de toneladas de carga, quase 10% de todo o transporte aquaviário ocorrido no período.

Ainda de acordo com a agência, uma hidrovia estruturante gera ganhos para a logística nacional. Um único comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a mais de 500 carretas, com impactos diretos em capacidade e em consumo de combustível e emissão de poluentes. Além disso, os custos de implantação de hidrovias são apenas de 2% a 8% daqueles necessários à implantação de ferrovias e rodovias, respectivamente.

“Comparado aos portos marítimos, rodovias e ferrovias, as hidrovias ainda estão muito atrás. Nós temos 18, 19 mil quilômetros e poderíamos ter 45 mil quilômetros de hidrovias”, reconheceu Márcio França.

O ministro ilustrou comparando os custos de uma mercadoria entre os modais de transporte. “Um produto vai custar 25% do que custa hoje na rodovia e 50% do que custa na ferrovia. Veja, a ferrovia deveria custar 50% da rodovia, mas se você contratar hoje no Brasil inteiro, por ferrovia, verá que inexoravelmente ela é 10% mais barata do que a rodovia, porque nós só temos duas grandes concorrentes. Na hora que tivermos a hidrovia funcionando, eles vão ter que concorrer com a hidrovia também”.

Ainda sobre o aporte adicional, Nery ressaltou que “a agência vai ter autonomia para contratar estudos e analisar a viabilidade técnico-econômica” dos projetos hidroviários. Os investimentos serão aplicados na contratação de mão de obra especializada na elaboração de estudos preliminares, de pré-viabilidade e levantamentos técnicos que culminarão na elaboração de EVTEAs. A Antaq elegeu seis projetos como prioridade.

A Hidrovia Tietê-Paraná, conectando a produção agrícola do Centro-Oeste ao Porto de Santos, é uma das prioridades. “O projeto visa conferir maior confiabilidade ao transporte hidroviário da região tendo em vista que, em 2021, em período de estiagem prolongada na região, a hidrovia teve sua operação paralisada por cerca de sete meses devido à falta de investimentos em dragagens e derrocamentos”, disse Nery.

Outro foco é o Rio Madeira, destacado pela União como projeto-piloto para atração de investimentos privados na manutenção da via e um vetor importante de escoamento de grãos na Região Norte. O Rio Tapajós, interligado ao corredor do Madeira e representa o eixo logístico que mais recebeu investimentos privados nos últimos anos, carece de intervenções de manutenção. Há estudos para a ampliação da capacidade de escoamento por meio de embarcações de longo curso.

Destaque ainda para o projeto do Rio Paraguai, uma hidrovia internacional mantida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). De acordo com a Antaq, possui alta demanda de terminais portuários voltada à ampliação da capacidade da via, resultando em maior capacidade de escoamento da safra agrícola e da produção de minério de ferro do Mato Grosso do Sul, principalmente.

O projeto Barra Norte avalia o aumento de calado por meio de serviço de monitoramento da dinâmica do canal de navegação na região conhecida como Canal do Curuá e Arco Lamoso, localizada na foz do Rio Amazonas. Por fim, há o projeto do Rio São Francisco, que não registra transporte comercial de cargas desde 2014. A hidrovia pode conectar a região do Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e que é produtora de grãos e cereais, aos portos costeiros do Nordeste.

Márcio França afirmou ainda que há não problema de caixa e que, se for necessário, destinará mais recursos à Antaq. “Nosso problema não é dinheiro, mas como gastar o dinheiro. Muito mais do que o assunto em si, essa é a demonstração da nossa intenção de fazer as coisas em conjunto, para acelerar os projetos”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/05/2023

PROJETO DE MAIOR TÚNEL IMERSO EUROPEU SERVIRÁ DE MODELO PARA LIGAÇÃO SECA SANTOS-GUARUJÁ

Autoridade Portuária se reuniu com engenheiros do túnel que ligará Dinamarca e Alemanha

Por: Bárbara Farias



Com previsão de inauguração em 2029, o túnel imerso europeu, cujo nome oficial é Fehmarnbelt Fixed Link, será construído a cerca de 40 metros abaixo do nível do Mar Báltico, ligando a cidade de Copenhague, na Dinamarca, a Hamburgo, na Alemanha Foto: Femern/AS

O túnel imerso mais longo do mundo, que ligará Dinamarca e Alemanha e está em fase de construção, servirá como modelo de estudo para o aperfeiçoamento do projeto do túnel Santos-Guarujá. Na última quinta-feira (11), a diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS) conversou com engenheiros da estatal



dinamarquesa Femern A/S, que executa a obra na Europa, para conhecer o projeto e obter conhecimentos técnicos.

Com previsão de inauguração em 2029, o túnel imerso europeu, cujo nome oficial é Fehmarnbelt Fixed Link, será construído a cerca de 40 metros abaixo do nível do Mar Báltico, ligando a cidade de Copenhague, na Dinamarca, a Hamburgo, na Alemanha. A travessia de balsas que hoje leva 45 minutos entre as duas cidades durará apenas sete minutos de trem e 10 minutos de carro.

Em um vídeo publicado nas redes sociais, o presidente da APS, Anderson Pomini, se mostrou animado com a troca de experiência com os engenheiros e traçou um paralelo entre a obra que vem saindo no papel na Europa e o projeto em fase de desenvolvimento para o Porto de Santos.

“Foi a primeira reunião com os responsáveis pela implementação do túnel que ligará Dinamarca e Alemanha. São 18 quilômetros no modelo de imersão, como o que nós pretendemos fazer aqui. No entanto, aqui são apenas 860 metros. Analisamos os detalhes, o progresso daquela obra de engenharia, que é absolutamente inovadora no mundo. Conversamos e recebemos as percepções, os cálculos e aprendemos bastante com as informações que serão transferidas para o Porto de Santos, para o nosso túnel”.

Pomini e os demais diretores da Autoridade Portuária se reuniram por videoconferência com funcionários da Femern A/S, empresa estatal dinamarquesa responsável pelo projeto, entre eles o gerente de comunicação da companhia, Morten Kramer Nielsen.

Para a Tribuna, Pomini reiterou que a construção do túnel entre Santos e Guarujá “é uma prioridade do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França” e que os conhecimentos adquiridos sobre o projeto europeu serão levados à próxima reunião da comissão que trata do projeto da ligação seca, marcada para esta terça-feira (16), para apreciação e análise dos demais membros.

A Autoridade Portuária adiantou que uma das características do projeto europeu que deve ser incluída no edital de licitação para contratação da obra brasileira é a obrigatoriedade de transferência de tecnologia. “Além de construir o túnel, a empresa fica obrigada a promover cursos de capacitação e transferir o conhecimento técnico empregado na obra”, informou a APS, em nota.

O túnel europeu

As obras do túnel entre Dinamarca e Alemanha começaram em 2020, após mais de uma década de planejamento. Em poucos meses, foi construído um porto temporário no lado dinamarquês, que abrigará a fábrica que em breve construirá as 89 seções maciças de concreto que formarão o túnel. Com 18 quilômetros de extensão, o túnel será um dos maiores projetos de infraestrutura da Europa, com um orçamento de construção de mais de 7 bilhões de euros (cerca de R\$ 36 bilhões).

A título de comparação, o túnel do Canal da Mancha, que liga a Inglaterra e a França, com 50 quilômetros de extensão e concluído em 1993, custou o equivalente a 12 bilhões de euros (cerca de R\$ 70,2 bilhões) corrigidos para a moeda atual. Embora mais longo que o túnel Fehmarnbelt, a ligação do Canal da Mancha foi feita usando uma máquina de perfuração, em vez de imergir seções de túnel pré-construídas.

O túnel será construído ao longo do Fehmarn Belt, um estreito entre a ilha alemã de Fehmarn e a ilha dinamarquesa de Lolland, e foi projetado como uma alternativa ao atual serviço de balsa de Rodby e Puttgarden, que transporta milhões de passageiros anualmente.

O equipamento também será o túnel rodoviário e ferroviário combinado mais longo do mundo, composto por duas autoestradas de pista dupla – separadas por uma passagem de serviço – e duas vias férreas eletrificadas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/05/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

OPERAÇÃO INVESTIGA ESQUEMA DE EXTRAÇÃO E VENDA IRREGULAR DE MINÉRIOS NO RN E PB

A Receita Federal (RFB) e a Polícia Federal deflagraram nesta quarta-feira (17) a Operação Cordyceps no RN e PB.

Da Redação ME



Operação da Polícia Federal/Foto: divulgação PF

A Receita Federal (RFB) e a Polícia Federal deflagraram nesta quarta-feira (17) a Operação Cordyceps, com o objetivo de combater a extração e venda irregular de minérios, a sonegação fiscal e a lavagem de dinheiro. Foram seis mandados: dois em Campina Grande; um em Junco do Seridó/PB e três em Parelhas/RN. As ações ocorrem simultaneamente nos dois estados.

Com a Operação Cordyceps os órgãos participantes apuram os indícios encontrados durante as investigações de extração de minérios sem autorização legal, bem como a aquisição da extração irregular de pequenos produtores locais, que são então beneficiados e comercializados com empresas nacionais e do exterior.

Há indícios de crime contra a ordem tributária, pela contabilização irregular dos minérios adquiridos em pequenas propriedades e sonegação fiscal, e de crime ambiental, por parte da extração ocorrer em áreas de proteção permanente.



Confira o vídeo feito pela Polícia Federal sobre a Operação Cordyceps/Divulgação PF

https://youtu.be/qdEOb_H8f_Q

A Seção Especial de Pesquisa e Investigação – Sapei Natal/RN, a Equipe de Fiscalização com Fraudes Estruturadas (Eqfrau04) e a Divisão de Vigilância e Repressão (Direp04) participam dos mandados de busca e apreensão. As equipes buscam comprovar indícios de contabilização irregular de despesas operacionais, sonegação fiscal e lavagem de dinheiro por parte dos investigados.

Participam da operação 11 (onze) auditores-fiscais e analistas da Receita Federal do Brasil e 20 (vinte) policiais federais. O nome da operação, CORDYCEPS, refere-se a

um fungo que se apodera do controle de alguns insetos e os faz agirem em seu interesse. Do mesmo modo, os investigados se utilizam de pequenos produtores locais para explorar irregularmente minérios, que são então beneficiados e comercializados pelas empresas.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 17/05/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS FAZ REFORÇO ORÇAMENTÁRIO À ANTAQ

Plano demonstrativo de ações da Autarquia para novo aporte priorizará fomento às hidrovias brasileiras



Brasília 16/06/2023 - O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, nesta terça-feira (6), um reforço orçamentário que o Governo Federal fará à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A coletiva contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery. Nela, foi apresentado o Plano de Ações Prioritárias da autarquia para os valores que serão aportados, bem como outras iniciativas

conjuntas com o MPor.

Segundo o titular da pasta de Portos e Aeroportos, o novo aporte acontece após o governo entender que é preciso investir no setor hidroviário. França afirmou também a transferência de recursos demonstra que o ministério está aberto a sugestões de melhorias para o setor aquaviário brasileiro.

“Entendemos que a eficácia da Agência resulta na eficácia do setor. Temos um desafio de melhorar o modal hidroviário. Precisamos fazê-lo acontecer de modo rápido. Perto de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos, as hidrovias estão para trás. Esse exemplo de aporte à ANTAQ serve para dizer que estamos abertos a sugestões”, disse.

Hidrovias serão prioridade

Entre os destaques do Plano de Ação da ANTAQ está o fomento à ampliação das hidrovias brasileiras. Tanto o MPor quanto a ANTAQ entendem que o crescimento desse modal resultará na atração de investimentos privados, pois tornará mais fácil e acessível transportar mercadorias e pessoas pelo Brasil.

De acordo com o diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, o aporte mostra que o Governo Federal entende a necessidade de viabilizar as hidrovias brasileiras. Além disso, enfatizou que o modal será um importante meio de equilíbrio da matriz de transportes do país.

“É uma alegria e satisfação da Agência contar com a priorização do Ministério de Portos e Aeroportos com relação ao fomento das hidrovias. Temos uma série de estudos com a pasta para podermos destravar o modal, que é muito importante tanto para equilíbrio da matriz de transportes quanto para aumentar a vazão das nossas commodities agrícolas”, falou.

O objetivo do aporte é acelerar o incremento de mão-de-obra especializada na elaboração de estudos preliminares, de pré-viabilidade e levantamentos técnicos que culminarão na elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) de hidrovias no Rio Madeira, Rio Tapajós, Rio Paraguai, Barra Norte, Rio Tietê – Paraná e São Francisco.

Ganho de logística

Para se ter uma ideia, uma hidrovia estruturante gera ganhos importantes para a logística nacional. Um único comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a mais de 500



carretas, com impactos diretos em capacidade e em consumo de combustível e emissão de poluentes. Além disso, os custos de implantação de hidrovias são apenas de 2% a 8% daqueles necessários à implantação de ferrovias e rodovias, respectivamente.

A expectativa é que a criação de hidrovias possibilite um equilíbrio nos meios de transporte, estabelecendo maior intermodalidade e menor impacto ambiental. Mesmo sem grandes aportes em 2022, as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 116 milhões de toneladas de carga, quase 10% de todo o transporte aquaviário ocorrido no período.

Confira o documento com as definições das ações prioritárias da ANTAQ com o novo aporte neste link.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 17/05/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PORTOS - MINISTRO MÁRCIO FRANÇA ANUNCIA ACRÉSCIMO DE 17% AO ORÇAMENTO DA ANTAQ

A prioridade é investir os recursos em iniciativas de incentivo à navegação em hidrovias

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, anunciou nesta terça-feira (16) um aporte de R\$ 9,4 milhões que o Governo Federal fará à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), um acréscimo de 17% ao orçamento da autarquia.

De acordo com França, parte do valor deverá ser investido no fomento à navegação nas hidrovias brasileiras. “É uma prioridade do novo Governo Federal. Essa iniciativa está diretamente ligada ao desenvolvimento, buscando aproximar os produtores dos grandes centros comerciais, com mecanismos que tornem o transporte hidroviário mais atrativo, a partir de melhorias estruturais”, afirmou.

Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq, exemplificou as vantagens em investir nas redes de navegação de pessoas e mercadorias nos rios navegáveis, rotas ainda pouco exploradas. “Um único comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a mais de 500 carretas; se transporta mais, de forma mais barata”, explicou Nery.

Mesmo recebendo pouca atenção por parte do governo em 2022, as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 116 milhões de toneladas de carga, o que representa cerca de 10% de todo o transporte aquaviário ocorrido no período. “Transportar cargas por hidrovias custa 25% menos do que por rodovia, por exemplo. Além de ser um modal que causa um impacto ambiental muito menor”, ressaltou o ministro Márcio França.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 17/05/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – SIM PELO DESENVOLVIMENTO
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A ausência de soluções concretas para problemas persistentes de infraestrutura e logística no Brasil é uma realidade que tem impactado negativamente o desenvolvimento do País. Diante desse cenário preocupante, o Brasil Export, principal fórum de debates sobre infraestrutura da nação, tomou a iniciativa de liderar um movimento de pressão ao poder público, visando a superação desses obstáculos.

Na tarde de ontem, durante o Santos Export, maior fórum de debates sobre o desenvolvimento do Porto de Santos, o presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, anunciou a criação desse movimento, voltado para a defesa de investimentos, principalmente em acessos aos portos brasileiros. A motivação surgiu durante o painel de discussão sobre as demandas e desafios dos embarcadores de carga no cais santista, onde a indefinição na execução de projetos para eliminar gargalos foi lamentada.

A falta de avanço na construção de uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo à Baixada Santista, onde está localizado o complexo marítimo de Santos, e a ausência de investimentos nas ferrovias internas do Porto são exemplos claros da falta de ações concretas para solucionar os problemas de infraestrutura enfrentados pelo setor.

É fundamental destacar que essa demanda por investimentos em infraestrutura não se restringe apenas ao Porto de Santos, mas se repete em outros complexos marítimos do País. Portanto, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, pretende expandir o movimento, utilizando a rede de conselheiros presente em todas as regiões do Brasil, com o objetivo de levar essa causa para todos os estados.

A importância desse movimento não pode ser subestimada. As obras de infraestrutura são vitais para o bom funcionamento da atividade portuária, da indústria e para o desenvolvimento da economia brasileira como um todo. É necessário identificar essas demandas e unir forças para levá-las às autoridades competentes, defendendo a implantação das soluções necessárias.

Investir na infraestrutura de transportes é um passo essencial para impulsionar o crescimento econômico do Brasil. A melhoria dos acessos aos portos, o desenvolvimento de uma malha ferroviária eficiente e a construção de novas rodovias são medidas que trarão benefícios imediatos, promovendo maior eficiência logística, redução de custos e aumento da competitividade nacional e internacional.

Neste sentido, é imprescindível que a iniciativa privada se una em prol desse movimento, assumindo um papel ativo na cobrança de ações efetivas em prol da infraestrutura brasileira, especialmente a infraestrutura de transportes. É hora de dizer sim aos investimentos, sim ao progresso, sim ao desenvolvimento brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NOVA RODOVIA 1

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, é mais um executivo do setor que defende a construção de uma nova rodovia transpondo a Serra do Mar, ligando a Grande São Paulo ao complexo marítimo santista. Para ele, esta seria a solução para o que classifica como o “principal problema logístico, hoje, no Porto”. A avaliação ocorreu na tarde dessa terça-feira, durante sua participação em um dos painéis do Santos Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento do cais santista, realizado pelo Brasil Export em Santos.

NOVA RODOVIA 2

Pomini citou um estudo que aponta o esgotamento do principal acesso rodoviário ao cais, a Via Anchieta, em 2030, considerando o contínuo crescimento da movimentação de cargas do complexo marítimo. “Se nada for feito, em 2030, vamos travar a rodovia!”, afirmou.

NOVA RODOVIA 3

Na sequência, o presidente da APS defendeu uma união de autoridades, independente da linha política, em prol do Porto de Santos, o principal do País. E Pomini ainda propôs um audacioso desafio: “Por que não anunciarmos em conjunto, com o presidente Lula, o ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio (França), o vice-presidente Geraldo Alckmin, prefeitos da região e o governador de (São Paulo) Tarcísio, a implementação do túnel (submerso, ligando as duas margens do Porto), que se discute há 97 anos, e a implementação da terceira pista de acesso Planalto Santos? Se o governador apertar o botão, em oito anos teremos essa pista”.

RECORDE

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) registrou um novo recorde no embarque de veículos. A marca foi registrada na última segunda-feira, dia 15, no navio Grande Guinéa, que atracou no porto para carregar 3 mil veículos da Stellans (ex-FCA). Eles serão levados para o Porto de Vera Cruz, no México. “Este é o início de uma fase de grandes recordes que vamos viabilizar no atracadouro pernambucano”, destacou o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária de Suape, Nilson Monteiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

NACIONAL - MINISTÉRIO VAI REPASSAR R\$ 9,4 MILHÕES PARA A ANTAQ INVESTIR NA EXPANSÃO DE HIDROVIAS

De acordo com a agência reguladora, o crescimento desse modal irá resultar em oportunidades de negócios

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, acredita que em breve as hidrovias poderão competir com as rodovias e ferrovias Crédito: Sérgio Francês/Mpor

TEMOS UMA SÉRIE DE ESTUDOS COM A PASTA PARA PODERMOS DESTRAVAR O MODAL, QUE É MUITO IMPORTANTE TANTO PARA O EQUILÍBRIO DA MATRIZ DE TRANSPORTES QUANTO PARA AUMENTAR A VAZÃO DAS NOSSAS COMMODITIES AGRÍCOLAS”

EDUARDO NERY
diretor-geral da Antaq

O Ministério de Portos e Aeroportos destinou R\$ 9,4 milhões para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para investimento na expansão das hidrovias brasileiras. O aporte corresponde a 17% do orçamento da agência. Segundo a Antaq, “o crescimento desse modal resultará em oportunidades de negócios, tornando mais fácil e acessível transportar”.

O anúncio do investimento foi feito ontem (16), na sede do Ministério de Portos e Aeroportos, em Brasília, pelo ministro Márcio França e pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. O valor será repassado através do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Com o montante, a Antaq vai investir na contratação de profissionais para realizar estudos que possam aprimorar o projeto das hidrovias, como a contratação de profissionais da área da tecnologia da informação e rastreadores de embarcações, consultorias para realização de melhores práticas de concorrência nacional e internacional, contratação de apoio especializado em áreas de estatísticas e a contratação de licenciamento de sistema gerenciador de banco de dados Oracle.

As autoridades ressaltaram que as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 116 milhões de toneladas de carga, quase 10% de todo o transporte aquaviário do ano passado.

As principais hidrovias que serão objetos de investimentos são: Rio Madeira; Rio Tapajós; Rio Paraguai; Barra Norte; Rio Tietê-Paraná; e Rio São Francisco.

“É uma alegria e satisfação da agência contar com a prioridade do Ministério de Portos e Aeroportos com relação ao fomento das hidrovias. Temos uma série de estudos com a pasta para podermos destravar o modal, que é muito importante tanto para o equilíbrio da matriz de transportes quanto para aumentar a vazão das nossas commodities agrícolas”, ressaltou Eduardo Nery.

Márcio França foi questionado sobre o conflito entre os setores do transporte aquaviário e o elétrico. Afinal, a água dos rios é utilizada para a geração de energia elétrica. Segundo o ministro, enquanto houver recursos hídricos, não é necessário deixar de utilizar as hidrovias.

“A gente sabe que essa convivência com a parte elétrica também está indo para uma rapidez de mudança que não vai durar muitas gerações para ver isso. Com o formato do hidrogênio verde e com tantas outras alternativas que nós temos no Brasil, é evidente que nós vamos ter uma transformação muito mais rápida disso do que na logística”, disse.

Aposta

O setor de transportes ferroviário e rodoviário poderão perder espaço com o investimento nas hidrovias. A política de infraestrutura brasileira busca descarbonizar a logística nacional. Por isso o projeto de Portos e Aeroportos junto com a Antaq está entre as principais apostas do Governo Federal para o futuro.

