

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 089/2023
Data: 25/05/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	5
SENADO APROVA VOLTA DO EXAME TOXICOLÓGICO PARA CAMINHONEIROS	5
EMPRESÁRIOS DO PORTO DE SANTOS E AUTORIDADES BRASILEIRAS VISITARÃO ISRAEL	6
MARUJOS, PORTAS EM AUTOMÁTICO?	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
OFICIALIZADA A IMPLEMENTAÇÃO DA SEÇÃO NACIONAL DA PIANC NO BRASIL	8
PUBLICADA PAUTA DA 544ª REUNIÃO DE DIRETORIA COLEGIADA	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
REUNIÃO NA ALEMANHA CONFIRMA ADESÃO DO BRASIL AO ITF COMO MEMBRO PERMANENTE	9
ABASTECIMENTO DE ALIMENTOS E O TRÂNSITO DE PESSOAS É RESTABELECIDO COM IP4 EM IPIXUNA (AM)	10
GRUPO VAI DISCUTIR INTEGRAÇÃO ENTRE PLATAFORMAS PARA MELHORAR TRANSPORTE DE CARGAS NO PAÍS	11
BRASIL VAI DEFENDER INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA LATINO-AMERICANA EM FÓRUM INTERNACIONAL	12
MOTORISTAS DE TOCANTINS TERÃO DESCONTO DE ATÉ 40% NO PAGAMENTO DE MULTAS PELA INTERNET	13
ESTRADAS DE SÃO PAULO E MATO GROSSO ENTRAM NA LISTA DE PRIORIDADES DO GOVERNO FEDERAL PARA RECEBER INCENTIVOS FISCAIS	14
PORTAL PORTO GENTE.....	14
ATP LEVA AUTORIDADES E ASSOCIADAS EM MISSÃO INTERNACIONAL	15
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DECIDE PARQUE VALONGO	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	17
EDITORIAL – A MP DO PERSE E O TRANSPORTE AÉREO	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Transporte de cargas 1</i>	18
<i>Transporte de cargas 2</i>	18
<i>Transporte de cargas 3</i>	18
<i>Cisne Branco</i>	18
MINISTROS EXPÕEM IMPASSE SOBRE LICENÇA PARA PETROBRAS EXPLORAR FOZ DO RIO AMAZONAS.....	18
MP DA REFORMA ADMINISTRATIVA APROVADA.....	19
NACIONAL - MP QUE BENEFICIA O SETOR AÉREO É APROVADA E VAI A SANÇÃO PRESIDENCIAL	20
NACIONAL - ALCKMIN PARTICIPA DE CRIAÇÃO DA FRENTE PARLAMENTAR DA INDÚSTRIA	21
NACIONAL - MINISTRO DOS PORTOS VISITA OBRAS DE TÚNEL SUBMERSO NA BÉLGICA	22
NACIONAL - NOVA DIRETORIA DO INSTITUTO BRASIL LOGÍSTICA TOMA POSSE	22
NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO	23
REGIÃO SUDESTE - SANTOS: APS E ACS FIRMAM PARCERIA POR REVITALIZAÇÃO DO CENTRO E NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS	23
REGIÃO SUDESTE - SECRETÁRIO ESTADUAL DE TURISMO SE REÚNE COM DIRETORIA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	24
REGIÃO SUDESTE - PF DEFLAGRA OPERAÇÃO CONTRA O TRÁFICO INTERNACIONAL ATRAVÉS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO	25
BE NEWS – BRASIL EXPORT – DIA 24/05/2023.....	25
EDITORIAL – PARCERIA ESTRATÉGICA	25
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	26
<i>Norte-Sul 1</i>	26
<i>Norte-Sul 2 A</i>	27
<i>Logística e inovação 1</i>	27
<i>Logística e inovação 2</i>	27
<i>Sustentabilidade</i>	27
NACIONAL - MARINA SAI VITORIOSA DO IMPASSE ENTRE IBAMA E PETROBRAS, MAS PODE PERDER NO CONGRESSO.....	27
NACIONAL - CÂMARA APROVA O TEXTO-BASE DO NOVO ARCABOUÇO FISCAL	29
REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE TEM AUMENTO DE 6% NAS MOVIMENTAÇÕES DO 1º QUADRIMESTRE	29
SANTOS EXPORT - MINISTRO PROPÕE CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM CONJUNTO COM SP.....	30
SANTOS EXPORT - PIERDOMENICO VÊ VANTAGEM NA CRIAÇÃO DE OUTORGA PARA RENOVAÇÃO DE CONTRATOS	31
SANTOS EXPORT - GOVERNO ESTUDA MODELOS PARA EFETIVAR GESTÃO CONDOMINIAL NOS PORTOS	33
SANTOS EXPORT - LEILÕES DE ÁREAS DO PORTO DE SANTOS DEPENDEM DA TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS	34
SANTOS EXPORT - APS DEVE LANÇAR EDITAL DE CONCESSÃO DA DRAGAGEM PARA O ANO QUE VEM	36



