

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 085/2023
Data: 18/05/2023



ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| AUDITORES FISCAIS DA RECEITA FEDERAL CRUZAM OS BRAÇOS A PARTIR DE TERÇA NO PORTO DE SANTOS | 4 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 5 |
| SEIS ESTADOS DISPUTAM NOVA FÁBRICA DE R\$ 20 BI DA PAPER EXCELLENCE | 5 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 6 |
| A PAUTA É: FOMENTO ÀS HIDROVIAS | 6 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF | 7 |
| USUÁRIOS TERÃO NOVO SISTEMA PARA CADASTRAR E RENOVAR ACESSO AO PASSE LIVRE..... | 7 |
| REFORÇO NO ORÇAMENTO PÚBLICO VAI ALAVANCAR INVESTIMENTOS PRIVADOS EM RODOVIAS E FERROVIAS | 7 |
| PORTAL PORTO GENTE | 8 |
| OGMO SANTOS FAZ 28 ANOS COM SUCESSO E DE OLHO NO FUTURO DO TRABALHO PORTUÁRIO..... | 8 |
| BE NEWS – BRASIL EXPORT | 10 |
| EDITORIAL – RECORDE EM SUAPE | 10 |
| NACIONAL - HUB – CURTAS..... | 10 |
| <i>Maranhão 1</i> | 10 |
| <i>Maranhão 2</i> | 11 |
| <i>Maranhão 3</i> | 11 |
| <i>Acidente 1</i> | 11 |
| <i>Acidente 2</i> | 11 |
| <i>Acidente 3</i> | 11 |
| NACIONAL - ANTAQ VAI À CASA CIVIL E REFORÇA A IMPORTÂNCIA DAS HIDROVIAS | 11 |
| NACIONAL - SENADO APROVA INDICAÇÃO DE ERICK MOURA PARA DIRETORIA DO DNIT..... | 12 |
| NACIONAL - ALCKMIN DEFENDE ARCABOUÇO FISCAL E DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA ALAVANCAR INFRAESTRUTURA | 12 |
| NACIONAL - GOVERNO PODERÁ INVESTIR R\$ 100 BI NOS PRÓXIMOS ANOS, DIZ RENAN | 13 |
| REGIÃO NORDESTE - GREENSEA ASSUME EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DO PORTO DE NATAL PARA A EUROPA | 14 |
| REGIÃO NORDESTE - AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE VAI A LEILÃO AMANHÃ..... | 15 |
| REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE EMBARCA MAIS DE 3 MIL VEÍCULOS E BATE RECORDE..... | 16 |
| REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE DOIS NOVOS REBOCADORES E AMPLIA FROTA | 17 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 18 |
| COQUETEL DE 30 ANOS DO SOPESP REÚNE AUTORIDADES DO SETOR | 18 |
| BRASIL CONTABILIZA A ABERTURA DE 20 MERCADOS PARA PRODUTOS DO AGRO EM 2023 | 20 |
| WALTER SCHALKA, PRESIDENTE DA SUZANO RECEBE O PRÊMIO DE PERSONALIDADE DO ANO | 21 |
| EFOMM ABRE SELEÇÃO PARA 2024 | 22 |
| GOVERNO INVESTE DE R\$ 3,9 MILHÕES E ENTREGA Balsa REFORMADA NA TRAVESSIA SANTOS-GUARUJÁ | 23 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 24 |
| TRF2 NEGA RECURSO E MANTÉM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE ÓLEO..... | 24 |
| SENADORES DO AMAPÁ CRITICAM IBAMA POR REJEIÇÃO DE LICENÇA PARA A FOZ DO AMAZONAS | 25 |
| FÁBRICA DE FERTILIZANTES VIA HIDROGÊNIO VERDE RECEBE CONCESSÃO DE TERRENO EM UBERABA | 27 |
| COMO AS EMPRESAS BRASILEIRAS ESTÃO MIGRANDO PARA A ECONOMIA VERDE..... | 28 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 31 |
| RELATOR DO ARCABOUÇO FISCAL NEGA QUE AS MUDANÇAS NO PROJETO AUMENTEM GASTOS EM R\$ 80 BILHÕES | 31 |
| APÓS IBAMA NEGAR LICENÇA PARA PERFURAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS, MME DIZ BUSCAR EQUILÍBRIO ENTRE | |
| DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E MEIO AMBIENTE..... | 32 |
| PETROBRAS VAI DESMOBILIZAR ATIVIDADES NA FOZ DO AMAZONAS, APÓS NEGATIVA DO IBAMA PARA EXPLORAÇÃO DE | |
| PETRÓLEO..... | 34 |
| CLÁUDIO CAJADO AFIRMA QUE TEXTO DO MARCO FISCAL ESTÁ BLINDADO PARA APROVAÇÃO NA CÂMARA | 34 |
| NOVOS INVESTIMENTOS NO SETOR DE PETRÓLEO PODEM SER AFETADOS POR NEGATIVA DO IBAMA PARA EXPLORAÇÃO NA | |
| FOZ DO AMAZONAS..... | 35 |
| ALCKMIN DIZ QUE APROVAÇÃO DA URGÊNCIA DO ARCABOUÇO FISCAL NA CÂMARA MOSTRA 'CONFIANÇA' NA PROPOSTA | 37 |
| ACELEN REDUZ PREÇOS DE GASOLINA E DIESEL EM MEIO A MUDANÇA DE POLÍTICA DA PETROBRAS | 38 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 39 |
| AS CONSEQUÊNCIAS DO IMBRÓGLIO SOBRE A EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS..... | 39 |



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 085/2023
Página 3 de 61
Data: 18/05/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

| | |
|---|-----------|
| GERDAU: 'BRASIL PRECISA DEBATER SOLUÇÕES, E NÃO SE É ESQUERDA OU DIREITA'; LEIA ENTREVISTA | 40 |
| TAXA DE DESEMPREGO SOBE EM 23 ESTADOS E NO DF E VAI A 8,8% NO 1º TRIMESTRE | 44 |
| ACELEN, DONA DE EX-REFINARIA DA PETROBRAS NA BA, VAI PEDIR AO CADE LIMINAR CONTRA ESTATAL | 46 |
| VALOR ECONÔMICO (SP)..... | 47 |
| AEROPORTO DE NATAL (RN) VAI A NOVO LEILÃO NA SEXTA | 47 |
| RECUPERAÇÃO JUDICIAL POR CONCESSIONÁRIAS | 48 |
| CSN PREVÊ MAIS R\$ 7,9 BI PARA TRANSNORDESTINA | 50 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 53 |
| ESTALEIROS PEDEM CELERIDADE EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA PARA NOVAS ENCOMENDAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR ... | 53 |
| GRÃOS, RENOVAÇÃO DA FROTA E DESCARBONIZAÇÃO ALAVANCARÃO INDÚSTRIA NO NORTE, PREVÊ CSENO | 54 |
| SAMSUNG SUBCONTRATA ESTALEIROS CHINESES PARA DAR VAZÃO ÀS ENCOMENDAS | 55 |
| MSC DEVE SUPERAR A MARCA DE 5 MILHÕES DE TEUS..... | 55 |
| O FUTURO DA LOGÍSTICA NÃO DEPENDE SÓ DA TECNOLOGIA | 56 |
| MARINHA DIVULGA NOTA REFERENTE AO ACIDENTE NA BAÍA DE SEPETIBA..... | 58 |
| PETROBRAS IDENTIFICA HIDROCARBONETOS NO BLOCO ARAM, NA BACIA DE SANTOS | 58 |
| IBAMA INDEFERE LICENÇA PARA PERFURAÇÃO NA BACIA DA FOZ DO AMAZONAS..... | 59 |
| O COMPLEXO DO PECÉM CONTA COM DOIS NOVOS DIRETORES ROBERTO DE CASTRO E ANDRÉ MAGALHÃES..... | 60 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 61 |
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM | 61 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUDITORES FISCAIS DA RECEITA FEDERAL CRUZAM OS BRAÇOS A PARTIR DE TERÇA NO PORTO DE SANTOS

Categoria pede regulamentação da Lei Federal 13.464/17 para o pagamento da gratificação por produtividade variável

Por: *Bárbara Farias*



Somente no Porto de Santos, a última mobilização do Sindifisco afetou 3 milhões de toneladas de carga Foto: Alexander Ferraz/AT

Os auditores fiscais da Receita Federal vão paralisar as atividades por três dias a partir de terça-feira (23) em portos, incluindo o de Santos, aeroportos e fronteiras, além da zona secundária que corresponde à arrecadação. A mobilização foi decidida segunda-feira (15), em assembleia. A categoria reivindica a regulamentação da Lei Federal 13.464/17, que prevê o cumprimento de um acordo salarial pactuado entre o

Governo Federal e a categoria em 2016, no Governo Dilma.

“Em 2016, a categoria fez um acordo com a União para receber gratificação variável com base em produtividade. O nome é bônus de eficiência. Primeiro foi editada uma medida provisória que virou a Lei 13.464/17, mas ela precisa ser regulamentada por meio de um decreto presidencial para que o bônus variável mensal seja efetivamente pago. Isso nunca ocorreu”, explicou o vice-presidente da Delegacia de Santos do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal (Sindifisco), Flávio Prado.

Segundo Prado, hoje, o bônus pago por mês tem valor fixo. No ano passado, os auditores fiscais suspenderam a paralisação iniciada em dezembro de 2021 dando um voto de confiança à nova gestão federal. No entanto, de acordo com a liderança, houve “retrocesso no andamento da regulamentação do acordo salarial, cujo decreto já estava na Casa Civil aguardando apenas a assinatura do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas retornou, sem justificativa, para o Ministério da Gestão e Inovação”.

Os auditores fiscais retomaram a mobilização na segunda e na terça (16) e, na próxima semana, paralisarão as atividades nos dias 23, 24 e 25. “Nesses dias, não haverá conferência aduaneira ou desembaraço de cargas na Alfândega do Porto de Santos, exceto perecíveis, cargas vivas, medicamentos e cargas perigosas. Já na área tributária, os auditores fiscais não participarão de sessões nem entregarão quaisquer trabalhos, ressalvadas as demandas judiciais”.

Uma nova assembleia para avaliar o movimento e decidir pela manutenção ou não da paralisação será realizada na semana que vem. A data ainda será definida. Prado disse que, em 2022, em virtude da paralisação dos auditores fiscais, o tempo de despacho de documentação que normalmente demora 26 dias aumentou para 59 dias. O período conta desde a entrada da Declaração de Importação (DI) e da Declaração Única de Exportação (DU-E) da mercadoria na Receita Federal até a resposta do órgão.

“No ano passado, em todo o País, a paralisação afetou 57 milhões de toneladas de mercadorias. Somente no Porto de Santos, 3 milhões de toneladas de carga foram impactadas”, disse Prado.



Nesta sexta-feira (19), a partir das 9h30, em frente à Alfândega de Santos, o Sindifisco realizará uma reunião aberta à imprensa para tratar da regulamentação da Lei 13.464/17 e de outros temas relacionados à categoria. Segundo Prado, o deputado federal Carlos Zarattini (PT-SP) foi convidado e há a expectativa de que ele seja um articulador da categoria com o Governo Federal.

A Reportagem procurou a Casa Civil da Presidência da República e o Ministério de Gestão e Inovação para comentar o assunto, mas não houve retorno até o fechamento desta edição.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 18/05/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

SEIS ESTADOS DISPUTAM NOVA FÁBRICA DE R\$ 20 BI DA PAPER EXCELLENCE

Informações: *Revista OE*



Amazonas, Espírito Santo, Mato Grosso, Pará, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro disputam projeto de nova fábrica de celulose que a Paper Excellence pretende construir do zero no Brasil. Segundo o presidente da empresa, Jackson Wijaya, o plano envolve aportes de US\$ 4 bilhões (cerca de R\$ 20 bilhões).

O anúncio foi feito na quarta-feira (10/5), em um encontro empresarial em Nova York, de acordo com o Valor. Wijaya revelou na reunião que a fábrica terá capacidade produtiva de 2,5 milhões de toneladas por ano e deve gerar mais de 2,5 mil empregos diretos.

Participaram do evento os governadores dos seis Estados – Wilson Lima (Amazonas), Renato Casagrande (Espírito Santo), Mauro Mendes (Mato Grosso), Helder Barbalho (Pará), Eduardo Leite (Rio Grande do Sul) e Cláudio Castro (RJ), além do deputado federal Aguinaldo Ribeiro e do presidente da Paper Excellence no Brasil, Claudio Cotrim. A empresa ainda está prospectando a melhor região para instalar a nova unidade.

Segundo apurou o jornal, nos últimos anos, o anúncio de grandes projetos levou a uma corrida por madeira e terras, sobretudo nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. No setor, a avaliação é que, considerando-se o ciclo de crescimento do eucalipto, de sete anos, só haverá madeira disponível para novos projetos de 2027 ou 2028 em diante.

Um projeto do porte do anunciado pela Paper Excellence leva, pelo menos, 24 meses de construção. Além disso, os estrangeiros que estão entre os investidores terão de lidar com a legislação, que limita a compra de terras nesses casos.

A companhia atua no Brasil desde 2017, quando adquiriu, por R\$ 3,8 bilhões, 49% da Eldorado Brasil junto à J&F Investimentos. O acordo previa a opção de compra da empresa toda, por R\$ 15 bilhões. A multinacional só poderia adquirir o restante das ações, 50,59%, depois de assumir as dívidas da empresa, segundo o site Consultor Jurídico. O negócio acabou nos tribunais porque os proprietários brasileiros afirmam que a empresa de Wijaya descumpriu o prazo e as condições para a finalização do negócio. Ainda não há uma decisão definitiva sobre o caso.

Apesar da controvérsia, Wijaya garantiu que estão mantidos os investimentos adicionais de R\$ 16 bilhões anunciados para uma nova linha de produção na fábrica da Eldorado Brasil em Três Lagoas (MS), que deve mais que dobrar a capacidade de produção da unidade.

Paper Excellence iniciou as atividades em 2006, com a compra da primeira fábrica de celulose em Meadow Lake, no Canadá. Desde então, cresceu por meio de investimentos e aquisições de fábricas de papel e celulose nas Américas e na Europa. Opera atualmente 60 fábricas no Canadá, França, EUA e Brasil e possui aproximadamente 21 mil funcionários. Produz 12,8 milhões de toneladas de papel e celulose por ano, que são vendidas para cerca de 50 países.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 18/05/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

A PAUTA É: FOMENTO ÀS HIDROVIAS

Em visita institucional à Casa Civil da Presidência, diretores da ANTAQ reforçaram a importância do modal hidroviário para a matriz de transportes



Brasília 15/05/2023 - Em visita institucional à Casa Civil da Presidência, diretores da ANTAQ reforçaram a importância do modal hidroviário para a matriz de transportes

Nesta quarta-feira (17), integrantes da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) fizeram uma visita institucional à Secretaria Especial de Articulação e Monitoramento (SAM) da Casa Civil.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, e o diretor Lima Filho apresentaram ao secretário Maurício Muniz a carteira de projetos da Agência que, nos últimos dois anos, conduziu processos de 18 arrendamentos na área portuária, consolidou sua Agenda Ambiental e, atualmente, tem no fomento às hidrovias um dos principais focos de sua atuação.

“A propósito das recentes discussões voltadas ao planejamento do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a ANTAQ quer reforçar aos desenvolvedores das políticas públicas a importância das hidrovias para o equilíbrio da matriz de transportes brasileiras”, afirmou Nery.

Reforço orçamentário do MPor à ANTAQ

O Ministério dos Portos e Aeroportos aportou reforço orçamentário à ANTAQ neste mês de maio. Dentre as ações que serão executadas pela Agência com esses valores, a prioridade será o incremento de mão-de-obra especializada na elaboração de estudos preliminares, de pré-viabilidade e levantamentos técnicos para a 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.

Durante anúncio ocorrido na última terça-feira (16) no MPor, ANTAQ e Ministério enfatizaram os ganhos logísticos que uma hidrovia estruturante gera para a logística nacional: um comboio de transporte aquaviário equivale a mais de 250 vagões ou a mais de 500 carretas. Além disso, o custo de implantação de hidrovias é mais baixo que o de modais como o ferroviário e o rodoviário, sem contar os impactos positivos diretos em consumo de combustíveis e a consequente redução de poluentes na atmosfera.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 18/05/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

USUÁRIOS TERÃO NOVO SISTEMA PARA CADASTRAR E RENOVAR ACESSO AO PASSE LIVRE

Programa do Governo Federal garante acesso gratuito a pessoas com deficiência comprovadamente carentes ao transporte coletivo interestadual

Celeridade e facilidades ao usuário estão entre as novidades trazidas pelo novo sistema de cadastramento e renovação do Passe Livre, que atenderá pessoas de baixa renda com deficiência física, mental, auditiva, visual, múltipla, com ostomia ou doença renal crônica. O benefício oferece gratuidade no acesso ao transporte coletivo interestadual por rodovia, ferrovia ou barco.

Operado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o sistema do Governo Federal permite apresentar cópia do atestado, que agora pode ser de qualquer época, com comprovação da deficiência; agilidade no enfileiramento das análises; maior simplicidade para o preenchimento do Formulário de Composição de Renda Familiar; e menos campos a preencher para quem tem Benefício de Prestação Continuada (BPC).

Rapidez

Para garantir a celeridade nos atendimentos, quando o requerente não fornecer toda a documentação, ele receberá um e-mail com a informação do indeferimento e os motivos, o que possibilitará a realização de novo requerimento no site. Caso tenha faltado apresentar algum documento, por exemplo, bastará complementar o cadastro já preenchido e salvo no pedido anterior, sem precisar preencher tudo de novo.

Da mesma forma, o beneficiário com BPC só precisará apresentar o requerimento, documento de identificação e foto, uma vez que o sistema já contará com seu cadastro registrado. No entanto, nesse caso, é importante ressaltar que, se o usuário com BPC necessitar de acompanhante, será necessário apresentar o atestado em que consta a imprescindibilidade de acompanhamento.

Cadastramento e renovação

Os usuários podem obter ou renovar o benefício de três formas. Além do atendimento presencial nos postos do “Na Hora”, em Brasília (DF), o cadastramento pode ser realizado na internet, com preenchimento de formulário no site da ANTT, ou de forma manual, com envio dos formulários pelos Correios. O passo a passo para obtenção do benefício pode ser conferido no seguinte endereço eletrônico.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 18/05/2023

REFORÇO NO ORÇAMENTO PÚBLICO VAI ALAVANCAR INVESTIMENTOS PRIVADOS EM RODOVIAS E FERROVIAS

Em participação no Fórum de Competividade, ministro dos Transportes, Renan Filho, defendeu a necessidade de projetos terem atratividade e adiantou os próximos leilões rodoviários

Além de melhorar a infraestrutura do país e gerar empregos, a recomposição do orçamento público tem outro efeito importante: pavimentar o caminho para aumentar o investimento privado em rodovias e ferrovias. A avaliação é do ministro dos Transportes, Renan Filho, ao participar nesta quarta-feira (17) da primeira edição do Fórum de Competividade, em Brasília.



Fórum é organizado pelo Movimento Brasil Competitivo e pela Frente Parlamentar pelo Brasil Competitivo - Foto: Márcio Ferreira/MT

Segundo o ministro, a experiência internacional mostra que o a aplicação maior do orçamento público se torna uma alavanca e estimula a iniciativa privada a investir em concessões e novas parcerias. Porém, um cenário de retração como observado desde 2016, agravado pelo Teto de Gastos, deixa os empresários em dúvida sobre como investir.

“A gente precisa aumentar os investimentos públicos. Demos um passo importante com o aumento de quase quatro vezes em comparação ao ano passado. Aumenta-se o investimento público, aumenta o privado”, afirmou Renan Filho. O ministro ressaltou que “jamais teremos viabilidade privada para todos nossos investimentos em infraestrutura”, o que reforça a necessidade de garantir investimentos públicos, como feito pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva

Projetos

Para este ano, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, prevê quatro leilões de rodovias. O primeiro será do lote 1 do Sistema Rodoviário do Paraná, previsto para 25 de agosto. Na sequência, ocorrerão o lote 2 das rodovias paranaenses, a BR-040 (Rio-BH) e a BR-381/MG. “Teremos muito investimento privado este ano. São quatro leilões em 2023 e outros seis em 2024. Em comparação, houve seis leilões rodoviários nos últimos quatro anos”, disse Renan.

Também estão previstos investimentos privados em ferrovias. Um deles é da renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), administrada pela VLI e com investimento estimado de R\$ 13,82 bilhões; o outro, da relicitação da concessão da Malha Oeste, estrada de ferro que corta os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, entre Mairinque (SP) e Corumbá (MS).

Organizado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC) e pela Frente Parlamentar pelo Brasil Competitivo (FPBC), o evento teve a abertura do vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin. O ministro dos Transportes participou do painel 3, sobre infraestrutura para a competitividade, junto com o vice-governador do Mato Grosso, Otaviano Pivetta; o deputado federal João Maia; o diretor-executivo do Sinprifert, Bernardo Silva; e a CEO do MovelInfra, Natália Marcassa.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 18/05/2023

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

OGMO SANTOS FAZ 28 ANOS COM SUCESSO E DE OLHO NO FUTURO DO TRABALHO PORTUÁRIO

Editor Portogente

Não há nada mais difícil de controlar, mais perigoso de conduzir, ou mais incerto no seu sucesso do que liderar a introdução de uma nova ordem (Nicolo Maquiavelli /1469-1527)

Promulgada em 25-2-1993, a lei 8.630 foi a grande reforma portuária brasileira, como processo democrático e, especialmente, modernização dessa atividade. Um debate amplo e profundo, do qual resultou a descentralização da gestão dos portos, através das autoridades portuárias e da

participação no Conselho de Autoridade Portuário (CAP). A inclusão da iniciativa privada na operação portuária, principalmente por arrendamentos de áreas e instalações, fomentou investimentos, competição e produtividade. Também cria o órgão de gestão de mão-de-obra, o OGMO.



Estivadores protestam em frente ao OGMO Santos. Crédito: Diário do Litoral.