Um comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a mais de 500 carretas, por exemplo. Os impactos são diretos em capacidade e em consumo de combustível e emissão de poluentes. Os custos de implantação de hidrovias também são menores: apenas de 2% a 8% dos necessários à implantação de ferrovias e rodovias, respectivamente.

“O formato de projeto com a Antaq é o modelo sadio da República. Em breve as hidrovias poderão competir com as ferrovias e as hidrovias”, disse França. “Para fazer o melhor é preciso ter estrutura e antecipar os fatos. É isso que estamos fazendo com a Antaq. O problema não é dinheiro, é decisão política. E a decisão nós estamos tomando para agilizar”, completou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

NACIONAL - RELANÇADA, FRENLOGI PRIORIZA A APROVAÇÃO DO MARCO LEGAL DA MOBILIDADE URBANA

Senador Wellington Fagundes continua na presidência da Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura

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



A solenidade de relançamento da Frenlogi foi realizada ontem, em Brasília, e contou com a presença de ministros e parlamentares Crédito: Reprodução/Instagram/Senador Wellington Fagundes

Representantes do Congresso Nacional e do setor de infraestrutura se reuniram ontem (16), em Brasília, para o relançamento da Frente Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi). O senador Wellington Fagundes continuará por mais quatro anos na presidência do grupo.

O evento contou com a participação do ministro dos Transportes, Renan Filho; do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França; do ministro das Comunicações, Juscelino Filho; e do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

A Frente é uma ponte entre o Parlamento, o Executivo e a sociedade na área de logística. O colegiado une o setor de transportes, energia, telecomunicações, logística e mobilidade para aumentar a competitividade e eficiência da economia do Brasil.

O primeiro desafio do grupo após o seu relançamento no Congresso é a aprovação do marco legal da mobilidade urbana na Câmara dos Deputados. O relator é o deputado Rubens Otoni (PT-GO), coordenador da Câmara Temática de Mobilidade Urbana da Frenlogi.

A proposta é uma das áreas temáticas da Frente que ganha mais relevância no momento devido aos problemas de poluição, trânsito e qualidade de vida. O texto traz novas diretrizes na Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre elas a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária através de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

A Frenlogi conta com oito vice-presidências, cada uma delas representa uma câmara temática nas seguintes áreas de atuação: Aeroportuária, Armazenagem, Energia, Ferrovias, Portos e Navegação, Telecomunicações, Rodoviária e a partir desse ano Mobilidade Urbana.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, cobrou novamente do parlamento espaço para investimentos na infraestrutura no texto do novo Arcabouço Fiscal que está tramitando no Congresso Nacional. “Esta Frente terá um papel muito importante [...] Esse conjunto de regras [arcabouço] é fundamental para garantir que o país siga investindo em infraestrutura até 2026”, lembrou.

O senador Wellington Fagundes (PL-MT) ressaltou que acompanhar os avanços tecnológicos é um desafio que “implica na modernização de todos os modais”. O presidente da Frenlog também destacou que a segurança jurídica para os investidores está entre as prioridades da Frente, entre as matérias citadas pelo senador para a medida está a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 32 que muda regras para futuros servidores e altera organização da administração pública.

“Quero ressaltar o compromisso e o desafio em seguir encontrando os melhores caminhos para que ocorra os investimentos públicos e privados visando a ampliação da nossa infraestrutura a serviço de maior competitividade e produtividade para eficiência econômica”, completou o senador.

O cronograma de atividades e reuniões da Frenlogi ainda não foi divulgado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/05/2023

NACIONAL - PETROBRAS ANUNCIA REDUÇÃO NO VALOR DO DIESEL E DA GASOLINA

Cortes foram divulgados logo após a estatal mudar política de preços

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



O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, disse que abrigar os preços significa levar as vantagens do Brasil em conta, sem tirá-lo do contexto internacional Crédito: Thomaz Silva/Agência Brasil

A partir de hoje (17) o diesel e a gasolina estarão mais baratos. O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, anunciou ontem (16), em Brasília, uma redução no preço desses combustíveis. O litro do diesel passa de R\$ 3,46 para R\$ 3,02 (R\$ 0,44 por litro ou 12,8% a menos). Já o

litro da gasolina caiu de R\$ 3,18 para R\$ 2,78, um recuo de R\$ 0,40 ou 12,6%.

Este é o primeiro anúncio após a mudança da política de preços da Petrobras, que elimina a Política de Paridade de Importação (PPI). A última redução da gasolina foi anunciada no dia 28 de fevereiro e a última queda no valor do diesel no dia 28 de abril. Os commodities passam a ter os menores valores desde agosto de 2021.

“Os reajustes continuarão sendo feitos sem periodicidade definida, evitando o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações internacionais e da taxa de câmbio”, informou a Petrobras.

Essa é a primeira mudança anunciada pela Petrobras desde o fim da PPI que conduzia os preços dos combustíveis desde 2016. Com a antiga política, os preços dos combustíveis eram orientados pelas flutuações do preço do barril de petróleo no mercado internacional e pela cotação do dólar.

Em entrevista ao canal de TV Globonews, o presidente Jean Paul Prates disse que “abrasileirar os preços significa levar as nossas vantagens em conta, porém, sem tirar o Brasil do contexto internacional”.

Já o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que a PPI “era uma mentira e um crime contra o povo”. “A Petrobras ficava amarrada nesse teto, e não podia ter a flexibilidade natural de mercado. Por isso, eu chamei de plano de competitividade interna”, completou.

Para o ministro, o “equilíbrio da competição interna” irá garantir de forma natural o abastecimento de combustíveis no mercado nacional sem o risco de desabastecimento pela desordem entre os valores locais e preços internacionais.

“O desafio do abastecimento interno, o preço de competitividade interna facilita isso. A volatilidade do mercado natural vai se dar conforme o abastecimento interno, em primeiro lugar, e depois a questão da exportação”, argumentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

REGIÃO SUDESTE - EM DEFESA DE INVESTIMENTOS EM INFRAEST., BRASIL EXPORT CRIA “MOVIMENTO PELO SIM”

Iniciativa foi anunciada pelo presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, na tarde de ontem, durante a realização do fórum regional

BE NEWS DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Ricardo Molitzas conclamou entidades presentes no Santos Export para que se juntassem ao Brasil Export nesse movimento de pressão

A “falta de soluções concretas” para “velhos problemas de infraestrutura e logística” motivou o Brasil Export, principal fórum de debates sobre infraestrutura do País, a liderar um movimento de pressão ao poder público. Foi o que anunciou ontem, no segundo e último dia do Santos Export, fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos

Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas. Será um “movimento pelo ‘sim’”, voltado a defender a realização de, principalmente, investimentos em acessos aos portos brasileiros.

A criação do movimento foi comunicada logo após o encerramento do painel “Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto”, em que os debatedores lamentavam a indefinição na execução de projetos para eliminar os gargalos no Porto de Santos (SP), especialmente obras na malha ferroviária do complexo marítimo e a construção de uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo e a Baixada Santista – onde localiza-se o complexo marítimo. Nesse momento, Molitzas subiu ao palco. Numa quebra de protocolo, fez um breve discurso para expor a ideia e justificá-la.

“A gente não teve nada de concreto. E isso é um fato que aconteceu no painel. A gente não tem de concreto a terceira via (rodovia) de ligação Planalto-Baixada (Santista). A gente não tem de concreto o início dos investimentos na Fips (Ferrovias Internas do Porto de Santos). Então, aqui fica essa proposta para que a gente aja, através da liderança do Santos Export”, afirmou o presidente do conselho do fórum.

Para reforçar a proposta desse movimento, Ricardo Molitzas citou uma declaração do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, que havia feito uma palestra horas antes. “Escutei hoje, neste mesmo palco, o secretário Jorge Lima dizer o seguinte: ‘Nós precisamos de vocês. Porque o governo funciona com pressão. Nós precisamos de vocês fazerem acontecer. Nós precisamos da pressão de vocês pela demanda’”, reproduziu o dirigente.

Ricardo Molitzas aproveitou para conclamar outras entidades presentes no Santos Export para aderir ao movimento, como a ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários), a Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias) e a Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), entre outras.

“Porque se nós não fizermos uma pressão maior nesse assunto, no ano de 2024 nós vamos estar aqui de novo discutindo que o Porto chegou a 180 milhões (de toneladas de cargas). E nós vamos estar discutindo a entrada de Santos, a dragagem do canal do Porto, a ferrovia...”, destacou o executivo.



A expressão “movimento pelo ‘sim’” Molitzas pinçou de uma declaração do diretor de Supply Chain da Cargill no Brasil, Ricardo Nascimbeni, durante o painel anterior.

“Acho que cabe um grande movimento pelo sim. Sim por transposição de trafegabilidade entre Santos e Guarujá. Sim pela Fips. Sim pelos acessos do Planalto à Baixada. Sim por um melhor ordenamento de navios pelo canal. Sim por mais investimentos. Sim, pelo amor de Deus, por segurança jurídica. Que todos nós unamos forças para realizar aquilo que é necessário”, disse o executivo.

Fabrizio Julião disse que a demanda por investimentos em infraestrutura não é um mal apenas do Porto de Santos, mas outros complexos do País Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

Alcance nacional

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, destacou que a demanda por investimentos em infraestrutura não é um mal apenas do Porto de Santos, se repetindo em outros complexos marítimos do País. Por isso, ele pretende utilizar a rede de conselheiros do Brasil Export, presente nas cinco regiões da nação, e levar esse movimento a todos os estados.

“Estamos falando de obras importantes, estratégicas para o bom funcionamento da atividade portuária, da indústria, enfim, para o desenvolvimento da economia brasileira. Vamos identificar essas demandas e, em conjunto, levar essas necessidades às autoridades, defendendo sua implantação”, explicou Julião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS PRECISA DE ESTRATÉGIA PARA MÉDIO E LONGO PRAZO, DIZ JORGE LIMA

Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo palestrou no Santos Export
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O secretário Jorge Lima alerta para o risco de o Porto de Santos perder espaço para os terminais do Arco Norte nas exportações Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

O Porto de Santos precisa acelerar o seu planejamento estratégico de médio e longo prazo para não perder competitividade. Essa foi a opinião do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, exposta durante palestra no segundo dia do Fórum Santos Export.

Na visão dele, é preciso definir e executar projetos, como o túnel que ligará Santos a Guarujá, a dragagem e o aumento do calado do complexo portuário. “Isso não acontece sem a participação de vocês (empresariado)”, disse o secretário.

Lima citou que hoje 63% da movimentação realizada pelo Porto de Santos vem do agronegócio. Porém, o Arco Norte vem se destacando nessas operações e com a conclusão da Rota Bioceânica, “o Porto de Santos perderá a maior parte das exportações porque será mais vantajoso exportar para a China pelos portos do Arco Norte. E então, como faremos?”, questionou.

“Por isso, ressalto a importância de definirmos qual é o desenho estratégico em médio e longo prazo que faremos para a Baixada Santista”, concluiu.

Arco Norte

Nos últimos dez anos a participação dos portos do Arco Norte no escoamento das cargas de exportação do agronegócio triplicou. E no primeiro trimestre deste ano, pela primeira vez na história, os terminais do Norte-Nordeste ultrapassaram Santos nos embarques de milho.

Das mais de 9 milhões de toneladas do grão vendidas ao mercado externo no período, os portos do Arco Norte foram responsáveis pelo embarque de 3,56 milhões de toneladas, o que representa 36,4% da movimentação nacional nos três primeiros meses do ano. Santos ficou com 24,9%.

Os dados são do Boletim Logístico de Abril, divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

REGIÃO SUDESTE - FALTA DE DEFINIÇÃO DE PROJETOS PARA RESOLVER GARGALOS PREOCUPA USUÁRIOS DO PORTO

Demandas e desafios do complexo santista foram o tema do terceiro painel do Santos Export
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A falta de definição de projetos que podem resolver os principais gargalos do Porto de Santos (SP), entre eles os acessos por terra, preocupa as empresas que embarcam suas cargas pelo complexo portuário.

Entre as urgências está a necessidade de uma terceira pista ligando o Planalto ao Porto de Santos, que segue sendo atendido por apenas uma pista: a via Anchieta, administrada pela Ecorodovias.



Os participantes do painel “Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto” pediram urgência na busca por soluções para eliminar os gargalos Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

A questão foi tema do terceiro painel do Santos Export, exposto ontem (16), no Blue Med Convention Center, que debateu “Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto”, com a presença de Neuton Karassawa, diretor de Logística da GM; Ricardo Nascimbeni, diretor de Supply Chain da Cargill no Brasil; e André Rebelo, diretor do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Mesmo com as projeções do Plano Mestre do Porto de Santos, que indicam que até 2040 o ativo estará movimentando 240 milhões de toneladas, alta de 50%, ainda não há uma definição sobre a terceira pista, nem mesmo a previsão de quando os estudos começarão.

“No Brasil, a gente discute muito ideias, mas não dá o próximo passo. Precisamos ter senso de urgência para que as ideias virem projetos e sejam executadas. Caso contrário, sentiremos ainda mais os impactos, principalmente em relação ao custo”, disse André Rebelo, da Fiesp.

Nascimbeni ressaltou as estimativas do agronegócio. “Vai crescer e testará todos os gargalos que já temos hoje”.

O diretor de Supply Chain da Cargill acredita que o Porto de Santos vai continuar tendo papel importante no escoamento das cargas agrícolas, citando ser fundamental remover os gargalos o quanto antes.

“A produção está mudando e agora temos safra o ano inteiro, não só no segundo semestre. Tem também a nova realidade da colheita do milho, que tem aumentado e encavalado com a soja, gerando uma demanda maior de embarque e com prospecção de crescimento da produção. Ou seja, se não tomarmos as decisões agora, em cinco anos teremos gargalos evidentes”, explicou.

Neste sentido, Rebelo afirmou que a Fiesp tem feito interlocução com autoridades e governos visando dialogar sobre a terceira ligação Planalto-Porto.

Já Nascimbeni acredita que “não há mais tempo para discutir projetos; precisamos de execução”, afirmando também que é preciso priorizar quais os gargalos que mais impactam as operações, já que o capital é restrito. “Para mim, o acesso ferroviário é uma dessas prioridades”, ressaltou.

LEGENDA

Os participantes do painel “Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto” pediram urgência na busca por soluções para eliminar os gargalos

Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ESTUDA OUTORGA PARA RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ARRENDAMENTO

Questão foi levantada pelo secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, no Santos Export

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O secretário Fabrizio Pierdomenico levantou a questão durante o painel “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs” do Santos Export Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

Está em debate na Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários, pasta ligada ao Ministério de Portos e Aeroportos, a cobrança de um valor de outorga para renovação de contratos de arrendamentos portuários.

Segundo o secretário de Portos, Fabrizio Pierdomenico, a questão ainda está sendo trabalhada com o mercado em forma de “provocação”, mas em sua visão, precisa ser discutida porque vai auxiliar na construção do conceito de ‘vantajosidade’, um dos pilares avaliados pelo poder concedente na hora de renovar ou não um contrato. Os outros dois conceitos, oportunidade e conveniência, para ele, já estão bem consolidados.

“Tenho dificuldade de construir a chamada vantajosidade. O que é concreto, que prova que compensa mais renovar ao invés de licitar?”, questionou, durante sua participação no primeiro painel do último dia do Fórum Santos Export, que debateu “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs (Terminais de Uso Privado)”.

Fabrizio ressaltou que o Governo acredita na renovação de contratos e que o que está sendo discutido são apenas novas formas de se fazer isso.

“Não estou querendo fazer caixa para a Autoridade Portuária, até porque podemos traduzir esse valor (outorga) em obras. Seria uma forma de aumentar a vantajosidade da renovação ao invés de nova licitação”, explicou.

Para Ricardo Arten, CEO da Brasil Terminal Portuário, a gestão do atual Governo Federal tem um olhar mais aprofundado para os processos portuários, mas ressaltou que o setor já sofre com o excesso de burocracia.

“É preciso ver se a possibilidade de outorga de renovação cabe nessa equação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) que já pagamos à Antaq”, disse Ricardo.

Arten citou que só a BTP fez dois investimentos de R\$ 1,5 bi em infraestrutura do Porto de Santos, o que, para ele, já comprova a vantajosidade de renovar contratos com empresas que estão cumprindo o que foi acertado em contrato.

“Em 2022, a BTP pagou mais de R\$ 22 milhões de ISS para o município de Santos. Ou seja, a vantajosidade não é só a parte financeira, mas o impacto positivo das operações dos terminais, desenvolvendo não só a infraestrutura, mas também o entorno”, disse.

Ao ser questionado sobre a necessidade ou não de um Projeto de Lei para que a proposta da criação da nova outorga aconteça, Pierdomenico disse que não precisaria de uma mudança legal porque a Portaria nº 530/2021 prevê alterações em contratos de arrendamentos portuários.

O secretário garantiu também que nada será feito sem o consenso do setor e que, por enquanto, a outorga de renovação é “apenas um debate que visa melhorar o Porto de Santos”.

O painel foi mediado pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News, e, além dos citados, contou com a presença de Antônio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil; Fabio Siccherino, CEO da DP World Santos; e Sandra Silva, gerente jurídica da Cargill.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

REGIÃO SUDESTE - POMINI VÊ “DIFICULDADES” NO MODELO CONDOMINIAL NO PORTO DE SANTOS

Presidente da APS explicou dúvidas ao secretário nacional de Portos, entusiasta da ideia
Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



A gestão condominial sugerida pelo secretário de Portos foi discutida no painel “Modelo de gestão para o futuro do Porto de Santos” Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) Anderson Pomini foi na contramão do secretário nacional de Portos e Aquaviários Fabrizio Pierdomenico e afirmou encontrar dificuldades de ver uma gestão condominial para o Canal do Porto de Santos. O tema foi debatido no quarto painel do

Santos Export, fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o último da edição de 2023.

O modelo de gestão por condomínio, ideia levantada por Pierdomenico em entrevista ao Jornal BE News, consta na cessão do canal às próprias empresas do setor portuário.

No painel “Modelo de gestão para o futuro do Porto de Santos”, Pomini analisou que a ideia é válida, já sendo discutida com o próprio secretário, mas que olha com ponderações o modelo. Segundo o presidente da APS, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, parte do mesmo pensamento.

“Confesso que neste momento vejo uma dificuldade jurídica para contemplar o interesse de 50 operadores portuários. Quero deixar claro que não sou contra, só acho que não encontramos uma modelagem adequada que atenda a todos esses interesses. Já alertei o secretário sobre minhas ponderações, e o ministro Márcio compartilha essas preocupações”, disse.

Mesmo com uma visão oposta do secretário, Pomini afirmou que o tema continuará a ser debatido e aberto ao diálogo, como é uma das propostas da nova diretoria do Porto de Santos.

“O tema ainda é prematuro para avançarmos sobre uma modelagem adequada. Muitas das questões merecem um estudo aprofundado. A ideia é boa, não é ruim, mas precisa de um maior amadurecimento. Tenho dificuldades de entender qual o melhor formato, mas merece o debate”, afirmou.

Regis Prunzel, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), acenou sua fala na mesma linha do presidente da Autoridade Portuária de Santos, e disse que o estudo necessita de um maior aprofundamento antes de ser implementado.

“Durante o processo de desestatização do Porto de Santos muito se falou de uma modelagem em que teríamos mais de um vencedor da concessão, onde poderia definir percentuais de participação, uma eventual sociedade. Talvez esse modelo de condomínio, que trata-se de uma cessão e não concessão, pensasse numa modelagem sem limite de interessados, mas com uma responsabilidade individual”, comentou.

Conforme Pierdomenico já havia declarado há alguns meses, o Sopesp chegou a se reunir com o secretário a respeito do assunto.

“Estivemos com o secretário para tratar desse e outros temas. Envolve demais associações do setor, isso porque não é uma demanda somente dos operadores, mas é dos armadores, dos agentes marítimos, dos terminais privados. É um grupo grande de atores que precisam organizar essa modelagem. Entendo a preocupação do presidente Pomini”, ponderou.



O presidente da APS, Anderson Pomini, disse durante o painel que o ministro de Portos Márcio França também vê o modelo condominial com reservas

O último painel do Santos Export 2023 ainda teve as participações de Jesualdo Silva, diretor-presidente da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários); Angelino Caputo, diretor-executivo da ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados); Mauro Sammarco, presidente da ACS (Associação Comercial de Santos); Marcelo Neri, presidente da Fenamar (Federação Nacional das

Agências de Navegação Marítima); Sergio Aquino, presidente da Fenop (Federação das Operações Portuárias); e Claudio Loureiro, diretor-executivo do Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica).

A mediação e apresentação do painel ficaram a cargo dos jornalistas Natalie Nanini, diretora de Jornalismo do Sistema Santa Cecília de Comunicação, e Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

REGIÃO SUDESTE - ÚNICA VIA DE ACESSO PARA CAMINHÕES AO PORTO, VIA ANCHIETA ESTÁ PRÓXIMA DO LIMITE

Governo de São Paulo estuda qualificar uma obra para nova ligação entre planalto e planície

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

O segundo painel de debates do Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes discutiu possíveis soluções para os gargalos do Porto de Santos. Esse foi um dos temas mais esperados no segundo e último dia do evento, encerrado ontem (16). Única via de acesso para a chegada de caminhões pelo modal rodoviário, a via Anchieta está chegando no seu limite, segundo afirmou o representante do Grupo EcoRodovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Já no modal ferroviário, a Fips (Ferrovias Internas do Porto de Santos) já prevê um cronograma de obras, mas ainda sem previsão de data.



Conforme números apresentados pela EcoRodovias, e também pelo Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), pelo menos até 12 mil caminhões descem pela via Anchieta por dia, com o número podendo ser diretamente afetado em razão de intercorrência na rodovia, principalmente no que diz respeito ao seu trecho de serra.