SANTOS EXPORT - TÚNEL DO MACIÇO CENTRAL DE SANTOS PODE SER VIABILIZADO MESMO SEM DESESTATIZAÇÃO, DIZ PREFEITO.....	37
SANTOS EXPORT - DIRETOR DA ANTAQ PEDE MAIOR INTEGRAÇÃO ENTRE ATORES DOS SETORES DE TRANSPORTES E PORTUÁRIO.....	39
SANTOS EXPORT - FALTA DE SOLUÇÕES PARA GARGALOS NO PORTO DE SANTOS MOTIVA CRIAÇÃO DO MOVIMENTO PELO SIM.....	40
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	41
DP WORLD INAUGURA SERVIÇO EXPRESSO ENTRE MANAUS-SANTOS	41
JORNAL O GLOBO – RJ.....	42
MARINHO DEFENDE BOLSAS PARA MANTER JOVENS NA ESCOLA E AMPLIAR OPORTUNIDADES NO MERCADO DE TRABALHO... ..	42
REDUÇÃO DE IMPOSTOS PARA VEÍCULOS PODE AUMENTAR VENDA EM ATÉ 300 MIL UNIDADES, DIZ ANFAVEA	43
GALÍPOLO DIZ QUE MERCADO FINANCEIRO JÁ COMEÇA A PROJETER QUEDA DE JUROS NOS PRÓXIMOS MESES	44
SENADORES ARTICULAM CAMINHO MAIS LONGO PARA O ARCABOUÇO, COM DISCUSSÃO EM COMISSÃO ANTES DE IR A PLENÁRIO	45
COM REGRA FISCAL APROVADA 'NÃO EXISTE MAIS' EXPECTATIVA DE DESCONTROLE DA INFLAÇÃO, DIZ CAMPOS NETO.....	46
ALA DO CENTRÃO AMEAÇOU DAR RECADO A LULA NO ARCABOUÇO, MAS FOI CONTIDA POR LIRA.....	47
BRASIL É ACEITO COMO MEMBRO DE FÓRUM INTERNACIONAL DOS TRANSPORTES.....	48
COM QUEDA NO INVESTIMENTO PÚBLICO, SETOR PRIVADO RESPONDEU POR 74% DAS OBRAS EM 2021	49
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	50
CARRO POPULAR TERÁ DESCONTO DE ATÉ 10,96% APÓS CORTE DE IMPOSTOS, DIZ ALCKMIN	50
PROJETO DA FERROGRÃO COMPLETA 10 ANOS NO PAPEL, ÀS VÉSPERAS DO JULGAMENTO DO STF.....	52
CAMPOS NETO CONFIRMA QUE BC QUER FAZER PESQUISAS COM EMPRESÁRIOS SOBRE PERSPECTIVAS PARA A ECONOMIA	53
INDÚSTRIA RECEBE BEM INTENÇÕES DO GOVERNO, MAS PEDE MAIS MEDIDAS PRÁTICAS	54
‘PETROBRAS VENDE PETRÓLEO 10% MAIS CARO PARA REFINARIAS PRIVADAS’, DIZ PRESIDENTE DA ACELEN.....	54
REGRA DE EXCEÇÃO NO ARCABOUÇO PARA GASTOS EM 2024 DEVERIA SER REVISTA NO SENADO, DIZ FUNCHAL.....	58
ÁREA TÉCNICA DO TCU DIZ QUE GOVERNO NÃO PODE MANTER CONCESSIONÁRIAS QUE JÁ PEDIRAM RELICITAÇÃO	61
CÂMARA VOLTA A PERMITIR LINHAS DE TRANSMISSÃO E GASODUTOS NA MATA ATLÂNTICA SEM ESTUDO PRÉVIO	63
VALOR ECONÔMICO (SP).....	64
SEGUNDO PARECER SOBRE DEVOLUÇÃO DO GALEÃO ABRE DIVERGÊNCIA ENTRE TÉCNICOS DO TCU 3.....	64
TÉCNICOS DO TCU SUGEREM CONTINUIDADE DE RELICITAÇÕES EM PROCESSO QUE ENVOLVE O GALEÃO (RJ).....	65