Leia mais * Debater Porto-Cidade de Santos destaca o importante e o fundamental

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115409-debater-porto-cidade-de-santos-destaca-o-importante-e-o-fundamental>

O OGMO Santos comemorou 28 anos na última segunda-feira (15). Sua implantação contou com o esforço apaixonado e hercúleo do saudoso Virgílio Pina. No seu papel de gestor da mão de obra avulsa, tem por objetivo administrar e fornecer trabalhadores capacitados e treinados para as operações no Porto de Santos. Modernizou com tecnologia digital a distribuição e o controle das escalas, acessadas à distância. Promove programa de aprimoramento do trabalhador e, anual e individualmente, emite o Atestado de Saúde do Trabalhador- ASO.

Leia mais * Ogmo Santos anuncia antecipação de indenizações a avulsos afetados pela COVID-19

<https://portogente.com.br/radar-global/112082-ogmo-santos-anuncia-antecipacao-de-indenizacoes-a-avulsos-afetados-pela-covid-19>

Indubitavelmente, uma evolução no trabalho portuário avulso reconhecida, principalmente, pelos trabalhadores, e como se assiste na distribuição e boa qualidade dos Equipamentos de Proteção Individual – EPIs; administração dos ganhos e cursos de aprimoramento. Tais avanços também são confrontados com expectativas que não se calam na voz dos trabalhadores, que também são ameaçados com as novas tecnologias, em especial pela Inteligência Artificial (IA).

Leia também * Cluster das cidades hidroviárias do Porto de Santos

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

O fato é, como alerta a Prof^a Carla Dieguez, na sua ampla e densa pesquisa acadêmica “Trabalho à Deriva”, sobre o trabalho da estiva: “o campo portuário se reconfigura, com estruturas diferentes, novos agentes e antigos agentes em posições diferentes. Principalmente os estivadores, percebem-se precisando sobreviver no novo cenário, que lhes impõem um novo padrão e uma nova forma de organizar o trabalho.” Onde o confronto ocorre com o objetivo de redução do custo do trabalho e a flexibilização contratual.

Leia ainda * Trabalho portuário no cenário futuro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113239-trabalho-portuario-no-cenario-futuro>

Nesse contexto, o OGMO é uma instituição intermediária, que assumiu as atividades padrões, com ganho de qualidade e sem neutralizar, aumentando o real papel do sindicato de realizar negociações. Todavia, a ameaça efetiva, na atual conjuntura, é a Inteligência Artificial (IA). A tecnologia e algoritmos já substituem muitos trabalhadores, faz tempo, nos principais portos do mundo.

Leia mais * Trabalho portuário no cenário futuro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113239-trabalho-portuario-no-cenario-futuro>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/05/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – RECORDE EM SUAPE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Suape, localizado em Pernambuco, consolidou sua posição como um dos principais hubs de veículos do Brasil ao alcançar um novo recorde no embarque de automóveis. Na última segunda-feira, mais de três mil carros, fabricados pela Stellantis (antiga FCA), foram carregados no navio Grande Guineia, de bandeira italiana, que tem como destino o Porto de Vera Cruz, no México.

Essa conquista notável é o resultado de um planejamento minucioso, estudos aprofundados e uma estrutura bem estabelecida, conforme destacado pelo diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Nilson Monteiro. Ele ressaltou que a operacionalização desse tipo de movimentação requer uma forte sinergia de trabalho em equipe. Além disso, Monteiro enfatizou que esse é apenas o começo de uma fase de conquista de grandes recordes que Suape buscará viabilizar em seu porto.

Desde a implementação do hub de veículos, milhares de automóveis de passeio e utilitários têm sido importados e exportados pelo Porto de Suape. No período de janeiro a abril deste ano, o complexo registrou um aumento de 75% no total de veículos movimentados em comparação com o mesmo período do ano passado. Ao todo, foram movimentados 38.870 automóveis até o momento neste ano.

Suape desempenha um papel crucial como ponto de parada para os veículos da Stellantis, produzidos nas fábricas da Jeep em Goiana e da Fiat em Bem (MG), que têm como destino países como Argentina e México. Além disso, o complexo portuário importa veículos de marcas renomadas, como Toyota e General Motors (GM), e realiza operações de transbordo de veículos fabricados no Uruguai e Argentina, distribuindo-os para vários países do continente a partir de Suape.

Esse recorde de embarque de veículos no Porto de Suape reflete o empenho contínuo do complexo em diversificar suas cargas e aprimorar sua eficiência operacional. Tal conquista não só reforça a posição de destaque de Suape no setor, mas também impulsiona a economia local e contribui para o fortalecimento do comércio exterior brasileiro.

Com investimentos estratégicos e uma visão voltada para o futuro, Suape se consolida como um importante elo na cadeia logística do País, proporcionando benefícios tanto para as empresas envolvidas no comércio automotivo quanto para a região como um todo. E seu recente recorde é mais uma prova da importância de os portos investirem em planejamento, ampliação de eficiência e novas tecnologias. Esse é o modelo que leva Suape a manter sua busca por inovação e excelência, o que tende a levar a novos recordes, consolidando sua posição como um dos principais portos do Brasil. Esses são os valores que o sistema portuário nacional deve nutrir.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

MARANHÃO 1

A relação entre os portos públicos e os terminais marítimos privados do Maranhão e as cidades onde estão localizados será o tema do webinar que o Conselho Maranhão Export realiza hoje, dia 18, às 16 horas. Com o tema “Relação Porto x Cidade”, o debate será transmitido ao vivo, gratuitamente, pelo portal BE News (portalbenews.com.br) e por seu canal no Youtube (youtube.com/@portalbenews).

MARANHÃO 2

O webinar será apresentado pelo analista da Infra S.A. (do Ministério dos Transportes) Urubatan Tupinambá. A moderação ficará a cargo do ex-presidente do Porto de Itaqui (MA) Ted Lago. O painelistas será o advogado especialista em Direito Marítimo e Portuário Osvaldo Agripino de Castro Júnior e o debatedor, o professor da Universidade Federal do Maranhão Sérgio Cutrim.

MARANHÃO 3

O Conselho Maranhão Export é uma das entidades estaduais do Brasil Export, principal fórum de debates sobre portos, logística, transportes e infraestrutura do País. O conselho é formado por lideranças dos setores público e privados, sindicalistas e especialistas nesses segmentos da economia.

ACIDENTE 1

O navio graneleiro True Conrad, carregado de minério de ferro da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), perdeu o leme assim que deixou o Porto de Itaguaí (RJ) e, na sequência, se chocou com o talude do canal de navegação, danificando seu casco. O cargueiro chegou a adernar e água entrou a bordo, até ser rebocado e fundear na Baía da Ilha Grande, para passar por reparos. O acidente ocorreu na semana passada, mas somente nessa quarta-feira, dia 17, as autoridades ambientais do Rio de Janeiro foram comunicadas sobre o fato. Não há relatos sobre vazamentos de combustível ou do minério. E a embarcação está estabilizada.

ACIDENTE 2

O True Conrad está lotado de minério de ferro. Mas não foram divulgadas informações sobre a quantidade de carga que transporta. Com 300 metros de comprimento, ele tem capacidade para carregar 208 mil toneladas de minério. A commodity estava sendo levada para Cingapura, no Sudeste Asiático.

ACIDENTE 3

Devido a demora na comunicação do acidente, a Secretaria de Estado do Ambiente do Rio de Janeiro vai aplicar uma multa de R\$ 50 mil no navio. Se medidas preventivas não forem aplicadas, o valor pode chegar a R\$ 2 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/05/2023

NACIONAL - ANTAQ VAI À CASA CIVIL E REFORÇA A IMPORTÂNCIA DAS HIDROVIAS

Diretoria da agência reguladora visitou a Secretaria Especial de Articulação e Monitoramento, ligada à pasta

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



O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e o diretor Lima Filho apresentaram ao secretário Maurício Muniz os projetos da agência Crédito: Divulgação/Antaq

Os diretores da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) visitaram ontem a Secretaria Especial de Articulação e Monitoramento (SAM) da Casa Civil. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e o diretor Lima Filho apresentaram ao secretário Maurício Muniz os projetos da agência que, nos últimos dois anos, conduziu processos de 18 arrendamentos no setor portuário, consolidou agendas ambientais e está fomentando às hidrovias um dos principais focos de sua atuação.

Maurício Muniz foi ministro-chefe da Secretaria Nacional dos Portos em 2016, durante o segundo mandato da então presidente Dilma Rousseff.

Através do Ministério de Portos e Aeroportos, o Governo Federal injetou recursos na Antaq para o investimento na expansão das hidrovias brasileiras. O valor corresponde a 17% do orçamento da Agência e será realocado do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

“A propósito das recentes discussões voltadas ao planejamento do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Antaq quer reforçar aos desenvolvedores das políticas públicas a importância das hidrovias para o equilíbrio da matriz de transportes brasileira”, disse o diretor-geral Eduardo Nery.

As principais hidrovias que serão objetos de investimentos são: Rio Madeira; Rio Tapajós; Rio Paraguai; Barra Norte; Rio Tietê-Paraná; e Rio São Francisco. As hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 116 milhões de toneladas de carga, quase 10% de todo o transporte aquaviário do ano passado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 18/05/2023

NACIONAL - SENADO APROVA INDICAÇÃO DE ERICK MOURA PARA DIRETORIA DO DNIT

Engenheiro, que já havia sido aprovado por comissão, irá exercer o cargo de diretor de Infraestrutura Aquaviária

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



Durante a sabatina, Erick afirmou que vai procurar ouvir a sociedade e atuar em parceria com os ministérios dos Transportes, da Integração e de Portos e Aeroportos Crédito: Marcos Oliveira/Agência Senado

O nome do engenheiro Erick Moura de Medeiros para o exercer o cargo de diretor de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) foi aprovado pelo Plenário do Senado ontem com 46 votos a favor e três contra.

O nome de Erick já tinha sido aprovado na Comissão de Infraestrutura na terça-feira (16). Durante a sabatina, Erick afirmou que vai procurar ouvir a sociedade e atuar em parceria com os ministérios dos Transportes, da Integração e de Portos e Aeroportos. “Como servidor público, sou um defensor do Brasil. Vou trabalhar com amizade e profissionalismo nesse importante desafio”, disse.

Erick já foi diretor do Dnit por três anos. Ele foi indicado para o cargo há duas semanas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Ele foi capitão da Marinha e é servidor da Controladoria-Geral da União (CGU) e foi indicado em outras agências e cargos nos três últimos governos e agora, no terceiro governo Lula.

Em maio de 2021, Erick foi nomeado por Bolsonaro secretário especial de Assuntos Federativos da Secretaria de Governo da Presidência e ficou no cargo até agosto do mesmo ano. Em dezembro do mesmo ano Erick exerceu a função comissionada de corregedor no Ministério do Turismo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 18/05/2023

NACIONAL - ALCKMIN DEFENDE ARCABOUÇO FISCAL E DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA ALAVANCAR INFRAESTRUTURA

Segundo o vice-presidente e ministro da Indústria e Comércio, mudança trará simplificação e ajudará nas exportações

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



Geraldo Alckmin falou sobre o Arcabouço Fiscal e a Reforma Tributária na primeira edição do Fórum de Competitividade, em Brasília Crédito: Divulgação/MDIC

O novo Arcabouço Fiscal e a Reforma Tributária estiveram nos debates do setor de Infraestrutura ontem em Brasília. O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou que a Reforma Tributária precisa ser aprovada ainda este ano no Congresso Nacional. O texto é alvo de um Grupo de Trabalho (GT) na Câmara dos Deputados.

“A reforma precisa ser aprovada neste primeiro ano, ou então, passou. É agora que tem de votar. Não é uma proposta perfeita, mas vai ajudar muito e trazer eficiência econômica. A mudança trará simplificação e ajudará nas exportações”, disse Alckmin.

O vice-presidente, porém, disse que está otimista quanto à votação do texto. “Acho que o projeto da reforma está maduro e bem discutido”, afirmou. Alckmin esteve presente ontem (17) na primeira edição do Fórum de Competitividade. O evento realizado em Brasília tem como objetivo traçar estratégias em favor do desenvolvimento social e econômico do país.

Alckmin está como presidente interino desde a viagem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao Japão para participar do evento do G7. Ele também falou sobre a importância da agenda econômica do país e disse que o Ministério da Indústria e Comércio (MDIC) abriu uma consulta pública sobre a competitividade para ouvir propostas e adversidades enfrentadas por setores da indústria, do comércio e do agronegócio.

“E nisso, chama atenção a complexidade do sistema tributário. Temos um curso muito alto para o pagamento de impostos, e com isso, a insegurança jurídica é enorme”, explicou o ministro.

Alckmin destacou a importância da aprovação do novo Arcabouço Fiscal que teve o requerimento de urgência aprovado pela Câmara dos Deputados ontem. “Essa também é uma proposta importante. A inflação também está em queda, atualmente em 4,12% ao ano, mas temos expectativa que baixe para 4%. Isso deve levar à redução de juros”.

O ministro afirmou que é necessário agir “nas causas do baixo desenvolvimento” brasileiro e aprovar os projetos econômicos do Governo.

“Se agirmos, vamos ajudar a resolver essa questão e ter um crescimento sustentável mais forte. O estudo do MDIC indicou que um dos problemas é o custo no Brasil. Não só um, mas uma série de fatos que fez o Brasil ser mais caro antes de se tornar rico”, completou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/05/2023

NACIONAL - GOVERNO PODERÁ INVESTIR R\$ 100 BI NOS PRÓXIMOS ANOS, DIZ RENAN

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

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou que a urgência na tramitação do novo Arcabouço Fiscal é “um grande passo” para o setor da Infraestrutura. É que com sua aprovação no Congresso Nacional, o Governo Federal poderá investir R\$ 100 bilhões e atrair o mesmo valor junto ao setor privado.



O ministro dos Transportes, Renan Filho, ressaltou que parte do investimento terá origem nas Parcerias Públicas Privadas (PPPs) Crédito: Márcio Ferreira/MT

“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”, disse Renan Filho durante o lançamento do Fórum de Competitividade, ontem (17), em Brasília.

O ministro dos Transportes ressaltou que parte do investimento terá origem nas Parcerias Públicas Privadas (PPPs). “Vamos atrair também próximo disso, em investimentos privados, sobretudo se a gente observar a taxa de juro que a gente precisa ter”.

Haddad na Câmara

Fernando Haddad, ministro da Fazenda, esteve na Câmara dos Deputados para defender as medidas econômicas do Palácio do Planalto. Segundo ele, a Petrobras fará uma nova redução de preços em julho para compensar a tributação. Haddad afirmou que a equipe econômica está “recalibrando” com a Petrobras a reoneração dos combustíveis para evitar impactos sobre os preços nas bombas.

“O aumento previsto para primeiro de julho vai ser absorvido pela queda do preço que foi deixada para esse dia”, explicou. “Nós não baixamos tudo que podíamos, justamente esperando o primeiro de julho, quando acaba o imposto de exportação e acaba o ciclo de reoneração”, completou Haddad, referindo-se ao corte de preços anunciado pela Petrobras.

A União editou em fevereiro uma Medida Provisória (MP) que estabelece uma reoneração parcial de gasolina e etanol por um prazo de quatro meses, com uma taxação das exportações de petróleo pelo mesmo período para recuperar cerca de R\$ 29 bilhões de arrecadação neste ano.

O ministro também afirmou que a nova política de preços da Petrobras vai “ajudar no combate à inflação”. A inflação tem os combustíveis como alguns dos itens de maior pressão e está em 4,18% ao ano. A expectativa do mercado é que ela aumente a partir do segundo semestre.

A nova política de preços da Petrobras anunciada na terça-feira (16) considera os custos internos de produção da estatal e não a cotação internacional e o câmbio como era previsto na Política de Paridade Internacional (PPI) criada em 2016, no governo de Michel Temer. A nova proposta também prevê preços diferenciados por cliente e região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/05/2023

REGIÃO NORDESTE - GREENSEA ASSUME EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DO PORTO DE NATAL PARA A EUROPA

Empresa entra no lugar da CMA CGM, que encerrou suas operações no porto em abril

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Segundo a Codern, que administra o Porto de Natal, as primeiras operações da GreenSea devem ocorrer em julho, com a chegada da nova safra de melões e melancias Crédito: Divulgação/Codern

A GreenSea será a nova responsável pelo transporte das frutas que embarcam no Porto de Natal (RN) com destino à Europa. A empresa opera com navios frigoríficos especializados neste tipo de operação, atuando também em Fortaleza. Ela entra no lugar da CMA CGM, que encerrou suas operações no Porto de Natal



no mês passado.

Segundo a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), que administra o complexo potiguar, as primeiras operações devem ocorrer em julho, com a chegada da nova safra de melões e melancias.

O anúncio foi feito no último dia 9 por representantes do governo do Estado e exportadores, na sede da Agrícola Famosa, principal exportadora de frutas do Rio Grande do Norte.

A exportadora explicou que a forma de embarque também irá mudar: como os navios da empresa são do tipo reefer, ou seja, têm câmaras frigoríficas, não será mais necessário o uso de contêineres reefer, como era feito anteriormente.

Agora, as frutas serão exportadas em pallets, uma espécie de estrado, geralmente feito em madeira, usado para transportar materiais. Carlo Porro, CEO da Agrícola, afirma que desta forma a fruta chega com melhor qualidade.

Ele explica que a mudança foi feita no ano passado, mas apenas para as frutas que embarcam pelo Porto de Fortaleza. Agora, passará a ser feita via Natal também.

A modalidade chamada de break bulk permite o transporte de carga de forma fracionada, diferentemente da mercadoria contentorizada, onde os produtos são empilhados.

“Esse tipo de operação já existia, foi substituída por contêineres e agora volta com uma força muito grande. Você chega no mesmo lugar, só que de uma forma diferente. No caso da fruta ela chega no tempo correto para os clientes, com qualidade melhor, sem interromper a cadeia logística e de fornecimento a todos os clientes”, detalhou Carlo.

A Agrícola Famosa estima produzir 10 mil pallets por semana na próxima safra, sendo três mil pallets embarcados semanalmente pelo Porto de Natal. Os principais destinos serão a Espanha, Holanda e Inglaterra.

Para o CEO da Agrícola, a permanência das operações no Porto de Natal significa a reativação do equipamento. “O terminal volta a funcionar. Nossa intenção é trazer mais navios para cá e atender outros produtores. Queremos tornar Natal um porto fruteiro”, diz.

Até o mês passado, a Famosa enviou para a Europa nove mil contêineres de frutas, o que equivale a 180 mil toneladas. Durante a safra passada, oito mil trabalhadores foram empregados.

A governadora Fátima Bezerra celebrou a notícia. “Uma parceria exitosa entre a Secretaria de Agricultura, o Coex e a Agrícola garantiu a vinda do novo operador para o Rio Grande do Norte”, declarou.

O Porto de Natal movimenta também sal, trigo, cargas de projeto eólico e industrial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/05/2023

REGIÃO NORDESTE - AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE VAI A LEILÃO AMANHÃ

Será a primeira relicitação do país após o mecanismo ser autorizado por lei, em 2017

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

O aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), que atende ao município de Natal, irá a leilão amanhã (19) na sede da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, a partir das 10 horas.

O pregão será realizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e irá marcar a primeira relicitação do país, após seis anos da lei que criou o mecanismo (Lei nº 13.448/17).

Em 2020, a Inframérica, vencedora do certame em 2011, decidiu devolver a concessão amigavelmente para a União alegando que o tráfego de passageiros foi negativamente impactado pela pandemia e defasagem nos valores das tarifas.



Situado no município de São Gonçalo do Amarante, o equipamento fica a 18 quilômetros do Porto de Natal e a 30 quilômetros do centro da capital potiguar. Crédito: Divulgação/Inframérica

A Anac diz que o novo leilão é uma “oportunidade estratégica no Nordeste” para investidores que querem ingressar no país ou ampliar a participação no mercado do transporte aéreo nacional.

O lance mínimo foi estabelecido em R\$ 226,9 milhões, com contrato de concessão válido por 30 anos.

A nova concessionária deverá pagar também outorga variável sobre a receita bruta, estabelecida em percentuais crescentes calculados do 5º ao 9º ano do contrato, tornando-se constantes a partir de então até o final da concessão. O mecanismo busca adequar o contrato às oscilações de demanda e receita ao longo do período.

Os valores projetados para o contrato contemplam uma receita estimada de R\$ 1,32 bilhão até o fim da concessão.

Situado no município de São Gonçalo do Amarante, o equipamento fica a 18 quilômetros do Porto de Natal e a 30 quilômetros do centro da capital potiguar, além de ficar próximo a estradas que ligam a outras capitais do Nordeste, como João Pessoa (PB) e Recife (PE).

Com capacidade para receber seis milhões de passageiros por ano, o aeroporto foi o primeiro do Brasil a ser concedido à iniciativa privada, em 2011.

Extinção do contrato

Relicitação é a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

A Lei nº 13.448 autorizou que a União faça a relicitação dos contratos de concessão dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário nos casos em que a concessionária esteja com dificuldades de cumprir suas obrigações contratuais.

Fonte: BE NEWS – BRÁSIL EXPORT

Data: 18/05/2023

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE EMBARCA MAIS DE 3 MIL VEÍCULOS E BATE RECORDE

Carros foram embarcados em uma única operação, com destino para o México
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Suape (PE) embarcou mais de 3 mil carros em uma única operação realizada na última segunda-feira (15), em seu hub de veículos. O volume traz novo recorde ao complexo em relação ao embarque de automóveis.

Os carros, da Stellantis (antiga FCA), embarcaram no navio Grande Guínea, de bandeira italiana, que agora segue viagem rumo ao Porto de Vera Cruz, no México.



*Os carros, da Stellantis (antiga FCA), embarcaram no navio Grande Guínea, de bandeira italiana, que agora segue viagem rumo ao Porto de Vera Cruz, no México
Crédito: Divulgação/Suape*

O diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Nilson Monteiro, explicou que para operacionalizar esse tipo de movimentação são necessários planejamento, estudo e estrutura.

“Este é um resultado de muito trabalho em equipe. É o início de uma fase de grandes recordes que vamos viabilizar no atracadouro pernambucano”, afirmou.