O painel que discutiu possíveis soluções para os gargalos do Porto de Santos foi um dos mais esperados do segundo dia do Santos Export Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

Segundo Rui Klein, diretor de Concessões Rodoviárias Estaduais do Grupo EcoRodovias, atualmente o sistema atual opera, em condições regulares, de maneira pressionada.

“Nós fazemos um monitoramento contínuo, que divide os níveis de A a F, sendo F a rodovia totalmente sem condições. Os trechos de serra atuam no C e no D, que são o intermediário e suportável. Para o volume que se propõe, a descer de forma regular, a rodovia está chegando no seu



limite. A necessidade de obras, necessidade de contingências e outros assuntos que afetam o porto, a gente já começa a sentir e sente impactar o nível de serviços”, comentou Klein.

A secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo (Semil), Natália Resende, mencionou sobre obras qualificadas junto ao Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) que estão ligadas à região da Baixada Santista. Afirmou também que obras ligadas à infraestrutura diretamente ligadas ao Porto de Santos são prioridade da gestão do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos).

“Nós vemos o porto como uma prioridade, tanto que, dos investimentos que citei, muitos são para essa região. Os estudos (de uma nova ligação planalto-planície) são de longo prazo. Pretendemos ao longo deste ano fazer as devidas qualificações, como tem sido feito na nossa gestão. Vamos perseguir sempre a maior celeridade possível nos nossos projetos e pode ter certeza que é o que vamos fazer considerando a importância da Baixada”, afirmou.

O prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), enfatizou a preocupação que a Prefeitura tem com a ligação Planalto-Planície. “Nós temos alguns gargalos localizados, na parte do Planalto, na serra, no município e na parte interna do Porto. E tudo isso afeta ou do ponto de vista logístico ou econômico dentro da cidade de Santos”.

Rogério ainda lembrou das consequências que o incêndio ocorrido no terminal da Ultracargo, em abril de 2015, causou no Porto e na cidade de Santos. “Parou a safra agrícola do país no Sistema Anchieta-Imigrantes e impactou diretamente a cidade por conta da necessidade da entrada dos caminhões num plano emergencial”.

Representando os transportadores, André Neiva, presidente do Sindisan, afirmou que a necessidade de uma nova via para os caminhões é “para ontem”.

“Vi muita gente falando da terceira via. Mas os caminhões só descem por uma via. Então estamos discutindo a segunda via. Essa segunda ligação deve ser prioridade. O setor precisa, o Porto de Santos, maior porto do Brasil, precisa. É preciso um maior empenho com essa obra”, comentou.

Ferrovias

Outra importante solução voltada para eliminar os gargalos do Porto de Santos é a Fips (Ferrovias Internas do Porto de Santos), formada pela concessionária que tem a participação das empresas VLI, Rumo Logística e MRS.

De acordo com João Almeida, diretor-presidente da Fips, após a sua criação, ela encontra-se na fase de transição assistida em comitês de trabalho junto com a Autoridade Portuária de Santos (APS) e suas associadas. Ainda não há data para início de obras, mas no próximo semestre será definida a lista de prioridades da companhia, conforme segue o acordo contratual.

“Depois dessa fase de transição, vamos nos organizar e fazer o cronograma de obras. Pretendemos seguir o que está no contrato. Acho difícil alguma obra já para começar neste ano. Temos as três maiores concessionárias do segmento de cargas do país por ferrovias e estamos juntos para garantir que esses gargalos do Porto de Santos sejam resolvidos”, analisou.

O painel sobre os gargalos do Porto de Santos contou, também, com a participação de Felipe Queiroz, presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres; e Silvana Alcântara, diretora de Relações Institucionais e Regulatório da VLI. O jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News, foi o mediador do debate.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/05/2023

NACIONAL – VITRINE

VITRINE



Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua Vitrine. Difícil resumir em poucas fotos o Santos Export: um evento de sucesso absoluto, rico em conteúdo, presenças ilustres, profissionais incríveis, e debates em alto nível. Confira algumas das pessoas que abrilhantaram estes dois dias do fórum de debates portuário mais concorrido do Brasil.



A diretora de comunicação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Claudia Borges, a diretora da American Association of Port Authorities para América Latina, Raquel Kibrit, e a delegada de polícia federal aposentada e consultora portuária, Luciana Fuschini Nave.



O presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e diretor de Portos da Cargill América Latina, Régis Prunzel, a presidente da Comissão de Meio Ambiente da OAB/Santos e conselheira de ESG do BE, a advogada Luciana Blanco, e o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva.



O presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, a gerente Jurídica e de Relações Institucionais da Cargill Agrícola, Sandra Francisco da Silva, e o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas.

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, o diretor da T-Grão Cargo, Elias Francisco da Silva Junior, e o diretor do Sindisan, Jose Douglas Raimundo.





O especialista em regulação e conselheiro do Brasil Export - BE, Mario Povia, o diretor-executivo do BE, José Vitor Mamede, e o diretor de Logística da General Motors, Neuton Karassawa.



O ministro do Tribunal de Contas da União – TCU, Benjamin Zymler, o ministro do Supremo Tribunal Federal – STF, André Mendonça, o desembargador do TRT/SP (Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região) e presidente do Conselho Jurídico CEBE, Celso Peel, e o ministro do Superior Tribunal de Justiça – STJ, Benedito Gonçalves.



A CEO do Instituto de Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap, a Relações Governamentais da MSC, Fernanda Pires, e a diretora Jurídica da MSC, Luciana Marques.



O CEO da Bandeirantes Dekmar Logística Integrada, Washington Flores, o presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Bayard Umbuzeiro Filho, Antônio Carlos Sepúlveda, Diretor-Presidente da Santos Brasil, e o presidente do Conselho do Brasil Tech Export, Angelino Caputo.

AGRADECIMENTO DA BRASIL EXPORT PELO GRANDE EVENTO

#OBRIGADO

O Brasil Export agradece por mais um grande evento.

- + de 5.800 pessoas acompanharam a transmissão online
- + de 450 conselheiros, patrocinadores e autoridades presentes
- + 16 horas de transmissão
- + 42 speakers

Brasil Export, discutindo ideias e apontando caminhos.

PATROCINADORES

ÁREA INSTITUCIONAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/05/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SUAPE BATE RECORDE E EMBARCA MAIS DE TRÊS MIL VEÍCULOS NUMA ÚNICA OPERAÇÃO

Informações: Suape (17 de maio de 2023)

O Hub de Veículos do Complexo Industrial Portuário de Suape segue ganhando destaque com grande volume de embarque e desembarque de automóveis utilitários e de passeio. Nesta segunda-feira (15), o navio Grande Guinea, de bandeira italiana, atracado no Cais 4, está recebendo o carregamento de três mil veículos da Stellantis (antiga FCA), para seguir com destino ao Porto de Vera Cruz, o maior atracadouro do México, na América do Norte. O número é recorde em relação ao embarque de automóveis. O navio deve desatracar de Suape nesta terça-feira (16).

“Este é um resultado de muito trabalho em equipe. Para operacionalizar esse tipo de movimentação, são necessários planejamento, estudo e estrutura, e tudo isso nós temos na área portuária. Esse é o início de uma fase de grandes recordes que vamos viabilizar no atracadouro pernambucano”, afirma o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Nilson Monteiro. Desde a implantação do Hub de Veículos, milhares de automóveis de passeio e utilitários são importados e exportados pelo Porto de Suape.



O resultado do quadrimestre (janeiro a abril de 2023) apresentou excelente resultado. Trata-se de um aumento de 75% no total de veículos movimentados em relação ao mesmo período do ano passado. No acumulado deste ano, já foram movimentados 27.647 automóveis pelo atracadouro pernambucano.

Suape é a porta de saída para os carros da Stellantis, produzidos fábrica da Jeep, em Goiana, e da Fiat, em Betim (MG), tendo como destino países como Argentina e México. O porto também importa veículos de marcas como a Toyota e General Motors (GM), além de realizar operação de transbordo de veículos fabricados no Uruguai e na Argentina e distribuídos para vários países do continente a partir de Suape.

INOVAÇÃO

Para garantir eficiência e agilidade nesse tipo de operação, estão sendo implantadas tecnologias inovadoras. No mês passado, por exemplo, a estatal portuária aderiu à solução de Video Analytics conectada com 5G AS, para otimizar a logística nos pátios de veículos. A bem-sucedida iniciativa aconteceu em parceria com a Embratel e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. “A ideia é aprimorar, cada vez mais, esse tipo de movimentação, oferecendo agilidade, segurança e eficiência às operações. Conseqüentemente, isso vai melhorar os números da movimentação”, ressalta Nilson Monteiro. Suape conta com três pátios públicos para o armazenamento de automóveis e capacidade de movimentação anual de 250 mil carros.

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

Data: 17/05/2023

COMISSÃO APROVA INDICAÇÃO PARA DIRETORIA DE INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA DO DNIT

Informações: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2023/05/16/comissao-aprova-indicacao-para-diretoria-de-infraestrutura-aquaviaria-do-dnit> (17 de maio de 2023)

A Comissão de Infraestrutura (CI) sabatinou e aprovou nesta terça-feira (16) a indicação de Erick Moura de Medeiros para o cargo de diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A indicação foi aprovada por 20 votos a dois. O plenário do Senado ainda precisa ratificar a decisão.

Erick Moura de Medeiros é formado em Ciências Náuticas pela Escola Naval da Marinha do Brasil e possui experiência como gestor ao longo de 35 anos na Administração Pública Federal. Ele também já serviu à Marinha, onde teve a oportunidade de navegar em vias marítimas e hidroviárias de navegação interior por mais de 500 dias. Além disso, Medeiros já trabalhou no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Dnit, entre fevereiro de 2016 e janeiro de 2019 onde exerceu, inclusive, o cargo de Diretor de Infraestrutura Aquaviária. Ele ocupou ainda a cadeira de diretor substituto de Infraestrutura Rodoviária, de Infraestrutura Ferroviária e de Administração e Finanças. E desde dezembro de 2021 é Corregedor-Geral do Ministério do Turismo. O relator da indicação, senador Eduardo Braga, do MDB do Amazonas, destacou a urgência para o diretor de Infraestrutura Aquaviária começar a solucionar os desafios do setor no Brasil:

Nós já estamos no mês de maio. Portanto, cinco meses após o início do novo Governo, e as questões aquaviárias do país são graves, são críticas. Especialmente na nossa região, na Região Amazônica, os desafios são muito grandes. Tanto no estado de Rondônia, quanto no Estado do Amazonas, nós temos grandes desafios.

O senador Eduardo Braga ainda quis saber a opinião de Erick Moura de Medeiros em relação ao desmembramento do Ministério da Infraestrutura em Transportes e Portos e Aeroportos. Na avaliação do parlamentar, houve o entendimento de que hidrovias estavam atreladas a portos. Medeiros disse que houve um enfraquecimento do órgão e que irá lutar pela sua reestruturação. Segundo ele, uma das medidas poderá ser um concurso especializado para alocar profissionais no Dnit:

O Dnit aquaviário, vamos assim dizer, herdou a Secretaria de portos, antiga Secretaria de postos em 2018, e ficou com mais atividades. Ou seja, era uma oportunidade de se ampliar a importância do setor aquaviário dentro do próprio Dnit. O que se passou foi um enfraquecimento. A minha posição é de tentar restabelecer isso sem aumento de despesa, sem criar qualquer desgaste de aumento do governo ou para o país. Mas é possível, que esses cargos provavelmente estão diluídos lá dentro.

Medeiros se colocou ainda à disposição para atuar em conjunto com o Ministro de Portos e Aeroportos. Sob a supervisão de Maurício de Santi, da Rádio Senado, Bianca Mingote.

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

Data: 17/05/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

O MUNDO AINDA NÃO CONSEGUE PRESCINDIR DOS COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS, DIZ MARINA SILVA

Questionada sobre Foz do Amazonas, ministra do Meio Ambiente diz que mudanças não acontecem 'da noite para o dia' e que decisão sobre exploração é do Ibama

epbr 17 de maio de 2023 Em Clima, Combustíveis, Meio ambiente, Transição energética

A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, afirmou nesta quarta-feira (17), em entrevista à GloboNews, que o mundo ainda não consegue prescindir dos combustíveis fósseis e vive uma imensa contradição por conta da necessidade de descarbonização para caminhar para economia de baixo carbono.

A declaração foi dada em resposta a um questionamento sobre a exploração de petróleo na Foz do Amazonas.

“É uma contradição que acontece no mundo porque as coisas não mudam da noite para o dia”, comentou.

Ela citou o caso da China, que estão fazendo um esforço de transição, mas ainda são muito dependentes do carvão. “Isso não muda por decreto por vontade, você tem que ter uma alternativa.”

Marina Silva voltou a defender que a Petrobras amplie sua atuação para se tornar uma empresa de energia e não apenas produtora de petróleo e gás.

“A Petrobras tem que apostar mesmo em ser uma empresa de produção de energia e investir muito fortemente em eólica, solar, biomassa, para a produção, inclusive, de hidrogênio verde, que pode ser uma grande solução para os países da Europa, que neste momento, querem um parceiro confiável para garantir segurança energética.”

Decisão sobre a Foz é do presidente do Ibama

Marina disse ainda que a decisão final sobre o licenciamento do projeto exploratório da Petrobras para o bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas, cabe ao presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho.

“O Ministério do Meio Ambiente não dificulta e não facilita. Ele cumpre aquilo que está na legislação”, afirmou.



A ministra destacou que o processo de licenciamento do projeto é complexo e que a campanha exploratória está prevista para uma região muito sensível.

“Essa sensibilidade, com certeza, está refletida no parecer técnico que foi dado pelos agentes públicos do Ibama. E isso tudo será levado em consideração. Quando você lida com a agenda ambiental, há uma ilusão de que se cria dificuldades ou facilidades. Republicanamente, na gestão pública, não se cria dificuldades ou facilidades, você cumpre aquilo que a boa técnica recomenda. E aquilo que os processos republicanos exigem”, comentou.

Ibama muda entendimento sobre simulação na Foz do Amazonas

Técnicos do Ibama opinaram pela rejeição e arquivamento do pedido de licenciamento da perfuração na Foz do Amazonas, na costa do Amapá, sem que a Petrobras possa antes realizar uma Avaliação Pré-Operacional (APO) – procedimento que simula a resposta a uma emergência na região, como um vazamento.

As conclusões da equipe técnica do Ibama foram contestadas internamente pelo chefe da Diretoria de Licenciamento Ambiental (Dilic), Régis Fontana, que sugere que a APO seja feita antes da decisão derradeira sobre o avanço ou não do pedido de licença – a última palavra cabe ao presidente, Rodrigo Agostinho.

Não se trata de uma excepcionalidade do projeto. A APO faz parte do rito do pedido de licenciamento e tem sido discutida na Foz do Amazonas desde 2017, inicialmente pela bp, antes de a Petrobras assumir a empreitada pelo bloco FZA-M-59, em 2020.

Já no ano seguinte, a companhia começou a atender exigências feitas pelo Ibama para que a simulação saísse do papel, em linha com o calendário estabelecido. A previsão inicial era realizar a simulação em agosto de 2022, o cronograma chegou a ser aprovado pela autarquia ambiental, mas houve dificuldades logísticas e demandas por melhorias.

Durante a fase de preparação, foram feitas contratações, adequações no escopo original, investimentos de infraestrutura e outros ajustes. Em fevereiro de 2023, cumpridas as exigências, a Petrobras finalmente solicitou o agendamento da simulação para o mês seguinte, o que não ocorreu.

Agora, a Petrobras aguarda a autorização para realizar a simulação e dar continuidade ao licenciamento.

“A decisão do Ibama sobre a concessão da licença operacional deve ocorrer após a realização da APO. No momento, a Petrobras aguarda o agendamento do exercício pelo Ibama”, manifestou-se a empresa, em nota.

Em resposta à agência epbr, a Petrobras afirma ainda que “está com todos os recursos operacionais e pessoais mobilizados para realização do exercício simulado de resposta a emergências, que é um requisito do processo de licenciamento ambiental”.

Visões opostas

Em diversos documentos emitidos ao longo do processo de análises do pleito de licenciamento, o órgão ambiental se debruça sobre questões de política ambiental e climática e a proposta de realização da avaliação estratégica, endossada pela ministra de Meio Ambiente, Marina Silva (Rede). São decisões que competem ao governo.

Há, portanto, dois pontos de vista: a Dilic recomenda a realização da simulação; os técnicos, por sua vez, pedem o arquivamento do projeto.

Um ex-diretor do órgão, ouvido sob reserva pela epbr, afirma que o próprio Ibama já havia estabelecido, nos últimos anos, as diretrizes e os prazos para que a simulação fosse realizada.

Afirmou ainda que a APO seria um ato pragmático, de modo a permitir que a estatal pudesse corrigir falhas apontadas pela área técnica. “Houve uma mudança de postura”, comentou ele.

A tese oposta ao parecer do Ibama, portanto, é que simulação tem o objetivo de subsidiar o plano de resposta e não haveria motivo para impedir o exercício.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/05/2023

INVESTIMENTO DA PETROBRAS EM EÓLICA OFFSHORE PODE COMEÇAR PELO EXTERIOR, DIZ TOLMASQUIM

No Brasil, os primeiros passos podem vir no mercado de solar e eólica onshore

Por Gabriela Ruddy 17 de maio de 2023 Em Eólica, Hidrogênio, Política energética, Solar, Transição energética



Maurício Tolmasquim diz que investimento da Petrobras em novas renováveis pode começar pelo exterior (Foto: Agência Petrobras)

RIO — A Petrobras considera investir primeiramente em projetos de novas fontes de energias renováveis — como a eólica offshore — no exterior, em países onde os marcos legais já estão mais consolidados, antes de começar a desenvolver seus próprios projetos no Brasil, disse o diretor de Transição Energética da companhia, Maurício Tolmasquim. No Brasil, os primeiros passos podem vir no mercado de solar e eólica onshore.

Segundo o executivo, a ideia é recorrer a parcerias em novas fontes de energia renovável, como as eólicas offshore e hidrogênio. A companhia pode entrar como minoritária em projetos no exterior para adquirir experiência e avançar na descarbonização do portfólio de forma mais rápida.

“A pressão vai vir para ter resultados. Então temos que entrar de alguma forma. Em termos de tecnologias, todas são possíveis. Não estamos descartando investir também fora do Brasil, principalmente em áreas como a eólica offshore, em que estamos construindo nosso marco regulatório ainda. Lá fora já tem leilões”, disse Tolmasquim, em evento da Argus no Rio de Janeiro nesta quarta (17/5).

O executivo destacou que a companhia também pode aproveitar os subsídios que estão sendo oferecidos para as novas fontes, em outros países. União Europeia e Estados Unidos têm programas de incentivos que contemplam energias renováveis.

“Alguns investimentos que no Brasil podem ainda não ser lucrativos lá fora já são”, disse a jornalista.

No Brasil, solar e eólica onshore vêm primeiro

Apesar de mirar oportunidades no exterior, Tolmasquim reforçou o interesse em entrar também no mercado brasileiro de renováveis.

“Mas somos uma empresa brasileira e é claro que queremos investir aqui no Brasil”, ressaltou.

Nesse sentido, Tolmasquim acredita que a Petrobras pode começar os investimentos em renováveis no país por meio de projetos em terra, como eólicas e solares, cujos prazos de implementação são mais rápidos e que são, hoje, “rentáveis e atrativos”.

“Isso pode ocorrer via leilão ou por negociações no mercado livre. Vamos ver qual é o melhor mecanismo”, afirmou o executivo.

O assunto será tratado na reformulação do plano estratégico 2024-2028, que deve se divulgado no fim do ano.

Tolmasquim reforçou que a diversificação do portfólio vai ser importante para a empresa lidar com a queda esperada do preço do barril a longo prazo, com a transição energética.

“Tem também uma estratégia econômica um sentido em diversificar a carteira. Com contratos mais longos eventualmente se consegue fazer um hedge [proteção]. Ali tem um fluxo de receita estável”, disse.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 17/05/2023

PRESIDENTE DA PETROBRAS É CONVIDADO A EXPLICAR POLÍTICA DE PREÇOS À CAE

A Petrobras anunciou nesta terça-feira sua nova estratégia comercial para o diesel e a gasolina
Por Reuters 17 de maio de 2023 Em Combustíveis, Congresso, Petróleo e gás



Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE) em comissão no Senado (Geraldo Magela, Agência Senado)

BRASÍLIA – O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, foi convidado a explicar o fim da chamada paridade de preços com o mercado internacional à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

Aprovado de maneira simbólica nesta terça-feira, o convite, apresentado pelo senador Alessandro Vieira (PSDB-SE), é para que Prates, senador até o ano passado, explique a nova política de preços da estatal.

“É um requerimento de convite para o presidente da Petrobras, nosso amigo e ex-colega Jean Paul Prates, para explicar a nova política de preços daquela empresa, uma vez que existem impactos enormes, e é importante ter o detalhamento do que foi hoje anunciado”, solicitou Vieira na reunião da CAE nesta terça.

No requerimento, o senador argumenta que “por se tratar de uma empresa estatal cuja política de preços afeta direta e indiretamente outros preços da economia brasileira”, torna-se de “suma relevância e interesse público que o presidente da empresa detalhe a nova estratégia à Comissão de Assuntos Econômicos”.

A Petrobras anunciou nesta terça-feira sua nova estratégia comercial para o diesel e a gasolina, abandonando a paridade de importação (PPI) como base principal para os reajustes e passando a aplicar premissas que miram um “equilíbrio” entre os mercados nacional e internacional, o que, segundo a estatal, permitirá à empresa “competir de forma mais eficiente”.

A Petrobras disse ainda que a nova estratégia prioriza o “custo alternativo do cliente”, além de um valor marginal para a Petrobras.

Ainda não há data definida para a realização da audiência pública com Prates na CAE.