COMISSÃO APROVA MEDIDA PROVISÓRIA QUE ESVAZIA MEIO AMBIENTE.....	66
RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA DEVOLVE SERVIÇOS DE INTELIGÊNCIA AO GSI	68
ANEC ELEVA PROJEÇÃO PARA EXPORTAÇÕES DE SOJA EM MAIO.....	69
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	69
CÂMARA CONCLUIRÁ VOTAÇÃO DE NOVAS REGRAS FISCAIS NESTA QUARTA-FEIRA	69
PRÉVIA DA INFLAÇÃO OFICIAL CAI PARA 0,51% EM MAIO	71
GOVERNADORES PEDEM A HADDAD AJUSTES EM REGRAS DE RECUPERAÇÃO FISCAL	71
VOTAÇÃO DO MARCO FISCAL É CONCLUÍDA NA CÂMARA E TEXTO VAI AO SENADO	73
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	74
ABTP ELEGE CONSELHO DELIBERATIVO	74
NAVALSHORE AMAZÔNIA É UM SUCESSO, AFIRMA REPRESENTANTE DA REINTJES DO BRASIL	75
PAINEL: O FUTURO DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA – TENDÊNCIAS E OPORTUNIDADES.....	75
RESPONSABILIDADE SOBRE COBRANÇA ADICIONAL DE ARMAZENAGEM VOLTA À DISCUSSÃO	78
INDEFINIÇÃO SOBRE STS-10 SUSPENDE ANÁLISE SOBRE RESTRIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO.....	79
GOVERNO MINIMIZA RISCOS AMBIENTAIS DE NOVA OPERAÇÃO DE MINÉRIOS EM ITAGUAÍ	81
VLI INICIA AMPLIAÇÃO DE PÁTIO FERROVIÁRIO EM ARACRUZ	82
DECISÃO SOBRE TRANSIÇÃO TARIFÁRIA DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO FICA PARA PRÓXIMA SEMANA.....	82
IPT TRAZ INOVAÇÃO E SERVIÇOS PARA O AMAZONAS	83
NAVALSHORE AMAZÔNIA COMEÇA COM DEBATES SOBRE PROBLEMAS E SOLUÇÕES PARA O SETOR NAVAL FLUVIAL	84
US\$ 257 MIL DE DEMURRAGE DE UM CONTÊINER NÃO É OBRA DO ACASO.....	85
INVESTIMENTOS MELHORARAM JANELAS DE ATRACAÇÃO E PLANEJAMENTO DE OPERAÇÕES, AVALIA PRATICAGEM	88
BRASIL VAI DEFENDER INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA LATINO-AMERICANA EM FÓRUM INTERNACIONAL	89
FINEP FINANCIA PLANTA PILOTO DE ARMAZENAMENTO E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE	90
DNIT RETOMA OPERAÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE MANACAPURU, NO AMAZONAS	91
ENCONTRO DOS PORTOS SOBRE O SISTEMA DESEMPENHO PORTUÁRIO TRAZ RECORDE DE PARTICIPAÇÃO	92
ESTUDO REALIZADO PELA INFRA S.A. É APRESENTADO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PORTO DE ITAGUAÍ.....	92
NA 1ª EDIÇÃO DA NAVALSHORE AMAZÔNIA, YANMAR EXPÕE MOTOR MAIS VENDIDO NA REGIÃO	93