Desde a implantação do hub de veículos, milhares de automóveis de passeio e utilitários são importados e exportados pelo Porto de Suape e, de janeiro a abril deste ano, o complexo contabilizou um aumento de 75% no total de veículos movimentados em relação ao mesmo período do ano passado. No acumulado deste ano, foram movimentados ao todo 38.870 automóveis.

Suape é a porta de saída para os carros da Stellantis, produzidos na fábrica da Jeep, em Goiana, e da Fiat, em Betim (MG), tendo como destino países como Argentina e México.

O complexo 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 novas tecnologias. No mês passado, a estatal portuária aderiu à solução de Video Analytics conectada com 5G AS, para otimizar a logística nos pátios de veículos.

A 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 melhorará os números da movimentação”, ressaltou Nilson.

Para este tipo de operação, Suape conta com três pátios para o armazenamento e capacidade de movimentação anual de 250 mil carros.

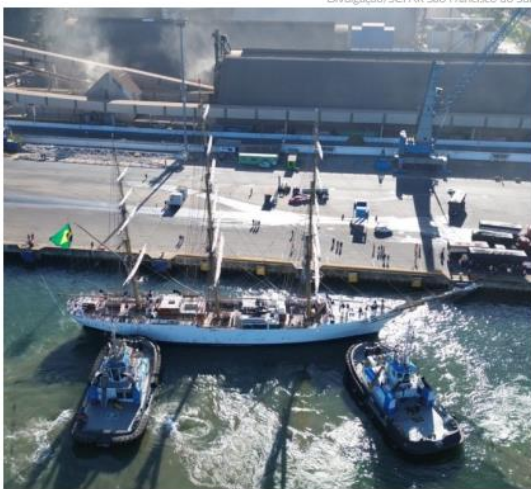
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/05/2023

REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE DOIS NOVOS REBOCADORES E AMPLIA FROTA

Duas novas embarcações chegaram nesta semana; elas pertencem à multinacional Saam Towage
Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

O Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, passou a contar com dois novos rebocadores para atuar nas operações do complexo a partir desta semana. Segundo a SCPAR São Francisco do Sul, Autoridade Portuária, a nova embarcação pertence à empresa multinacional Saam Towage, que tem 60 anos de experiência em operações portuárias.

A partir de agora, o porto de São Francisco do Sul conta com três empresas especializadas no serviço de rebocador. Além da Saam Towage, a Svitzer e a Wilson Sons.



Os rebocadores Saam Falcão e Saam Caripuna chegaram ao Porto de São Francisco do Sul nesta semana se juntam a outros seis, deixando a frota com oito embarcações
Crédito: Divulgação/SCPAR São Francisco do Sul

Os dois novos rebocadores, o Saam Falcão e o Saam Caripuna, chegaram ao complexo nesta semana se juntam a outros seis, deixando a frota com oito embarcações cuja função é de empurrar, puxar e rebocar navios em manobras como atracação e desatracação dentro do porto.

“O ingresso de mais uma empresa para reforçar as operações de apoio marítimo, demonstra a confiança que o mercado deposita em Santa Catarina e na atual administração portuária francisquense”, declarou

Cleverton Vieira, presidente do Porto de São Francisco do Sul.

O gerente de Operações Clayton Cipriano afirmou que uma das preocupações do terminal era a oferta de rebocadores em razão da expansão das manobras em São Francisco do Sul. Com a chegada dos dois novos rebocadores, o problema foi sanado e os usuários do terminal serão atendidos de forma eficiente.

Pablo Fonseca, diretor de Operações e Logística, destacou que a atividade de rebocadores é uma das fundamentais para o desenvolvimento do terminal portuário, principalmente no que tange ao fluxo marítimo.

“Podemos afirmar que nossas ações vão ao encontro das exigências do mercado logístico nacional e internacional”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/05/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP COQUETEL DE 30 ANOS DO SOPESP REÚNE AUTORIDADES DO SETOR

Informações: SOPESP (18 de maio de 2023)

As principais autoridades e lideranças do setor portuário estiveram presentes no coquetel que inicia as comemorações dos 30 anos do SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, celebrado no dia 22 de dezembro deste ano.

A ocasião aconteceu na última segunda-feira (15), após a Solenidade de Abertura do Fórum Regional Santos Export – evento presidido pelo anfitrião do conselho, Ricardo Molitzas, também diretor-executivo do SOPESP.



COQUETEL DE 30 ANOS DO SOPESP REÚNE
AUTORIDADES DO SETOR





Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
 Data: 18/05/2023

BRASIL CONTABILIZA A ABERTURA DE 20 MERCADOS PARA PRODUTOS DO AGRO EM 2023

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (18 de maio de 2023)



Imagem: Ministério da Agricultura e Pecuária



Os produtos agropecuários brasileiros podem contar com mais dois destinos para exportação a partir desta segunda-feira (15). Egito e Índia autorizaram a importação de gelatina e colágeno e refresco de açaí, respectivamente.

Para o Egito, poderão ser comercializadas a gelatina e o colágeno de qualquer estabelecimento sob SIF que cumpra os requisitos sanitários e que esteja acreditado pela empresa ISEG Halal. Trata-se de um mercado com potencial, tendo em vista que o país importou cerca de US\$ 6,5 milhões por ano dos produtos em 2021 e em 2022. O processo para abertura do mercado teve início em março deste ano e foi concluído nesta segunda-feira.

O açaí brasileiro também ganha destaque na Ásia com a abertura do mercado indiano para a importação do refresco da fruta, que deverá ser comercializado embalado em caixa e não refrigerado.

O refresco de açaí é uma bebida não fermentada, obtida pela diluição em água potável do açaí, açaí clarificado ou açaí desidratado, com ou sem adição de açúcares.

Desde o início do ano, que chega à sua vigésima semana, o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) já contabiliza a abertura de 20 mercados nas Américas, Ásia, África e Oceania para a exportação dos mais diversos produtos de variados setores da agropecuária.

“Estamos retomando os laços fraternais do Brasil e a nossa trajetória de um diplomacia reconhecida que, aliada à qualidade da nossa produção, tem permitido que cada vez mais produtos brasileiros cheguem a mais lugares do mundo, intensificando nossa produção e gerando oportunidades para os trabalhadores do campo e também da cidade”, comentou o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro.

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

Data: 18/05/2023

WALTER SCHALKA, PRESIDENTE DA SUZANO RECEBE O PRÊMIO DE PERSONALIDADE DO ANO

Informações: Portal Celulose (18 de maio de 2023)

A Câmara do Comércio Brasil-Estados Unidos premiou o presidente da Suzano, Walter Schalka, como personalidade do ano. Há dez anos à frente da companhia, o executivo desempenha importante papel na expansão e agenda ESG da Suzano.

Schalka foi homenageado durante a cerimônia de premiação que aconteceu em Nova York, nos Estados Unidos, onde também participou do Opening Bell na NYSE e de conversas promovidas pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Além disso, o compromisso da Suzano na Agenda ESG, sobretudo nas frentes de mudanças climáticas, biodiversidade e desenvolvimento social também foram destaque.

“Foi uma semana muito especial para a Suzano! Estamos muito orgulhosos com a premiação, que é também um reconhecimento ao trabalho dos nossos 37 mil colaboradores(as)”, declarou a empresa em publicação no LinkedIn.

Engenheiro formado pelo ITA e pós-graduado em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas de São Paulo (FGV-SP), com cursos de Especialização e Aperfeiçoamento nos Institutos IMD (Suíça) e Harvard (EUA), Schalka foi eleito sete vezes o “CEO do Ano” do setor na América Latina pela consultoria especializada Fastmarkets RISI, e sete vezes “Executivo do Ano” pelo jornal Valor Econômico. Também foi indicado como um(a) dos(as) 15 melhores(as) CEOs do Brasil em 2018, pela Forbes, foi homenageado como “Executivo Empreendedor” no “Programa Empreendedor do Ano Brasil”, concedido pela líder mundial em serviços de auditoria e consultoria EY, em 2022, e indicado três vezes à lista de “CEOs que melhor se comunicam com jornalistas”, em



reconhecimento conferido pela plataforma Negócios da Comunicação e pelo Cecom – Centro de Estudos da Comunicação.

Na Suzano, liderou movimentos importantes como o ingresso da empresa no Novo Mercado, o início de operações no segmento de Bens de Consumo e a fusão com a Fibria.

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

Data: 18/05/2023

EFOMM ABRE SELEÇÃO PARA 2024

Informações: Agência Marinha de Notícias (18 de maio de 2023)

Estão abertas, entre 15 e 25 de maio, as inscrições para o processo de seleção de candidatos à Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). O edital oferece 293 vagas, sendo 174 para o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro (RJ), e 119 vagas para o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém (PA). As provas serão realizadas nos dias 19 e 20 de agosto.

Mais de 80% do comércio mundial de mercadorias é transportado por via marítima. A União Europeia estima que, até 2050, a demanda global por fretes triplicará o volume de cargas transportadas pelos oceanos. Cada navio requer uma tripulação capacitada, composta por pessoal de máquinas, convés e câmara, divididos entre oficiais, suboficiais e subalternos.

Na EFOMM são formados Oficiais em duas opções de curso: Náutica e Máquinas. Ao Oficial de Náutica compete o manuseio dos equipamentos de convés, de navegação e de comunicações de bordo; ao Oficial de Máquinas compete a condução e manutenção das instalações de máquinas do navio.

Oficial da EFOMM

Nascido no Rio de Janeiro, Victor de Sá, 25 anos, optou pela mudança para Belém (PA), onde cursa o 3º ano da EFOMM, no CIABA. “Eu soube, por meio dos meus pais, que quem embarcava em navio ganhava uma boa remuneração, e, com o incentivo deles, busquei na internet como era a profissão. Descobri a oportunidade de trabalhar e, na folga, ter tempo livre para viajar”, conta.

Durante o curso, os alunos são orientados, conforme suas aptidões, a optarem pela formação em Náutica ou Máquinas. “Sempre tive curiosidade sobre como funcionavam as coisas, ajudava meu pai a fazer a troca dos filtros e óleo do carro e procurava entender a função de cada equipamento em casa. Com as palestras que tivemos, com Oficiais, eles relatavam que isso era a rotina do Oficial de Máquinas a bordo. Então, vi que essa era a melhor escolha”, explica o aluno.

Tanto no curso de Náutica quanto no de Máquinas, os alunos estudam em regime de internato, durante três anos. O curso tem dois períodos: o período acadêmico, composto de seis semestres letivos, com dedicação exclusiva do aluno; e o período de estágio, no qual o aluno deve passar dois semestres embarcado, cumprindo estágio supervisionado.

Após concluir o 3º ano do curso, o aluno realizará, obrigatoriamente, o Estágio de Praticante, a bordo de embarcações mercantes utilizadas na navegação marítima e no apoio marítimo, exclusivamente em empresas indicadas pelos Centros de Instrução.

Durante os semestres acadêmicos, os alunos são militares, conforme previsto no Estatuto dos Militares. Após a declaração de Praticantes, os alunos são desligados do Serviço Ativo da Marinha do Brasil, incluídos como Guarda-Marinha na Reserva.

Como alunos civis, passam a ser regidos pelas Normas do Ensino Profissional Marítimo e o Regimento Interno do Centro de Instrução. Ao terminarem o curso, os alunos são declarados Bacharéis em Ciências Náuticas (curso de nível superior), passando a integrar o Quadro de Oficiais da Reserva não remunerada da Marinha do Brasil, no posto de Segundo-Tenente.



A seleção

Dentre os requisitos para ingresso estão os seguintes itens: ser brasileiro nato (ambos os sexos); com idade mínima de 17 anos e máxima de 23 anos em 1º de janeiro de 2024; ter concluído o Ensino Médio até 29 de janeiro de 2024; não ter filhos ou dependentes e não ser casado ou haver constituído união estável; e estar em dia com as obrigações do Serviço Militar e da Justiça Eleitoral.

O processo seletivo é constituído por quatro etapas: exame de conhecimentos, com provas de matemática, inglês, física, português e redação; etapa psicofísica, na qual os candidatos passam por inspeção de saúde; aplicação do teste de suficiência física (corrida e natação); e período de adaptação e verificação de documentos.

Os candidatos que optarem por realizar o exame de conhecimentos em cidades localizadas nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste concorrerão, única e exclusivamente, às vagas para o CIAGA. Já os candidatos que optarem pelas regiões Norte e Nordeste concorrerão, única e exclusivamente, às vagas para o CIABA. O valor da taxa de inscrição é de R\$ 65,00 e as inscrições devem ser realizadas, exclusivamente, no endereço www.marinha.mil.br/ciaga/, no "link" "PS EFOMM/2024".

As cidades para a realização das 1ª, 2ª e 3ª etapas do processo seletivo são: Belém (PA), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Corumbá (MS), Cuiabá (MT), Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Paranaguá (PR), Parnaíba (PI), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Santana (AP), Santarém (PA), São Luís (MA), São Paulo (SP) e Vitória (ES).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/05/2023

GOVERNO INVESTE DE R\$ 3,9 MILHÕES E ENTREGA Balsa Reformada na Travessia Santos-Guarujá

Informações: Governo do Estado de São Paulo (18 de maio de 2023)

A Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) retomou a operação, na manhã desta quarta-feira (17), da balsa FB-14, na Travessia Santos-Guarujá. Com capacidade para transportar 24 veículos e 96 pedestres, a embarcação recebeu um investimento de R\$ 3,9 milhões para reforma, adequação e modernização. Os reparos foram iniciados em novembro de 2022 e geraram 80 empregos diretos e indiretos.

Além da recuperação da estrutura, o Departamento Hidroviário (DH), órgão ligado à Semil, também realizou a substituição do chapeamento do casco e do convés. Os motores de propulsão e reversores foram recondicionados, e os equipamentos de comando e de monitoramento foram substituídos. O sistema elétrico usado na iluminação também foi trocado.

"Estamos investindo no serviço das travessias para proporcionar mais segurança e conforto aos usuários. Em paralelo, realizando os estudos necessários para a adoção de medidas estruturantes, o que, nesse caso, significa desenhar um modelo de parceria de investimentos privados por meio de concessões", afirma a secretária Natália Resende, titular da Semil.

A Travessia Santos-Guarujá é considerada a maior do mundo em número de veículos transportados, com uma média diária de 14 mil. Em março deste ano, o volume diário médio (VDM) registrado na travessia foi de 252 pedestres, 7.772 ciclistas, 14.072 veículos e 9.980 motos.

No site do Departamento Hidroviário (DH), é possível realizar o agendamento de viagens nas travessias por meio do link do sistema Hora Marcada. Dessa forma, o usuário evita filas e encurta o tempo de viagem.

Já o App Travessias, disponível gratuitamente para os sistemas Android e Apple, oferece informações atualizadas aos passageiros, como tempo de espera na fila, condições climáticas na Travessia, quantidade de embarcações em operação, além do valor das tarifas.

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

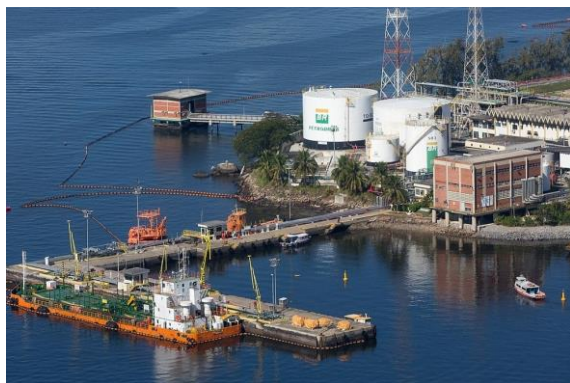
Data: 18/05/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

TRF2 NEGA RECURSO E MANTÉM IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE ÓLEO

Justiça Federal do Rio não vê fato novo em tentativa de derrubada da cobrança válida até junho
Por epbr 18 de maio de 2023 Em Judiciário, Petróleo e gás



Terminal de Ilha D'Água, da Transpetro, na cidade do Rio
(Foto: Diego Baravelli/Wiki Commons)

A Justiça Federal do Rio (TRF-2) negou o recurso apresentado por petroleiras, em nova tentativa de derrubar o imposto de exportação de petróleo, instituído pelo governo federal entre os meses de março e junho.

O desembargador federal Alberto Nogueira Júnior afirma, em despacho que pareceres apresentados à corte não sustentam a existência de um fato novo, ao ponto de rever a decisão anterior do tribunal. Decisão

desta quinta (18/5).

A Associação Brasileira de Empresas de Exploração e Produção de Petróleo e Gás (ABEP) tenta derrubar liminarmente a cobrança instituída pela MP 1163. Em linhas gerais, afirma que houve distorção da função do imposto de exportação, de caráter extrafiscal.

Gostou? Compartilhe no Whatsapp!

Isto é, a tese é que o governo federal usou um imposto criado para regulação de mercados, mas com fins arrecadatórios, de compensação fiscal. Combinado com a imposição da alíquota de 9,2%, o governo federal estendeu parcialmente a desoneração dos combustíveis.

Alberto Nogueira Júnior afirma ainda não tratar-se de uma situação de perigo de dano ou risco ao resultado do processo, requisitos para concessão de medida liminar. O caso ainda pode ter seu mérito julgado pelo tribunal.

PL entra com ação no STF contra imposto sobre exportação de petróleo

O PL entrou com uma ação direta de inconstitucionalidade (ADIN) no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a taxa temporária sobre exportação de petróleo cru. O ministro Gilmar Mendes assumiu a relatoria da ação.

O partido do ex-presidente Jair Bolsonaro, comandado por Valdemar Costa Neto, pede a suspensão imediata dos efeitos da criação da taxa de 9,2%, válida até 30 de junho, e instituída pela medida provisória 1163/2023.

O PL alega que o governo criou um imposto novo com fins arrecadatórios, mas de forma escamoteada por uma taxa de natureza extrafiscal.

O partido defende que a taxa criada pelo PT se esquiva dos princípios da previsibilidade, segurança jurídica e da anterioridade vinculada aos tributos de natureza arrecadatória – pela

Constituição Federal, é vedado à União cobrar tributos no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/05/2023

SENADORES DO AMAPÁ CRITICAM IBAMA POR REJEIÇÃO DE LICENÇA PARA A FOZ DO AMAZONAS

Nos combustíveis, Haddad vê nova redução da Petrobras. Em Sergipe, negociação do gás para a Unigel

Por Gustavo Gaudarde 18 de maio de 2023 Em Comece seu Dia, Congresso, Meio ambiente, Mercado offshore, Petróleo e gás



Reunião da bancada do Amapá na terça (16/5), em apoio à campanha na Foz do Amazona

O senador Davi Alcolumbre (União/AP) afirmou que a negativa do Ibama para perfuração na Bacia da Foz do Amazonas é “desrespeito ao povo amapaense”. O projeto da Petrobras está localizado em águas profundas na costa do Amapá, estado do senador da base governista.

– “Vamos lutar unidos, amparados por critérios técnicos, legais, razoáveis e proporcionais, em conjunto com o governo federal, bancadas federal e estadual, governo do estado, entidades e sociedade civil para reverter essa decisão equivocada e injusta”, disse Alcolumbre.

Randolfe Rodrigues (Rede) foi na mesma linha: “A decisão do Ibama contrária às pesquisas na costa do Amapá não ouviu o governo local e nenhum cidadão do meu estado. O povo amapaense quer ter o direito de ser escutado sobre a possível existência e eventual destino de nossas riquezas”.

– O senador, do partido da ministra de Meio Ambiente, Marina Silva, é líder do governo no Congresso Nacional.

As reações ocorrem em um momento de políticos e governos do Amapá e Pará, estados afetados por uma eventual atividade na região, buscavam uma medição do Planalto com a área ambiental do governo.

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, negou o licenciamento para a perfuração da Petrobras no FZA-M-59. Ele acompanhou parecer técnico do órgão, favorável à realização de uma Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) para novas fronteiras exploratórias. (epbr)

Marina Silva defende autonomia do Ibama. Mais cedo, antes de o Ibama divulgar a sua posição, a ministra do Meio Ambiente já havia afirmado que a decisão final sobre o licenciamento da exploração na Bacia da Foz do Amazonas cabe ao presidente do Ibama:

“O Ministério do Meio Ambiente não dificulta e não facilita. Ele cumpre aquilo que está na legislação”, disse, em entrevista à GloboNews. (epbr)

Haddad indica nova redução de preços da Petrobras. O ministro da Fazenda disse nesta quarta que o governo está “recalibrando” com a estatal a reoneração dos combustíveis para evitar impactos sobre os preços nas bombas. “O aumento [dos impostos federais] previsto para 1º de julho vai ser absorvido pela queda do preço que foi deixada para esse dia”, disse Fernando Haddad, em audiência na Câmara. (Reuters)



Petrobras nega que haja decisão sobre o assunto. Em comunicado ao mercado na noite de quarta, a empresa destacou que não antecipa decisões de reajustes e reforça que não há nenhuma decisão tomada que ainda não tenha sido anunciada ao mercado.

Cade pede informações sobre nova política de preços. Conselho Administrativo de Defesa Econômica pediu informações detalhadas que esclareçam os efeitos da nova estratégia comercial para preços de diesel e gasolina da Petrobras; e a apresentação de cópia dos documentos que subsidiaram a decisão da diretoria sobre o assunto. (g1)

Senacon monitora postos. O secretário Nacional do Consumidor, Wadih Damous, pediu aos Procons estaduais e municipais um monitoramento dos preços dos combustíveis nas diversas regiões do país. Na quarta, passou a valer a redução de mais de 12% nos preços praticados pela Petrobras para o diesel e gasolina vendidos às distribuidoras.