(Maria Carolina Marcello)
Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 17/05/2023

SENADO EXCLUI DE MP EMENDA PARA INSTALAÇÃO DE LINHAS DE TRANSMISSÃO E DUTOS SEM ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

MP 1150/2022 amplia prazos para regularização ambiental e volta para a Câmara dos Deputados
Por Agência Senado 17 de maio de 2023 Em Congresso, Meio ambiente, Mercado de gás, Setor elétrico



Efraim Filho, relator da MP 1150 (Waldemir Barreto, Agência Senado)

A aprovação no Senado, nesta terça-feira (16), do projeto de lei de conversão derivado da medida provisória que amplia o prazo para que proprietários rurais peçam adesão ao Programa de Regularização Ambiental (MP 1150/2022) foi marcada pela maciça rejeição às emendas inseridas pela Câmara dos Deputados sem pertinência temática com o texto original.

Antes de aprovarem o relatório do senador Efraim Filho (União-PB), os senadores declararam impugnadas várias modificações que flexibilizavam a legislação ambiental, principalmente mudanças na Lei da Mata Atlântica. O texto voltará à análise da Câmara.

Entre outros objetivos, as emendas permitiam o desmatamento quando ocorresse implantação de linhas de transmissão de energia elétrica, gasoduto ou sistemas de abastecimento público de água, sem necessidade de estudo prévio de impacto ambiental (EIA) ou compensação de qualquer natureza.

Outra emenda dispensava zona de amortecimento e corredores ecológicos em unidades de conservação quando estas estivessem situadas em áreas urbanas definidas por lei municipal.

Os deputados também tinham aprovado a dispensa de consulta a conselhos estaduais e municipais de meio ambiente para a definição do uso do solo em faixas marginais ao longo de qualquer corpo hídrico.

A medida provisória foi editada em 26 de dezembro de 2022 pelo então presidente Jair Bolsonaro, e foi a quinta alteração no prazo para adesão ao Programa de Regularização Ambiental (PRA).

Mantido por União, estados e Distrito Federal, o PRA é um conjunto de ações para promover a adequação ambiental das propriedades, e a adesão deve ser requerida pelo proprietário ou possuidor do imóvel rural.

Inicialmente a MP previa um prazo de 180 dias contados a partir da convocação pelo órgão ambiental competente, o que já representava uma prorrogação em relação à Lei 12.651, de 2012. Alterações feitas na Câmara e mantidas pelo Senado ampliaram ainda mais o prazo: um ano contado da convocação.

Relatório

Efraim Filho avaliou que a matéria evita insegurança jurídica entre os produtores rurais e saudou a iniciativa da Câmara de ampliação do prazo de adesão ao Cadastro Ambiental Rural (CAR) e ao PRA. Porém, ele entendeu que os demais temas incluídos na norma representam obstáculos à aprovação do texto.

“A Mata Atlântica já possui lei específica e ponderamos que a discussão sobre a alteração de sua legislação deve se dar em outra oportunidade e, como dito, por meio de projeto de lei”, explica Efraim no relatório.



Por meio de emendas de autoria dele, o relator acolheu emenda do senador Carlos Viana (Podemos-MG) que retira do texto dispositivos sem pertinência temática com a medida provisória. Outra emenda acolhida, da senadora Mara Gabrilli (PSD-SP), excluiu o artigo sobre a Lei da Mata Atlântica.

— O parecer veio na linha de prestigiar o conceito do desenvolvimento sustentável. Procuramos conciliar o Brasil que preserva com o Brasil que produz — resumiu.

Na discussão da matéria, Efraim ainda lembrou que, aprovado sob o que chamou de “rito covid” (tramitação simplificada, adotada na pandemia), o relatório da Câmara incorporou modificações surgidas como emendas de Plenário no dia da votação, o que gerou posições divergentes na base do governo.

— Nem as entidades ambientais estavam mobilizadas porque, no texto original, nada fazia menção a respeito da Mata Atlântica.

Contra “jabutis”

O debate entre os senadores foi marcado pela rejeição unânime de matéria estranha ao sentido da MP e pela divergência sobre a possibilidade de impugnação dos chamados “jabutis”. Omar Aziz (PSD-AM) atacou a prática da Câmara e disse que o beneficiário da autorização para gasoduto na Mata Atlântica tem “nome e sobrenome”, situação que o Senado não pode aceitar.

— Isso não é acordo político, não é acordo pelo Brasil. Isso é um acordo para beneficiar um empresário.

Aziz também pediu a restauração do funcionamento das comissões mistas para análise de MPs, que teriam evitado divergências entre as duas Casas.

Carlos Viana protestou contra a inserção de artigos estranhos à intenção original das medidas provisórias, lembrando que o próprio Supremo Tribunal Federal considera a prática inconstitucional.

Otto Alencar (PSD-BA) cumprimentou a iniciativa de Efraim de rejeitar os artigos lesivos ao meio ambiente, mas anunciou voto contrário ao projeto de lei de conversão. Ele comparou a medida provisória original, de um artigo e um parágrafo, com o texto aprovado pela Câmara, que teria acolhido argumentos a favor da “matança” da Mata Atlântica, e disse acreditar que a Câmara poderá acabar desfazendo as alterações do Senado.

— A Câmara vai colocar igualzinho como fez: a matança, o crime do que resta da Mata Atlântica. É um absurdo o que a Câmara fez. E como alterar aqui, quando sabemos que tudo que se altera aqui, quando volta para a Câmara, se coloca do mesmo jeito que estava lá? É um desrespeito — protestou.

Efraim disse que, “diante do novo contexto”, não lhe parece provável que a Câmara não altere o texto do Senado.

— Se o for, existe a possibilidade do veto, e se for vetado, o Senado garantirá a preservação do texto.

Líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA) propôs a retirada de pauta da matéria para que o Executivo possa reeditar a MP escapando da controvérsia sobre a impugnação. Porém, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, argumentou que a decisão não teria muita utilidade prática, desde que o governo se comprometa a vetar os “jabutis” da Mata Atlântica.

Impugnação

Eliziane Gama (PSD-MA) lembrou que a Lei da Mata Atlântica tramitou por 14 anos no Congresso e assegura a sobrevivência do bioma mais degradado do Brasil. Ela anunciou voto favorável, mas propôs a impugnação dos “jabutis” da Câmara.

— Entendemos que é o que nos resta. Fica inviável a gente acabar votando contra porque a gente poderia resvalar num problema ainda maior, de o Senado não ter cumprido sua tarefa.

Alessandro Vieira (PSDB-SE) cobrou de Pacheco deliberação sobre os requerimentos de impugnação.

— Não há compatibilidade entre o texto da MP e a autorização para desmatamento da Mata Atlântica. O caminho técnico, correto, equilibrado e sereno é pela impugnação. Se não for pela impugnação, que seja manifestada a rejeição dos requerimentos.

Pacheco salientou que, de qualquer forma, o texto voltará à Câmara, que poderá inclusive tratar as impugnações como supressões — e, dessa forma, restaurar os itens impugnados. Ele avaliou que a impugnação de dispositivos se trata de medida excepcional que exige o cumprimento de critérios específicos e alertou contra a instalação de um ambiente de desconfiança entre as duas Casas.

— Estou buscando evitar inaugurar-se uma celeuma jurídica que possa judicializar uma interpretação diferente entre Senado e Câmara sobre o que é supressão e o que é impugnação.

Pacheco acrescentou que o rito constitucional de tramitação da MP deverá ser cumprido, ainda que haja discordância sobre o mérito das emendas da Câmara, e, em último caso, o presidente da República deverá ter a “sensatez” de vetar artigos que ferem a Mata Atlântica.

Por acordo entre os senadores, Pacheco levou a votação simbólica as impugnações de dispositivos oferecidas por Eliziane e Ana Paula Lobato (PSB-MA) mediante a votação do resto do texto sem objeções.

Oriovisto Guimarães (Podemos-PR), Mecias de Jesus (Republicanos-RR) e Jayme Campos (União-MT), porém, argumentaram a favor da proposta de aprovar o relatório de Efraim, sendo mantido o compromisso de veto presidencial aos “jabutis”.

Alessandro, por sua vez, reiterou a necessidade de o Senado cumprir sua obrigação e não “terceirizar” a impugnação ao governo, enquanto Eliziane ressaltou a importância da impugnação como instrumento democrático do Senado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/05/2023

GÁS PARA EMPREGAR É OFICIALMENTE CRIADO

Resolução do CNPE cria grupo de trabalho do Gás para Empregar; confirma prioridade para química e fertilizantes

Por epbr 17 de maio de 2023 Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Política energética



Na imagem, UFN-3 em Três Lagoas (MS), fábrica de fertilizantes incompleta, da Petrobras

Você vai ver aqui: Resolução do CNPE cria grupo de trabalho do Gás para Empregar; confirma prioridade para química e fertilizantes. Petrobras muda política de preços, concorrentes estão em dúvida com mudança. Mercado financeiro aprova. Preços no óleo seguem estáveis. No Senado, cai emenda que alterava licenciamento de linhas de transmissão.



O governo editou a resolução do CNPE que cria o Gás para Empregar, novo programa federal que tem o objetivo de ampliar a oferta e a infraestrutura de gás natural.

– Confirma que um dos objetivos é aumentar a disponibilidade de gás para fertilizantes nitrogenados, produtos petroquímicos e outros setores produtivos, reduzindo a dependência externa de “insumos estratégicos” – Química e fertilizantes terão oferta prioritária de gás natural

PPSA. É com o Gás para Empregar que o governo Lula pretende mudar o papel da PPSA, estatal criada para vender os volumes de óleo e gás natural da União, produzidos no modelo de partilha de produção. Regime criado nos primeiros governos petistas, para o pré-sal.

– Para isso, é necessário enviar um projeto para a Câmara dos Deputados (originalmente, seria uma MP). A ideia é permitir a permuta (swap) de óleo da União por volumes adicionais de gás natural, a serem ofertados em leilões de longo prazo.

– Há 3,2 milhões de m³/dia da União previstos na curva de produção em 2029. É pouco e o swap mira 920 mil barris/dia de óleo, no pico, em 2031. O óleo da União está em boa parte vendido (leilões feitos até 2022) e a janela de oferta adicional via swap abre a partir de 2025.

Cobrimos por aqui: PPSA terá 3 milhões de m³/dia de gás para comercialização em 2029; Aumento da oferta de gás da União não ocorrerá antes de 2025.

PPI. A mudança encerra a subordinação obrigatória à paridade de importação, garantiu a Petrobras. Alteração feita sem alterar as diretrizes vigentes, que sustentaram a defesa do PPI nas gestões anteriores. Veja o que diz a Petrobras.

Dúvidas. Anúncio sobre fim da paridade de preços da gasolina e do diesel deixou perguntas em aberto sobre funcionamento e impacto do novo modelo. O que falta saber sobre a nova política de preços da Petrobras?

Cortes nos preços. A Petrobras fez cortes nos preços dos combustíveis, que passaram a valer nesta quarta (17/5). Tinha margem, com a queda dos preços internacionais. Diesel A caiu R\$ 0,44 por litro para R\$ 3,02 (-12,7%); e gasolina, R\$ 0,40 por litro para R\$ 2,78 (-12,5%). Veja os detalhes

– No GLP, corte de 21% para as distribuidoras. A redução será equivalente a R\$ 32,96 por botijão de 13kg.

Investidores. A Petrobras será uma companhia atrativa para investidores de longo prazo, afirmou o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD). Silveira e o presidente da companhia, Jean Paul Prates, negaram se tratar de intervenção do governo na companhia. As ações subiram.

Senado. Prates foi convidado a explicar o fim da chamada paridade de preços com o mercado internacional à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

Mais preços. Os contratos futuros de petróleo caíram com dados econômicos da China e dos EUA. Compensou a previsão de maior demanda global da Agência Internacional de Energia. O Brent caiu para US\$ 74,91 o barril e abriu em alta hoje, acima dos US\$ 75.

Refino na China. A produção das refinarias de petróleo da China em abril aumentou 18,9% em relação ao ano anterior, para o segundo nível mais alto já registrado. É para atender à demanda doméstica de combustível em recuperação e acumular estoques antes da temporada de viagens de verão (Reuters).

Linhas de transmissão. O Senado exclui da MP 1150 a emenda para instalação de linhas de transmissão e dutos, sem estudo prévio de impacto ambiental. A medida trata do Programa de Regularização Ambiental (Agência Senado).

3R Petroleum interrompe Papa-Terra. Dano em mangote flexível usado nas operações de offloading no campo. A empresa deu início aos procedimentos necessários para substituir a seção danificada, com previsão de conclusão em até 10 dias, permitindo assim o retorno da produção.

Mais óleo na Bacia de Campos. A Perenco Brasil anunciou a ancoragem da FSO Pargo, na Bacia de Campos. A unidade, que armazena e faz o transbordo do petróleo, tem capacidade de 750 mil barris e faz parte do plano de investimentos de US\$ 400 milhões no campo. Meta é elevar em 25% a produção até o fim do ano, para uma média de 15 mil barris/dia.

Eletropostos em Goiás. A Celgpar, empresa especializada em solução em energia que tem o Governo de Goiás como acionista majoritário, está investindo em estações de carregamento de carros elétricos para desenvolver um plano de eletromobilidade no estado (epbr)

CCS pode render até US\$ 20 bi às empresas brasileiras. Levantamento da CCS Brasil calcula que a adoção de tecnologias de captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês) pode ser uma fonte adicional de receita para as empresas em seus esforços rumo a emissões líquidas zero (epbr).

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 17/05/2023

PETROBRAS NEGOCIA PREÇO DO GÁS COM UNIGEL COM “RESPONSABILIDADE FINANCEIRA”, DIZ TOLMASQUIM

Unigel aguarda desfecho das negociações para voltar a operar em Sergipe
Por Gabriela Ruddy 17 de maio de 2023 Em Mercado de gás, Notícias



Unigel é uma das pioneiras no mercado livre de gás (Foto: Divulgação)

RIO – A Petrobras vai agir “dentro da responsabilidade financeira” nas negociações com a Unigel sobre o preço do gás natural fornecido às fábricas de fertilizantes da Bahia e Sergipe, disse nesta quarta (17/5) o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da estatal, Maurício Tolmasquim.

“Mas tem um limite do que é possível”, ressaltou Tolmasquim.

As fagens pertencem à Petrobras, mas foram arrendadas para a Unigel no governo de Jair Bolsonaro (PL). Na gestão passada, a petroleira tinha planos de sair do segmento.

A Petrobras é uma — mas não a única — fornecedora da Unigel, no mercado livre de gás.

A empresa do setor químico alega que as operações da planta de Sergipe passaram a ficar inviáveis depois da queda do preço da ureia no mercado internacional.

Os preços do gás natural também caíram este ano, mas não na mesma intensidade.

Unigel aguarda definição para voltar a operar

Tolmasquim disse que, estratégica para o país, a produção nacional de fertilizantes é “uma prioridade para o governo” e que as negociações entre Petrobras e Unigel seguem.

“Temos uma equipe de comercialização sentada com a equipe da Unigel tentando ver se encontra um ponto que atenda a eles”, comentou.

A Unigel reduziu o ritmo das atividades de manutenção da unidade de Sergipe enquanto aguarda as negociações sobre os preços de suprimento de gás com a Petrobras.

Na semana passada, o diretor executivo de Compras da Unigel, Luiz Antônio Nitschke, disse que era “premature” falar em hibernação das unidades em Sergipe e na Bahia —

“A planta de Sergipe está parada por manutenção, estamos fazendo isso de forma lenta, até para economizar, mas a hora que tiver o gás competitivo, voltamos”, disse hoje a jornalistas no Seminário de Gás do Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP) no Rio.

Governo oficializa criação do Gás para Empregar

Nesta quarta, o governo editou a resolução do CNPE que cria o Gás para Empregar, novo programa federal que tem o objetivo de ampliar a oferta e a infraestrutura de gás natural.

A resolução confirma que um dos objetivos é aumentar a disponibilidade de gás para fertilizantes nitrogenados, produtos petroquímicos e outros setores produtivos.

Você viu aqui: Química e fertilizantes terão oferta prioritária de gás natural
O objetivo é reduzir a dependência externa de “insumos estratégicos”

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 17/05/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

NOVA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS ‘VAI AJUDAR NO COMBATE À INFLAÇÃO’, DIZ HADDAD

Com a nova estratégia, custos internos de produção da Petrobras também serão considerados na precificação dos combustíveis

Por Renan Monteiro — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, acredita que nova política de preços da Petrobras ajudará no combate à inflação Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, alegou que a nova política de preços da Petrobras promoverá efeitos positivos com a redução do nível de preços ao consumidor. A inflação, que tem os combustíveis como alguns dos itens de maior pressão, está em 4,18% ao ano e a expectativa de mercado é de aumento da taxa no segundo semestre.

— Com as mudanças da política de preços da Petrobras, com o dólar em queda e petróleo em queda, você consegue acomodar isso (os preços) sem provocar pressão inflacionária. Pelo contrário, vai ajudar no combate à inflação, sem desorganizar as contas dos governadores — diz Haddad, em referência à desoneração de combustíveis iniciada no governo Bolsonaro no período pré-eleitoral.

A nova política de preços - anunciada na terça-feira - passou a considerar os custos internos de produção da Petrobras e não apenas a cotação internacional e o câmbio, como previa a política de paridade internacional (PPI), criada no governo de Michel Temer. A nova estratégia também prevê preços diferenciados por cliente e por região.

Na última quarta-feira, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que a queda nos preços dos itens voláteis como gasolina e diesel abrirá margem a uma menor pressão inflacionária e eventual redução dos juros por parte do Banco Central.

Nesta manhã, Haddad está participando de audiência pública na Câmara, para “esclarecer a política econômica do governo federal”. O convite partiu das Comissões de Desenvolvimento Econômico; Finanças e Tributação; Fiscalização Financeira e Controle.

O ministro disse que já vê espaço para o Banco Central iniciar a trajetória de corte na taxa básica de juros, hoje em 13,75%, e que a estimativa de gastos com juros é da ordem R\$ 740 bilhões.

Preço da gasolina, diesel e GLP

Na terça-feira, Alexandre Silveira e o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, se encontraram em Brasília, após anúncio de mudança na política de preços para os combustíveis. Prates negou intervenção do governo na empresa e a rentabilidade da companhia está assegurada. Analistas ouvidos pelo GLOBO, no entanto, veem risco de ingerência do governo na Petrobras com nova política de preços.

O objetivo anunciado pelo governo foi a busca dos melhores “preços competitivos” e internos, com resultado prático à população. Nesta quarta-feira, a Petrobras reduziu os preços dos seguintes itens:

- Gasolina A (antes da mistura com etanol e antes de chegar na distribuição e revenda) terá queda de R\$ 0,40 por litro ou 12,6%;
- Diesel A (antes da mistura com o biodiesel) cairá R\$ 0,44 ou 12,8%;
- GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) terá queda de R\$ 8,97 por botijão de 13 quilos, menos 21,3%.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/05/2023

EDITORIAL – PETROBRAS JOGA FORA O MECANISMO QUE A FEZ SOBREVIVER

Teste da nova política de preços acontecerá quando barril de petróleo e dólar voltarem a subir
Por Editorial - A opinião do GLOBO



Petrobras anunciou redução no preço da gasolina *Márcia Foletto/Agência O Globo*

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva começou a cumprir a promessa de “abrasileirar” o preço dos combustíveis. Se o significado da expressão era uma incógnita na campanha eleitoral, continua sendo depois do anúncio de que a Petrobras abandonará a política de Preço de Paridade de Importação (PPI) para estabelecer quanto cobra por gasolina, diesel e gás de cozinha. “Nos alforriamos do PPI para executar uma política de preços a partir das

nossas capacidades competitivas”, disse o presidente da estatal, Jean Paul Prates.

Apesar de as ações da Petrobras terem subido, ninguém entendeu direito a nova política. O certo é que ela procura não transferir a volatilidade das cotações internacionais do petróleo aos preços internos. Em termos vagos, a estatal informou que seus preços variarão de acordo com as condições locais de cada refinaria, para oferecer “a melhor alternativa acessível aos clientes”. De imediato, Prates anunciou a queda dos preços cobrados nas refinarias pela gasolina, pelo diesel e pelo botijão de gás. O governo celebrou, mas as ameaças para o futuro são evidentes.

A medida foi adotada num momento de pouco risco, quando o barril de petróleo está cotado a menos de US\$ 80, e o dólar caiu abaixo dos R\$ 5. Ficou subentendido que a política será agressiva para

manter os preços baixos, com interesse obviamente político (a popularidade de nenhum governo se beneficia com alta no gás e na gasolina). Num mercado competitivo, contudo, esse tipo de manipulação costuma criar problema. “Eles na verdade continuam a seguir o PPI na baixa, quero ver quando vier a alta”, diz um analista do setor.

A Petrobras praticamente domina o mercado brasileiro. Entre as refinarias menores, há apenas uma concorrente de peso, a Landulpho Alves, na Bahia. Mas, juntas, elas detêm 20% das vendas, e o Cade certamente será acionado caso a redução de preços configure prática anticompetitiva. Fora isso, o domínio de uma gigante como a Petrobras forçando preços baixos poderá tornar inviável o negócio das pequenas exploradoras (junior oils), que têm feito reviver a extração em áreas abandonadas e prometem investimentos bilionários.

Para o consumidor, o risco da queda artificial de preços é faltar produto. Se a Petrobras começar a vender barato demais na alta, as distribuidoras — que pagam a cotação internacional — pararão de importar. O caso mais sensível é o diesel. Pelos dados do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), 41% do mercado interno foram supridos por importações em dezembro, 22% em janeiro e 38% em fevereiro. Sem paridade com os preços internacionais, é certa a crise de desabastecimento.