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 089/2023
Página 4 de 95
Data: 25/05/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Mitsubishi Marine destaca potencial fluvial no Norte e apresenta novo motor na Navalshore AM.....	94
DP WORLD CHILE E CMA CGM SE UNEM EM JOINT VENTURE PARA OPERAR DEPÓSITO DE CONTÊINER NO CHILE	95
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	95
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	95



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SENADO APROVA VOLTA DO EXAME TOXICOLÓGICO PARA CAMINHONEIROS

Proposta também abrange outros motoristas profissionais. Se sancionada, começa a valer em 1º de janeiro de 2024

Por: Agência Senado e Agência Câmara



Medida provisória que suspendia multas por falta de exame toxicológico até 2025 cai por terra no Senado
Foto: Alexander Ferraz/AT

O Senado aprovou na quarta-feira (24) noite a medida provisória que altera diversos pontos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente em temas como descanso de caminhoneiros e exame toxicológico de motoristas profissionais, que voltará a ser exigido e renderá a multa a quem não realizá-lo. Agora, o texto segue para sanção da Presidência da República.

Sobre o exame toxicológico exigido de condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E (que abrange caminhoneiros e motoristas de ônibus), haverá novas sanções por sua não realização. A suspensão da multa pela falta do exame até 2025, como previa o texto original, chega ao fim. O texto aprovado prevê vigência das novas regras a partir de 1º de julho de 2023.

Com isso, se o motorista não realizar o exame para obter ou renovar a CNH, ela só será emitida com a apresentação de resultado negativo para exame toxicológico e o interessado estará sujeito a multa de cinco vezes o valor base se dirigir veículo sem a devida renovação. Nessa situação, a reincidência resultará em multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Quanto ao exame de mesmo tipo exigido pelo CTB a cada dois anos e meio após a renovação da CNH, se ele não for realizado em até 30 dias após o fim do prazo, o condutor estará sujeito a multa gravíssima (cinco vezes o valor base) a ser aplicada pelo Detran. Caberá à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) comunicar a proximidade do fim do prazo por meio do sistema de notificação eletrônica.

Já a infração de dirigir qualquer veículo com resultado positivo no exame toxicológico previsto provocará multa gravíssima e a reincidência vai gerar multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir. Embora o texto tenha imposto penalidades maiores, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) fixará um escalonamento de até 180 dias para a realização dos exames a partir de 1º de janeiro de 2024, resultando em uma espécie de anistia a ser regulamentada.

Descanso e contrato

A medida provisória remete a regulamento do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a definição dos critérios para que o motorista continue viagem sem observar o descanso obrigatório a cada cinco horas e meia nas situações em que, na rota programada, não houver pontos de parada e descanso disponíveis ou vagas de estacionamento.

O texto também permite aos órgãos de trânsito estaduais contratarem, por meio de credenciamento, empresas registradoras de contrato para registrar quando o veículo comprado é dado em garantia nas operações de financiamento, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor.

O relator do texto no Senado, Alexandre Giordano (MDB-SP), apontou a necessidade de atualizar termos obsoletos no CTB, incluir os veículos elétricos dentro das definições de equipamentos automotores e aperfeiçoar as medidas relacionadas aos exames toxicológicos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/05/2023

EMPRESÁRIOS DO PORTO DE SANTOS E AUTORIDADES BRASILEIRAS VISITARÃO ISRAEL

Missão organizada pelo Grupo Tribuna tem extensa lista de atividades em um país que é destaque em inovação tecnológica

Por: Anderson Firmino



Porto de Ashdod é um dos principais de Israel e possui grande preocupação com inovação tecnológica Foto: Reprodução/Facebook

A inovação tecnológica é uma das pautas mais urgentes para o setor portuário e acompanhar de perto como funciona um dos polos mais avançados do mundo nesse segmento é o objetivo da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, a ser realizada pelo Grupo Tribuna no Oriente Médio. A programação começa no próximo domingo (28) e vai até o dia 31. Mais de 40 pessoas, entre empresários e autoridades,

compõem a comitiva, que passará por três cidades: Tel Aviv, Ashdod e Jerusalém.