Produção de óleo e gás cai 12,1% em abril, ante março. Volume produzido totalizou 3,5 milhões de barris de óleo equivalente por dia, segundo a ANP. A produção exclusiva de petróleo recuou 13,5%, para 2,695 milhões de barris/dia. (Reuters)

Petrobras negocia preço do gás com Unigel com “responsabilidade financeira”. Foi o que disse o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da estatal, Maurício Tolmasquim, sobre as negociações sobre o preço do gás vendido às fábricas de fertilizantes da Bahia e Sergipe. A Unigel aguarda desfecho das negociações para voltar a operar em Sergipe, que está em parada para manutenção. (epbr)

– A Unigel 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. (Valor)

Investimento da Petrobras em eólica offshore pode começar pelo exterior. Tolmasquim afirma que a estatal considera investir primeiramente em projetos de novas fontes de energias renováveis em países onde os marcos legais já estão mais consolidados, antes de começar a desenvolver seus próprios projetos no Brasil. Aqui, os primeiros passos podem vir no mercado de solar e eólica onshore. (epbr)

STF e privatização da Eletrobras. O ministro Nunes Marques solicitou manifestações sobre a ação na qual a Advocacia Geral da União questiona a constitucionalidade de dispositivos da Lei 14.182/2021 que autorizou a desestatização da Eletrobras. A AGU tem dez dias para se manifestar. A entidade contesta o trecho da lei que limita o poder de voto dos acionistas a 10% e freia o poder de influência da União na empresa. (Agência Brasil)

MP recorre contra recuperação judicial da Light. Ministério Público do Rio de Janeiro questiona o fato de a recuperação judicial da holding Light prever extensão de benefícios à distribuidora e à geradora de energia do grupo. Esse foi o arranjo encontrado pela Light para proteger sua distribuidora — foco dos problemas financeiros do grupo. Pela lei, concessionárias de serviços públicos de energia não podem recorrer aos regimes de recuperação judicial ou extrajudicial. (Reuters)

Mercado livre pode absorver 5 milhões de consumidores de baixa renda. Abraceel calcula que a inclusão da baixa tensão no ambiente de contratação livre de energia poderia reduzir em R\$ 1,4 bilhão o subsídio concedido ao grupo de baixa renda via Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) – cujo orçamento é de R\$ 33,4 bilhões em 2023. (epbr)

Deputados criticam regulamentação da Aneel para GD. O assunto foi debatido na Comissão de Minas e Energia. Lafayette de Andrada (Republicanos-MG) destacou que a agência desrespeitou o texto aprovado no Congresso Nacional. (Agência Câmara)

– Audiência na Câmara foi convocada depois que o diretor da Aneel, Hélio Guerra, afirmou que o Congresso Nacional é movido por lobbies. A declaração foi feita em meio às disputas sobre a regulamentação do setor elétrico.

Opinião: Nova especificação do biodiesel: grande passo, inclusive cultural. Obrigatoriedade de aplicação de boas práticas terá o maior e verdadeiro impacto sobre a qualidade do biocombustível, escreve Vicente Pimenta

Lula vai ao G7 com mudanças climáticas e Ucrânia na pauta. No Japão para participar da Cúpula do G7, presidente planeja pressionar os países mais ricos a investir em meio ambiente e retomar conversas sobre a paz na Ucrânia. Esta é a primeira participação do Brasil nas reuniões do grupo em 14 anos. (Reuters)

Temperaturas globais devem quebrar recordes, alerta ONU. Nova atualização divulgada pela Organização Meteorológica Mundial (OMM) nesta quarta-feira (17/5) aponta uma probabilidade de 66% de que a temperatura global média fique mais de 1,5°C acima dos níveis pré-industriais por pelo menos um ano entre 2023 e 2027. (epbr)

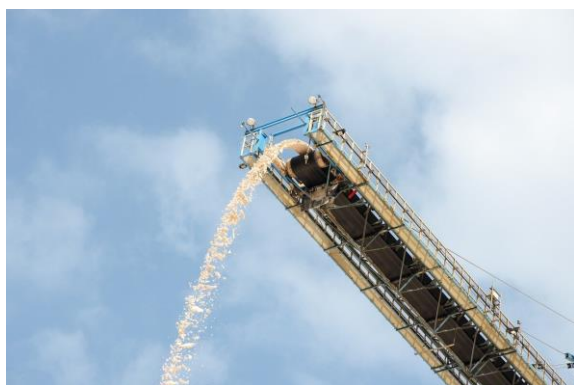
UE aperta cerco contra desmatamento. Conselho Europeu aprovou regras para rastrear commodities e barrar produtos associados ao desmatamento. Medida vale para exportadores de óleo de palma, gado, madeira, café, cacau, borracha e soja. Produtos originários de áreas desmatadas após 2020 não serão aceitos – o que pode afetar comércio brasileiro de carne bovina, soja e café. (epbr)

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 18/05/2023

FÁBRICA DE FERTILIZANTES VIA HIDROGÊNIO VERDE RECEBE CONCESSÃO DE TERRENO EM UBERABA

Planta da Atlas Agro em Minas Gerais é orçada em cerca de R\$ 4,3 bilhões; início das obras está previsto para 2024 com conclusão em meados de 2027

Por epbr 18 de maio de 2023 Em Hidrogênio, Transição energética



Atlas Agro recebe concessão de terreno para fábrica de fertilizantes via hidrogênio verde em Uberaba
(Foto: Sabine Kroschel por Pixabay)

BRASÍLIA – A Câmara dos Vereadores de Uberaba (MG) aprovou esta semana a concessão de um terreno do poder público com aproximadamente 1 milhão m² para o projeto da Atlas Agro de construção de uma fábrica de fertilizantes a partir do hidrogênio verde no município. A instalação ficará no Distrito Industrial III.

De acordo com informações da câmara municipal, o terreno cedido é o mesmo onde seria instalada uma planta de amônia, que acabou não saindo do papel. O governo chegou a cogitar leiloar a área, avaliada em R\$ 16,8 milhões, mas acabou repassando-a para a prefeitura da cidade.

Para a Atlas Agro, a concessão significa segurança jurídica para o início dos projetos de engenharia ainda este ano.

As obras devem começar em 2024 e a planta está prevista para ficar pronta em meados de 2027. Os investimentos são calculados em cerca de R\$ 4,3 bilhões.

Os vereadores também aprovaram incentivos fiscais para o empreendimento, incluindo remissão do IPTU do terreno por dez anos, isenção do recolhimento de ISSQN incidentes sobre os serviços de engenharia, e redução para 2% da alíquota do imposto a ser recolhido pela empresa ou por terceiros por ela contratados.

Produção de fertilizantes com H2 verde

A planta vai utilizar uma matriz 100% sustentável de geração de eletricidade, a partir de fontes renováveis, como a solar e eólica. A eletricidade será utilizada no processo de eletrólise, que separa o H2 do oxigênio na água.

Com o hidrogênio verde, serão produzidos amônia verde e fertilizantes nitrogenados com zero carbono.

Quando concluída, a fábrica terá uma capacidade de produção para 500 mil toneladas por ano de fertilizantes para atender os clientes da região.

“Temos cartas de interesse de compra assinados com vários clientes e deveremos concluir os acordos de fornecimento de fertilizantes nitrogenados zero carbono nos próximos meses”, confirma o diretor de operações da Atlas Agro, Rodrigo Santana.

O plano da companhia é construir de sete a nove fábricas nesse modelo no Brasil.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/05/2023

COMO AS EMPRESAS BRASILEIRAS ESTÃO MIGRANDO PARA A ECONOMIA VERDE

Relatório do CEBDS mostra caminhos do setor empresarial na transição energética

Por Nayara Machado 18 de maio de 2023 Em Diálogos da Transição, Empresas



Parque eólico Lagoa dos Ventos V (399 MW) da Enel Green Power Brasil, em Dom Inocêncio, no Piauí (Foto: Enel/Divulgação)

A corrida global por produtos mais sustentáveis e energia de baixo carbono abre um universo de possibilidades para as empresas brasileiras e elas estão se preparando para isso, mostra uma pesquisa divulgada nesta quinta (18/5) pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS).

O CEBDS tem participado das conversas com o governo para construção do pacote verde, previsto para ser lançado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), nas próximas semanas.

“Dentro do pacote verde, um dos seis elementos centrais é a transição energética justa e o adensamento tecnológico, como o setor energético pode impulsionar a descarbonização trazendo geração de empregos verdes e o descolamento do PIB das emissões de gases de efeito estufa”, explicou Viviane Romeiro, diretora de Clima, Energia e Finanças Sustentáveis do CEBDS durante evento de divulgação do estudo.

O documento (.pdf) analisa 22 entrevistas com representantes de empresas de segmentos distintos, como mineração, alimentos e bebidas, cimento, aço, transporte aéreo, gestão ambiental, energia e indústria automotiva.

Em comum, identificou pelo menos três estratégias: busca por maior eficiência operacional como forma de reduzir emissões de Escopo 1, consumo de energia elétrica produzida 100% a partir de fontes renováveis (Escopo 2) e imposição de requisitos de boas práticas socioambientais para a cadeia de fornecedores (Escopo 3).



A Azul, por exemplo, busca reduzir suas emissões a partir da renovação da frota para ter aeronaves mais eficientes e leves, além de otimização de rotas e aeronaves. O foco de curto prazo é a substituição por aviões de última geração, de 20 a 30% mais eficientes.

A companhia observou uma redução de 19% no consumo de combustível por assento-quilômetro disponível entre 2016 e 2021.

Na distribuição de produtos, a Ambev está aumentando a eficiência em parceria com JBS, Minerva e Unilever no projeto de Frota Compartilhada. As empresas dividem o espaço de carregamento dos caminhões para usar toda a capacidade e otimizam as rotas de entrega, o que reduz o consumo de combustível e as emissões.

Recentemente, a cervejaria instalou um eletroposto em parceria com a Raízen para recarga rápida de seus 20 caminhões elétricos.

No Escopo 3, o mais difícil de atuar porque envolve decisões de terceiros, as empresas estão adotando uma diversidade de políticas: de prêmios e incentivos às boas práticas, até a definição de requisitos compulsórios que precisarão ser atendidos nos próximos anos.

É o caso da Toyota, que possui metas de redução de emissões próprias e para sua cadeia de suprimentos. Para isso, promove avaliações e premiações com os fornecedores, além de trocar experiências de iniciativas de descarbonização com fornecedores como a Bosch, que já é neutra em carbono.

Mas é como potencial fornecedor de energia para o mundo que o Brasil se destaca.

Segundo o relatório, no caso das empresas com operações globais, o Brasil é percebido como um país com grandes oportunidades para o atendimento de metas de redução de emissões globais e investimento em fontes renováveis.

“Estas possibilidades são especialmente interessantes para as empresas de óleo e gás que vêm migrando seus negócios para se tornarem empresas integradas de energia”, observa o documento.

Aqui no Brasil, as petroleiras Equinor, TotalEnergies e Shell concentram 22% do total de projetos eólicos offshore com pedidos no Ibama, em potência instalada.

“O Brasil pode aproveitar sua capacidade de expansão de fontes renováveis para exportar produtos que deverão ser fortemente demandados globalmente, como o hidrogênio verde e combustíveis sintéticos”, continua.

Para destravar investimentos e colocá-los na rota de baixo carbono, a demanda é política pública. As expectativas em relação ao governo Lula (PT) são altas, e com motivo.

Dos 37 ministérios da gestão atual, 17 têm secretarias ou departamentos dedicados à agenda de mudança do clima. E os temas sustentabilidade, reindustrialização verde e transição energética são recorrentes nos discursos tanto do presidente da República quanto de seus ministros.

“O Brasil é um dos poucos países que não precisa de nova tecnologia para avançar ainda mais [na transição energética], mas a gente precisa acelerar esse caminho”, defende Marina Grossi, presidente do CEBDS.

Ela explica que, superado o desafio de acabar com o desmatamento – que responde pela maior parte das emissões brasileiras –, o setor energético será a chave para o Brasil cumprir seus compromissos climáticos.

E as empresas já estão em suas trajetórias zero líquido até 2050. Mas apontam que, em muitos casos, o país precisa desenhar a regulação e mecanismos para viabilizar o início do mercado.



“Um caso nítido é o das eólicas offshore: apesar de uma oferta enorme ter sido apresentada pelo setor elétrico, a regulação ainda precisa ser estabelecida considerando-se requisitos, compartilhamento de infraestrutura de transmissão, requisitos para o licenciamento ambiental, dentre outros”, exemplifica o relatório.

Curtas

Lula e o financiamento climático no G7

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) chegou a Hiroshima, no Japão, onde participa como convidado da Cúpula do G7, a primeira que o Brasil participa desde 2009. Na bagagem, a intenção de cobrar os países mais ricos por investimentos em meio ambiente, e retomar as conversas sobre a paz na Ucrânia.

O presidente brasileiro já tem três reuniões bilaterais previstas: com os primeiros-ministros do Japão, Fumio Kishida, e da Índia, Narendra Modi, e com o presidente da Indonésia, Joko Widodo. Reuters

Ibama nega licença na Foz do Amazonas

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, acompanhou parecer técnico concluído em 20/4 e indeferiu nesta quarta-feira (17/05) licença solicitada pela Petrobras para Atividade de Perfuração Marítima no bloco FZA-M-59, na bacia da Foz do Amazonas.

Segundo o órgão, “a decisão, que ocorre em função do conjunto de inconsistências técnicas, segue recomendação de analistas da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama”. Confira a repercussão

Desastre ambiental de US\$ 12 bi

Um estudo sobre a poluição causada pela extração de petróleo no estado de Bayelsa, na Nigéria, calcula que serão necessários pelo menos US\$ 12 bilhões para descontaminar o solo e as águas subterrâneas, onde a presença de substâncias tóxicas está mais de um milhão de vezes acima dos limites de segurança.

A britânica Shell e a italiana Eni, que operam há décadas no estado, foram responsabilizadas pelo órgão regulador nigeriano NOSDRA pela maioria dos derramamentos de petróleo. Contaminantes altamente tóxicos que causam queimaduras, problemas pulmonares e risco de câncer foram detectados por toda parte do território. Veja o relatório (.pdf)

Incentivo para fertilizantes de H2 verde

A Câmara dos Vereadores de Uberaba (MG) aprovou esta semana a concessão de um terreno do poder público para o projeto da Atlas Agro de construção de uma fábrica de fertilizantes a partir do hidrogênio verde no município.

Os vereadores também aprovaram incentivos fiscais para o empreendimento, incluindo remissão do IPTU, isenção de ISSQN sobre os serviços de engenharia e redução de outros impostos.

Combate ao garimpo ilegal

USP e Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) assinaram um convênio nesta quinta (18) para expandir a ferramenta online e gratuita que monitora a origem do ouro comercializado no Brasil. A plataforma, disponível em pco.com.br, consegue identificar fonte de procedência e diferenciar o ouro legal do ilegal.

O Ibram também vai propor a órgãos de controle que exijam uso de plataforma da USP em todas as negociações com ouro. Segundo, Raul Jungmann, diretor-presidente do instituto, a ferramenta é um passo importante para combater a destruição e mortes que o garimpo ilegal promove em regiões como a Amazônia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/05/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

RELATOR DO ARCABOUÇO FISCAL NEGA QUE AS MUDANÇAS NO PROJETO AUMENTEM GASTOS EM R\$ 80 BILHÕES

Cláudio Cajado (PP-BA) estima elevação de despesas em R\$ 10 bilhões em 2024 e disse recebeu 40 propostas de emendas ao texto

Por Victoria Abel — Brasília



Relator do arcabouço afirma que possibilidade de blindar salário mínimo “está na mesa” Reprodução/Democratas (DEM)

O relator do arcabouço fiscal na Câmara dos Deputados, Cláudio Cajado (PP-BA), negou que o substitutivo editado por ele no início da semana abra espaço para ampliação de gastos em até R\$ 80 bilhões, cálculo feito pelo mercado financeiro. Ele estima um aumento na faixa de R\$ 10 bilhões, mesmo quantia prevista pelo Ministério da Fazenda.

- Os números são incorretos e improcedentes. Não existe nenhuma alteração do valor da despesa que foi ofertada (pelo governo). Mantivemos o que veio no texto original, apenas mudando o que era estimado da inflação de julho a dezembro (deste ano). E concretizamos de julho de 2023 a junho de 2022. A diferença que passa a existir, de 2%, colocamos como possibilidade de o governo utilizar em crédito adicional. Nós aumentamos em 2,5% o aumento real, para que houvesse essa correção.

Cajado concedeu entrevista ao podcast 2+1, com Vera Magalhães e Carlos Andreazza.

Ele afirmou nesta quinta-feira que já recebeu 40 solicitações de possíveis emendas ao projeto. Ele se comprometeu a analisar os pedidos e acrescentar ao relatório se houver consenso entre as lideranças de que as alterações melhoram o texto.

- Até agora são 40 solicitações de apresentações de emendas. Eu vou analisar de forma muito dedicada, vamos ver as justificativas de cada um, e eu vou dar meu parecer. Sugestões que estão surgindo também vamos analisar. Se vier para aperfeiçoar o texto, podemos levar em consideração. Mas acho que o texto ficou equilibrado. Meu receio é mexer para alterar um lado e criar descompasso com outro lado - afirmou Cajado.

O deputado ainda destacou que existe um acordo para que alterações passem não apenas pela avaliação dos parlamentares, mas também pelo crivo dos ministérios da área econômica do governo.

Cajado ainda acredita que o texto está blindado de disputas políticas.

- Se dependesse da base do governo, nem sei se seriam aprovadas matérias de quórum simples. Existem matérias que vão além do interesse do governo. Mesmo que o ambiente político esteja contaminado, matérias como essa não serão contaminadas - disse.

Figura de Lira

O deputado também O relator do arcabouço ainda considerou a figura do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), essencial para a aprovação da proposta.

- Acho que seria mais difícil. Nós sabemos separar a disputa eleitoral, a disputa política partidária, daquilo que interessa ao Brasil - afirmou Cajado, que é do mesmo partido de Lira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/05/2023

APÓS IBAMA NEGAR LICENÇA PARA PERFURAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS, MME DIZ BUSCAR EQUILÍBRIO ENTRE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E MEIO AMBIENTE

Ministério de Minas e Energia e Petrobras defendem exploração de óleo e gás na área como forma ampliar reservas do país

Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante audiência Pública na comissão de Minas e energia da Câmara dos Deputados Lula Marques/Agência Brasil

O Ministério de Minas e Energia (MME) afirmou nesta quinta-feira que recebeu com "naturalidade" e "devido respeito institucional" a decisão do Ibama de negar o pedido de licença feito pela Petrobras para explorar um bloco de petróleo na Foz do Amazonas, litoral norte do país, na chamada Margem Equatorial. O MME e a Petrobras defendem a exploração de petróleo nessa

região.



A pasta diz que já havia solicitado à Petrobras aprofundamento dos estudos para "sanar maiores dúvidas quanto à viabilidade da prospecção da Margem Equatorial de maneira ambientalmente segura".

O MME diz ainda que as discussões referem-se apenas à possibilidade de verificar a existência de petróleo e gás natural em um bloco, localizado a mais de 500 km de distância da Foz do Rio Amazonas em si.

"Trata-se de um processo de reconhecimento do subsolo brasileiro, a partir da perfuração de apenas um poço, para fins de pesquisa, com o objetivo de verificar as potencialidades da região e, principalmente, as oportunidades para as brasileiras e os brasileiros", afirma a pasta.

Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte



O MME diz ainda que, somente após a eventual aprovação e realização deste primeiro estudo, caso seja verificada a existência de petróleo e gás natural no bloco, é que poderão ser tomadas futuras decisões de Governo quanto ao aproveitamento dessas potencialidades.

"O objetivo do MME é sempre buscar o equilíbrio entre desenvolvimento econômico – com geração de emprego e renda – e as necessárias questões ambientais, promovendo transformação e justiça social eficazes e permanentes para a população e preservando o nosso meio ambiente", afirma a pasta.

O MME afirma que todo o processo de discussão do tema tem garantido a participação plena dos órgãos envolvidos na questão e respeitará as diretrizes do governo Lula "levando em conta o respeito ao meio ambiente e às questões sociais e econômicas de interesse do país".

Negativa do Ibama

Nesta quarta-feira, o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, acompanhou a área técnica do órgão ambiental federal e negou pedido de licença feito pela Petrobras para perfurar o bloco. A recomendação de recusa por analistas da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama foi dada "em função do conjunto de inconsistências técnicas" do pedido da estatal.

Para explorar reservas da chamada Margem Equatorial, a Petrobras quer perfurar poços em um bloco a cerca de 160 quilômetros da costa do Oiapoque (AP) e a 500 quilômetros da foz do rio Amazonas com o objetivo de comprovar a viabilidade econômica da produção de petróleo na região. O plano, no entanto, sofre oposição de ambientalistas por causa do risco ao meio ambiente.

A exploração de petróleo nessa região tem sido defendida pelo presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, argumentando que o ponto de perfuração está em alto mar, a uma longa distância da foz do Rio. Mas o Ibama, que é subordinado ao Ministério do Meio Ambiente, de Marina Silva, entendeu que a estatal não conseguiu demonstrar a segurança para a perfuração próxima à foz do Amazonas.

"Foram oferecidas todas as oportunidades à Petrobras para sanar pontos críticos de seu projeto, mas este ainda apresenta inconsistências preocupantes para a operação segura em nova fronteira exploratória de alta vulnerabilidade socioambiental", diz o despacho.

O presidente do Ibama acompanhou o entendimento da equipe técnica sobre a "necessidade de se retomar ações que competem à área ambiental para assegurar a realização de Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) para as bacias sedimentares que ainda não contam com tais estudos e que ainda não possuem exploração de petróleo, no prazo mais breve possível".

De acordo com o Ibama, a AAAS é uma análise estratégica que permite identificar áreas em que não seria possível realizar atividades de extração e produção de petróleo e gás em razão dos graves riscos e impactos ambientais associados. Na decisão, Agostinho afirma que a ausência desse estudo "dificulta expressivamente a manifestação a respeito da viabilidade ambiental da atividade".

Ele relata que não foram feitos estudos sobre a "aptidão das áreas" para a atividade proposta pela Petrobras e ressalta a "notória sensibilidade socioambiental, para a instalação da cadeia produtiva do petróleo".

A Foz do Amazonas é parte da Margem Equatorial, área considerada nova fronteira exploratória de petróleo, que vai do litoral do Amapá ao do Rio Grande do Norte. A Petrobras pretende investir US\$ 2 bilhões ali até 2026. É a segunda negativa do Ibama para perfuração na região. Em 2018, o órgão negou licença para cinco blocos da petroleira francesa Total.