A PPI foi instituída em 2016, quando a Petrobras se recuperava das dificuldades causadas pelo congelamento imposto pela presidente Dilma Rousseff. Atingida pela corrupção e por projetos inviáveis engendrados no Planalto, passou a subsidiar os combustíveis. Os equívocos resultaram na então maior dívida corporativa do mundo, US\$ 100 bilhões. Foi a orientação para a realidade imposta com o PPI que recuperou a estatal. A atual gestão decidiu abandoná-lo por interesse político. No anúncio do fim do PPI não faltaram menções à “função social” da Petrobras. A expressão deveria preocupar seus milhares de acionistas, dentro e fora do país. O maior deles, não custa lembrar, é o governo. Na certa o contribuinte será convocado a cobrir qualquer rombo gerado pela nova política de preços.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/05/2023

HADDAD DIZ QUE ARCABOUÇO FISCAL SERÁ APROVADO COM MAIS DE 300 VOTOS NA CÂMARA

Ministro da Fazenda diz que projeto está 'bem encaminhado' e que o presidente da Câmara está empenhado em garantir quórum como emenda constitucional

Por Renam Monteiro — Brasília



Fernando Haddad participa de audiência na Câmara dos Deputados - Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que o projeto do arcabouço fiscal deve ter aprovado na Câmara com pelo menos 300 votos.

- Mais de 300 votos eu garanto que vão conseguir, está bem encaminhado, a julgar pelo que ouvi. Seguramente, mais de 300. O objetivo do presidente Arthur Lira era conseguir quórum de emenda constitucional, para que ninguém mais discutisse mais esse assunto no futuro próximo - afirmou.

Mais cedo, ele ouviu elogios do deputado Cláudio Cajado (PP-BA), relator do arcabouço fiscal. Ele afirmou ainda que possui informações confidenciais do Fisco indicando a elevação mínima de R\$ 120 bilhões nas receitas do governo.

— O desafio do governo é elevar as suas receitas e eu não tenho dúvida que conseguirá trazer os recursos necessários, sem tributar o nosso contribuinte. A elevação da receita em pelo menos R\$

120 bilhões. Tenho as informações confidenciais do Secretário da Receita, que existe sim a possibilidade de conseguir essas receitas adicionais — Cajado

O deputado disse que a nova lei é "moderna e sustentável".

— Vossa excelência tem sido extremamente dedicada, como poucos na nossa história. Nós estamos construindo uma Lei moderna e sustentável. Vossa excelência conseguirá a alteração da receita em até R\$ 120, sem aumentar imposto — afirma Cajado .

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/05/2023

HADDAD DEFENDE INÍCIO DO CICLO DE CORTE NOS JUROS: 'ESTOU PONDERANDO O QUE É MELHOR PARA O BRASIL'

Para ministro, Banco Central subiu a taxa "por absoluto descontrole das contas públicas" no governo passado

Por Renan Monteiro — Brasília



Ao lado de Gabriel Galópolo (esq), o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fala sobre a política econômica do governo federal durante audiência na Câmara dos Deputados - Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, defendeu nesta quarta-feira que há espaço para o Banco Central iniciar a trajetória de corte na taxa básica de juros, que está em 13,75% desde agosto de 2022.

— Se você consultar vários especialistas e técnicos, imagina que há espaço para iniciar o ciclo de cortes na taxa de juros. Não estamos questionando a autoridade monetária, do ponto de vista do seu poder. Estou ponderando o que é melhor para o Brasil. Com as medidas tomadas até aqui, sim, haveria espaço para um gesto de mais confiança na economia brasileira, sem que houvesse qualquer percalço na inflação — diz Haddad.

O ministro cita medidas "saneadoras" que estão sendo articuladas pelo governo, dentre elas a recente decisão do STJ sobre incentivos fiscais dados por estados a empresas. Ele também cita "correções" do que chama de "confusão fiscal" no governo Bolsonaro - em referência a ações como a desoneração de combustíveis iniciada no período pré-eleitoral.

Haddad está participando de audiência pública na Câmara, para "esclarecer a política econômica do governo federal". O convite partiu das Comissões de Desenvolvimento Econômico; Finanças e Tributação; Fiscalização Financeira e Controle.

O ministro disse que parte dos chamados gastos tributários do país estão provocando desequilíbrio nas contas públicas. Ele ressaltou que a estimativa de gastos com juros é da ordem R\$ 740 bilhões e criticou isenção tributária 'injustificada'.

No início do mês, houve a primeira reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) após a divulgação da proposta do governo para controle das contas públicas. O Banco Central manteve a taxa Selic em 13,75% pela sexta vez consecutiva. No comunicado da decisão, os integrantes do Copom ainda não deram sinais sobre eventual redução dos juros na próxima reunião, em junho.

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto - ao lado dos oito diretores da autarquia - entende que a batalha contra a inflação ainda não está vencida.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/05/2023

TRANSIÇÃO VERDE DEVE SER ENCAMINHADA COM URGÊNCIA PARA GERAR MENOS INFLAÇÃO, DIZ ECONOMISTA DO FMI

Gita Gopinath participou de conferência do Banco Central e apontou a necessidade de ação rápida em regulação e investimentos

Por Maeli Prado



A primeira-vice-diretora-gerente do FMI, Gita Gopinath Divulgação/ FMI

A transição do mundo para a energia verde deve ser encaminhada com rapidez para ter um impacto mínimo sobre a inflação, avaliou a primeira-vice-diretora-gerente do FMI, Gita Gopinath, durante palestra na Conferência Anual do Banco Central, realizada em Brasília nesta quarta.

Para Gopinath, se esse movimento não for feito agora, esses custos baterão nos preços mais à frente, como mostrou um modelo matemático desenvolvido pelo Fundo para tentar prever esses impactos.

- O impacto na inflação da transição verde dependerá se você faz uma transição hoje ou se espera para fazer no futuro - diz. - Se houver uma ação rápida, com combinação de regulação e investimentos para a transição verde, há chance de um mínimo de pressão inflacionária. Se esperar alguns anos, então os impactos poderiam ser significativos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/05/2023

'REFORMAS TÊM QUE APROVAR NO PRIMEIRO ANO. SE PERDER O PRIMEIRO ANO, PASSOU', DIZ ALCKMIN

Presidente em Exercício disse estar "otimista" com a proposta de Reforma Tributária, mas afirmou que não é uma "obra acabada" e "perfeita"

Por Alice Cravo — Brasília



O vice-presidente Geraldo Alckmin se diz otimista com a Reforma Tributária Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente da República em Exercício, Geraldo Alckmin, disse estar "otimista" com a proposta de Reforma Tributária e afirmou que, apesar do projeto estar "maduro", não é uma obra "acabada" e "perfeita". Alckmin afirmou ainda que é preciso que reformas sejam aprovadas ainda durante o primeiro ano de governo, para não perder o timing.

—Estou otimista. Eu acho que está maduro o projeto de reforma tributária. Bastante discutido, debatido. Reformas têm que aprovar no primeiro ano. Se perder o primeiro ano, passou. É agora que tem que votar. Eu acho que ela não é obra acabada e perfeita, mas ela vai ajudar muito, porque ela traz eficiência econômica, simplificação, ajuda nas exportações — afirmou

Alckmin deu as declarações nesta quarta-feira durante participação no Fórum de Competitividade, em Brasília. Ele ficará à frente da presidência da República até a próxima semana, quando Lula retornará do Japão, onde participa do G7.

A previsão é que o Grupo de Trabalho para a Reforma Tributária na Câmara dos Deputados apresente o relatório a partir do dia 23 de maio. Depois do texto final elaborado pelo GT, o relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), vai construir o substitutivo que seguirá para votação no plenário da Câmara, dando origem a Proposta de Emenda à Constituição (PEC).

Entre os motivos do atraso, está a atenção dos parlamentares voltada para a discussão do arcabouço fiscal.

Alckmin afirmou ainda que acredita que a urgência para a votação da proposta de arcabouço fiscal será aprovada nesta quarta-feira e pontuou que o texto é "importante".

— Questão fiscal, a ancoragem fiscal, também está no Congresso, vai ser agora discutida, acho que hoje é o regime de urgência, também tem uma proposta importante. A inflação está em queda, estamos com 4,12% ao ano e deve baixar em 4%. Inflação muito menor que Europa, Estados Unidos, isso deve levar a uma redução de juros.

Prioridade para Lula

A votação em plenário do arcabouço continua com expectativa para semana que vem. O projeto é prioritário para o governo Lula.

Na prática, se a urgência for garantida, o projeto pode "furar" a fila de votação. Ou seja, não precisará passar por comissões e vai direto para o plenário. O relatório do deputado Cláudio Cajado (PP-BA) foi apresentado na noite de segunda-feira.

O governo espera uma votação por margem ampla a favor do projeto. São necessários os votos de pelo menos 257 dos 513 deputados tanto na votação da urgência quanto para a aprovação do projeto de Lei.

O arcabouço fiscal irá substituir o teto de gastos, que impede o crescimento das despesas acima da inflação do ano anterior. A nova regra permitirá o crescimento dos gastos acima do índice de preços, mas isso dependerá do comportamento das receitas. O aumento real das despesas será equivalente a 70% do incremento das receitas acima da inflação. Essa variação terá de 0,6% a 2,5% ao ano.

Depois de aprovado na Câmara, o texto seguirá para análise dos senadores.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/05/2023

CUSTO BRASIL CHEGA A R\$ 1,7 TRILHÃO POR ANO, MOSTRA PESQUISA

Cálculo foi atualizado em parceria com o Ministério do Desenvolvimento e representa um quinto do PIB. Baixa qualificação de mão de obra pesa mais

Por João Sorima Neto — São Paulo



Indústria. Empresas brasileiras gastam 62 dias por ano calculando e pagando impostos; nos países da OCDE são seis dias *Márcia Foletto*

O chamado Custo Brasil, conjunto de entraves no ambiente de negócios do país que onera as empresas, equivale a R\$ 1,7 trilhão por ano. O cálculo foi atualizado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC), uma organização apartidária da sociedade civil, em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Em 2019, quando foi feito o primeiro levantamento, esse valor

era de R\$ 1,5 trilhão.



Para se chegar a esse valor, foram levados em consideração fatores "da porta para fora das empresas brasileiras", que as tornam menos competitivas durante seu ciclo de vida em relação à média dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Entraram na conta a qualidade da mão de obra brasileira, acesso das companhias à infraestrutura, ambiente regulatório, sistema tributário, acesso a capital, tempo de abertura de uma empresa, participação na cadeia global de produção, entre outros.

— No total, 12 fatores compilados foram comparados às condições oferecidas nos países da OCDE para as empresas operarem. Transformados em dinheiro, chegamos a um valor de R\$ 1,7 trilhão de operação anual, seja para indústria, comércio e serviços. É esse valor que o setor produtivo gasta a mais por ano para fazer negócios no Brasil — diz Rogério Caiuby, conselheiro executivo do MBC, lembrando que o Custo Brasil atinge empresas de todos tamanhos, trazendo como consequência o encarecimento de preços de produtos e serviços, redução de investimentos e de oferta de novos empregos.

Há quatro anos, o valor calculado correspondia a 22% do Produto Interno Bruto (PIB). O valor atual equivale a 19,5% do PIB, embora tenha apresentado um aumento nominal de 16%. Com a inflação do período e o crescimento do PIB proporcionalmente, a comparação ficou menor do que em 2019.

O levantamento que atualizou o Custo Brasil foi feito em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Usou a mesma metodologia do primeiro estudo para agrupar os fatores que mais pesam negativamente na operação das empresas. Entre os pontos que mais impactam no Custo Brasil, diz Caiuby, está o capital humano. O país sofre com a baixa qualificação da mão de obra, o que dificulta a entrada de profissionais no mercado de trabalho.

— Só esse item tem custo de R\$ 335 bilhões ao ano, o equivalente a 20% do Custo Brasil. A baixa qualificação retarda a entrada dessa mão de obra no mercado de trabalho e as empresas têm que investir tempo para qualificar esses profissionais. É a materialização do fato de o brasileiro ter pouco acesso a uma educação de qualidade — diz o conselheiro, lembrando que a penetração do ensino técnico do país não chega a 11% enquanto, na Alemanha, é de 45%.

Apagão de mão de obra

Caiuby observa ainda que poucos brasileiros têm acesso ao ensino superior. Para ele, se o país voltar a crescer entre 3,5% e 4% ao ano, haverá um apagão de mão de obra qualificada para abastecer o setor produtivo. E o país ainda tem 40% das atividades na informalidade.

Em relação ao acesso à infraestrutura, as companhias brasileiras gastam ao ano R\$ 272 bilhões, o equivalente a quase 15% do Custo Brasil. Nesse capítulo, foram analisados o custo logístico e o acesso à banda larga. O Brasil avançou cerca de 30% no acesso da população à banda larga, mas andou de lado em relação aos custos de logística, enquanto os países da OCDE avançaram nesse quesito.

Foi lançado, há dois anos, o Plano Nacional de Logística (PNL), mas que ainda não conseguiu implementar a maior parte dos projetos, como melhoria das rodovias, ferrovias e aumento da participação do transporte aquático.

E as empresas brasileiras também gastam muito tempo calculando e pagando impostos: segundo o estudo, são 62 dias por ano frente a seis dias nos países da OCDE. Devido à complexidade do sistema tributário, as companhias ainda correm o risco de errar o cálculo, pagar multas e serem questionadas judicialmente. Por isso, a reforma tributária ganha muita importância nesse contexto para simplificar a vida das empresas.

Para Caiuby, é fundamental que o texto seja aprovado nos próximos meses, já que por causa do emaranhado de regras as companhias têm custo de R\$ 291 bilhões ao ano (o equivalente 16,5% do Custo Brasil).



Para mudar esse quadro, especialistas defendem um trabalho conjunto entre a iniciativa privada e o poder público. O governo Lula criou uma nova estrutura no MDIC, e incumbiu a Secretaria de Competitividade e Política Regulatória de desenvolver um plano para reduzir o Custo Brasil, que deve ser executado entre este ano até 2026.

A secretária de Competitividade e Política Regulatória do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Andréa Macera, afirma que já foi aberta uma consulta pública em abril a ser estendida até junho para que a sociedade identifique atos normativos e regulações que são entraves à competitividade das empresas.

— A ideia da secretaria é trabalhar a competitividade pela ótica da política regulatória do país. O primeiro passo foi ter uma referencial do Custo Brasil (os R\$ 1,7 trilhão), abrimos a consulta pública para que a sociedade aponte atos normativos que impactam a competitividade, e através da criação do Observatório do Custo Brasil, no segundo semestre, vamos propor soluções, com metas anuais a serem cumpridas — disse ao GLOBO a secretária Andréa Macera.

A consulta pública ajuda a identificar os gargalos regulatórios desde a abertura do negócio, passando pela obtenção de crédito e acesso a insumos até o seu eventual fechamento. Com essas sugestões, o Observatório do Custo Brasil vai criar projetos de políticas públicas para que esses obstáculos sejam removidos. Macera afirmou que o diálogo com diferentes órgãos para alterar normas que não deveriam mais existir ou travam o ambiente de negócios será fundamental para derrubar as barreiras de mercado.

— Queremos usar o que estamos chamando de "guilhotina regulatória" para eliminar ou simplificar esses entraves. Alguns países, já utilizam uma metodologia em que, para cada R\$ 1 de custo gerado por uma nova norma, outro R\$ 1 tem que ser eliminado. Vamos definir um método também para o Brasil. A Confederação Nacional da Indústria fez um estudo de competitividade entre 18 países considerando a agenda regulatória. O Brasil ficou na 16ª posição — lembra a secretária.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/05/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CAMPOS NETO: ESTRATÉGIA DOS JUROS NO BRASIL COMEÇA A DAR RESULTADOS, COM QUEDA NA INFLAÇÃO

Presidente do BC defendeu o regime de metas de inflação que, segundo ele, contribui para ancorar as expectativas sobre comportamento dos preços

Por Eduardo Laguna e Thais Barcellos

São Paulo e Brasília - O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, disse nesta quarta-feira, 17, que o aperto dos juros, atualmente na casa do 13,75% ao ano, começa a dar resultados. "A inflação no Brasil começou a diminuir relativamente mais cedo em comparação a outros países em desenvolvimento", disse Campos Neto, na abertura da conferência anual do BC.

"No segundo semestre de 2022, o principal fator da redução da inflação foram os cortes de impostos implementados sobre combustíveis, eletricidade e serviços de telecomunicações, mas a diminuição da inflação também se deve ao ciclo de aperto da política monetária", acrescentou, citando a desaceleração dos índices de preços no período.

Segundo ele, o processo de queda da inflação deve continuar, mas não de forma linear, já que os núcleos de inflação (que expurgam dos preços fatores extraordinários) estão mais resilientes, por conta do espalhamento da alta de preços entre setores e pressões de componentes como os serviços.



Presidente do BC defendeu o regime de metas de inflação que, segundo ele, contribui para ancorar as expectativas sobre comportamento dos preços . Foto: Wilton Junior/Estadão

Campos Neto voltou também a defender o regime de metas de inflação, que, segundo ele, tem contribuído para ancorar as expectativas do comportamento dos preços. Em meio ao debate sobre mudança nas metas, como forma de abrir espaço para a queda de juros, o presidente do BC sustentou que a

credibilidade do regime de metas está justamente em sua estabilidade, assim como no fato de que ele não se altera em função da conjuntura econômica ou do ciclo de política monetária.

“O regime de metas em nosso País tem sido bem-sucedido. O regime tem se mostrado um arcabouço estável e sólido, que atende às diferentes fases da conjuntura econômica e contribui para a ancoragem das expectativas (de inflação)”, disse.

De acordo com Campos Neto, a desancoragem das expectativas está em parte relacionada aos questionamentos sobre a mudança nas metas, além de incertezas da política econômica no Brasil, em especial no quadro fiscal.

Segundo o presidente do BC, decisões que elevem a confiança nas metas de inflação contribuem a um processo desinflacionário mais célere e menos custoso. Sobre o novo arcabouço fiscal, disse que as novas regras para as contas públicas podem “eventualmente” ajudar a reancorar as expectativas, assim como evitam cenários mais extremos à trajetória da dívida pública.

No entanto, Campos Neto reiterou não haver relação mecânica entre política monetária e a apresentação do arcabouço fiscal. Também destacou que a velocidade de desinflação tende a ser mais lenta nesse momento, sendo que o combate à inflação continua sendo um grande desafio para os bancos centrais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/05/2023

ARCABOUÇO FISCAL ENFRENTA PRIMEIRO TESTE NA CÂMARA COM VOTAÇÃO DE PEDIDO DE URGÊNCIA; ENTENDA

Previsão é de baixa resistência dos parlamentares, após um mês de intensas negociações para a costura do texto

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA – O relatório do novo arcabouço fiscal passará pelo primeiro teste na Câmara nesta quarta-feira, 17, com a votação do pedido de urgência (tramitação acelerada). A previsão, porém, é de baixa resistência dos parlamentares, após um mês de intensas negociações para a costura do texto.

Se aprovado, o pedido de urgência garante que o projeto fuze a fila de votação e possa ser colocado em apreciação diretamente no plenário, sem passar por comissões. A disposição de votação acelerada já havia sido sinalizada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) ao governo e combinada com líderes partidários.

Ainda que a esquerda, liderada pelo PSOL, demonstre discordância com o texto, e a oposição à direita veja riscos de a aprovação dar força ao governo de Luiz Inácio Lula da Silva, os partidos de centro indicaram durante todo o dia de ontem concordância com o relatório elaborado pelo deputado Cláudio Cajado (PP-BA).



Para ser aprovado na Câmara, texto do arcabouço fiscal precisa receber votos de 257 deputados. Foto: Wilton Junior/Estadão

“Nenhuma das bancadas com quem conversei até agora apresentou resistências”, disse Cajado ao Estadão, enumerando a agenda da terça-feira: reuniões com deputados do Republicanos, PSDB/Cidadania, PP, PT e PCdoB.

O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, afirmou ter recebido a garantia do MDB de que a bancada do partido na Câmara estará “em peso, de forma unitária, unida na votação a favor da urgência do marco fiscal”.

O PSOL se reuniu na tarde da terça-feira e ainda não havia decidido qual deverá ser a posição da bancada. Mas a indicação é a de que o partido vote contra o pedido de urgência para sinalizar que é contra o texto do arcabouço fiscal.

Para integrantes da sigla, que tem 14 deputados na federação com a Rede Sustentabilidade, a proposta de ajuste das contas públicas, que já avaliavam como negativa, ficou mais restritiva após a intervenção de Cajado, o que deve prejudicar o governo.

Mas os olhos de todos os deputados estão voltados para o PT, a sigla de Lula e cujos líderes se comprometeram, em reunião na residência oficial de Lira na segunda-feira, 15, a entregar votos a favor da medida – após uma “enquadrada” do presidente. O acordo foi selado na frente – e com a anuência – do ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT).

Líder do PT na Câmara, o deputado José Guimarães (PT-CE) avisou Cajado que o PT entregará 100% dos votos na votação do pedido de urgência. O partido quer sinalizar, tanto para a própria base no Congresso como também para fora, que é capaz de organizar seus apoiadores no Legislativo para as “pautas importantes”, como resumiu um petista.

Como mostrou o Estadão, os aliados de Lula no Congresso trabalham para usar a votação do arcabouço como uma amostra de que o governo é capaz de aprovar a reforma tributária ainda neste ano, revertendo a imagem de base fraca deixada pela derrota na Câmara com os decretos do saneamento.

“O PT está com o pé no chão, entende que não é um texto 100%, não é o ideal, mas é o fundamental para se votar neste momento”, afirma o deputado José Neto (PT-BA).

Emendas

A disputa começa hoje, mas deve esquentar até a próxima quarta-feira, 24, quando há previsão de votação do mérito, ou seja, do relatório em si. Até lá, a expectativa é a de que o PL e o PSOL façam propostas de emendas e testem críticas ao relatório de Cajado.