“Santos está em franco desenvolvimento. Temos essa viagem a Israel para ver novas práticas, que possam trazer modernidade e crescimento para a Baixada Santista. Esse é o caminho a ser seguido”, afirma o diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini.

Ele reforça que a tecnologia é atrelada a elementos como não poluição, melhoria de resultados e crescimento. “Estamos indo para ver de perto o que acontece num dos lugares mais desenvolvidos do mundo. É trazer para cá, abrindo a cabeça dos nossos empresários, sobre o que podemos melhorar no Porto santista. Além disso, o Grupo Tribuna atua, mais uma vez, como um indutor desse crescimento da região”, complementa Santini.

Entre os membros da comitiva, estarão o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; o diretor de investimentos da Terminal Investment Limited (TiL), Patricio Junior; o CEO da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda; e o gerente-geral de logística da Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa.

Desafio

Diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono conta que o planejamento da Missão Internacional Porto & Mar de 2023 começou em novembro do ano passado, após a definição do destino, atendendo a uma expectativa dos envolvidos na missão.

“Israel é um país que virou referência mundial em tecnologia, além de muita coisa com aplicação à logística portuária. A partir daí, começamos um trabalho de construção dessa agenda. Nossa preocupação é sempre surpreender nossos parceiros e clientes. Fazer com que se encantem, voltem realmente inspirados, trazendo exemplos e boas práticas e que sejam passíveis de serem implantadas no Brasil”.

Amono acrescenta que a missão procura seguir o modelo da visita a Roterdã, na Holanda, realizada no ano passado. “Foi uma viagem muito produtiva, intensa e com muito conteúdo. No final, ficamos com a sensação de dever cumprido. Tem que ter essa percepção de valor. Nossos clientes são



grandes executivos, com suas atividades. Por isso, deixar a empresa por uma semana tem que valer muito a pena”.

Roteiro

Maxwell Rodrigues, um dos organizadores da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, explica que um dos destaques da programação em terras israelenses é o encontro com representantes de 12 startups de diversos segmentos, como regulação, inteligência artificial, internet das coisas (IoT), monitoramento e na área específica de machine learning (aprendizado das máquinas).

“Essas 12 empresas vão apresentar todas as suas tecnologias. Depois, os participantes da delegação poderão se reunir com elas individualmente. E elas foram escolhidas de um rol de quase 100. É algo muito rico, uma oportunidade única que a gente tem de entender o que eles fazem, como fazem, e, sobretudo, o que estão planejando”, pondera.

Rodrigues frisa, ainda, a visita ao Porto de Ashdod, que também possui uma área de inovação, o Ashdod Innovation Group. “Vamos conhecer as provas de conceitos também implementadas dentro desse porto junto às startups, para ver se aquilo funciona, como investir e de que modo transformar isso num produto capilarizado. Não é apenas desenvolver algo a um terminal específico, mas para o mercado mundial”.

Também está programado um encontro com o presidente da Autoridade Portuária de Israel. Rodrigues aponta, ainda, a visita à Israel Innovation Authority como um ponto alto da missão. “Existe um departamento de governo olhando para a inovação. É política de Estado, como se fosse um ministério olhando exclusivamente para pesquisa e desenvolvimento, fomento de área como engenharia, entre outras”.

A programação ainda contempla visita técnica à Mobileye, responsável pela fabricação de veículos autônomos, uma vez que a mobilidade impacta diretamente na relação Porto-Cidade.