Fonte: O Globo - RJ

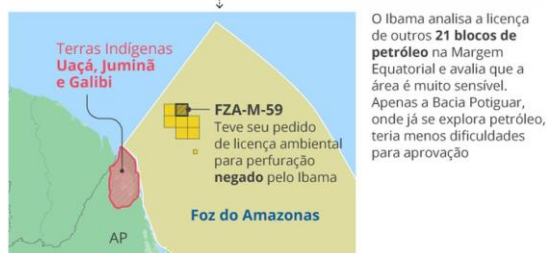
Data: 18/05/2023

PETROBRAS VAI DESMOBILIZAR ATIVIDADES NA FOZ DO AMAZONAS, APÓS NEGATIVA DO IBAMA PARA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO

Sondas e outros recursos serão direcionados às Bacias da região Sudeste, informa a petroleira
Por Bruno Rosa — Rio

Margem Equatorial

■ Bacias que compõem a Margem Equatorial ■ Países que já exploram a região
■ Poços exploratórios da Petrobrás
A Petrobras reservou US\$ 3 bilhões no seu plano estratégico de 2023-2027 para perfuração de 16 poços exploratórios na Margem Equatorial



sustentável", disse em comunicado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/05/2023

Com a negativa do Ibama, a Petrobras disse que que a sonda e os demais recursos mobilizados na região do Bloco na Foz do Amazonas, "serão direcionados para atividades da companhia nas Bacias da região Sudeste" nos próximos dias.

A Petrobras lembrou que o desenvolvimento do bloco - a 175 quilômetros da costa do Amapá e a mais de 500 quilômetros de distância da foz do rio Amazonas - é um compromisso assumido com a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e que será multada se o investimento não for feito.

Margem equatorial — Foto: Editoria de Arte

A estatal afirmou, no entanto, que segue comprometida em desenvolver a Margem Equatorial.

"A companhia segue comprometida com o desenvolvimento da Margem Equatorial brasileira, reconhecendo a importância de novas fronteiras para assegurar a segurança energética do país e os recursos necessários para a transição energética justa e

CLÁUDIO CAJADO AFIRMA QUE TEXTO DO MARCO FISCAL ESTÁ BLINDADO PARA APROVAÇÃO NA CÂMARA



Relator do projeto garante que forças externas, como a instalação de três CPIs no Congresso e a cassação de Deltan Dallagnol, não afetarão o plenário. 'Existe uma maturidade, protagonizada pelo presidente da Casa, Arthur Lira, de que existem matérias que perpassam o interesse do governo', disse.

O deputado Cláudio Cajado – Foto : Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados/ Arte

O relator do marco fiscal na Câmara dos Deputados, Cláudio Cajado (PP-BA), garantiu que o texto do projeto está 'blindado' para a votação em plenário. No podcast 2+1, com Vera Magalhães e Carlos Andreazza, ele afirmou que forças externas, como a instalação de três CPIs no Congresso e a cassação de Deltan Dallagnol, não afetarão os ânimos dos parlamentares.

'O texto está blindado, porque o governo não tem uma base consistente. O governo não construiu essa base, e se dependesse dela, não sei nem se aprovaria matérias de quórum simples', pontuou.

'Existe uma consciência, uma maturidade, protagonizada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira, de que existem matérias que perpassam o interesse puramente do governo e vêm para o interesse do



país. Essa é uma delas. Então, por mais que o ambiente político esteja contaminado, matérias como essa não serão contaminadas. Essa é a lei mais importante que votaremos esse ano, é o regime fiscal sustentável', garantiu.

A Câmara aprovou o regime de urgência do projeto na última quarta-feira (17) e a votação do mérito está prevista para a próxima quarta. O acordo para ir a plenário aconteceu após reunião entre líderes com o relator, que escreveu um substitutivo à proposta original do governo. No novo texto, Cajado aperta gatilhos de punição ao Executivo em caso do não cumprimento de metas.

Questionado se o governo conseguiria mexer nas isenções e desonerações de setores da economia para aumentar a arrecadação prevista no marco fiscal, o deputado afirmou que esse é o maior desafio do Planalto, mas acredita que será possível.

'O governo tem que agir. De desonerações a gente está em torno de R\$ 480 bilhões. Se ele conseguir 15% disso, eu penso que já é um grande benefício. Porém, as desonerações, de fato, não são um ambiente muito fácil de você delegar. Mas o governo tem uma série de atitudes que pode tomar sem que haja elevação da carga tributária. Tem o voto de minerva do Carf, tem o ICMS, a precificação dos produtos a serem exportados, as taxações dos sites chineses e dos sites de apostas', ponderou.

Uma das críticas do mercado ao texto final é que o governo teria autorização para subir as despesas ao máximo em 2024, independentemente da receita no ano que vem. Cláudio Cajado rechaça a informação. Ele explica que houve uma compensação nos cálculos da receita por causa da desoneração dos combustíveis em 2022.

'Na verdade, matérias que foram divulgadas em alguns jornais colocaram números que são absolutamente imprecisos. Não existe nenhuma alteração do valor da despesa que foi ofertada pelo relatório. Nós mantivemos o que veio no texto original apenas mudando o que era estimado da inflação de julho a dezembro, e concretizamos de julho de 2023 a junho de 2022 - e a diferença que passa a existir, de 2%, nós colocamos como uma possibilidade de o governo, através de crédito adicional no ano que vem, poder utilizar', afirmou.

O Ministério da Fazenda estima um impacto de R\$ 10 bilhões, enquanto as contas do mercado apontam R\$ 84 milhões.

'Esses cálculos de R\$ 80 bilhões são surreais. Só se considerou os anos de 2024 e 2025, e adicionando além do crescimento da receita, também a despesa. Só pode ser. E que não foi acrescido. A despesa já estava prevista exatamente no texto original', questionou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/05/2023

NOVOS INVESTIMENTOS NO SETOR DE PETRÓLEO PODEM SER AFETADOS POR NEGATIVA DO IBAMA PARA EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS

Especialistas avaliam que falta de licenciamento ambiental pode reduzir interesse de outras empresas no país. Total e BP já venderam suas fatias na área para Petrobras

Por Bruno Rosa — Rio

A recusa do Ibama em conceder o licenciamento ambiental para a Petrobras fazer um primeiro poço de exploração de petróleo na Foz do Amazonas pode impedir o desenvolvimento da indústria em toda a Margem Equatorial, que vai do litoral do Amapá até o Rio Grande do Norte, e até mesmo inviabilizar o desenvolvimento de novas áreas no mar, apontam especialistas ouvidos pelo GLOBO.

A polêmica Margem Equatorial é alvo de críticas de ambientalistas há uma década por concentrar grande quantidade de espécies de flora e fauna marinha, além de concentrar grande parte dos mangues do Brasil. A francesa Total e a britânica BP, que arremataram blocos na região, não

conseguiram licenças e desistiram da região, vendendo suas fatias nas áreas para a Petrobras. A estatal disse na tarde desta quinta-feira que vai desmobilizar as atividades na região.



Petrobras já preparava um aerodromo no Oiapoque como base de apoio para a exploração na foz do Amazonas – Foto : Divulgação

Segundo Marcelo de Assis, diretor de Exploração & Produção (Upstream) da Wood Mackenzie, toda a Margem Equatorial esbarra na falta de licenciamento ambiental. Para ele, a decisão do Ibama afasta o interesse de outras empresas na região:

-Nenhuma empresa conseguiu licenciamento na região nesses dez últimos anos, como Total e BP. Assim, as empresas internacionais começaram a sair a partir de 2018. Além do licenciamento, há falta de infraestrutura. Mas não existe interesse ultimamente pois não adianta adquirir blocos e ficar sem licenciamento.

Margem Equatorial

- Bacias que compõem a Margem Equatorial
 - Países que já exploram a região
 - Poços exploratórios da Petrobrás
- A Petrobras reservou **US\$ 3 bilhões** no seu plano estratégico de 2023-2027 para perfuração de 16 poços exploratórios na Margem Equatorial



O Ibama analisa a licença de outros **21 blocos de petróleo** na Margem Equatorial e avalia que a área é muito sensível. Apenas a Bacia Potiguar, onde já se explora petróleo, teria menos dificuldades para aprovação

Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte

Magda Chambriard, ex-diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), a recusa em conceder o licenciamento pode afetar ainda o desenvolvimento de novas fronteiras no Brasil, como o da Bacia Potiguar, no Sul do Brasil. Para ela, a decisão do órgão ambiental aumenta a insegurança jurídica no Brasil.

-O Estado brasileiro precisa definir o futuro da indústria de óleo e gás e seu desenvolvimento. Claro que precisa atender as condicionantes ambientais, mas isso não pode ser impeditivo. Ao negar uma licença para uma estatal, há um aumento de risco em se investir no Brasil, que é precificado - disse ela.

Segundo ela, é importante se buscar um equilíbrio entre as exigências ambientais e os planos de investimento. Ela criticou também a decisão da ANP de incluir as áreas da Margem Equatorial na chamada Oferta Permanente de Concessão.

Em agosto de 2022, por exemplo, a própria ANP aprovou a inclusão em oferta permanente de novas áreas exploratórias em águas profundas e ultra profundas em

todas as bacias da região, como Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar. Com isso, passou a fazer parte da oferta permanente 289 blocos exploratórios na região.

-Não se deve colocar em oferta permanente áreas exploratórias. Ninguém vai investir porque há questões a serem resolvidas. Ao fazer isso, você tira o valor dessas áreas. Vende barato, rápido e sem cuidado - critica Magda.

O investimento na Margem Equatorial vem sendo defendido pela nova gestão na Petrobras, liderada por Jean Paul Prates. A companhia prevê hoje investir US\$ 2,94 bilhões, quase metade dos US\$ 6 bilhões que a empresa projeta para exploração entre 2023 e 2027. A empresa prevê perfurar 16 poços em toda a Margem Equatorial.

Além do poço no litoral do Amapá, a companhia está em fase de elaboração de estudos ambientais para perfurar de poços em 2026 na bacia Pará-Maranhão. No ano passado, a Petrobras fez acordo com a ANP para perfurar poços ainda nas bacias de Barreirinha, no litoral de Maranhão, na de Ceará, e na Potiguar, entre o Rio Grande do Norte e o Ceará.

Não há na região hoje nenhuma atividade de perfuração, segundo fontes do setor. "Não teve nenhum poço aprovado pelo menos nos últimos 10 anos. No entanto, há vários blocos contratados, mas todos esperando", disse essa fonte.

Shell, Chariot, 3R, PetroRio, Enauta, Murphy têm participações em blocos arrematados na Margem Equatorial.

20 dos 41 blocos na Margem Equatorial já foram suspensos

Na Margem Equatorial, existem 41 blocos exploratórios (ou seja, ainda não produzem) localizados nas Bacias de Foz do Amazonas (9 blocos), Pará-Maranhão (5 blocos), Barreirinhas (18 blocos) e Potiguar Mar (9 blocos). Desses, 20 blocos encontram-se suspensos em virtude de atraso no licenciamento ambiental.

A fase de exploração é a primeira fase dos contratos, na qual as empresas realizam estudos e atividades (como sísmicas, perfuração de poços) para identificar a presença ou não de petróleo e gás.

Após avaliar se as descobertas são ou não comerciais, a empresa decide, unilateralmente, se irá continuar com a área e transformá-la em um campo, dando início da fase de produção. Se não quiser, a empresa devolve a área para a ANP.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/05/2023

ALCKMIN DIZ QUE APROVAÇÃO DA URGÊNCIA DO ARCABOUÇO FISCAL NA CÂMARA MOSTRA 'CONFIANÇA' NA PROPOSTA

Presidente em exercício afirmou ainda que conversas com partidos para cobrar fidelidade ajudou no resultado

Por Alice Cravo — Brasília



O vice-presidente Geraldo Alckmin participa de seminário do BNDES – Foto : Gabriel de Paiva/Agência O Globo/20-03-2023

O presidente da República em Exercício, Geraldo Alckmin, afirmou nesta quinta-feira que a aprovação da urgência para a votação do novo arcabouço fiscal na Câmara dos Deputados demonstra "confiança" na proposta. Alckmin afirmou ainda que acredita que o mérito terá o mesmo apoio no plenário e que é possível aprovar "rapidamente" a ancoragem.

-- Em relação a ancoragem fiscal, muito importante a aprovação, expressiva manifestação do parlamento. Acho que mostra confiança na proposta

O presidente em Exercício voltou a defender a aprovação da Reforma Tributária após a término da discussão sobre o novo arcabouço fiscal. Alckmin tem defendido que a reforma ocorra ainda neste ano para não perder o timing da discussão.

-- Acho que nós podemos aprovar rapidamente a ancoragem e em seguida uma outra reforma estruturante, que é a Reforma Tributária, que eu tenho defendido que precisa encerrar essa votação neste ano. Temos que aproveitar sempre o primeiro ano para reformas mais estruturantes -- afirmou.

Alckmin deu as declarações após evento no Palácio do Planalto pelo Dia Nacional do Combate ao Abuso e Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes.

Com a aprovação da urgência da votação do arcabouço fiscal, o projeto não precisará passar por debates nas comissões e irá diretamente a plenário, quando o mérito do projeto será analisado. A urgência do projeto foi aprovada pros 367 votos favoráveis e 102 votos contrários.

Alckmin afirmou ainda que o "diálogo" com os parlamentares sobre a proposta do marco fiscal foi "importante", assim como o "convencimento". Lula determinou que fossem feitas conversas com partidos que comandam ministérios para cobrar fidelidade da base, após a derrubada de trechos do decreto do saneamento.

Até agora, o governo já se reuniu com o PSB, PSD e com o MDB. Todos as três legendas comandam ministérios e deixaram de entregar votos a favor do governo.

--Tudo ajuda. Acho que o diálogo é muito importante e o convencimento. Acho que a proposta foi bem elaborada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/05/2023

ACELEN REDUZ PREÇOS DE GASOLINA E DIESEL EM MEIO A MUDANÇA DE POLÍTICA DA PETROBRAS

No acumulado do ano, de janeiro a abril, o valor da gasolina vendida pela Acelen acumula queda de 16%

Por Bruno Rosa



Refinaria da Bahia também reduz preços Divulgação

Após a Petrobras anunciar nova política de preços e reduzir os valores dos combustíveis no país, a refinaria da Bahia, controlada pela Acelen, também anunciou queda no valor da gasolina e do diesel a partir desta quinta-feira.

A Acelen, holding de energia da Mubadala Capital, o braço de private equity do fundo soberano dos Emirados Árabes Unidos, controla a Refinaria da

Bahia, que foi vendida pela Petrobras. A unidade responde por cerca de 12% da capacidade de produção nacional, com 290 mil barris por dia.

No caso da gasolina produzida pela Acelen, o valor do litro passou R\$ 2,78 para R\$ 2,64 nesta quinta-feira. É uma queda de 5%. No acumulado do ano, de janeiro a abril, o valor da gasolina vendida pela Acelen acumula redução de 16%.

A empresa anunciou que o preço do diesel passou de R\$ 3,11 para R\$ 3,08 hoje. Trata-se de uma queda de 0,9%. De janeiro a abril, a Acelen já reduziu o preço do diesel em 31% em sua refinaria.

Na terça-feira, a Petrobras anunciou sua nova política de preços para o diesel e a gasolina vendidos no Brasil. De acordo com a estatal, a nova política não refletirá apenas a cotação internacional do petróleo e do dólar como é hoje, com a chamada PPI (paridade de importação).

A definição dos preços também levará em conta os custos internos de produção, que consideram capacidade de refino e logística, por exemplo, além dos diferentes tipos de petróleo produzidos no país. A estratégia de preços vai variar não apenas pelo perfil do cliente (distribuidora, por exemplo), mas de acordo com a área de influência de suas refinarias.

Com isso, a Petrobras já reduziu os valores da gasolina, diesel e GLP (gás de botijão) nas refinarias. O valor da gasolina passou de R\$ 3,18 para R\$ 2,78 por litro desde ontem. Foi uma queda de 12,57%. Já o diesel caiu de R\$ 3,46 para R\$ 3,02 por litro. Foi uma queda de 12,71%. Porém, o repasse ainda não ocorreu a todos os postos, que alegam estar com estoques.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/05/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AS CONSEQUÊNCIAS DO IMBRÓGLIO SOBRE A EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS

Situação tem causado divergências no governo Lula, mas pode ser a oportunidade para que o Brasil consiga definir uma política para a transição energética

Por Celso Ming - Artigos e podcasts do jornalista Celso Ming

A decisão do Ibama de negar o pedido da Petrobras para a exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas tem importantes consequências ambientais e econômicas. Mas não se restringe apenas a isso. Pode ser uma oportunidade para que o País defina o que pretende fazer com suas riquezas de petróleo e avance na criação de uma política de Estado para substituição dos combustíveis fósseis.

A proibição não se restringe apenas ao Bloco 59, localizado a 179 quilômetros da costa do Amapá – trecho relativamente próximo à foz do Amazonas. Tende a abranger toda a promissora Margem Equatorial, que se estende por mais de 2.200 km e vai do litoral do Rio Grande do Norte ao Amapá.

Onde fica



A permissão para exploração de óleo pela francesa Total em cinco blocos adjacentes sujeitos a riscos semelhantes foi barrada há cinco anos. O processo de licenciamento ambiental deste bloco foi iniciado em 2014, a pedido da BP Energy do Brasil. Em dezembro de 2020, os direitos de exploração de petróleo no bloco foram transferidos para a Petrobras.

A questão tem causado constrangimento entre partes do governo. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante evento chamou de “pseudorrisco” o entrave para o andamento do projeto. Já a ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, defendeu a importância de se investir no processo de transição energética da Petrobras.

As razões do Ibama são compreensíveis. Não se trata apenas de evitar derramamento de petróleo numa área ambientalmente sensível. Por mais cuidados que se tomem, nessa atividade não se pode

garantir imunidade contra acidentes. Algum derramamento ou outras ocorrências danosas, como incêndios e afundamento de embarcações-tanque, sempre podem acontecer. Se pudessem ser evitados, não seria necessário gastar bilhões de dólares com seguros contra sinistros desse tipo.

No entanto, se prevalecer a decisão do Ibama, outras graves consequências ficarão inevitáveis. A primeira delas é a de que deixarão de ser exploradas áreas com potencial equivalente à do pré-sal, como se sabe pelas excelentes condições dos campos vizinhos da Guiana e do Suriname. Como a era do petróleo tem prazo de vencimento relativamente curto, isso implica abandonar a utilização de grandes riquezas e desistir de enormes recursos em royalties, receitas com exportações e com impostos, que poderiam ajudar a financiar o desenvolvimento de enormes áreas hoje entregues à pobreza e ao deus-dará.

A questão não se limita a fazer escolhas difíceis. A hora é de definir uma política e prazos de cumprimento para uma transição de fontes energéticas baseadas em combustíveis fósseis para fontes de energia limpa. Todos os países do mundo ou já fizeram suas escolhas ou estão sendo forçados a isso.

Assim como já aconteceu com o carvão vegetal, a economia tocada por queima de petróleo acabará com enormes reservas de óleo enterradas ao redor do mundo. E o Brasil não escapará desta sina – a menos que desenvolva esse potencial enquanto houver tempo para isso.

Falta saber se o País fará suas escolhas consciente do que vai perder e do que vai ganhar ou se se manterá passivo, deixando-se levar pela onda da hora.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/05/2023

GERDAU: 'BRASIL PRECISA DEBATER SOLUÇÕES, E NÃO SE É ESQUERDA OU DIREITA'; LEIA ENTREVISTA

Segundo o industrial, tem faltado diálogo do presidente Lula com os empresários; ele diz também que o 'marasmo burocrático' virou teto para o crescimento do País

Por Beatriz Bulla e Ricardo Grinbaum

ENTREVISTA COM

Jorge Gerdau Johannpeter - Empresário

Há mais de duas décadas o empresário Jorge Gerdau Johannpeter lidera o debate público sobre o chamado Custo Brasil, o gasto adicional que empresas brasileiras têm para produzir no País, em razão da complexidade de encargos e tributos nacionais. Em entrevista ao Estadão, Gerdau, que é presidente do conselho superior do Movimento Brasil Competitivo, disse que há um "desconhecimento político" sobre o tamanho da crise de competitividade brasileira e que o "marasmo burocrático" tornou-se o principal teto para o crescimento.

Ao falar sobre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Gerdau disse que o chefe do Executivo tem tido pouco diálogo com o empresariado e se declara angustiado por não vislumbrar como o governo vai equilibrar a questão orçamentária e a relação com o Congresso.

"Tínhamos alguns nomes da área econômica que definiram voto a favor do presidente Lula e, com as declarações do presidente, esse pessoal foi se afastando. No Brasil, ninguém tem condições de resolver os problemas sem mobilização de todas as frentes", afirma. Se Lula fizer um "chamamento", diz Gerdau, ainda é possível estabelecer a ponte com o setor privado.

O empresário também critica o baixo envolvimento do empresariado brasileiro na política atualmente, o que considera uma falha. "É insuficiente para ajudar na solução dos problemas macropolíticos que nós temos", afirma.

Por meio de atuação com o Movimento Brasil Competitivo, o sr. tem sido um defensor da redução do chamado Custo Brasil, estimado em R\$ 1,7 trilhão ao ano. É um debate travado há bastante tempo. Qual o grande obstáculo para superar o problema?

O MBC é uma entidade que tem 22 anos, mais ou menos, e nasceu com os temas de tecnologia de gestão. Dentro de vários projetos grandes, nos concentramos em quatro frentes essenciais: governança, projetos de tecnologia operacional, custo Brasil e educação. Focamos nos últimos anos de forma muito intensa no tema Custo Brasil, porque ele é decisivo na competitividade do País. Eu diria que tecnicamente esses temas todos estão razoavelmente estruturados, seja por projetos de lei que já existem ou coisas desse tipo, mas o maior problema é sua condução política. E daí a importância de fazer esse debate.