Do PL, a expectativa é a de que se apresentem tentativas de ampliar as punições ao governo em caso de descumprimento da meta. O relatório de Cajado endureceu o texto elaborado pela Fazenda e incluiu sanções caso o governo não cumpra a meta fiscal estipulada, tornando obrigatório que o gestor acione os mecanismos de contenção de despesas para corrigir a rota.

Outra crítica que aparece nos discursos da oposição é a de que o governo parte de um patamar elevado de despesas, após a aprovação da PEC da Transição, que ampliou o Orçamento em R\$ 145 bilhões. Com a regra, terá chance de ampliar ainda mais os gastos em termos reais (acima da inflação).

“O relator trouxe bom senso ao debate, e o governo teve de se submeter a esse bom senso”, afirma o deputado Lafayette de Andrada (Republicanos-MG).

Do lado do PT, um dos pontos que suscitam queixas são as chamadas exceções à regra de contenção de despesas. Cajado recolocou sob o limite de gastos o piso da enfermagem, despesas com capitalização de empresas estatais não financeiras e os gastos com o Fundeb.

Deputados da sigla dizem que tentarão, até a próxima semana, convencer Cajado de que as despesas podem voltar para a lista de exceções, como constava no texto da Fazenda. Mas afirmam que não pretendem levar isso a votação no plenário, o que significaria uma quebra de acordo – e a liberação para que outras bancadas apresentem ressalvas que podem atrasar a tramitação do texto.

Aceno ao PT

Numa sinalização ao PT, Cajado fixou em seu texto que a contratação e o reajuste de servidores são afetados apenas no segundo ano após o descumprimento da meta fiscal. E ainda limitou o contingenciamento (bloqueio preventivo de recursos) em 25% das despesas discricionárias (não obrigatórias), como investimentos.

O relator deixou ainda expresso no texto, a pedido de Lula, que o reajuste real do salário mínimo não será afetado pela norma, uma vez que será objeto de lei específica. Por outro lado, não criou salvaguardas ao Bolsa Família, como desejava o presidente.

Em entrevista na manhã da terça-feira, 16, o relator afirmou, porém, que deixou uma válvula de escape. Caso Lula insista em reajustar o Bolsa Família acima da inflação, mesmo com as contas públicas fora da meta, poderá propor ao Congresso Nacional um projeto de lei complementar informando qual medida compensatória irá adotar para promover economia semelhante ao gasto produzido com o reajuste do benefício.

O ônus do governo, neste caso, é obter a aprovação da maioria absoluta dos deputados e senadores, uma vez que um projeto de lei complementar depende do aceite de 50% da Casa – no caso da Câmara, 257 deputados.

A trava ao reajuste real do Bolsa Família é um dos gatilhos acionados caso o governo não cumpra a meta fiscal. No primeiro ano de descumprimento, o crescimento das despesas obrigatórias, grupo no qual o Bolsa Família se insere, seria congelado. A válvula de escape permite ao governo manejar essa trava.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/05/2023

ENERGIA RENOVÁVEL TERÁ TRATAMENTO DIFERENCIADO EM NOVO MODELO TRIBUTÁRIO, DIZ APPY

Segundo secretário de reforma tributária da Fazenda, eliminação de distorções vai aumentar eficiência do sistema energético brasileiro

Por Marlla Sabino



Bernard Appy, secretário especial da reforma tributária
Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

BRASÍLIA - O secretário extraordinário da reforma tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, sinalizou nesta quarta-feira, 17, que o novo modelo de tributação vai ter instrumentos que permitem um tratamento diferenciado para a energia renovável. Em reunião com parlamentares da Frente Parlamentar de Recursos Naturais e Energia, ele afirmou que o novo



modelo trará uma simplificação para o sistema tributário brasileiro.

“O novo modelo de tributação vai simplificar muito o sistema tributário brasileiro. Ele vai ter uma tributação basicamente neutra com alguns instrumentos que permitem tratamento diferenciado para a energia renovável. Eu acredito que o efeito final vai ser um grande aumento da eficiência do sistema energético brasileiro, porque você vai eliminar uma série de distorções que hoje fazem a economia se organizar de forma inadequada”, disse.

Durante a reunião, Appy listou três instrumentos que podem ser aplicados para o segmento. O primeiro, segundo ele, seria a possibilidade de diferenciação de alíquotas específicas dentro do IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e da CBS na tributação de combustíveis.

“O segundo, o Fundo de Desenvolvimento Regional, que tem como um dos seus objetivos investir em atividades ambientalmente sustentáveis e isso inclui o setor energético e isso já está colocado como uma possibilidade; e o terceiro é, na verdade, o próprio imposto seletivo que eventualmente pode ser usado, a gente não está pensando em fazer isso agora, mas ele está colocado”, explicou.

Gás

Questionado sobre o modelo de tributação para o gás, o secretário afirmou que o tema ainda não foi debatido. “Não chegamos a discutir no ministério qual vai ser o tratamento para o gás, mas a rigor, como a emenda constitucional permite o tratamento de combustíveis pelo regime de tramitação com alíquota ad rem uniforme nacionalmente, o gás pode estar dentro desse modelo também. Precisamos avaliar se esse é um modelo positivo para o setor.”

Reforma ‘politicamente viável’

Appy defendeu que a proposta de reforma tributária construída com o Congresso Nacional seja a “melhor possível” do ponto de vista técnico e viável politicamente. Ele afirmou que a atuação do governo tem sido apoiar a elaboração do texto.

“A reforma não é para o governo, um projeto de governo, é um projeto de País, tanto que governo não está mandando uma nova proposta de Emenda Constitucional para Congresso Nacional. Estamos apoiando o Congresso na construção de um texto que seja o melhor possível do ponto de vista técnico e viável politicamente a partir de dois textos que estão tramitando”, disse.

Segundo ele, o objetivo fundamental da reforma tributação do consumo é aumentar potencial de crescimento da economia brasileira. “A ideia é corrigir distorções que existem hoje na tributação indireta do País”, afirmou, citando que essas distorções trazem uma série de efeitos negativos e leva o Brasil a ter a maior burocracia tributária no mundo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/05/2023

PETROBRAS IRÁ ABSORVER OSCILAÇÕES SEM REPASSAR PREÇOS IMEDIATAMENTE AO CONSUMIDOR, DIZ PRATES

Segundo presidente da estatal, companhia continuará a utilizar os preços internacionais como referência, mas terá maior flexibilidade para negociar valores que considere mais competitivos para os combustíveis

Por Jorge Barbosa

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, deu mais detalhes sobre a nova estratégia de política de preços da estatal na tarde desta quarta-feira, 17. Segundo ele, os preços praticados vão estar dentro de um intervalo entre dois limitadores: o custo para o cliente e a vantagem econômica para a companhia.

Prates disse que a nova estratégia de preços vai permitir que a estatal consiga reter parte da volatilidade do mercado, sem que os valores sejam repassados aos consumidores de forma



imediate. Ele reforçou que a companhia continuará a utilizar os preços internacionais como referência, mas haverá maior flexibilidade para a companhia negociar valores que considere mais competitivos para os combustíveis.

“Os importadores e as refinarias privadas serão obrigadas a concorrer com um player brasileiro, que possui refinarias no País e sabem utilizar a logística de forma cooperativa, e não de forma competitiva e predatória entre si. A Petrobras tem a melhor estrutura e foi construída com foco em oferecer a melhor alternativa para o cliente final. Essa é a nova política, a melhor alternativa para o cliente”, afirmou Prates em entrevista para a Globo News.

Referência internacional

Prates afirmou que, nas situações em que os preços do mercado internacional se consolidarem mais altos, a estatal vai repassar os valores. Ele mencionou ainda que a nova estratégia é transparente a despeito de críticas de setores do mercado que se queixaram de critérios pouco claros adotados pela companhia.

“A diferença com esse novo modelo é que será permitido, em caso de uma oscilação de dois dias, que a Petrobras possa absorver mudanças tanto se os preços forem para cima, quanto para baixo. Para a economia brasileira e o cidadão brasileiro, haverá uma não volatilidade, diferente do que tivemos no ano inaugural da paridade de preços de importação”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/05/2023

POR QUE A MUDANÇA DA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS TENDE A SER RUIM NO LONGO PRAZO

Sem a visibilidade de como vai funcionar a nova sistemática de reajustes daqui para a frente, analistas temem que a porta esteja aberta para as ingerências políticas que já levaram a estatal a perdas bilionárias no passado

Por Redação

O anúncio da nova política de preços da Petrobras, em substituição ao Preço de Paridade Internacional (PPI), sistema instituído no governo de Michel Temer, veio acompanhado de uma boa notícia para os consumidores: a queda do preço dos combustíveis. Essa redução terá impacto na inflação do ano, que pode ser até 0,39 ponto porcentual menor que o esperado anteriormente, segundo projeção da XP. E IPCA menor também pode acelerar a queda dos juros, hoje na casa de 13,75% ao ano e alvo de constantes reclamações do governo.

Mas, apesar dessas notícias positivas do ponto de vista do consumidor, a mudança na Petrobras embute um risco, nos médio e longo prazos, que ninguém conseguiu medir. Como não ficou claro qual será exatamente a regra que vai balizar o reajuste de preços a partir de agora, há um temor de que a estatal volte a ser usada, por exemplo, para controlar a inflação, como já ocorreu no governo Dilma Rousseff - com resultados catastróficos para a empresa.

Segundo comunicado ao mercado divulgado na manhã da terça-feira, 16, a nova estratégia de determinação de preços da Petrobras será fundamentada em dois critérios: o primeiro é o “custo alternativo do cliente”, que contempla os fornecedores de combustíveis como referência e é considerado mais objetivo pelo mercado, além de semelhante ao antigo PPI. O segundo, tido como mais nebuloso, é o “valor marginal” para a Petrobras, baseado no “custo de oportunidade” da companhia.

Para o analista do setor de Petróleo da Genial Investimentos, Israel Rodrigues, o critério de valor marginal como regra para definição de preços é pouco transparente e traz dúvidas sobre como a companhia vai reagir caso a cotação do petróleo no mercado internacional comece a subir de forma expressiva.

“Se o preço do petróleo explodir, a Petrobras vai manter os preços artificialmente mais baixos? Essa é a nossa principal preocupação com a nova estratégia comercial. Ela coloca algumas referências, como custos alternativos, mas são coisas que não conseguimos precificar tão bem em comparação com a regra antiga”, afirmou Rodrigues.

Na avaliação de Pedro Rodrigues, sócio-diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), a nova estratégia de preços da Petrobras não ficou clara, mas com certeza deixa o preço da estatal menos transparente. “Com o PPI você tinha previsibilidade e a tendência do que acontecia. Essa previsibilidade acabou”, disse.

Para ele, as variáveis colocadas no comunicado da estatal, como o custo alternativo do cliente e o valor marginal, são difíceis de serem conhecidas pelo mercado, o que deixa muitas de forma geral, tanto para analistas, distribuidores, importadores e consumidores.

“O Brasil é um país que não tem um passado muito bom quando se fala em menos transparência de preços. Será que a Petrobras vai deixar dinheiro na mesa? Se eu estou com dificuldade de entender essa conta, imagina o acionista da Petrobras”, disse Rodrigues.

Previsibilidade de preços

O PPI foi implantado em 2017, como uma forma de dar previsibilidade ao mercado sobre a formação de preços da Petrobras, jogada no centro das irregularidades investigadas na Operação Lava Jato e acumulando prejuízos bilionários nos anos anteriores, durante a gestão da ex-presidente Dilma Rousseff: R\$ 21,6 bilhões em 2014 e R\$ 34,8 bilhões em 2015.

Vem da época de Dilma uma lembrança cristalina do uso eleitoral da Petrobras: para conter a inflação e viabilizar sua reeleição, em 2014, a ex-presidente manteve os preços congelados por meses, obrigando a estatal a vender gasolina, diesel e gás a preços inferiores aos praticados no mercado internacional. Como a Petrobras importa parte do que vende, isso equivale a dizer que ela vendia com prejuízo - o que se refletiu nos balanços.

Em setembro de 2014, a ex-presidente afirmou que não era possível querer que o Brasil pagasse um preço composto com base nos custos nacionais e o associasse a um mercado internacional. “Isso não quer dizer que não temos que buscar, da nossa forma, métodos de avaliar e valorizar o combustível, de reajustá-lo ou não”, disse, à época.

O ex-presidente Jair Bolsonaro também se insurgiu contra os reajustes de preços dos combustíveis, que lhe estavam custando popularidade às vésperas da eleição presidencial de 2022. Tentou trocar o presidente da estatal, mas o PPI foi mantido por todos os executivos que colocou no cargo. Para reduzir o preço, acabou sendo forçado a mexer nos impostos, o que provocou problemas para a arrecadação do governo.



Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (E), e o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, em anúncio da mudança na política de preços da estatal Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

Agora, na gestão Lula, a fórmula de reajustes foi modificada. Segundo o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, a nova sistemática, por levar em conta também fatores internos, vai reduzir a volatilidade dos preços ao consumidor. Mas como não ficou claro como ela vai funcionar, a desconfiança é que questões político-ideológicas vão começar a dar as caras de

novo.

Por enquanto, com os preços do petróleo comportados - o barril do óleo tipo Brent está cotado na casa dos US\$ 75, muito abaixo dos US\$ 140 que chegou a atingir no início da guerra na Ucrânia - ,

não há sinais de problemas à vista. Mas há muita desconfiança sobre o que vem à frente. “O teste da nova política vai ser quando o Brent alcançar US\$ 100 (o barril)”, diz Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos. / Denise Luna, Jorge Barbosa, Marlla Sabino e Antônio Temóteo

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/05/2023

GOVERNO LULA FAZ PRIMEIRO LEILÃO DE CONCESSÃO SOB DESCONFIANÇA DO MERCADO

Aeroporto de São Gonçalo do Amarante será colocado em licitação na sexta-feira; ativo foi devolvido em 2020, pela empresa argentina Inframerica

Por Amanda Pupo

Brasília - O Ministério de Portos e Aeroportos, comandado por Márcio França (PSB), fará seu primeiro leilão nesta semana com a pasta sob desconfiança de investidores e do mercado. A principal origem dos ruídos é o destino da sétima rodada de concessões aeroportuárias, que inclui o Aeroporto de Congonhas (SP).

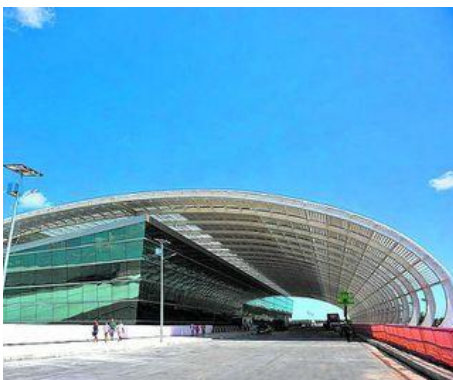
Incertezas sobre a política portuária, por sua vez, também têm desanimado operadores. O Estadão/Broadcast conversou nas últimas semanas com fontes do mercado que relataram esses temores, situação que pode ter reflexos no certame programado para sexta-feira, 19, quando França vai leiloar o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), devolvido pela Inframerica em 2020.

Ao Estadão/Broadcast, França negou que resista em transferir os aeroportos da sétima rodada para a iniciativa privada e disse ter ouvido de, pelo menos, três players o interesse no terminal de São Gonçalo. O ministro afirmou ainda não ser verdade que o governo não tenha um relacionamento com o mercado. Ele disse que a pasta está “satisfeita” com o formato no qual aeroportos lucrativos podem ser gerenciados por empresas privadas.

Gestado quase integralmente no governo Bolsonaro, o leilão do aeroporto localizado no Rio Grande do Norte será o primeiro grande certame de infraestrutura do terceiro mandato de Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Apesar do otimismo do ministro e de o terminal ser considerado atrativo, com poucas obras a serem feitas, há possibilidade de a União receber apenas um lance pelo ativo.

Na entrevista ao Estadão/Broadcast, França ressaltou que esse será o primeiro resultado da devolução amigável de um ativo. “Claro que você não pode prever antecipadamente da rodada e muito menos comentar, mas pelo menos três diferentes me disseram que vão participar. Agora, ganhar, perder... Nesse caso também é uma novidade (...) A verdade é que a gente só precisa de um (lance). Até porque Congonhas foi vendido para um só também”, afirmou.

Nos últimos meses, diversos investidores buscaram informações sobre o aeroporto, cuja administração foi transferida à iniciativa privada pela primeira vez em 2011, no governo de Dilma Rousseff (PT). No início de fevereiro, por exemplo, representantes de operadores como Fraport, Vinci, Zurich, CCR, Inframerica, Aena participaram de um roadshow para apresentar o projeto a potenciais interessados.



Especialistas avaliam que, pelo perfil do aeroporto, faria sentido Aena e Zurich disputarem pelo ativo. A suíça Zurich opera os terminais de Florianópolis, Macaé e Vitória. Para a espanhola Aena, o negócio teria ainda mais sinergia pela localização, já que a empresa administra seis aeroportos do Nordeste. A avaliação é que São Gonçalo também poderia despertar o interesse da XP Infra, uma vez que o projeto não exige capex alto em obras, com baixo risco de engenharia.

Aeroporto Internacional São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte Foto: Auderi Dantas

Por outro lado, o clima de desconfiança com a política de concessão de aeroportos tem esfriado os ânimos no mercado, que levanta dúvidas sobre a quantidade de grupos no leilão. Aena e XP Infra são justamente as empresas que ainda não conseguiram efetivar os contratos de concessão dos aeroportos arrematados na 7ª rodada, realizada em agosto do ano passado.

Na semana passada, o imbróglio ganhou um novo capítulo. Após o consórcio da Socicam, que levou os terminais do Bloco Norte no ano passado, ter seus precatórios aprovados e a ordem de serviço da concessão assinada, a Advocacia-Geral da União (AGU) baixou uma nova determinação que, na prática, suspendeu a análise dos títulos ofertados pela Aena e XP. Nesse momento, portanto, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) está impedida de efetivar os contratos do bloco de Congonhas e o de Aviação Geral, conforme revelou o Estadão/Broadcast.

Por isso, o termômetro dos últimos dias é de que, apesar de poder haver surpresas, a concorrência no certame foi contaminada com o imbróglio da 7ª rodada. Se somam a esse cenário as incertezas com a economia e a alta taxa de juros, que têm preocupado investidores de longo prazo. Aena, XP e Zurich foram procuradas pela reportagem, mas não comentaram.

Procurado também, o presidente da ABR Aeroportos do Brasil, Fábio Rogério Carvalho, afirmou que o tratamento conferido aos leilões e contratos da 7ª rodada “tem muito impacto” sobre os demais projetos em andamento no governo, em especial o leilão de São Gonçalo. “O tratamento conferido aos leilões e contratos da sétima rodada no setor de aeroportos tem muito impacto sobre os demais projetos que o governo pretende realizar, especialmente o ASGA, mas também os novos projetos em rodovias, portos, ferrovias e outros segmentos de infraestrutura”, disse o presidente da ABR, que reúne 59 aeroportos concedidos, responsáveis 93% da movimentação de passageiros e por 99% da carga aérea transportada no País.

Sinais negativos

Nas semanas decisivas para as empresas concluírem se entram ou não na concorrência por São Gonçalo, o futuro da 7ª rodada movimentou o mercado, com o temor de o governo encontrar formas de não efetivar os contratos da Aena e XP e o assunto acabar no Judiciário. A ‘novela’ teve início ainda nos primeiros dias da gestão de Márcio França, que garantiu que colocaria uma lupa sobre os leilões realizados na última gestão. Logo em seguida, o tema dos precatórios veio à tona.

Em 2021, o Congresso aprovou uma emenda constitucional que autoriza a oferta desses títulos para certos pagamentos, como de outorga. Em março, por sua vez, a AGU revogou a portaria que tratava da recepção dos precatórios para elaborar uma nova norma. Como as empresas que participaram da 7ª rodada deram lances com a previsão constitucional, decidiram ofertar esses títulos para pagar parte das outorgas exigidas na concessão. Além disso, quando revogou a antiga regra, a AGU não impediu que precatórios fossem analisados enquanto a nova portaria não sai - tanto é que o consórcio da Socicam conseguiu seu aval com o governo.



Márcio França, ministro de Portos e Aeroportos Foto: Marcelo Chello / Estadão

Com a nova determinação da AGU, por sua vez, os processos de Aena e XP estão parados. Ainda hoje, o governo publicou um decreto sobre o uso de precatórios, mas ainda sem conclusão, apenas determinando que AGU e Ministério da Fazenda devem editar ato conjunto sobre o tema, e a expectativa,

segundo a AGU, é que essa norma final saia só no fim de junho.

O temor no mercado é que o governo esteja tentando ganhar tempo para encontrar uma saída e manter os aeroportos com a Infraero. Um episódio recente citado é de quando França pôs em dúvida a eficácia das fianças bancárias apresentadas pelos consórcios relativos a parcela de outorga que será paga com precatórios.

Questionado pelo Estadão/Broadcast sobre essas avaliações, França voltou a criticar a solução das fianças bancárias, mas disse haver disposição da pasta em encontrar uma solução para a 7ª rodada e repassar os aeroportos à iniciativa privada. Ele ainda classificou a discussão sobre os precatórios como "natural". "A nova função da Infraero não é mais gerenciar aeroportos que sejam superavitários, autossuficientes", disse.

Indicações do ministro têm incomodado até mesmo integrantes do governo, que, contudo, dizem ser necessário trabalhar com a frente ampla que elegeu Lula. França, do PSB, já foi vice de Geraldo Alckmin no Governo de São Paulo. Outra avaliação feita é de que investidores privados usam o certame de São Gonçalo para pressionar o ministro sobre a 7ª rodada. Dizem ainda que, independentemente dos ruídos provocados por França, o leilão pelo ativo naturalmente teria pouca concorrência.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 17/05/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

TRIPULAÇÃO DE PORTA-AVIÕES DOS EUA BEBE ÁGUA CONTAMINADA COM COMBUSTÍVEL DE CAÇA.