“Quando a gente fala de tecnologia, é muito disruptivo. Você não pode pensar naquilo que necessita hoje, mas na necessidade de daqui a dez anos. Os israelenses têm esse DNA, sempre olhando para frente. Vamos implantar carros autônomos mês que vem no Brasil? Não. Mas vamos entender que isso é uma tendência e que precisamos começar a se pensar a respeito”.

Fé e religiosidade

A visita da missão brasileira a Israel vai ter, em seu último dia, um elemento importante de fé e religiosidade. Estão previstas, em Jerusalém, visitas à Via Dolorosa - de acordo com a fé cristã, foi por este caminho que Jesus Cristo carregou a cruz - e ao Muro das Lamentações.

“Conseguimos, no último dia, reservar um espaço para essas visitas. Isso cria uma expectativa muito grande no grupo. As pessoas voltarão de lá impactadas, independentemente da religião. Quem já foi, diz que não há como não se emocionar”, define Amono.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/05/2023

MARUJOS, PORTAS EM AUTOMÁTICO?

Viagem a Israel ajudará a trazer para o Brasil propostas de evolução e inovação na bagagem

Por: Maxwell Rodrigues

A missão internacional do Grupo Tribuna parte nesta semana em direção a Israel. Quarenta integrantes do setor portuário irão cumprir uma agenda repleta de atividades focada em tecnologia e inovação. A proposta vai ao encontro de um mundo moderno, sendo que grande maioria dos

executivos brasileiros já conhece operações portuárias e seus desafios pelo mundo. A globalização permitiu essa troca imensa do conhecimento entre os países e os portos.



Bandeiras de Israel e Brasil Foto: Divulgação

Se o Brasil vai se planejar para a competição mundial, deve estar em estado de evolução contínua. Por que não apostar no método de tentativa e erro, que já abordei recentemente em outra coluna? Dessa forma, podemos evitar situações como a do brasileiro que foi para os Estados Unidos aprender inglês, não conseguiu aprender, esqueceu o português e ficou mudo. Estamos indo para Israel, ver, aprender e entender a inovação para que possamos voltar ao Brasil com propostas de

evolução na bagagem. Tripulação, preparar para a decolagem!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/05/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

OFICIALIZADA A IMPLEMENTAÇÃO DA SEÇÃO NACIONAL DA PIANC NO BRASIL



Seção contribuirá para o crescimento do transporte aquaviário no país por meio do compartilhamento de conhecimento técnico especializado internacional e da interação entre autoridades e instituições públicas e privadas em escala global

Brasília 25/05/2023 - Foi implementada a Seção Nacional do Brasil da Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário (PIANC). A oficialização aconteceu durante a participação da ANTAQ e da ABEPH na Assembleia Geral da PIANC, realizada na Noruega nos dias 24 e 25 de maio de 2023.

Durante o evento, o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, e o Presidente da ABEPH, Luiz Fernando Garcia, informaram aos demais membros

da PIANC que os trâmites formais necessários para o estabelecimento da Seção Nacional do Brasil foram finalizados neste mês.

O compromisso de criação da seção Nacional da PIANC foi assumido em memorando de entendimento (MoU) assinado em novembro de 2022 entre a ANTAQ, a PIANC e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH). O intuito do MoU foi formalizar a criação de uma Seção Nacional no Brasil e garantir o seu pleno desenvolvimento, trazendo maior participação do setor aquaviário brasileiro na Organização Internacional.

As Seções Nacionais (SNs) da PIANC funcionam como um elo entre os membros da Associação em um determinado país e a sede da organização em Bruxelas. Sendo assim, é de responsabilidade de uma SN atuar como intermediária entre órgãos gerenciais e técnicos da PIANC e os membros corporativos e individuais em seus países. As SNs são também responsáveis por organizar os



eventos nacionais da PIANC, promover os trabalhos publicados pela organização e incentivar a propositura de temas a serem discutidos por especialistas de todos os continentes.