Quando eu tenho uma estrutura tributária, burocrática ou de energia, seja o que for, e eu encareço a cadeia produtiva com essa estrutura, perco minha capacidade competitiva para competir com as importações e perco a minha capacidade competitiva de exportação. O maior fator do não crescimento do setor industrial está essencialmente conjugado no tema do custo Brasil. Alguns exemplos clássicos que existem: se você tomar o sistema tributária, tem entre 6% a 8% de custo de cumulatividade tributária em todos os produtos na cadeia produtiva. Isso atinge o resto dos setores. Essa estrutura é obsoleta e não corrigida. Existe um desconhecimento político da dimensão dessa crise. Nós estamos 20, 30 anos atrasados.

No mundo inteiro, os encargos da folha de pagamento são aqueles vinculados exclusivamente à folha de pagamento. Nos EUA ou Europa, o empregado praticamente leva para casa próximo a 70%, 75% daquilo que ele custa. No Chile, o número é ainda mais favorável, leva 85% para casa aquilo que custa. No Brasil, tenho encargos que fazem com que o operário leve praticamente metade do que custa.

Nós construímos uma burocracia estatal, tributária e de outros encargos de uma forma em que realmente reduzimos nosso custo competitivo. É um verdadeiro pecado que se faz em relação a toda a sociedade.



Para Jorge Gerdau, resolver a questão tributária é fundamental para a competitividade do País Foto: Sergio Dutti/Estadão

Há anos falamos de Custo Brasil e reforma tributária, que estão muito ligados. Qual sua expectativa sobre a reforma e, do que o sr. viu até agora, acha que é um projeto que será capaz de reduzir o Custo Brasil?

Nos meios técnicos, esse tema vai maturando. Politicamente, estamos quase a zero ainda. A reforma tributária, em si, como está sendo debatida por muitos

governos, há muito tempo, tem uma perspectiva um pouco melhor. No mundo, o IVA tem praticamente um único imposto para todos, mas eventualmente duas categorias, talvez três. Pessoalmente sou favorável, porque aqueles produtos absolutamente necessários, da alimentação, etc, têm um crédito para baixar o custo ao máximo para a população de baixa renda, especialmente.

Um IVA só é um tema bastante difícil de ser conseguido. Como o diálogo político no Brasil é muito complexo, as regiões que estão estruturadas na base da agricultura têm um temor enorme. Mas, se for feito um IVA inteligente, eles não perdem. Ao contrário. Eles hoje pagam os impostos absurdos que estão em cima de uma máquina agrícola ou em cima do adubo, eles poderiam ter o benefício de uma limpeza tributária na exportação.

Só o fato de existir a dimensão do Custo Brasil é um símbolo da subcultura econômica do processo político e do próprio processo executivo.

E a expectativa sobre a reforma?



Olha, é muito difícil, mas estou convicto, com nossa experiência empresarial internacional e local, que essa é uma peça decisiva. E não é em benefício da indústria, é em benefício da sociedade toda.

Não tem de inventar muito, tem de olhar o benchmarking (referência) do mundo. O que existe hoje na parte tributária? Não existe mais no mundo esse emaranhado que temos (no Brasil). Trabalho com 40 mil livros (fiscais) na Gerdau. Para cada imposto, em qualquer filial, tem de fazer o livro fiscal. É livro que não acaba mais. É quase impossível que não tenha erros nesse processo. É um marasmo de papelada e burocracia.

Qual país do mundo desenvolvido não usa o IVA? Todos usam. Só os EUA não, porque não têm imposto na estrutura industrial. Aqui no Brasil, no debate de interesses de áreas, querem um tipo de imposto que não tem em lugar nenhum do mundo, com a ilusão de que vão conseguir pagar menos na sua empresa. O pessoal olha o seu pedacinho. Eu digo: pare de detalhar as coisas e olhe o que o mundo faz. Se eu tenho os 30, 40 principais países do mundo fazendo desse jeito, eu tenho de fazer estupidamente igual.

“O atraso e a não melhoria da educação básica é uma omissão comunitária e da elite brasileira que é inaceitável”

Jorge Gerdau, empresário

Há muita resistência do setor de serviços, que teme aumento de impostos. Como o sr. vislumbra a solução desse impasse?

Eles não analisam o montante de imposto do produto que compram. Não podemos sair com imposto de 20%, 25% em cima de serviços, mas a correta alocação desse processo tem de ser analisada. Qualquer produto que o comércio vende carrega uma tamanha carga tributária que, se ajustada, a carga final total provavelmente será menor do que hoje.

Continua após a publicidade

Mas em todas as reformas tributárias que existiram foi prometido que não haveria aumento de imposto, e depois sempre houve. Se você me diz, hoje, que vamos fazer sem aumento de imposto, eu digo: nunca aconteceu antes na história do Brasil, será que vai acontecer agora? E quando você vê que o governo tem déficit e não está mexendo no custo, é pacífico que no fim vai sair algum aumento de imposto.

Convencer todo mundo é tremendamente difícil, mas a não correção do Custo Brasil é o maior fator de limitação do crescimento que o País tem. Nós conseguimos construir um marasmo burocrático que está colocando um teto no nosso crescimento. Se não rompermos esse teto, não vamos conseguir mudar essa estrutura. Deveríamos crescer 4% ou 5% ao ano para conseguir atender a demanda na perspectiva social.

Que avaliação o sr. faz do cenário político do País dos últimos anos?

Perdemos um pouco o rumo nos processos nos últimos tempos. Estruturas entre legislativo, executivo e judiciário começaram a fazer uma confusão de intervenção um no outro, e acho que perdemos a perspectiva prioritária de objetivos globais que queremos atingir. Estou acentuando o debate sobre Custo Brasil, mas o mais grave problema, no meu entender, está na educação. Enquanto o mundo está se adaptando a patamares tecnológicos, nós não conseguimos ainda uma alfabetização mínima na educação. O atraso e a não melhoria da educação básica é uma omissão comunitária e da elite brasileira que é inaceitável. E é um tema, no meu entender, puramente de gestão, mas a palavra “gestão” é proibida na educação - não por lei, mas de fato.

Como o sr. avalia a disposição do novo governo e do novo Congresso de enfrentar esses problemas?

O atual governo estabeleceu alguns conceitos sobre o orçamento de gastos, mas não sei se vão conseguir fazer os objetivos de receita. Existe incerteza sobre como vamos estar daqui a seis meses, nesse balanceamento de políticas orçamentárias de gasto em relação à receita. E a formação do



Congresso não nos deu condições ainda de avaliar se o governo vai ter capacidade de passar com os projetos. O quadro não nos permite ter uma visão.

Se você me pergunta como vamos estar daqui a seis ou 12 meses nessa relação poder de compra, inflação, balanceamento de custo do governo com as receitas... essa fotografia não está clara. Enquanto a fotografia de receitas e despesas não estiver clara é muito difícil definir o que vai acontecer com o País. O governo ainda não está focando o esforço político máximo nesse ajustamento. Até o ministro (Fernando) Haddad, no seu papel, tem conduzido razoavelmente bem essa visão. Agora, a condução executiva política para que as coisas aconteçam eu não estou sentindo ainda.

Continua após a publicidade

Talvez o fato de eu não saber responder essa pergunta é o que mais me preocupa, porque eu deveria saber. Me angustia. Não estou com fotografia de como vai ser a condução política.

Sobre o presidente Lula: o sr. conviveu com ele em governos anteriores. Sente uma diferença do presidente hoje em comparação com outros mandatos?

O diálogo do presidente com o meio empresarial está muito pequeno. Tínhamos alguns nomes da área econômica que definiram voto a favor do presidente Lula e, com as declarações do presidente, esse pessoal foi se afastando. Tivemos uma perda de nomes de primeira qualidade que potencialmente poderiam ajudar nesse processo. No Brasil, ninguém tem condições de resolver os problemas sem mobilização de todas as frentes.

O presidente Lula perdeu ou ainda tem essa capacidade de mobilizar todas as frentes?

A competência pessoal do presidente Lula é muito grande. Se ele inverter um pouco o esforço e fizer um chamamento, acho que ele consegue, mas eu não sei se não tem fatores de natureza ideológica que estão limitando. O risco de não usar potenciais máximos de ajuda é muito ruim. No Brasil, se não chamar gente de tudo o que é canto, você não faz.

O sr. sente que não há espaço para esse debate multifacetado?

Está faltando debate aberto sobre os temas. Esse debate um pouco extremado de esquerda e direita é um troço puramente político. O fanatismo de discurso existe, mas quando se vai para solução pragmática de resolução dos problemas, a conta desse troço (fanatismo) diminui. Tenho de debater as soluções, e não se é esquerda ou direita.

Tenho convicções ideológicas profundas, não é que eu não tenha. Mas, na hora de gerenciar, eu não preciso disso, eu tenho é de tocar a obra para a frente.

Como o sr. vê o envolvimento do empresariado nos debates relevantes para o País?

Tenho uma visão um pouco crítica. O envolvimento do empresário no País é insuficiente para ajudar na solução dos problemas macropolíticos que nós temos nesse tema de governança. É a tendência normal que o Brasil tem. Há motivos, porque a imagem do processo político não é muito boa, então o empresário procura fugir. Eu, pessoalmente, tenho me envolvido um pouco mais nesse processo. Tenho feito isso toda vida e continuo fazendo.

Faltam novas lideranças empresariais como as do passado? Sumiram essas vozes?

É que eu sou mais velho do que a média, sou da velha guarda que ainda continua brigando. Os líderes existem, tem líder bom por aí, a falha está em não se meter no processo político.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/05/2023

TAXA DE DESEMPREGO SOBE EM 23 ESTADOS E NO DF E VAI A 8,8% NO 1º TRIMESTRE

País tinha 9,432 milhões de desempregados no período; desocupação estava em 7,9% no fim do ano passado, segundo dados do IBGE

Por Daniela Amorim

RIO - A taxa de desemprego aumentou em 23 das 27 unidades da federação na passagem do quarto trimestre de 2022 para o primeiro trimestre de 2023, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua) Trimestral, divulgados nesta quinta-feira, 18, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Na média nacional, a taxa de desemprego subiu de 7,9% no quarto trimestre de 2022 para 8,8% no primeiro trimestre de 2023. Em São Paulo, a taxa de desemprego aumentou de 7,7% para 8,5% no período.



O mercado de trabalho teve um movimento sazonal de alta na busca por emprego e de eliminação de vagas temporárias em vários estados, explicou Alessandra Brito, analista da pesquisa do IBGE.

Desemprego longo: no primeiro trimestre, havia 2,2 milhões de pessoas que procuravam trabalho durante dois anos ou mais. Foto: Tiago Queiroz/Estadão

“A maioria teve aumento da desocupação. E em algumas Unidades da Federação, além do aumento da desocupação, a gente teve aumento das dispensas. Foi uma combinação desses dois fatores sazonais”, lembrou Alessandra Brito. “Acho que tem esse componente sazonal sim, que foi acompanhado por várias Unidades da Federação e grandes regiões como um todo.”

Porém, o aumento na taxa de desemprego foi considerado estatisticamente significativo em apenas 16 delas, enquanto nas outras sete a variação ficou dentro da margem de erro da pesquisa. No Sergipe, o resultado ficou estável em 11,9%. As quedas (embora não significativas estatisticamente) ocorreram no Acre, de 10,0% para 9,8%; no Amapá, de 13,3% para 12,2%; e no Espírito Santo, de 7,2% para 7,0%.

No primeiro trimestre, as maiores taxas de desocupação foram as da Bahia (14,4%), Pernambuco (14,1%) e Amapá (12,2%). Os menores resultados foram registrados em Rondônia (3,2%), Santa Catarina (3,8%) e Mato Grosso (4,5%).

O desemprego entre as mulheres permanecia consideravelmente mais elevado do que entre os homens no País no primeiro trimestre de 2023. A taxa de desocupação foi de 7,2% para os homens no primeiro trimestre, ante um resultado de 10,8% para as mulheres.

Por cor ou raça, a taxa de desemprego ficou abaixo da média nacional para os brancos, em 6,8%, muito aquém do resultado para os pretos (11,3%) e pardos (10,1%). Quanto ao nível de instrução, a taxa de desocupação para as pessoas com ensino médio incompleto foi de 15,2%, mais que o triplo do resultado para as pessoas com nível superior completo, cuja taxa foi de 4,5%.

Desemprego de longa duração

No primeiro trimestre de 2023, o País tinha 9,432 milhões de desempregados, sendo que 2,241 milhões deles estavam em situação de desemprego de mais longo prazo, ou seja, em busca de um trabalho há pelo menos dois anos. Se considerados todos os que procuram emprego há pelo menos um ano, esse contingente em situação de desemprego de longa duração sobe a 3,220 milhões, já que 979 mil pessoas buscavam emprego há pelo menos um ano, porém menos de dois anos.



Outros 4,242 milhões de brasileiros procuravam trabalho há mais de um mês, mas menos de um ano, e 1,970 milhão tentavam uma vaga há menos de um mês.

População inativa

Apesar da recuperação no emprego, o Brasil ainda tem 5,555 milhões de inativos a mais do que no primeiro trimestre de 2019, no pré-pandemia. Como não trabalham nem procuram por uma vaga, essas pessoas que estão fora da força de trabalho evitam um avanço maior na taxa de desocupação no País.

O fenômeno de aumento da inatividade é generalizado, afetando todas as faixas etárias, mostrou a pesquisa do IBGE. A proporção de pessoas em idade de trabalhar (com 14 anos ou mais) que efetivamente participa do mercado de trabalho encerrou o primeiro trimestre de 2023 em patamar inferior ao registrado no primeiro trimestre de 2019 em todos os grupos etários.

Na população como um todo, a taxa de participação foi de 61,6% no primeiro trimestre de 2023, ante 63,4% no primeiro trimestre de 2019. Essa distância está maior entre os mais jovens: no grupo de 14 a 17 anos, a taxa de participação foi de 17,2% no primeiro trimestre de 2023, ante 20,0% no primeiro trimestre de 2019; e no grupo de 18 a 24 anos, o resultado agora é de 68,3%, ante 69,8% em 2019.

No entanto, a inatividade maior na faixa etária intermediária é a que mais impacta a taxa de participação global, considerando o peso que esses grupos têm no mercado de trabalho: entre as pessoas de 25 a 39 anos, a taxa de participação foi de 81,3% no primeiro trimestre de 2023, ainda acima dos 82,5% registrados no primeiro trimestre de 2019; e no grupo de 40 a 59 anos, a taxa foi de 73,2% agora, ante 73,9% no pré-pandemia.

Entre os idosos, com 60 anos ou mais, a taxa de participação ficou em 23,2% no primeiro trimestre de 2023, ainda aquém dos 23,8% registrados no primeiro trimestre de 2019.

Segundo Alessandra Brito, analista da pesquisa do IBGE, os mais jovens estão preferindo se qualificar mais antes de ingressar no mercado de trabalho, o que pode ser uma boa notícia.

“As oportunidades não são tão boas, então essas pessoas estão deixando para entrar depois no mercado de trabalho”, disse Brito. “Ela prefere ficar mais se qualificando do que pressionar o mercado de trabalho.”

A pesquisadora frisa que a “grande maioria” das Unidades da Federação ainda não recuperou a taxa de participação do pré-pandemia, ou seja, permanecem com uma proporção maior de inativos do que antes da crise sanitária.

Em São Paulo, a taxa de participação foi de 66,6% no primeiro trimestre de 2023, 2,3 pontos percentuais abaixo dos 68,9% registrados no primeiro trimestre de 2019. No Rio de Janeiro, a taxa agora foi de 60,2%, 2,4 pontos percentuais abaixo dos 62,6% registrados no pré-pandemia, e, em Minas Gerais, a taxa é de 63,8% agora, 1,3 ponto percentual aquém dos 65,1% do pré-covid.

No primeiro trimestre de 2023, as maiores distâncias na taxa de participação em relação ao primeiro trimestre de 2019 foram registradas no Acre (-7,6 pontos percentuais), Rondônia (-7,5 pontos percentuais), Ceará (-5,6 pontos percentuais), Espírito Santo (-5,0 pontos percentuais) e Roraima (-4,7 pontos percentuais).

As únicas Unidades da Federação com taxas de participação maior agora do que no pré-pandemia foram Alagoas (+4,7 pontos percentuais), Tocantins (+3,0 pontos percentuais), Distrito Federal (+2,1 pontos percentuais), Maranhão (+1,1 ponto percentual), Pará (+0,3 ponto percentual) e Rio Grande do Sul (+0,2 ponto percentual).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/05/2023

ACELEN, DONA DE EX-REFINARIA DA PETROBRAS NA BA, VAI PEDIR AO CADE LIMINAR CONTRA ESTATAL

Empresa é controlada por braço fundo árabe Mubadala e reclama de política de preços
Por Denise Luna



Refinaria Mataripe, na Bahia, é hoje controlada pela Acelen. 27/06/2006 - Foto: EDUARDO MARTINS/AGÊNCIA A TARDE/AE Foto: EDUARDO MARTINS / AE

Nos próximos dias, a Acelen, controladora da Refinaria de Mataripe, na Bahia, vai entrar no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) com pedido de liminar preventiva contra a venda de petróleo pela Petrobras a preços maiores do que a estatal pratica para suas próprias refinarias, informaram fontes ao Broadcast.

Segundo a coluna apurou, os preços chegam a ser 10% superiores na venda para a Acelen, controlada pelo braço do fundo de investimento árabe Mubadala no Brasil. O pedido de investigação sobre a diferença de preços foi requerido em outubro pela Acelen, e ganhou força ontem, após o anúncio da nova estratégia de preços da Petrobras para a gasolina e o diesel.

A estatal, que tem cerca de 80% no mercado de derivados no Brasil, anunciou que abandonou a política de preços de paridade de importação (PPI), adotada em 2016, e que vai utilizar outros instrumentos para precificar seus produtos. Entre eles, o preço alternativo do cliente, que leva em conta as alternativas de suprimento que seriam mais vantajosas do mesmo produto ou de substitutos; e o valor marginal para a Petrobras, baseado no custo de oportunidade, dadas as diversas alternativas da companhia (produção, importação e exportação) e/ou dos petróleos utilizados no refino.

O anúncio foi considerado vago por analistas e empresários do setor, que esperam mais detalhes para saber como será operacionalizada a nova política. O próprio fundo Mubadala tem acompanhado de perto os movimentos da estatal e aguarda mais detalhes da mudança.

Segundo fontes, sem o PPI, a indústria de refino fica “sem nenhum norte” e o grau de insegurança foi elevado. De acordo com o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, a nova prática vai tornar a estatal mais competitiva e ajudar a recuperar o mercado perdido pelo programa de desinvestimentos do governo anterior.

Durante o governo Bolsonaro foram vendidas três refinarias, sendo apenas a Acelen relevante, com 14% do mercado. Também saíram do controle da Petrobras a Refinaria Isaac Sabbá, hoje Refinaria de Manaus (Ream) e a SIX, de xisto, no Paraná. “Agora, qualquer coisa cabe dentro dessa estratégia comercial, ficou sem previsibilidade do comportamento dos preços do agente dominante”, disse uma fonte pedindo anonimato.

Para os refinadores privados, a mudança de política da Petrobras não afeta efetivamente os negócios dos investidores que assumiram esses ativos. A operação do setor privado, ressaltam, sempre será mais eficiente do que uma empresa pública, “mas fica impossível competir com alguém que compra petróleo para refinar 10% mais barato”, dizem.

A imprevisibilidade de preço da Petrobras, somada ao preço maior de petróleo para o segmento privado, podem ter o efeito de segurar investimentos. No caso da Acelen, uma eventual negativa do Cade deve suspender investimentos na expansão e modernização da produção de derivados fósseis, além de provavelmente diminuir a carga processada. Porém, não cancela os planos de investir R\$ 12

bilhões em combustível renovável, produto que segue uma dinâmica de preço diferente dos derivados de petróleo e será totalmente exportado.

Empresa diz que nova política de preços da Petrobras não é clara

Procurada, a Acelen disse considerar que “a nova política de preços anunciada pela Petrobras não traz informações suficientemente claras para garantir previsibilidade dos preços de combustíveis no Brasil. Por ser uma empresa dominante no mercado, esta premissa é base para garantir o abastecimento nacional e promover o desenvolvimento da indústria de óleo e gás. A ausência de previsibilidade dos preços de combustíveis desta nova política tende a afastar novos investidores e investimentos.”

Além disso, a companhia disse considerar saudável que o Cade acompanhe as variações de preços e a nova política, “garantindo simultaneamente as condições isonômicas de acesso ao petróleo brasileiro pelas refinarias privadas, preservando a competitividade e a sustentabilidade do setor”. Já a Petrobrás não respondeu a pedido de entrevista até a publicação desta nota.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 18/05/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

AEROPORTO DE NATAL (RN) VAI A NOVO LEILÃO NA SEXTA

A relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante acontece a partir das 10h na B3, em São Paulo, e o lance mínimo foi estabelecido em R\$ 226,9 milhões

Por *Douglas Gavras, Folhapress — São Paulo*

A Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) marcou para a sexta (19), a partir das 10h, a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o terminal de Natal (RN).

O leilão do primeiro aeroporto privatizado do país vai ocorrer na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, e o lance mínimo foi estabelecido em R\$ 226,9 milhões. O evento deve contar com a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.



Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN) — Foto: Reprodução/Facebook

O aeroporto foi o primeiro do Brasil a ser concedido à iniciativa privada, em 2011, fazendo parte do primeiro leilão de aeroportos. Segundo a agência de aviação, o leilão se dará pela maior contribuição inicial ofertada para a ampliação, manutenção e exploração do aeroporto pelo prazo de 30 anos.

6 milhões de passageiros por ano

O aeroporto, localizado na região metropolitana de Natal, tem capacidade para receber 6 milhões de passageiros por ano, possui oito pontes de embarque e opera voos nacionais e internacionais.



O terminal passou por um processo de devolução amigável feita pelo Consórcio Inframerica, administradora do aeroporto, que anunciou o pedido em 2020.

Localizado a 18 quilômetros do porto de Natal e a cerca de 30 quilômetros do centro da capital potiguar, o aeroporto fica próximo a estradas que fazem ligação a outras capitais do Nordeste, como João Pessoa (PB) e Recife (PE).