E estes são os motivos Uma falha no abastecimento de um tanque causou um acidente em um porta-aviões dos Estados Unidos

Por *Valor* — São Paulo



Porta-aviões USS Nimitz, da marinha americana United States Navy/Wikimedia Commons

Uma falha no abastecimento de um tanque causou um acidente em um porta-aviões dos Estados Unidos em setembro do ano passado.

Sem que ninguém percebesse, o sistema que deveria armazenar água no USS Nimitz acabou ficando cheio de combustível, apontou um relatório da Marinha americana divulgado nesta semana. E a tripulação descobriu isso da pior forma possível: ao conectar o

"cano" do reservatório ao sistema de água potável.

Com isso, 12 militares acabaram contaminados pelo combustível feito à base de querosene (conhecido como JP-5). A Marinha disse que "os resíduos nos porões do navio entraram [...] por meio de uma junta deteriorada no topo do tanque em algum momento entre junho de 2020 e março de 2021, durante a implantação anterior do navio".

Ainda de acordo com a investigação, a falha provavelmente aconteceu devido ao desalinhamento ou mau funcionamento do sistema de drenagem principal do navio, que se conectava aos reservatórios de JP-5.

Embora a investigação inclua mais de uma dúzia de recomendações para evitar que essa contaminação ocorra novamente, não menciona nenhuma ação disciplinar.

E o Nimitz não foi o único porta-aviões a lidar com água contaminada no ano passado. A Marinha também descobriu que a água potável a bordo do USS Abraham Lincoln estava poluída com água de porão e bactérias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/05/2023

URGÊNCIA NA TRAMITAÇÃO DO ARCABOUÇO FISCAL É 'GRANDE PASSO', DIZ MINISTRO DOS TRANSPORTES

Para Renan Filho, novas regras vão eliminar entraves à atração de capital privado para o setor de infraestrutura

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



Renan Filho, ministro dos Transportes — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O ministro dos Transportes, Renan Filho, defendeu nesta quarta-feira a aprovação do regime de urgência para a tramitação do projeto de lei do novo arcabouço fiscal.

“A urgência vai ser votada agora à noite. Se for aprovada, vai ser um grande passo para o Brasil, e [vale observar] a maturidade do Congresso Nacional, que está inclusive melhorando o projeto”, disse o

ministro ao participar do 1º Fórum Brasil Competitivo.

Renan defendeu a aprovação do novo marco fiscal, que substituirá o teto de gastos, como forma de eliminar entraves à atração de capital privado para o setor de infraestrutura no Brasil. Ele considera que essa “não é uma tarefa simples”, principalmente se considerar a manutenção da taxa básica de juros “nas alturas”.

“Com o arcabouço aprovado, vamos continuar observando o dólar em queda, bolsa em alta, inflação com mais facilidade de ser contida, o que vai permitir a queda da taxa de juros, e facilitar a oferta de projetos à iniciativa privada”, afirmou o ministro dos Transportes, no evento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/05/2023

COM MARGEM PRESSIONADA, UNIGEL ESTENDE PARADA EM FÁBRICA DE FERTILIZANTES DE SERGIPE

A decisão ocorre em meio a negociações entre Unigel e Petrobras em torno dos preços do gás, que caíram menos do que os da ureia e da amônia no mercado internacional

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Dois anos depois de iniciar a produção de amônia e ureia na fábrica de fertilizantes nitrogenados (Fafen) arrendada da Petrobras em Laranjeiras (SE), a Unigel planeja estender o período de manutenção da unidade, com suspensão das operações industriais até o fim de agosto, por causa da perda de rentabilidade do negócio.

Em nota, a companhia confirmou que propôs, ao Sindicato Unificado dos Trabalhadores Petroleiros, Petroquímicos, Químicos e Plásticos nos Estados de Alagoas e Sergipe (Sindipetro AL-SE), a suspensão temporária dos contratos para os trabalhadores em Laranjeiras por 90 dias, contados a partir de 1º de junho.

Unigel — Foto: Reprodução/Site da Unigel



A decisão ocorre em meio a negociações entre Unigel e Petrobras em torno dos preços do gás, que caíram menos do que os da ureia e da amônia no mercado internacional.

“A medida se faz necessária em função da discrepância entre o preço do gás natural, principal matéria-prima utilizada, e o preço dos produtos fabricados na Unigel Agro SE, fator que vem afetando diretamente a competitividade do negócio”, informou.

A Unigel, que arrendou também uma Fafen na Bahia, afirma que tem se empenhado para manter a produção local de fertilizantes nitrogenados, “estabelecendo diálogos com autoridades públicas e negociando condições com os principais fornecedores de gás”.

Maior produtora de acrílicos e estirênicos da América Latina, a Unigel tinha presença tímida no agronegócio e se tornou a maior produtora de ureia no país com a retomada das operações nas fábricas da Petrobras, que haviam sido hibernadas.

Antes do arrendamento, a estatal buscou potenciais compradores para as Fafens e não teve sucesso. O elevado preço do gás natural no país, relativamente a outros polos produtores de químicos e fertilizantes no mundo, tem sido alvo de queixas da indústria química há anos e inviabilizou a produção local de fertilizantes nitrogenados, entre outros produtos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/05/2023

MEDIAÇÃO CRESCE NO PAÍS E PASSA A SER ADOTADA POR GRANDES EMPRESAS

Pesquisa inédita mostra que volume de negociações quintuplicou na última década, envolvendo companhias como CSN e SulAmérica

Por Joice Bacelo — De São Paulo



Daniela Gabbay e Vera Barros: principais conflitos trataram de contratos empresariais e questões societárias — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A quantidade de empresas que optaram por contratar um mediador profissional para tentar resolver conflitos por meio de acordo quintuplicou na última década. Essa prática tem sido utilizada antes da instauração de processos judiciais e arbitrais e também durante as disputas.

Na lista de adeptos estão, por exemplo, a família Odebrecht e as empresas CSN, SulAmérica e IRB Brasil, além de uma série de companhias em recuperação judicial.

Leia mais: **Companhias em crise tentam acordos Judiciário anula exclusões de sócios minoritários STJ: Acordo encerra disputa sobre reembolso de planos de saúde**



A evolução do uso da mediação como tratamento para conflitos empresariais é retratada em uma pesquisa elaborada pelas advogadas Vera Barros e Daniela Gabbay. O estudo, chamado de “Mediação em Números”, é inédito no mercado.

Apresenta um recorte do que aconteceu nas sete principais câmaras de arbitragem e mediação do país entre 2012 e o primeiro semestre de 2022.

No ano de 2012, para se ter ideia, o volume envolvido nos casos tratados por meio de mediação não chegava a R\$ 240 milhões. Eram 21 ao todo, registrados somente em dois locais: ICC e Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC).

Já em 2020, ano de início da pandemia do coronavírus, a soma de valores ultrapassou a marca de R\$ 1 bilhão e a mediação foi praticada em seis câmaras.

No ano seguinte, 2021, todas as sete câmaras que constam na pesquisa registraram casos. Foram 120, em um total de R\$ 950 milhões. E para 2022 a expectativa era de crescimento. No primeiro semestre, o volume foi de R\$ 650 milhões.

“É importante dizer que estamos tratando aqui de uma amostra. A quantidade de mediação em todo o país é muito maior. A maioria dos casos, eu diria que 90%, acontece fora das câmaras e acaba sendo mais difícil de mapear”, diz Vera Barros.

Os principais conflitos que chegaram às câmaras trataram de contratos empresariais, questões societárias e relacionadas aos setores de construção civil e energia. Mais recentemente começaram a se destacar também casos envolvendo empresas em crise (leia mais aqui).

A pesquisa mostra, em dados gerais - levando em consideração todas as sete câmaras participantes - que o percentual de acordo variou entre 30% e 52% no período analisado. Teve mediação que durou um único dia. Já o caso mais longo levou 387 dias para ser finalizado.

No caso da família Odebrecht foram necessários cerca de seis meses. Emilio Odebrecht, líder da empresa - hoje chamada Novonor - e o seu filho Marcelo Odebrecht, ex-presidente da companhia, estavam em conflito desde a Operação Lava Jato.

Em 2020, as relações azedaram de vez. Marcelo e a Novonor trocaram acusações de chantagem e extorsão em processos judiciais e também na arbitragem.

Mas cerca de dois anos depois do começo desse embate, resolveram dar uma trégua. Aceitaram a sugestão de seus advogados, contrataram um mediador profissional e conseguiram chegar a um acordo: Marcelo deixou de ser acionista e não exercerá mais qualquer cargo no grupo.

A Novonor publicou um comunicado ao mercado em julho de 2022. Ontem, em nota ao Valor, reforçou que alcançaram o consenso “por meio de concessões recíprocas” e que a composição “encerrou todos os litígios entre a companhia e o ex-executivo”.

Um dos achados da pesquisa é justamente o fato de a mediação, além de servir como etapa pré-processual, estar sendo cada vez mais utilizada durante os processos judiciais e arbitrais - depois de a briga já estar instalada nos tribunais.

As autoras citam o que vem sendo chamado de “janela de mediação”. “Logo que surgiu a Lei de Mediação e a mudança no Código de Processo Civil a ideia era mediar antes de brigar. Era a regra geral. Só que o momento inicial, às vezes, não é o melhor momento. Porque as partes já estão brigando, existe um histórico, um escalonamento daquela relação”, afirma Daniela Gabbay.

Passado um tempo, acrescenta, depois de as partes colocarem as suas alegações e os seus pedidos e apresentarem as provas, pode ser que surja um momento mais propício à conversa.



“Tendo mais informações, a parte consegue avaliar melhor o seu risco, a chance de êxito, a qualidade das provas, suas e do outro lado, e as alternativas. A mediação pode ser uma opção melhor do que esperar por uma sentença”, complementa.

A pesquisa traça os momentos da arbitragem em que as empresas mais têm usado a mediação. Depois da fase postulatória, quando apresentam os seus pedidos e fundamentações; durante a fase instrutória, em que já houve apresentação de provas e oitiva de testemunhas; e após as sentenças parciais.

Diego Faleck, um dos nomes mais conhecidos na área de mediação, diz que mais de 50% dos casos em que atua têm litígio instaurado - na Justiça ou na arbitragem. Ele já fez mais de 150 mediações empresariais, além de desenvolver e supervisionar programas de mediação envolvendo empresas no centro de grandes catástrofes.

O primeiro caso em que atuou tinha como partes a TAM (hoje Latam) e familiares das vítimas do acidente que aconteceu no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, no ano de 2007. A mediação foi utilizada para fechar os acordos de indenização. Não havia no Brasil, naquela época, um caso conhecido de mediação de responsabilidade civil.

A experiência se repetiu, pouco tempo depois, com os familiares das vítimas do voo da Air France, que iria do Rio de Janeiro para Paris, em 2009. Em 2011, Faleck abriu escritório e, desde lá, dedica-se exclusivamente à mediação empresarial.

“No começo nós tínhamos muita dificuldade de convencer alguém a fazer a mediação. O conceito não era muito conhecido, não era muito utilizado. Era algo bem excepcional”, recorda.

Houve um “levante” de lá para cá. A mediação começou a ser tratada como uma das soluções para desafogar a Justiça, que acumula mais de cem milhões de processos.

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) publicou a Resolução nº 125, em 2010, incluindo a mediação como política judiciária nacional. Anos depois, em 2015, veio a Lei de Mediação (nº 13.140), um marco legal, estabelecendo as diretrizes para o uso desse instituto.

“Com o tempo e com a experiência de bons casos, de empresas grandes que utilizaram, grandes problemas que foram resolvidos, as pessoas começaram a reconhecer a eficácia da mediação”, avalia Faleck. “O volume de casos aumentou muito.”

Um dos primeiros desses grandes casos, que ajudou a “girar a chave” do mercado, teve como partes a CSN, a SulAmérica, o IRB e resseguradores internacionais. O conflito era sobre a cobertura do seguro contratado pela CSN.

A companhia teve problemas em alguns equipamentos no terminal do Porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro, e esses problemas geraram prejuízos milionários. Ela acionou o seguro, mas as empresas responderam que a apólice não cobria aquela operação específica. Daí a briga.

Em 2013, depois de dois anos de disputa judicial, optaram pela mediação e conseguiram fechar um acordo. Ficou acertado o pagamento de US\$ 178 milhões. Diego Faleck atuou como mediador nesse caso.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/05/2023

SANTOS ESTÁ 10 A 15 ANOS ATRASADO NO PADRÃO DE NAVIOS, AVALIA CENTRONAVE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 17/05/2023 - 20:08



Além da profundidade e do dimensionamento do canal de acesso, armadores de longo curso alertam para necessidade de espaço físico para carga, considerando aumento da ocupação dos Tecons

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) avalia que, de forma genérica, o Porto de Santos (SP) está atrasado em torno de 10 a 15 anos em relação ao padrão mundial de tamanho de porta-contêineres. A entidade, que representa transportadores de longo curso que operam no Brasil, estima que a ausência de profundidade no maior porto

da América Latina equivale a uma perda de capacidade de aproximadamente de 500.000 TEUs por ano em Santos.

O cálculo leva em consideração que, para cada centímetro a menos, um navio que frequenta Santos, de forma geral, deixa de transportar em torno de 112 toneladas a 120 toneladas a menos de carga que carrega, o equivalente a 8 a 10 contêineres que deixam de ser embarcados. Outro efeito negativo é a 'janela de maré' para desatracar, que afeta os armadores e terminais portuários, na medida em que aumenta a fila dos navios e diminui a produtividade do berço, mesmo no terminal que investe em infraestrutura terrestre e precisa aguardar mais tempo para receber a embarcação.

"Podemos dizer de forma genérica que o Porto de Santos está atrasado em torno de 10 a 15 anos em relação ao padrão mundial", afirmou o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro, na última terça-feira (16), durante o Santos Export. Ele lembrou que a demanda por mais profundidade e por um canal de acesso mais adequado é discutida pelo Centronave desde 2012. A entidade acredita que, independente do tempo que vier a ser estipulado em caso de concessão, é necessário uma participação maior da iniciativa privada na solução desse problema.

Os armadores de longo curso trabalham com uma perspectiva de crescimento de volume de carga no comércio brasileiro. "Temos espaço de crescimento fenomenal, mas precisamos aumentar o tamanho dos navios, a produtividade, a rotação e a velocidade, conseguindo atender e fazer com que os investidores em área e em terminais recuperem investimentos e justifiquem e atraiam novos investidores", analisou Loureiro.

Além da profundidade e do dimensionamento do canal de acesso, o Centronave aponta para a necessidade de espaço físico para a carga, considerando o aumento da taxa de ocupação dos terminais de contêineres em Santos e que o projeto de um novo megaterminal (STS-10) está indefinido, podendo ser remodelado ou até não ocorrer em detrimento de outras soluções. "Se não sai nem o que temos dentro do porto [licitação do STS-10], como podemos prever, planejar ou nos comprometer com mercado com tamanhos de navio com capacidade de oferta de espaço para o transporte marítimo?", indagou.

Loureiro frisou que quanto antes for encaminhada uma solução para problema melhor, já que Santos concentra 40% de toda a movimentação de contêineres nos portos brasileiros. "Não viram o que aconteceu nos portos da costa leste dos EUA e portos chineses durante a pandemia? Se tivessem uma visão mais nítida sobre o que aconteceu nessa crise, iriam ficar muito preocupados. Porque, em parte, não chegou ao Brasil em termos de capacidade, mas lá fora foi um drama. É um filme de terror que podemos antecipar e que pode vir a acontecer com Santos", alertou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

POMINI VÊ NECESSIDADE DE DISCUSSÃO SOBRE MODELO DE GESTÃO CONDOMINIAL NO LEGISLATIVO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 17/05/2023 - 19:02



Arquivo/Divulgação

Diretor-presidente da autoridade portuária de Santos considera que tema precisa de amadurecimento entre agentes setoriais e sugere encaminhar minuta ao Congresso

O diretor-presidente da autoridade portuária de Santos, Anderson Pomini, sugeriu, na última terça-feira (16), que os operadores avaliem com os demais agentes setoriais a possibilidade de encaminhar, por meio da comissão de transportes e assuntos portuários, uma minuta ao Congresso para discussão sobre o modelo de gestão condominial do porto. Ele considera que seja necessário uma legislação sobre o assunto. Pomini disse, que particularmente, focaria em uma evolução legislativa para os avanços dos contratos firmados entre autoridade portuária e os operadores portuários, principalmente em relação ao cumprimento das obrigações impostas à autoridade, por entender que alguns pontos precisam ser enfrentados.

Ele ressaltou que os contratos firmados entre a APS e os operadores portuários já trazem responsabilidades e obrigações. Pomini vê a necessidade de aprimoramentos para que a autoridade portuária cumpra suas obrigações. Segundo o diretor-presidente da APS, a gestão passada privilegiou deixar o caixa superavitário, com vistas ao depósito do licitante vencedor, já que havia planos de concessão da administração do Porto de Santos. Pomini ressaltou que esse poder discricionário autorizado à autoridade portuária pode gerar prejuízo aos operadores portuários.

Pomini mencionou que algumas obras de infraestrutura pactuadas em contratos anteriores deixaram de ser efetivadas, o que poderá ensejar redução da tarifa 1, já que algumas obrigações das autoridades portuárias não foram cumpridas. "O contrato já prevê obrigações e talvez fosse melhor nos debruçarmos sobre aprimoramento dessas obrigações ou penalidades impostas à autoridade portuária quando a administração pública não cumprir com obrigações mínimas", afirmou durante o evento Santos Export.

Ele acrescentou que a criação de um condomínio não é tão simples como o modelo adotado na Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) porque precisaria reunir os interesses de 50 operadores portuários, delimitando questões como inadimplência e obrigatoriedade de participação no pool. "Neste momento, vejo muita dificuldade jurídica para contemplarmos o interesse de 50 operadores portuários. É do mercado uma livre-concorrência que um avance sobre o outro mercado do outro", analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/05/2023

BRASIL EXPORTOU US\$ 103,5 BILHÕES NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE

Da Redação ECONOMIA 17/05/2023 - 16:03



Nos quatro primeiros meses deste ano, as empresas brasileiras exportaram US\$ 103,5 bilhões e importaram US\$ 79,5 bilhões, com saldo positivo da balança comercial de US\$ 17,9 bilhões.

Até abril deste ano, as vendas para China, Hong Kong e Macau atingiram US\$ 30,6 bilhões e as importações totalizaram US\$ 16,7 bilhões, superávit de US\$ 13,97 bilhões na balança comercial. As exportações para os

Estados Unidos nesses quatro meses contabilizaram US\$ 2,57 bilhões e as importações foram de US\$ 3,26 bilhões, déficit de US\$ 690 milhões. Para a Argentina, os valores da exportação chegaram a US\$ 5,61 bilhões e as importações somaram US\$ 3,84 bilhões, saldo positivo de US\$ 1,8 bilhão.

Já os países do bloco da União Europeia compraram do Brasil, de janeiro a abril, US\$ 14,99 bilhões e as importações brasileiras desse grupo totalizaram US\$ 15,86 bilhões, déficit de US\$ 870 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

PPSA: PARCELA DE PETRÓLEO DA UNIÃO NOS CONTRATOS DE PARTILHA ATINGE 3,5 MILHÕES DE BARRIS NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação OFFSHORE 17/05/2023 - 15:45



A parcela de petróleo da União nos contratos de partilha de produção somou 3,5 milhões de barris no primeiro trimestre do ano, mais do que o triplo do mesmo período do ano passado, de um milhão de barris. A produção atribuída à União diz respeito a sete contratos e foi puxada pelos resultados dos Campos de Mero (com aproximadamente 2,5 milhões de barris) e Búzios (500 mil barris). No período, os sete contratos produziram juntos um total de 72 milhões de barris de petróleo, contra 42 milhões de barris produzidos no primeiro trimestre de 2022. O contrato de Búzios foi o principal

produtor.

No mês de março, a produção média total dos contratos foi de 696 mil barris por dia (bpd), sendo 362 mil bpd em Búzios, 123 mil bpd em Libra, 101 mil bpd em Sépia, 77 mil bpd em Atapu, 7 mil bpd em Entorno de Sapinhoá, 3 mil bpd em Sudoeste de Tartaruga Verde e 24 mil bpd em Itapu. Desse total, 31,72 mil bpd foram de direito da União.

Desde 2017, início da série histórica, a produção acumulada de petróleo até março foi de 415,19 milhões de barris, sendo 24,97 milhões de barris de direito da União.

Gás natural

A produção total do gás natural acumulada no primeiro trimestre deste ano foi de 139 milhões de m³, cerca de 56% a mais do que o registrado no mesmo período de 2022. A produção diz respeito aos contratos de Búzios, Sapinhoá e Sudoeste de Tartaruga Verde. Desse total, a União teve direito, no trimestre, a 6,21 milhões de m³, cerca de 48% a menos do que o registrado no mesmo período do ano passado. O fato se explica devido à parada operacional no Campo de Búzios e ao aumento na recuperação de custos de Sapinhoá.

Em março, os três contratos produziram 1,12 milhão de m³ por dia, sendo 108 mil m³ por dia de direito da União.

Desde 2017, início da série histórica, a produção acumulada de gás natural até março foi de 1,12 bilhão de m³, sendo 155,80 milhões de m³ de direito da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

PORTO DE ITAPOÁ TEM NOVO SERVIÇO PARA PORTOS ASIÁTICOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/05/2023 - 16:14



O Porto Itapoá (SC) passa a contar com mais uma importante opção de serviço que liga o terminal aos principais portos da Ásia — a parceria foi selada em reunião dos executivos brasileiros de Itapoá com o grupo HMM — Hyundai Merchant Marine, na Coreia do Sul.

Anunciado pela HMM em outubro de 2021, o serviço FIL (Far East - Índia - América Latina) iniciou suas operações já em dezembro do mesmo ano. Devido aos impactos da pandemia, sofreu algumas alterações e agora retoma sua formatação original.