“A oficialização ocorrida hoje consolida o comprometimento da agência com a PIANC, uma organização de referência mundial no transporte aquaviário, em criar a seção nacional para debater o setor. Também mostra que ANTAQ está em constante busca pelas melhores práticas internacionais para regular e estabelecer o transporte aquaviário sustentável no país”, declarou Nery.

Sobre a PIANC

A PIANC é uma organização global criada em 1885, sem fins políticos e lucrativos, composta por membros de governos nacionais, empresas privadas, indústria, especialistas acadêmicos e jovens profissionais. A associação agrega membros em 66 países, incluindo 44 membros qualificados, cerca de 500 membros corporativos e 1.800 membros individuais.

A Associação tem membros em 66 países. Desses, 44 possuem status de Qualifying Member: governos nacionais, governos regionais, organizações intergovernamentais ou empresas privadas que representam seus países nos órgãos gerenciais. O Brasil é membro qualificado na PIANC desde 2007, representado pela ANTAQ.

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: 25/05/2023

PUBLICADA PAUTA DA 544ª REUNIÃO DE DIRETORIA COLEGIADA

Reunião iniciará na próxima segunda-feira (29) será virtual e terá a duração de 48h

Brasília 24/05/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realiza a sua 544ª Reunião Ordinária de Diretoria (ROD), que será virtual via SEI, no período das 14h de 29 de maio até às 14h do dia 31 de maio.

Nesta modalidade cada diretor se manifestará de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões.

Confira a pauta da 544ª Reunião Ordinária de Diretoria

<https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>

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: 25/05/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

REUNIÃO NA ALEMANHA CONFIRMA ADESÃO DO BRASIL AO ITF COMO MEMBRO PERMANENTE

A partir de agora, país poderá participar ativamente da discussão e elaboração de políticas que aprimorem os transportes no principal fórum mundial do setor



Secretário-geral do ITF, Young Tae Kim, e ministro Renan Filho se cumprimentam após adesão do Brasil ao fórum global - Foto: Luiz Siqueira/MT

A retomada das relações internacionais do Brasil com o resto do mundo após a eleição do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, teve um novo capítulo nesta quinta-feira (25). A partir desta data, o Brasil é membro permanente do Fórum Internacional de Transportes (ITF), entidade que reúne 66 nações e discute o presente como forma de projetar o futuro dos transportes em todo o planeta.

O ITF é uma organização intergovernamental autônoma ligada administrativamente à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Trata-se de um órgão internacional que atua como um think tank para questões relacionadas à política de transportes de todos os modais e que realiza anualmente um encontro entre ministros de Transportes dos países membros, no qual são apresentadas as últimas novidades e políticas do setor.

Além do Brasil, também foi aceita a entrada da Costa Rica como membro permanente da organização. “O ingresso do Brasil neste fórum se dá em momento de extrema importância, em que nosso país reassume seu papel de líder regional e retoma seu protagonismo no combate à fome e no enfrentamento das questões associadas a mudanças climáticas”, ressaltou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Crescimento e sustentabilidade

O anúncio ocorreu durante a Cúpula Anual 2023 do ITF, que esse ano tem como tema “O Transporte a serviço das economias sustentáveis” e conta com a participação de mais de mil delegados do mundo todo. “O ITF dá as boas-vindas de braços abertos ao Brasil e à Costa Rica como novos membros. Estamos orgulhosos de ter conosco duas grandes nações latino-americanas”, agradeceu o Secretário-Geral do ITF, Young Tae Kim, após a reunião ministerial na qual foi formalizada a adesão dos dois países.

Para os brasileiros, o benefício de fazer parte de uma organização como o ITF está em acessar, em primeira mão, as melhores práticas para melhorar a vida das pessoas. A organização analisa tendências, compartilha conhecimento e promove trocas entre a sociedade civil e os executores de políticas públicas, além de discutir o papel do transporte no crescimento da economia, na sustentabilidade ambiental e inclusão social.

Novos integrantes

Membros observadores até então, Brasil e Costa Rica se juntam a Argentina, Colômbia, Chile e México como integrantes da América Latina que têm direito à participação na reunião anual dos ministros dos Transportes. Antes das duas nações, o ITF aprovou a entrada de Tunísia (2019), Colômbia (2021) e Camboja (2022).