Em fevereiro deste ano, a Anac aprovou, de forma inédita, o edital de relicitação de São Gonçalo do Amarante. A agência afirmou que o processo é viável e tem potencial de ajudar a desenvolver a infraestrutura nacional.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, "trata-se de uma oportunidade estratégica na região para investidores que queiram ingressar no país ou ampliar a participação no mercado do transporte aéreo nacional."

O contrato com a Inframerica teve início em 2012, por um prazo de 28 anos, e o terminal foi construído do zero, como parte das obras previstas para a Copa de 2014. A empresa também é responsável pela administração do aeroporto de Brasília.

Segundo a atual concessionária, o terminal do Rio Grande do Norte também se destaca como um dos principais exportadores de cargas da região Nordeste e possui 210 mil m² de área de pátio de aeronaves.

O aeroporto de Natal encerrou 2022 com um fluxo de 2.2 milhões de passageiros e 18.179 pousos e decolagens. O movimento representa um aumento de 24,6% da movimentação de pessoas, se comparado a 2021. Em comparação ao movimento de antes da pandemia, o fluxo de pessoas teve uma boa recuperação e já se aproximou dos índices de movimentação do ano.

Em 2020, a Inframerica anunciou que devolveria a concessão do aeroporto. Na ocasião, a operadora aeroportuária calculou ter investido cerca de R\$ 700 milhões em obras de infraestrutura.

Uma das justificativas apresentadas pela empresa à época foi em relação ao tráfego de passageiros, "impactado principalmente pela severa e longa crise econômica enfrentada pelo país, ocorrida justamente no período inicial da concessão e que impactou diretamente o turismo na região".

A empresa também afirmou que os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental feitos no início da concessão apontavam uma expectativa de 4,3 milhões de passageiros em 2019. "Contudo, o fluxo registrado foi de 2,3 milhões, cerca da metade do que era previsto nos estudos de viabilidade", disse.

De acordo com o governo, existem outros dez processos de relicitação em andamento, além do terminal potiguar: sete de rodovias, um de ferrovia e mais dois de aeroportos.

Cerca de 9 em cada 10 passageiros usam aeroportos controlados por empresas privadas no Brasil, segundo dados da Anac, a partir de dados até 2022.

No ano passado, 15 aeroportos foram arrematados na sétima rodada de concessões de aeroportos, agrupados em três blocos.

A estratégia do governo com as concessões tem sido juntar aeroportos cobiçados com terminais deficitários, para equilibrar os blocos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/05/2023

RECUPERAÇÃO JUDICIAL POR CONCESSIONÁRIAS

A intervenção das agências reguladoras retira das concessionárias em crise a possibilidade de se socorrer de mecanismos de reestruturação mais eficientes

Por Thomas Felsberg



— Foto: Custodio Coimbra/Agência O Globo

O Brasil tem grandes necessidades de investimentos na área de infraestrutura, seja para oferecer melhor qualidade de vida para as pessoas, como no caso do saneamento básico, seja para melhorar a circulação de bens e serviços, como no caso de rodovias, portos e aeroportos. Ocorre que são notórias as restrições do orçamento da União e dos Estados para novos investimentos. Uma das alternativas é a realização de parcerias com agentes privados. No entanto, a atração desses agentes vai demandar, além da boa estruturação dos projetos, o aprimoramento da jurisprudência e da legislação, de modo a conferir maior segurança para quem faz os investimentos. Nesse sentido, uma das questões mais sensíveis é a dificuldade que tem encontrado as concessionárias de serviços públicos de acessar o instrumento da recuperação judicial.

O caso da Light, concessionária de energia elétrica do Estado do Rio de Janeiro, que passa por grandes dificuldades financeiras, é bastante ilustrativo dessa situação. O acionamento da Recuperação Judicial permitiria que a empresa pudesse repactuar seus compromissos com credores, e manter a prestação de serviços fundamentais à sociedade. Foi o que ocorreu no caso da Centrais Elétricas do Pará S.A. (Celpa), distribuidora de energia do Pará que, graças ao instrumento da RJ, pode equacionar seu endividamento, tendo os credores, à época, concordado em reduzir substancialmente o endividamento do Grupo. Na ocasião, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou, paralelamente à aprovação do plano de recuperação judicial, um plano de recuperação operacional da empresa.

Ocorre que atualmente a Light está legalmente impedida de lançar mão de instrumento legítimo ao qual outras empresas têm acesso, como pudemos verificar, por exemplo, no caso da Americanas, cuja crise caminha para uma solução. Após o saneamento da Celpa, uma Lei (12.767), de 27 de dezembro de 2012, vedou a aplicação do instituto da Recuperação Judicial a concessionárias de energia elétrica.

Como forma de contornar a vedação, a empresa lançou mão de tese jurídica que defende que a Holding que controla a distribuidora (a empresa que presta o serviço aos cidadãos cariocas) pode pedir RJ para também vincular os credores da subsidiária impedida de fazê-lo. Vislumbra-se uma grande batalha jurídica entre a empresa e seus credores.

Para agravar ainda mais um quadro que já é de disfuncionalidade, tramita no Congresso Nacional projeto que contém previsão sobre o tema das recuperações judiciais e falências, impedindo as concessionárias de serviços públicos de utilizar tal remédio. A premissa (equivocada) das medidas em discussão no parlamento é a pretensa defesa do interesse público, ao restringir, na prática, a renegociação de dívidas de concessionárias com entes públicos.

Ocorre que, na maioria dos casos, as concessionárias em dificuldades têm também dívidas com Agências Reguladoras. E aí instala-se o impasse. Como todo processo de reestruturação de passivo pode implicar redução, por parte de todos os credores, do valor a ser pago, no caso das Agências essa possibilidade provoca verdadeira “pane” no processo decisório desses órgãos. Instala-se a lentidão, alimentada por burocracia ou temor de eventual responsabilização, que pode matar as empresas em dificuldade. A intervenção das agências reguladoras nas concessionárias em crise acaba por restringir a utilização por essas empresas de mecanismos a que todas as demais empresas privadas têm acesso.

Um caso emblemático dessa disfunção é o da Concessionária Rodovias do Tietê S.A., responsável pela operação e manutenção de 415 quilômetros de rodovias no Estado de São Paulo. A empresa teve seu Plano de Recuperação Judicial - que reestruturou passivo de quase R\$ 2 bilhões, e foi aprovado pela totalidade dos credores - homologado pela Justiça. No entanto, não pode implementar as medidas saneadoras, uma vez que aguarda, desde setembro de 2021, um posicionamento da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Neste caso, são atribuições da Artesp aprovar a troca de controle prevista no plano de recuperação judicial e renegociar o passivo da Concessionária referente ao contrato de concessão.

A agência reguladora vem litigando com o objetivo de obter decisão que impeça a sua sujeição ao procedimento de Recuperação Judicial, sob o argumento de que créditos detidos por entes públicos não podem ser objeto de reestruturação, muito embora não haja qualquer disposição legal nesse sentido. Essa tese, infelizmente, vem ganhando espaço no Judiciário brasileiro. Tanto é possível a reestruturação de créditos públicos, que os próprios fiscos realizam programas de parcelamento todos os anos, e vêm implementando meios de transação tributária com descontos para viabilizar a regularização fiscal por contribuintes.

Não podemos perder de vista que as concessionárias são empresas privadas que têm o funcionamento idêntico ao de qualquer outra empresa. A intervenção das agências reguladoras retira das concessionárias em crise a possibilidade de se socorrer de mecanismos de reestruturação mais eficientes. É certo, assim, que a impossibilidade da utilização dos meios de recuperação previstos na Lei nº 11.101/2005 por concessionárias de serviço público, para além de não beneficiar as agências reguladoras, acabaria por prejudicá-las: esses órgãos seriam assoberbados por assuntos que não lhes competem, enfrentariam imensas dificuldades pela ausência de ferramentas para lidar com a crise das concessionárias e, ao fim e a cabo, se veriam habilitadas em diversas falências de empresas que não tiveram a oportunidade de se reestruturar a tempo.

A expectativa, contudo, é que o Projeto de Lei seja revisto para eliminar as previsões relativas ao tratamento das concessionárias em crise econômico-financeira, garantindo que o desventurado cenário descrito acima não se concretize. Mais que assegurar que a crise de concessionárias possa ser endereçada com a utilização de soluções que contam com a supervisão e o apoio do Judiciário, é preciso que tenhamos instrumentos que tragam segurança aos investidores para que possamos solucionar os problemas da infraestrutura do nosso país.

Thomas Benes Felsberg é sócio do Felsberg Advogados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/05/2023

CSN PREVÊ MAIS R\$ 7,9 BI PARA TRANSNORDESTINA

Projeto da ferrovia, iniciado em 2006, já consumiu R\$ 9 bilhões e tem a história marcada por paralisação de obras, bloqueio na liberação de recursos e atualmente uma disputa com Pernambuco
Por Taís Hirata — De São Paulo



Daher, presidente da concessionária: “Não temos nada contra o ramal em Pernambuco. Mas não cabe na nossa concessão” — Foto: Divulgação

A CSN tenta solucionar o que neste momento considera ser a sua última pendência para viabilizar a conclusão da ferrovia Transnordestina, no trecho do Piauí ao Porto de Pecém (CE): o financiamento dos R\$ 7,9 bilhões necessários para finalizar a obra. A empresa avalia que é possível entregar a maior parte do empreendimento até a metade de 2027. Porém, destaca que o cronograma depende da liberação de recursos. Em paralelo, a empresa enfrenta duras críticas de lideranças

políticas de Pernambuco, após desistir da construção de um trecho que ligaria a cidade de Salgueiro até o Porto de Suape.

“Estamos prontos para terminar a Transnordestina. Estamos com todos os projetos executivos aprovados, licenças ambientais vigentes, 98% das desapropriações executadas e obras mobilizadas. O que falta é o financiamento. Para isso, temos tido apoio do governo”, disse Tufi Daher Filho, presidente da Transnordestina Logística, concessionária controlada pela CSN (92,5%), que tem como acionistas minoritários a Valec e a BNDESPar.

A meta da companhia é entregar a fase 1 do projeto entre o fim de 2026 e meados de 2027 - o que já viabilizaria a interligação entre o Piauí e o porto de Pecém, no Ceará. Para isso, serão necessários investimentos de R\$ 6,58 bilhões. Ficaria faltando outra parcela de R\$ 1,3 bilhão referente à fase 2 da construção, que corresponde a um trecho menor, de pouco mais de 100 km, até a cidade de Eliseu Martins (PI).

“A devolução foi a forma de tornar a conclusão do projeto viável”

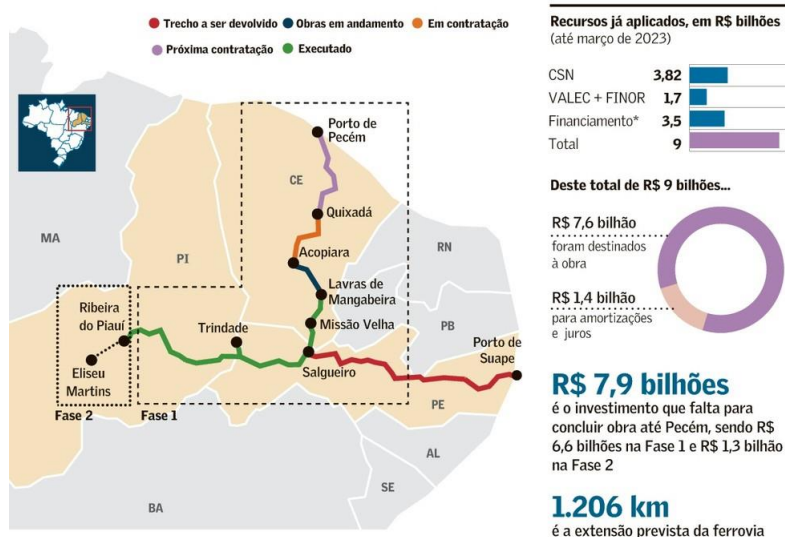
— Tufi Daher

Neste ano, a previsão é investir R\$ 900 milhões, segundo o cronograma pactuado com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Os investimentos se aceleram a partir do próximo ano: R\$ 2,4 bilhões em 2024, R\$ 2,27 bilhões em 2025 e R\$ 1 bilhão em 2026.

O calendário, porém, depende da liberação de recursos, diz Daher. Hoje, já há uma estrutura de financiamento em negociação com o governo federal e os bancos públicos, para os R\$ 7,9 bilhões totais necessários.

Novo projeto

Transnordestina devolve trecho em PE e prevê concluir ligação a Pecém até 2027



A ideia é que a CSN entre com R\$ 3 bilhões no total. Deste valor, R\$ 1,5 bilhão ainda está em discussão, porque deverá ser fruto de uma renegociação de dívidas. A proposta da empresa é obter uma carência de cinco anos, para destinar os recursos que iriam para amortizações e juros à obra em si.

Além disso, deverá haver mais R\$ 3,5 bilhões de financiamento vindo do FNDE (Fundo de Desenvolvimento do Nordeste) e outros R\$ 800 milhões de créditos já contratados, mas ainda não liberados, junto ao Banco do Nordeste. Para fechar a equação, também está em fase preliminar de negociação aporte de R\$ 600 milhões do BNDES, que aumentaria um pouco sua atual

participação do negócio.

Procurado, o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, que tem conduzido a negociação sobre o financiamento, não se pronunciou. O Ministério de Transportes destacou que a questão não está sendo encabeçada pela pasta, mas afirmou que, entre as propostas estudadas, estão o uso de recursos do FDNE e a recompra do Fundo de Investimento do Nordeste (Finor).

O Banco do Nordeste afirmou que as informações “estão protegidas pela lei do sigilo bancário”, e a Sudene disse que ainda não recebeu informações “sobre a eventual demanda de recursos do FDNE”. O BNDES afirmou, em nota, que “o projeto não se encontra em análise no BNDES” e que não teria como comentar.



Até hoje, a construção da ferrovia Transnordestina já consumiu R\$ 9 bilhões, sendo R\$ 7,5 bilhões destinados à obra em si e R\$ 1,5 bilhão a juros e amortizações. Do valor total, houve um aporte público de R\$ 1,7 bilhão, e o restante foi investido ou financiado pela CSN, segundo dados da concessionária.

A obra, iniciada em 2006, começou a sofrer paradas a partir de 2016, em meio a problemas de engenharia, escassez de recursos e entraves jurídicos com quilombolas impactados pelo empreendimento no Piauí. Em 2017, a construção foi interrompida de vez, quando o Tribunal de Contas da União (TCU) bloqueou qualquer repasse de dinheiro público ao projeto.

Na época, o ministro do TCU Walton Alencar Rodrigues alegou que “o regime de legalidade administrativa, em consonância com os princípios constitucionais, não tolera a liberação de recursos públicos para empreendimentos que apresentam alto risco de não conclusão, mormente quando sequer existem elementos que permitam aferir o custo real da obra.”

A CSN decidiu retomar a obra no fim de 2019, sob pressão do governo federal, que ameaçava a empresa com a caducidade e a possibilidade de execução de garantias corporativas da dívida contraída para o projeto.

Após longa negociação, CSN, ANTT e Ministério de Infraestrutura chegaram a uma repactuação do contrato, no fim de 2022. Nesse acordo, os passivos regulatórios foram equacionados e foi definido um novo cronograma de obras. Além disso, a concessionária conseguiu devolver o trecho da ferrovia em Pernambuco, da cidade de Salgueiro até o Porto de Suape.

A devolução foi uma forma de tornar a conclusão do projeto viável economicamente, afirma Daher. “Não temos nada contra o ramal em Pernambuco, pelo contrário, somos favoráveis. Mas não cabe dentro da nossa concessão.” Ele estima que a construção desse tramo demandaria, no mínimo, R\$ 5 bilhões adicionais.

Para o secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, a concessionária “foi contemplada com um ajuste contratual que considera exclusivamente seus interesses econômicos”. Como alternativas, ele vê a realização de nova concessão, uma chamada para autorização ferroviária ou delegar o ramal ao Estado de Pernambuco.

O Ministério dos Transportes tem tentado buscar alternativas para a obra. A pasta afirmou, em nota, que “uma agenda de cooperação entre os entes federativos envolvidos é fundamental para encontrar alternativa para esse trecho” e que “estão em andamento estudos tanto para analisar possibilidades privadas quanto o próprio investimento público”.

A devolução ainda está em curso. Daher explica que no próximo mês deverá ser apresentado um estudo, ainda em elaboração, com o cálculo estimado de “valuation” do trecho, que já foi parcialmente construído. A concessionária ainda poderá obter alguma indenização pelos investimentos feitos, mas a perspectiva é que o valor seja usado para fazer um encontro de contas de outra concessão da CSN.

Segundo Daher, mesmo com todos os imbróglios e atrasos em torno do projeto, a companhia ainda tem expectativa de obter retorno significativo com a ferrovia Transnordestina, que deverá ser operada pela companhia até 2057. O plano da concessionária é iniciar uma operação, em fase de comissionamento, para fazer o transporte de grãos no mercado interno, entre Piauí, Pernambuco e Ceará, até o fim de 2024. Uma vez que a obra estiver concluída até o porto de Pecém e já madura (o que deverá levar de sete a oito anos), a ferrovia deverá ter capacidade de 30 milhões de toneladas por ano, com possibilidade de ampliação para 50 milhões de toneladas anuais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/05/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ESTALEIROS PEDEM CELERIDADE EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA PARA NOVAS ENCOMENDAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 18/05/2023 - 19:13



Arquivo/Divulgação

Relatório apresentado pelo Sinaval ao MPor destaca necessidade de conclusão de projetos como derrocamento do Pedral do Lourenço e construção da Ferrogrão para destravar pedidos de embarcações fluviais e fomentar hidrovias

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) apontou ao governo federal a necessidade de uma efetiva implantação de projetos existentes de infraestrutura que irão incrementar o transporte fluvial no Brasil, sobretudo na região Norte. No levantamento apresentado ao Ministério de Portos e aeroportos (MPor), o sindicato destacou que esses projetos terão colaboração fundamental no aumento da produtividade logística nacional, redução do chamado 'Custo Brasil' e podem representar a redução de emissões e a criação de empregos na região mais carente do país.

Entre as principais demandas da construção naval fluvial identificadas pelo Sinaval está a implantação da Ferrogrão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA). O documento menciona que os estudos da ferrovia foram iniciados em 2014 e que os benefícios socioambientais incluem a eliminação das emissões de dióxido de carbono (CO₂), além dos impactos locais devido ao intenso tráfego de caminhões pela BR-163.

A previsão de demanda após a concessão da Ferrogrão é de 2.000 balsas e 100 empurradores em 10 anos. Na construção naval local, a estimativa é que serão gerados 1.500 empregos diretos e 6.000 indiretos. A avaliação do Sinaval é que o Pará tem potencial para se consolidar como um dos maiores entrepostos graneleiros do mundo, trazendo benefícios diretos aos produtores de grãos e aumentando significativamente a demanda por embarcações nas hidrovias da região Norte.

O relatório também pede celeridade na efetivação do derrocamento do Pedral do Lourenço em Itupiranga (PA). A licitação foi vencida pela DTA Engenharia em fevereiro de 2016, e a licença provisória do Ibama foi expedida no final de 2022. Este derrocamento integrava o antigo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), após a entrega das eclusas de Tucuruí, para viabilizar a navegação franca pelo Rio Tocantins. A previsão de demanda após o início das obras do derrocamento é de 300 balsas e 80 empurradores ao longo de 10 anos. O Sinaval estima a geração de 1.000 empregos diretos e 4.000 indiretos na construção naval local a partir desta obra.

Os estaleiros também propuseram a intensificação do planejamento de parcerias público-privadas (PPPs) hidroviárias, iniciadas em 2013 na antiga EPL (Empresa de Planejamento e Logística), atual Infra S/A, como alternativa à falta de recursos públicos para o desenvolvimento hidroviário. O Sinaval considera consistente um plano em andamento no MPor para iniciar pelo Rio Madeira que seria uma solução benéfica para o transporte hidroviário e a construção naval fluvial, pois viabilizaria a implantação de hidrovias efetivas, com dragagem, sinalização e segurança de navegação.

O Sinaval sugeriu ainda o fim da exclusividade da Marinha na formação de oficiais fluviais (comandantes e chefes de máquinas), permitindo a formação através de escolas ligadas ao sistema

Sest-Senat. “Este é um gargalo para as empresas de navegação que atrapalha o transporte fluvial no cenário atual de demanda aquecida para a operação fluvial. Se não quiserem incluir os marítimos, pelo menos adotem esta medida para os oficiais fluviais”, propõe o sindicato no documento.

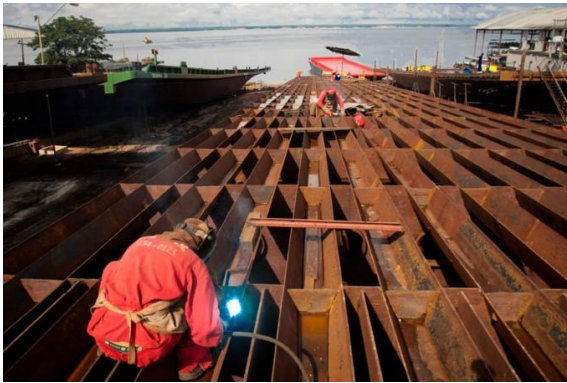
Os estaleiros também demonstraram preocupação com a pirataria e o garimpo ilegal, que ameaçam as operações de transporte fluvial na Amazônia e, no médio prazo, podem inviabilizar o setor. O Sinaval observa que o garimpo ilegal no leito dos rios da região, principalmente no Rio Madeira, está criando dificuldades de navegação e o roubo de combustíveis está prestes a inviabilizar as empresas que transportam este produto na Amazônia. “Há soluções sendo discutidas no âmbito de várias entidades empresariais e autoridades de segurança, mas uma força tarefa efetiva precisa ser criada para esta solução”, defendeu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

GRÃOS, RENOVAÇÃO DA FROTA E DESCARBONIZAÇÃO ALAVANCARÃO INDÚSTRIA NO NORTE, PREVÊ CSENO

Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 18/05/2023 - 18:00



Arquivo/Divulgação

Para câmara setorial de equipamentos navais da Abimaq, carência de infraestrutura de fornecedores e distribuidores de material e serviço apontam para potencial a ser desenvolvido, caso aumente demanda ou complexidade dos projetos locais

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) identifica um grande potencial de crescimento a partir do

escoamento de grãos pelo Arco Norte, além da demanda por renovação da frota de navegação interior existente. A CSENO também observa que a descarbonização no transporte aquaviário e os requisitos de atendimento à sustentabilidade têm provocado a busca por soluções tecnológicas para atender as características de combustíveis utilizados atualmente nas embarcações que operam na região. Além disso, os desafios de mudanças para a matriz de energias renováveis e de menor emissão de carbono têm aumentado muito devido às pressões externas dos próprios contratantes do transporte de cargas e mesmo pelas empresas que precisam se adequar às novas exigências de mercado e governamentais.