O serviço FIL fará escalas semanais em Itapoá; conectando a América Latina a portos asiáticos importantes como Busan (Coreia do Sul), Xangai (China), Singapura, Jacarta (Indonésia) e Kattupalli (Índia). O primeiro navio a atracar em Itapoá será o MV. Hyundai Shanghai ETA IOA, que chegará no dia 8 de julho.

“Esse é um serviço relativamente novo oferecido pela HMM, mas muito interessante para transações comerciais com a Ásia. É mais uma opção oferecida aos nossos clientes que negociam cargas com países do continente”, afirmou Rosa Jr, diretor de Operações, Tecnologia e Meio Ambiente do Porto de Itapoá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

OPERADORES DEBATEM RENOVAÇÃO E PEDEM ESTABILIDADE PARA ACELERAR INVESTIMENTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/05/2023 - 21:43



Arquivo/Divulgação

Governo pretende discutir com agentes proposta sobre outorga a ser equacionada pelos operadores no encerramento de contratos de arrendamento

Os principais operadores de terminais de contêineres do complexo portuário de Santos (SP) avaliam que os estudos do governo sobre o atual modelo de renovação de concessões de arrendamentos portuários são válidos, mas devem garantir a estabilidade jurídica para a continuidade dos investimentos e aceleração do

desenvolvimento do setor. O governo deseja um valor de outorga ao término do contrato de arrendamento, seja por meio de renovação, seja por licitação.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, explicou, nesta terça-feira (16), que será aberta uma discussão sobre uma proposta de valor de outorga a ser equacionada pelos operadores no encerramento do contrato. Pierdomenico ressaltou que a pasta está iniciando um debate e que está fazendo uma ‘provocação’, assumindo o compromisso de que nada será feito sem entrar num consenso sobre a melhor métrica para o setor. Ele frisou que não há intenção por parte do governo de fazer caixa para as autoridades portuárias e acrescentou que uma das possibilidades é que o valor arrecadado possa ser direcionado para obras que beneficiem mais de um terminal.



A BTP não vê problema do atual governo estudar e aprofundar o atual modelo, avaliando o processo de renovação. O CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten, considera que é preciso definir qual modelo é mais propício para que cada problema seja resolvido, citando a falta de capacidade no complexo portuário de Santos. Arten ressaltou que a burocracia pública é muito grande e que o investidor olha basicamente o retorno financeiro e a estabilidade jurídica, que é ainda mais importante porque norteia os aportes privados. Ele estima que o processo demora de dois anos e meio a três anos, passando pela autoridade portuária, poder concedente (Ministério de Portos e Aeroportos) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Arten destacou que a BTP tem investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão em cada uma das duas fases, o que comprova a vantajosidade de renovar, sem contar o pagamento de um 'down payment' ao governo. O executivo comparou que a licitação representa uma expectativa de investimento que, na maioria das vezes, não é um processo simples de ocorrer e pode receber questionamento de outros intervenientes. "Realizar uma licitação em dois anos é um grande desafio. Em Itajaí (SC), a discussão tem mais de cinco anos. Percebemos que não é tão simples assim", disse em fala direcionada ao secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, presente ao painel da Santos Export.

A gerente jurídica da Cargill, Sandra Silva, disse que a possibilidade de renovação antecipada está prevista na Lei 12.815/2013 e em outros normativos, que criaram a possibilidade de análise e aprovação preliminar da proposta de investimento pela secretaria de portos. Ela observa que a discussão da Antaq leva alguns meses e é um processo criterioso. "Tudo isso cria um ambiente propício para renovação, seja antecipada, seja ordinária. Creio que tenhamos arcabouço legal que permita a renovação, desde que faça investimentos (...) Hoje, temos segurança nas normas que aí estão para que as renovações sejam concretizadas", analisou.

Sandra acrescentou que, na questão da vantajosidade, não se pode ater à questão financeira ou à vantagem no momento da renovação. Ela explicou que, na cadeia de negócios do granel, o investimento não é só na renovação do terminal ou de melhoria de acessos, mas também em toda uma cadeia por trás, que inclui logística e armazenagem. Ela defendeu que, com safras cada vez maiores e com negócio perene, esses aspectos devem ser levados em consideração na decisão final.

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, avalia que a proposta de simplificar processo é bem-vinda. Ele considera que o processo via prorrogação antecipada é mais veloz e eficaz e salientou que a capacidade atual veio das renovações antecipadas, não dos leilões. Sepúlveda disse que o arrendatário costuma atualizar o plano de investimentos, em média, a cada três anos. "É humanamente impossível lidar com centenas de pedidos de investimentos, desde subestação até construção de berço novo. Temos que repensar um pouco o modelo", comentou.

O executivo acredita que a taxa de quem modela a licitação é a mesma para leilão ou prorrogação do contrato. "A provocação é boa porque não vai na direção de atrair outorga, vai na direção de ter um algoritmo que diga qual instrumento para fazer prorrogação antecipada que equalize o setor para não haver decisões tão diferentes de um porto para outro. Temos que ter em mente que a decisão é, via outorga, transferir riquezas para União, ou, via prorrogação antecipada, atrair investimentos para a atividade capaz de propagar riqueza cadeia logística acima", afirmou. Para Sepúlveda, o Congresso tem sido mais moderno do que Executivo e os órgãos de controle, que criam um ambiente mais restritivo do que o preconizado na Lei 12.815/2013.

O CEO da DP World Santos, Fabio Siccherino, discorda da tendência de se colocar em dois extremos terminais de uso privado (TUPs) e arrendatários, em vez de se trabalhar em dar mais flexibilidade, analisando o que é melhor em cada modelo e implementando o melhor de cada. Ele comparou que, apesar de os TUPs não passarem por renovação antecipada, os autorizatários suportam interferências e assumem outros riscos de mercado que os arrendatários podem pleitear reequilíbrio econômico-financeiro, além de depender de políticas públicas para o canal de acesso, por exemplo, por estarem dentro de um complexo portuário.

Ele considera importante haver uma regra bem clara que permita a continuidade dos investimentos, que devem ser amortizados no longo prazo. Siccherino explicou que, como a DP World possui ativos portuários em 70 países, o terminal precisa argumentar qual a vantajosidade para o grupo econômico investir em Santos. A DPW Santos possui uma área para investir na expansão dos atuais 1,2 milhão TEUs de capacidade para 2,1 milhões de TEUs, porém esbarra em incertezas como a profundidade do canal de acesso, acesso terrestre que depende da autoridade portuária e a cobrança da SSE (Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres).

"É importante buscarmos soluções para continuar criando segurança jurídica e estabilidade regulatória que permitam que os terminais de Santos continuem investindo, criando capacidade, dando vazão ao comércio exterior brasileira garantindo competitividade aos produtos brasileiros. Ainda não temos essa questão bem consolidada", afirmou Siccherino.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

PETROBRAS PRODUZIRÁ 900 MIL BARRIS/DIA ATÉ 2027

Da Redação OFFSHORE 16/05/2023 - 20:00



O recém-comissionado FPSO "Anna Nery" iniciou a produção, para a Petrobras, em um caminho que levará à produção de 900 mil barris de óleo equivalente por dia (boed) até 2027. O novo FPSO tem capacidade para produzir até 70 mil barris de óleo por dia e processar quatro milhões de metros cúbicos de gás.

A embarcação tem capacidade de armazenamento de 1,6 milhão de barris.

O "Anna Nery" está sendo implantado na Bacia de Campos e juntamente o FPSO "Anita Garibaldi" são o primeiro grande projeto de revitalização dos campos maduros de Marlim e Voador.

"Este é o maior projeto do mundo na recuperação de ativos maduros na indústria offshore. Por meio dele, vamos aumentar a produção, manter empregos e abrir uma importante frente de aprendizado e conhecimento para outros projetos similares em todo o Brasil", afirma Jean Paul Prates, presidente da Petrobras.

A empresa planeja implantar mais três unidades na bacia para atingir a meta de 900 mil boed até 2027, ante os 560 mil boed hoje. A empresa se compromete a investir US\$ 18 bilhões em despesas de capital para a bacia.

A Petrobras afretou o "Anna Nery" da empresa malaia Yinson, que é co-proprietária da embarcação junto com a japonesa Sumitomo. A Yinson controla uma participação de 75%, com a Sumitomo controlando os 25%. Antes de sua conversão, a embarcação foi originalmente projetada para operar como um grande transportador de petróleo bruto. É o primeiro ativo da Yinson no Brasil e também seu maior projeto até hoje.

A Petrobras vem fazendo investimentos significativos em FPSOs, método preferencial de desenvolvimento na região, e pretende implantar 18 unidades em diversas bacias nos próximos cinco anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

APM TERMINALS PROMETE INVESTIMENTO DE 962 MILHÕES DE EUROS EM TERMINAIS BRASILEIROS ATÉ 2026

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/05/2023 - 19:51



Como parte de uma missão comercial holandesa ao Brasil esta semana, o CEO da APM Terminals, Keith Svendsen, prometeu um investimento de € 962 milhões (R\$ 5,2 bilhões) em suas operações brasileiras até 2026.

Este valor inclui um investimento de € 296 milhões (R\$ 1,6 bilhão) de um total de € 483 (R\$ 2,6 bilhões) exclusivamente para a Fase Um de desenvolvimento de um novo terminal em Suape. O terminal, localizado no Estaleiro Atlântico Sul, está em fase final de aquisição e vai rejuvenescer a infraestrutura e aumentar a competitividade do

porto.

A APM Terminals comprometeu um investimento adicional de € 666 milhões (R\$ 3,6 bilhões) nos outros quatro terminais marítimos e terrestres da empresa até 2026. Grande parte desse valor, cerca de € 285 milhões, está alocado na Brasil Terminal Portuário, em Santos.

A empresa, que pretende multiplicar por cinco a capacidade de armazenagem de seus depósitos terrestres de contêineres no Nordeste e Sudeste, priorizará a reforma antecipada de seu terminal no Porto de Santos, Brasil Terminal Portuário (BTP). A BTP é operada em parceria com a Terminal Investment Limited (TIL), subsidiária do grupo MSC).

Extensão da concessão

A APM Terminals está negociando com o governo federal a prorrogação do contrato de concessão, que vence em 2027, por mais 20 anos. Em troca, a empresa modernizaria e duplicaria a atual capacidade de 1,5 milhão de TEUs do terminal, que atualmente está operando perto da capacidade total (92%).

Um investimento inicial de pelo menos € 285 milhões (R\$ 1,54 bilhão) até 2026 pode chegar a € 408 milhões (R\$ 2,2 bilhões) de forma realista nos próximos cinco anos devido às melhorias em andamento. Além da expansão da BTP, a APM Terminals e a TIL manifestaram interesse conjunto em um novo terminal de contêineres no Porto de Santos, o STS 10, localizado em área adjacente ao terminal existente. O governo, porém, ainda não definiu o futuro do projeto, que está parado para reavaliação.

Sob o governo anterior, a licitação foi objeto de controvérsia, já que outros operadores portuários expressaram preocupação com o domínio da Maersk e da MSC, empresas controladoras da APM Terminals e da TIL, respectivamente. Respondendo a isso, o CEO da APM Terminals, Keith Svendsen, disse que a experiência em outros países mostra que a preocupação é infundada.

Duplicando a capacidade

Com a BTP operando a 92% da capacidade – e uma capacidade de 80% geralmente vista como o máximo para eficiência ideal, Svendsen declarou: “Nosso foco principal é aumentar a capacidade e a modernização. Agora é urgente a necessidade de investimentos no Porto de Santos, tanto para garantir o aprofundamento do canal de acesso — que permitirá a entrada de navios novos, maiores e mais eficientes — quanto para ampliar a capacidade do complexo portuário, que está perto do limite”.

Metas de emissão zero

Quaisquer investimentos no terminal também serão uma oportunidade de posicionar o terminal de forma única com movimentação de contêineres de baixa ou zero emissão, algo que está sendo cada vez mais exigido pelos clientes. Os terminais APM se comprometeram com emissões líquidas zero de efeito estufa até 2040 e uma redução de 70% nas emissões absolutas (totais) como um marco intermediário para o período 2020-2030 para seus terminais controlados comercialmente. Isso

envolverá investimento na eletrificação de equipamentos, compra ou geração de energia renovável e otimização.

Em 2018, a APM Terminals investiu fortemente em seu Way of Working (WoW), baseado nos princípios Lean. Essa mentalidade de eficiência levou, entre outras coisas, a economia de custos e redução do tempo no porto para as embarcações. A APM Terminals está a caminho de reduzir a redução média de permanência no porto em 20% em 2023 em comparação com 2021 e alcançar uma redução de 30% até 2025 em todo o mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO RIO GRANDE CRESCE 6% NO QUADRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/05/2023 - 19:21



Porto de Rio Grande - Divulgação Portos RS

Os portos do Rio Grande do Sul movimentaram mais de 13 milhões de toneladas de janeiro a abril. 12.729.820 de toneladas foram movimentadas no cais público e no complexo portuário de Rio Grande. Na comparação com o mesmo período do ano passado, o Porto do Rio Grande teve uma variação positiva de 6,03%.

Esse resultado impulsionou, ainda, o crescimento dos portos gaúchos de modo geral, que aumentaram 5,48% em relação a 2022 e 6,53% na comparação com 2021, ano com as maiores movimentações dos portos gaúchos. Dos 1.273 navios recebidos nas três unidades da Portos RS, 1.046 deles tiveram Rio Grande como destino.

Os granéis sólidos lideram as movimentações no porto rio-grandino, com 7.746.016 toneladas. Na sequência aparecem carga geral, com 3.667.482 toneladas, e granel sólido, com 1.316.322 toneladas. Entre as mercadorias com aumento estão a soja em grão (79,22%), o fosfato (79,21%), o arroz (8,27%) e o cloreto de potássio (7,38%).

Foram movimentadas 112.897 unidades de contêineres cheias e outras 77.855 vazias, totalizando 190.842. A variação, em relação ao mesmo período do ano passado, foi de 9,75%. O mês com maior movimentação em 2023 foi março, quando 51.595 contêineres circularam cheios e vazios pelo complexo.

O ranking de origem das importações é liderado pela Argentina e seguido pela China, Canadá, Marrocos, Rússia, Estados Unidos, Argélia, Peru, Arábia Saudita e Alemanha. As exportações têm como destino a China, seguido pela Indonésia, Vietnã, Portugal, Arábia Saudita, Estados Unidos, Marrocos, Espanha, Bangladesh e Coreia do Sul.

Porto de Pelotas

Em Pelotas, as movimentações de clínquer e toras de madeira atingiram 425.535 toneladas. Desse número, 366.796 toneladas foram toras de madeira, com destino à fábrica da CMPC na cidade de Guaíba, para o beneficiamento da celulose. O clínquer, que é considerado o cimento em sua fase bruta de fabricação, alcançou 58.739 toneladas movimentadas.

Porto de Porto Alegre

No Porto de Porto Alegre, a movimentação de fertilizantes chegou a 181.940 toneladas. Na sequência aparece a cevada, com 36.854 toneladas, o sebo bovino, com 22.807 toneladas, o trigo,

com 7.703 toneladas, e a carga geral, com 219 toneladas. No total, as movimentações na capital alcançaram 249.523 toneladas.

As importações possuem como origem a Arábia Saudita, a Argentina, a China, Israel, Marrocos, Rússia e Venezuela.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

AGÊNCIA MARÍTIMA AGEMAR CONQUISTA O SELO DE QUALIDADE FENAMAR

Da Redação NAVEGAÇÃO 16/05/2023 - 19:21

A agência marítima Agemar conquistou o Selo de Qualidade Fenamar. Essa certificação é concedida pela Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) em convênio com a Federação Mundial do Agenciamento Marítimo (Fonasba) e tem como objetivo atestar a eficiência e a credibilidade das empresas do setor em todo país.

“O Selo de Qualidade Fenamar é uma conquista significativa para a Agemar, uma vez que demonstra seu compromisso com a excelência e a busca contínua pela melhoria dos serviços oferecidos”, afirma Tiago Almeida, diretor executivo de operações portuárias do Grupo Agemar.

Com a certificação, a Fenamar busca estimular o aprimoramento da conduta ética e profissional dos agentes marítimos, a disseminação de conhecimentos e experiências adequados, além do incentivo à implementação de boas práticas com o objetivo de fortalecer o segmento.

Para obter o selo, as empresas associadas aos sindicatos locais passam por uma rigorosa avaliação, na qual são analisados vários critérios. Dentre os requisitos avaliados, estão a sólida situação financeira das empresas, a formação contínua dos quadros de colaboradores e a qualidade dos serviços prestados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

VLI AMPLIA EM 11% A EXPORTAÇÃO DE CARGAS DO AGRONEGÓCIO NO TIPLAM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/05/2023 - 19:21



A VLI – companhia de soluções logísticas exportou quase 1 milhão de toneladas a mais em 2022 pelo Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam) na Baixada Santista (São Paulo) na comparação com o ano anterior. O volume representa um aumento de 11% na elevação portuária de soja, farelo de soja, milho e açúcar.

Em 2022 foram exportadas cerca de 8,1 milhões de toneladas de produtos do agro contra 7,3 milhões de toneladas em 2021. A movimentação total de cargas no Tiplam também teve aumento, atingindo a marca de 11,7 milhões de toneladas no ano passado. Esses resultados favoráveis resultam do recebimento do volume de grãos que chegaram à Baixada Santista pela FCA e outras ferrovias e, também, do recorde da safra de açúcar de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

DENIS BEZERRA É O NOVO DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ

EXECUTIVOS 16/05/2023 - 19:03



O novo diretor-presidente da Companhia Docas do Ceará é o cearense Denis Anderson da Rocha Bezerra. É advogado e político, filiado ao Partido Socialista Brasileiro (PSB) no Ceará. Em 2018, foi eleito deputado federal pelo PSB Ceará, com o apoio de 106.294 cearenses.

Graduado em Direito pela Universidade de Fortaleza, com especialização em Direito Imobiliário, pelas Faculdades Integradas de São Paulo. Atualmente, cursa mestrado em Políticas Públicas e Governo pela FGV.

Em 2022, assumiu a Presidência da Comissão dos Direitos da Pessoa Idosa e a 2ª Vice-Presidência da Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática da Câmara dos Deputados. Foi membro da Comissão de Finanças e Tributação e da Comissão de Defesa do Consumidor. É diretor licenciado da Confederação Nacional de Notários e Registradores e presidente licenciado do Sindicato dos Notários, Registradores e Distribuidores do Estado do Ceará e ex-presidente do Partido Socialista Brasileiro do Ceará.

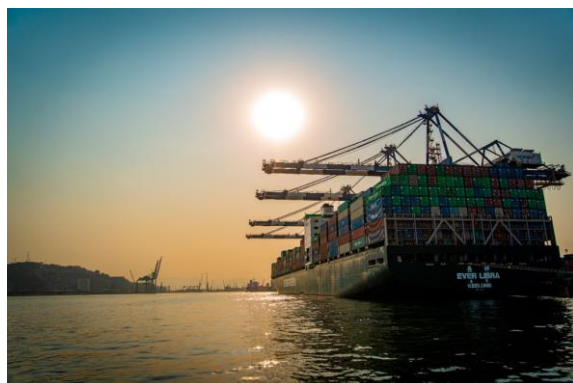
A Companhia Docas do Ceará administra o Porto de Fortaleza há 58 anos e é vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos do Governo Federal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023

DECISÃO SOBRE RENOVAÇÕES DEFINIRÁ CONTINUIDADE OU MUDANÇAS NO STS-10

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/05/2023 - 18:15



Arquivo/Divulgação

Secretário Nacional de Portos disse que processo para licitação para novo Tecon em Santos está em aberto e levará em conta pedidos de prorrogação contratual da BTP e da Ecoporto

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, disse, nesta terça-feira (16), que a análise sobre os processos de renovação da Ecoporto e da BTP ajudará a fundamentar a decisão sobre a continuidade ou

eventuais mudanças do projeto do novo terminal de contêineres do Porto de Santos (SP), na área chamada de STS-10.

"Nesse momento, estamos analisando o quanto é importante a renovação e o que significa do ponto de vista de investimento essas duas possíveis renovações (Ecoporto e BTP), que afetariam o STS-10. Por isso, o STS-10 está em aberto", afirmou Pierdomenico, durante o evento Santos Export. O secretário também não descartou a possibilidade de não renovar. "A depender das decisões tomadas e das renovações que forem feitas, vai mudar a cara do STS-10. Inclusive não existir mais o STS-10. Essa é uma possibilidade", ressaltou.

Ele argumentou que o STS-10 está em revisão porque existem algumas decisões a serem tomadas antes da área ser inserida em licitação. Uma delas é a troca da área do terminal de passageiros (Concais) para o Saboó, que o Ministério de Portos e Aeroportos considera fundamental para trazer benefícios para a relação porto-cidade. Pierdomenico acrescentou que a recuperação de uma área degradada no Cais do Valongo, anunciada na última segunda-feira (15), vai pegar uma parte do STS-10, o que deve exigir um ajuste na área do megaterminal.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 085/2023
Página 66 de 66
Data: 17/05/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Outro projeto em estágio mais avançado para arrendamento em Santos é o STS-53, destinado à movimentação de fertilizantes. Segundo Pierdomenico, esta licitação também depende da decisão sobre retirar o terminal da Concais e levá-lo para Saboó, o que liberaria uma área que a autoridade portuária deverá definir a futura atividade, como movimentação de fertilizantes, carga geral, carga de projeto, ou outros tipos de produtos.

“Essa questão será debatida com a autoridade portuária, mas não dá para se precipitar porque não dá para fazer o STS-53 sem a troca de área — retirar o Concais de lá para liberar aquela área é fundamental. Não é possível avançar nesse momento precisam acontecer, na sequência, tirando uma e colocando outra”, salientou Pierdomenico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/05/2023



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: 17/05/2023