“E, se o plano do polo naval de Manaus sair do papel, com certeza esta combinação de fatores geraria empregos, renda, inovação tecnológica, entre outros benefícios em efeito cascata para toda a cadeia da construção naval e a população”, completou o vice-presidente da CSENO e coordenador do grupo de trabalho (GT) Naval da Abimaq (Marine e O&G), Jairo dos Guimarães e Souza (WEG Digital and Systems). Ele ressaltou que os desafios são grandes, desde a falta de regulamentação local e de investimentos governamentais de incentivo ao setor naval, até a questão logística devido às grandes distâncias envolvidas, bem como a falta de mão de obra capacitada em estaleiros mais distantes e, até mesmo, as burocracias fiscais das legislações locais, como é o caso do Amazonas.

A CSENO/Abimaq entende que houve queda da atividade nos últimos anos, porém não na mesma proporção que em outras regiões voltadas à construção de embarcações para o setor offshore, pois o Norte não teve a mesma demanda que o segmento offshore teve nos primeiros anos de exploração do pré-sal. “A região Norte segue com um volume de projetos mais estável, balizada pelo seu mercado regional e focada no transporte fluvial, que busca embarcações com missão e propósito diferenciados da construção offshore”, disse Elisângela Melo dos Santos, vice-presidente da CSENO e diretora de vendas da Vulkan do Brasil.

Na percepção da CSENO, não houve grandes investimentos ou esforços por parte da indústria voltada à região Norte nos últimos anos. A leitura é que existem empresas globais que se instalaram na região há alguns anos, mas com estruturas pequenas e estoque local. “Nos parece que existe uma carência de infraestrutura por parte de fornecedores e distribuidores de material e serviço, apontando para um potencial a ser desenvolvido caso aumente essa demanda ou mesmo a complexidade dos projetos locais”, analisou Elisângela.

A CSENO/Abimaq observa que, em linhas gerais, essa indústria tem procura por meios como empurradores, barcas para transporte de diversos tipos de produtos, barcos de passageiros, lanchas de alumínio, voadeiras, barcos hospitalares/escola e outros, bem como investimentos estruturais em terminais e diques flutuantes. Entre os destaques na construção naval da região estão estaleiros como o Rio Maguari (PA) e Juruá (AM), que despontam na construção de barcas, empurradores e rebocadores.

O presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Nunes Pinto, acrescentou que a redução das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) a partir do BR do Mar (Lei 14.301/2022) pode piorar a situação dos estaleiros e armadores nacionais no que se refere à competitividade. “Vemos discussões encabeçadas pela Suframa [Superintendência da Zona Franca de Manaus] no contexto do projeto ‘Amazônia 2040’ sobre o tema, mas ainda são discretas as ações efetivas para o desenvolvimento e expansão do polo naval de Manaus”, comentou Pinto, que é diretor-geral da empresa Raytheon Anchtütz do Brasil.

Ele salientou que a CSENO/Abimaq vê com bons olhos a realização da Navalshore Amazônia, que contou com o apoio da câmara setorial e da associação na divulgação, e que considera essa primeira feira regional um facilitador para fomentar mais essas discussões. A feira é organizada pela Navalshore Organização de Eventos e tem como principal parceira a Revista Portos e Navios, provedora do conteúdo e referência editorial da indústria marítima no Brasil, fundada em 1958. O evento, que acontece na próxima semana, entre os dias 24 e 26 de maio, em Manaus (AM), vai discutir o potencial e as oportunidades para o crescimento do polo naval.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

SAMSUNG SUBCONTRATA ESTALEIROS CHINESES PARA DAR VAZÃO ÀS ENCOMENDAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 18/05/2023 - 17:10



A Samsung Heavy Industries, estaleiro coreano com uma enorme carteira de encomenda de navios, está subcontratando estaleiros chineses para garantir prazos de entrega aos armadores.

A Samsung já teve um estaleiro perto de Ningbo, na China, fabricando blocos de cascos. Agora subcontratou a montagem de cascos para dois estaleiros chineses, incluindo a Hengli Shipbuilding, um estaleiro anteriormente conhecido como STX Dalian.

Esta planta industrial foi encarregada da construção de blocos para uma série de navios porta-contêineres de 15.000 TEUs para a Evergreen, de Taiwan.

Os principais estaleiros da Coreia têm carteiras de pedidos repletas até 2027, compostas principalmente por porta-contêineres e navios gaseiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

MSC DEVE SUPERAR A MARCA DE 5 MILHÕES DE TEUS

Da Redação NAVEGAÇÃO 18/05/2023 - 17:01



Menos de 20 meses depois que a Mediterranean Shipping Company se tornou a maior transportadora de contêineres do mundo em capacidade, a empresa está prestes a quebrar outra marca, tornando-se a primeira a ultrapassar o limite de capacidade de 5 milhões de TEUs. A Alphaliner avalia que a MSC não terminou seu crescimento, possivelmente adicionando até um terço a mais à capacidade da frota com base em sua carteira de encomenda a estaleiros.

Em sua análise mais recente, a empresa de dados calcula que a MSC está a apenas algumas semanas de atingir a marca de 5 milhões de TEUs. Em meados do mês, a empresa tinha uma capacidade total de 4.956.720 TEUs, o que lhe dava uma participação de mercado de 18,5%. Em meio à entrega de sua nova classe de porta-contêineres de mais de 24.000 TEUs, a maior do setor, bem como uma nova classe de porta-contêineres Neo Panamax de 16.000 TEUs também em construção na China, a Alphaliner avalia que o limite será alcançado em breve.

As mudanças na dinâmica do mercado mostram uma mudança dramática na estratégia da empresa. No início de 2022, a MSC possuía 260 de seus navios somando capacidade de 1,5 milhão de TEUs, enquanto quase dois terços de sua capacidade provinham de navios principalmente em fretamentos de longo prazo. Hoje, a transportadora possui 753 navios de acordo com o ranking Top 100 da Alphaliner, mas 65% são de propriedade da empresa, representando 2,3 milhões de TEUs de capacidade.

A Alphaliner calcula que a MSC comprou 306 porta-contêineres com capacidade de 1,2 milhão de TEUs desde agosto de 2020.

A MSC e a Maersk anunciaram em janeiro de 2023 que encerrariam sua aliança 2M em 2025 e começaram a tomar medidas para operar de forma independente nas principais rotas.

A carteira de encomendas atual da MSC soma mais 127 navios com capacidade de 1,66 milhão de TEUs. Se a MSC colocar tudo em serviço sem remover a tonelagem mais antiga, poderá atingir 6,75 milhões de TEUs em dois anos

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/05/2023

O FUTURO DA LOGÍSTICA NÃO DEPENDE SÓ DA TECNOLOGIA

Por Gustavo Paschoa OPINIÃO 18/05/2023 - 17:16 - É diretor executivo da Norsul



Venho refletindo sempre sobre temas que estão moldando a nova logística e que já impactam a maneira com que interagimos com nossos clientes, fornecedores e stakeholders. A logística está em constante evolução, e para acompanhar as demandas atuais e futuras é fundamental olhar para as áreas que estão adequando este setor. O futuro da logística permeia muitos tópicos que vêm corroborando com sua modernização e transformação, mas no decorrer deste artigo quero trazer os principais deles.

É claro, se estamos falando de futuro, não tem como a tecnologia não estar envolvida. A inteligência artificial (IA) e o aprendizado de máquina, ao meu ver, têm sido uma força motriz no desenvolvimento do setor, sendo usadas para melhorar a precisão das previsões de demanda, otimizar as rotas de entrega e melhorar a eficiência operacional geral. Os



terminais e a navegação já estão utilizando essa tecnologia para automatizar, prever e até mesmo reagir a movimentação real da carga.

A automação também está transformando a indústria, permitindo que as empresas automatizem tarefas que eram anteriormente manuais, como a separação e a movimentação de mercadorias. Além disso, os robôs estão cada vez mais presentes nos armazéns, onde podem realizar tarefas repetitivas de forma mais eficiente do que os humanos.

Permitindo que as empresas rastreiem e monitorem seus produtos em tempo real ao longo de toda a cadeia de suprimentos existe a Internet das Coisas (IoT), que não só melhora a eficiência das entregas, como também ajuda a reduzir o desperdício e a aprimorar a qualidade do produto.

Para além da tecnologia em si, há serviços disponíveis que fazem parte deste futuro, como por exemplo: Logística as a Service, que traz um conceito de serviços sob uma demanda específica; Sharing ou Service pooling, baseado na economia colaborativa com o compartilhamento de serviços e/ou ativos por usuários ou empresas; termo usado para trazer as produções para perto de seus mercados consumidores tendo um impacto grande na necessidade de otimizar a logística.

Diversificar a matriz de transporte, olhando para modalidades como a navegação costeira, por exemplo, também é de extrema importância. Com a união das tecnologias modernas e práticas inovadoras, a cabotagem tem se tornado uma alternativa atraente para reduzir custos e melhorar a eficiência logística, bem como trazer melhoria significativa na segurança do transporte e se incluir na agenda da economia circulante, como agente de otimização e melhora de eficiência atrelado a sustentabilidade social, econômica e menor impacto ambiental.

Vale ressaltar que um futuro não se constrói apenas com tecnologia e soluções inovadoras, é preciso levar em consideração hoje, pensando no amanhã, ações sustentáveis. À medida que a sociedade se torna mais consciente dos impactos ambientais, há uma crescente pressão sobre as empresas para que adotem práticas verdes e tecnologias limpas.

Tendo isto em vista, optar por soluções sustentáveis não só beneficia o meio ambiente, mas também tem potencial para criar valor a longo prazo, aprimorando a imagem das empresas e reduzindo custos operacionais. Para isso, é possível ser implementado no setor de logística o uso de tecnologias e combustíveis de baixa emissão, a minimização do desperdício de embalagens, a otimização das rotas de entrega para reduzir o consumo de combustível, ou mesmo a diversificação da matriz de transporte saindo da dependência sistêmica e histórica do transporte rodoviário, por exemplo.

A cabotagem no Brasil tem ganhado destaque como uma opção eficiente e ambientalmente responsável para o transporte de cargas, emitindo menos poluentes e estressando menos a rede de infraestrutura terrestre. Um estudo feito pela ABAC, realizado pela ILOS em 2018, avaliou quais os impactos gerados pelo uso ineficiente dos modais de transporte, analisando o fluxo de cargas no modal rodoviário que teria perfil para migrar para a cabotagem. Em questões de redução nos custos logísticos, seria possível economizar R\$1,7 bilhão em frete por ano. Já em termos sustentáveis, um único navio tem potencial de reduzir a emissão de GEE (Gases Efeito Estufa) em quatro vezes que um caminhão.

Atualmente, na navegação temos metas pré estabelecidas de descarbonização, onde até 2030 temos de identificar fontes de energia alternativa ou tecnologias que substituam as atuais, para que em 2050, após investimentos serem feitos, tenhamos uma navegação 100% sustentável com emissão zero de GEE. Neste sentido apoiamos e somos membros ativos do GTZ (Getting to zero Coalition) que é um grupo de empresas ligado à IMO (International Maritime Organization) que promove a descarbonização da indústria de navegação internacional, que está presente no Brasil e que promove as melhores práticas mundiais na indústria de navegação, visando os objetivos de : 1) Identificar uma tecnologia ou combustível alternativo sem emissão de GEE até 2030. 2) Até 2050 promover a adoção desta nova tecnologia e alcançar, neste ano, o objetivo de zerar as emissões de GEE na indústria, nos tornando uma indústria com zero emissões.

Não vejo apenas um ou outro caminho a seguir, é um conjunto de fatores que estão preparando o futuro da indústria e a crescente adoção dessas soluções e ações já está revolucionando a logística, tornando-a mais eficiente, sustentável e competitiva. As transformações estão acontecendo, a pandemia acelerou os processos de mudanças e as evoluções tecnológicas de uma maneira exponencial, e continuaremos vivendo uma busca de futuro na logística que seja verde/sustentável, mais diversa, com uso de novas tecnologias, e tendo um olhar mais holístico dos impactos que esta produz na economia e na sociedade como um todo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

MARINHA DIVULGA NOTA REFERENTE AO ACIDENTE NA BAÍA DE SEPETIBA

Da Redação NAVEGAÇÃO 18/05/2023 - 17:26



Por Navio True Conrad - Repdoração

A Marinha do Brasil divulgou nota oficial sobre o acidente envolvendo o navio mercante “True Conrad”, na quarta-feira (10), na saída de canal de acesso ao Terminal da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), na Baía de Sepetiba (RJ). Foi avaliada uma possível avaria no tanque de lastro, com o navio fundeando com segurança nas proximidades do par de boias 1 e 2, onde se encontra até o momento, estável e sem risco iminente, realizando os reparos necessários.

A empresa Delltacuruçá enviou uma equipe de inspeção naval ao local para verificar o ocorrido e acionou o Grupo de Vistoria e Inspeção (GVI) da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), para inspecionar a parte estrutural e a documentação do navio. Não foram identificados indícios de poluição hídrica referente a vazamento ou derramamento de óleo na área, provenientes da embarcação.

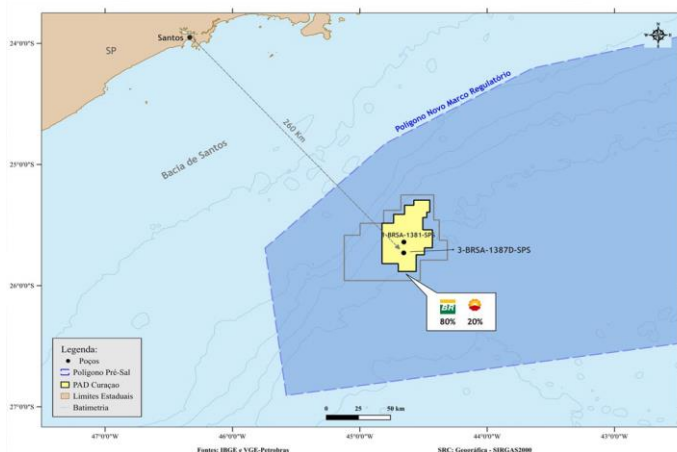
De acordo com a nota oficial da Marinha, “um inquérito administrativo foi instaurado para apurar causas, circunstâncias e responsabilidades da ocorrência, bem como colher ensinamentos para reduzir a probabilidade de situações análogas no futuro. Concluído o inquérito e cumpridas as formalidades legais, o mesmo será encaminhado ao Tribunal Marítimo, que fará a devida distribuição e autuação, o qual dará vista à Procuradoria Especial da Marinha para que adote as medidas previstas no Art. 42 da Lei no 2.180/54”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

PETROBRAS IDENTIFICA HIDROCARBONETOS NO BLOCO ARAM, NA BACIA DE SANTOS

Da Redação OFFSHORE 18/05/2023 - 07:54



A Petrobras informa que identificou a presença de hidrocarbonetos no pré-sal da Bacia de Santos, em poço exploratório de extensão, no bloco Aram.

O poço 3-BRSA-1387D-SPS está localizado a 260km da cidade de Santos-SP, em profundidade d'água de 1.979 metros.

O poço está em perfuração e o intervalo portador de petróleo foi constatado por meio de perfis elétricos e amostras de fluido, que

serão posteriormente caracterizadas por meio de análises de laboratório. Esses dados permitirão avaliar o potencial e direcionar as próximas atividades exploratórias na área. O consórcio dará continuidade às operações para concluir o projeto de perfuração do poço até a profundidade prevista e caracterizar as condições dos reservatórios encontrados.

O bloco Aram constitui um importante ativo para a exploração do potencial remanescente do Pré-Sal, em particular na bacia de Santos. Além disso, o poço apresentou um fluido de excelente qualidade, confirmando os baixos teores de contaminantes. Tal descoberta amplia as possibilidades de expansão da jazida descoberta pelo poço pioneiro 1-BRSA-1381-SPS, deste bloco.

O bloco Aram foi adquirido em março de 2020, na 6ª rodada de licitação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), sob o regime de Partilha de Produção, tendo a Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) como gestora. A Petrobras é a operadora do bloco e detém 80% de participação, em parceria com a empresa CNPC (20%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

IBAMA INDEFERE LICENÇA PARA PERFURAÇÃO NA BACIA DA FOZ DO AMAZONAS

Da Redação OFFSHORE 18/05/2023 - 07:41



O Ibama indeferiu, nesta quarta-feira (17), licença solicitada pela Petrobras para Atividade de Perfuração Marítima no bloco FZA-M-59, na bacia da Foz do Amazonas. O presidente do instituto, Rodrigo Agostinho, acompanhou parecer técnico que havia sido concluído em 20 de abril.

A decisão, que ocorre “em função do conjunto de inconsistências técnicas”, segue recomendação de analistas da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama.

“Não restam dúvidas de que foram oferecidas todas as oportunidades à Petrobras para sanar pontos críticos de seu projeto, mas que este ainda apresenta inconsistências preocupantes para a operação segura em nova fronteira exploratória de alta vulnerabilidade socioambiental”, aponta Agostinho no despacho em que nega a licença ambiental.

No documento, o presidente do Ibama acompanha o entendimento da equipe técnica sobre a “necessidade de se retomar ações que competem à área ambiental para assegurar a realização de Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) para as bacias sedimentares que ainda não contam com tais estudos e que ainda não possuem exploração de petróleo, no prazo mais breve possível”.

AAAS é uma análise estratégica que permite identificar áreas em que não seria possível realizar atividades de extração e produção de petróleo e gás em razão dos graves riscos e impactos ambientais associados.

“A ausência de AAAS dificulta expressivamente a manifestação a respeito da viabilidade ambiental da atividade, considerando que não foram realizados estudos que avaliassem a aptidão das áreas, bem como a adequabilidade da região, de notória sensibilidade socioambiental, para a instalação da cadeia produtiva do petróleo”, acrescenta o presidente do Ibama no despacho.

Apesar de regulamentada desde 2012, a AAAS jamais foi realizada na região da margem equatorial. A bacia da foz do Amazonas é considerada uma região de extrema sensibilidade socioambiental por abrigar Unidades de Conservação (UCs), Terras Indígenas (TIs), mangues, formações biogênicas de organismos como corais e esponjas, além de grande biodiversidade marinha com espécies ameaçadas de extinção, como boto-cinza, boto-vermelho, cachalote, baleia-fin, peixe-boi-marinho, peixe-boi-amazônico e tracajá.

O processo de licenciamento ambiental do bloco FZA-M-59 foi iniciado em 4 de abril de 2014, a pedido da BP Energy do Brasil, empresa originalmente responsável pelo projeto. Em dezembro de 2020, os direitos de exploração de petróleo no bloco foram transferidos para a Petrobras, que teve o pedido de licença definitivamente negado nesta quarta-feira.

É a segunda negativa para atividades de perfuração na região – em 2018, o Ibama negou a emissão de licença para cinco blocos sob controle da empresa Total.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023

O COMPLEXO DO PECÉM CONTA COM DOIS NOVOS DIRETORES ROBERTO DE CASTRO E ANDRÉ MAGALHÃES

Por EXECUTIVOS 18/05/2023 - 07:32



O Complexo do Pecém conta com dois novos diretores. Roberto de Castro assumiu a Diretoria de Operações e André Magalhães, a Diretoria Comercial. Eles substituem Waldir Sampaio e Duna Uribe, respectivamente.

Roberto de Castro é graduado em Administração de Empresas pela Universidade de Fortaleza (Unifor), com MBA em Gestão Portuária e Negócios Internacionais pelo Instituto Brasileiro de Educação Continuada (INBEC) em andamento. Foi diretor de Governança da

Zona de Processamento de Exportação (ZPE) Ceará, de 2019 a 2023; diretor comercial da ZPE, de 2015 a 2019; assessor de Relações Institucionais da Cetip S/A; assessor de Relações Institucionais da Confederação Nacional das Seguradoras (CNSeg), junto aos Detrans CE/PI/MA/PA; além de ter experiência no setor público e privado.

“Assumo este novo desafio no Complexo do Pecém com o compromisso de dar continuidade aos projetos que vêm sendo realizados, ao longo dos anos, pela Diretoria de Operações. É um setor fundamental para o bom desenvolvimento do porto, então vamos trabalhar com foco em resultados de excelência e, conseqüentemente, em garantir a satisfação de nossos clientes”, destaca.

Formado em Ciências Náuticas pela Escola de Oficiais da Marinha Mercante do Rio de Janeiro, André Magalhães foi diretor Comercial do Complexo Portuário Imetame Aracruz. Atua há mais de 20 anos nos setores de navegação e portos no Brasil e no Exterior. Já passou por empresas como Hamburg Sud e APM Terminals Pecém. Além da formação marítima acadêmica, André Magalhães possui MBA em Gestão Internacional, pelo Centenary College de New Jersey, e MBA com ênfase em Estratégia, pela COPPEAD/FA7.

“Retornar ao Complexo do Pecém, agora como diretor Comercial, é uma alegria pra mim. Daremos continuidade ao bom trabalho que tem sido feito, focaremos na ampliação dos novos negócios, nos diversos setores que o Complexo atua, especialmente no desenvolvimento da cadeia de produção do hidrogênio verde”, afirma André Magalhães.

Com as mudanças, Waldir Sampaio passa a ser assessor executivo da Vice-presidência de Operações e Duna Uribe retorna ao Porto de Roterdã.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/05/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 085/2023
Página 61 de 61
Data: 18/05/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING 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: 18/05/2023