“Queremos construir com nossos parceiros uma agenda global que gere crescimento econômico com distribuição de renda e sustentabilidade ambiental. O governo brasileiro está convicto de que é com diálogo, respeito e união entre os países que vamos avançar e proporcionar aos nossos povos um mundo com melhores oportunidades para todas e todos”, acrescentou o ministro.

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

Data: 25/05/2023

ABASTECIMENTO DE ALIMENTOS E O TRÂNSITO DE PESSOAS É RESTABELECIDO COM IP4 EM IPIXUNA (AM)

Reforma realizada pelo Ministério dos Transportes, por meio do DNIT, favorece a cidade amazonense que depende quase exclusivamente da hidrovía do Rio Juruá



Cerca de 1,2 mil pessoas usam a instalação de pequeno porte frequentemente - Foto: Divulgação/DNIT

A população de aproximadamente 31 mil pessoas de Ipixuna, no sudoeste amazonense, terá a partir desta quinta-feira (25) o acesso a transporte e ao abastecimento de alimentos restabelecido com a entrega da reforma da instalação portuária pública de pequeno porte (IP4) da cidade.

Realizados pelo Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, os serviços vão beneficiar 12 embarcações de linhas regulares e de pequenas embarcações ribeirinhas. Desde maio deste ano, a IP4 conta com empresa de manutenção, operação e regularização necessários.

Composto por um terminal de passageiros, guarita, fábrica de gelo, estação de tratamento de esgoto (ETE), poço artesiano e reservatório elevado, o Ip4 pode receber embarcações de 2 mil toneladas e até 150 pessoas no cais flutuante. Cerca de 1,2 mil pessoas usam a estrutura frequentemente.

Ipixuna é abastecida principalmente pelas cidades de Cruzeiro do Sul, Acre, e pela capital do estado, Manaus. Com a dependência quase exclusiva da hidrovia do Rio Juruá para abastecimento, o IP4 garante mais infraestrutura e desenvolvimento para a população.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 25/05/2023

GRUPO VAI DISCUTIR INTEGRAÇÃO ENTRE PLATAFORMAS PARA MELHORAR TRANSPORTE DE CARGAS NO PAÍS

Intenção do Ministério dos Transportes é tornar o trabalho mais eficiente e menos custoso para todos os atores do setor

Portaria do Ministério dos Transportes criou um grupo de trabalho para discutir a integração de informações e de plataformas tecnológicas e permitir melhor planejamento de logística no transporte de cargas no país. O intercâmbio de dados entre os órgãos envolvidos também propiciará a formação de bases completas, que reflitam com realidade o setor.

A intenção é integrar o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), as bases da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aos documentos fiscais (NF-e, CT-e e MDF-e), que são de competência dos governos estaduais, envolvendo o transporte de cargas no Brasil e o registro de veículos automotores.

O grupo de trabalho terá quatro integrantes: um membro da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes; um da Senatran; um da Infra S.A.; e um da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Outros órgãos federais, estaduais e municipais e representantes da iniciativa privada poderão participar das discussões.

Atualização

Após o prazo de 180 dias, o relatório do grupo de trabalho fornecerá diretrizes para facilitar o dia a dia dos envolvidos no transporte de cargas, incluindo caminhoneiros autônomos, tornando-o mais eficiente e econômico. Além disso, ajudará na revisão do Plano Nacional de Logística (PNL) do Ministério dos Transportes, por exemplo.

De acordo com o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, a unificação dos documentos permitirá que a Infra S.A, vinculada ao ministério, atualize o PNL com as

informações e dados reais de locomoção de cargas no país, o que resulta em um melhor planejamento de logística dos investimentos da pasta.

"São pequenas mudanças que melhoram o planejamento, economizam recursos e nos fazem prestar um melhor serviço. A ideia da cooperação é avançar no planejamento sem custos aos usuários", destacou Santoro.

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

Data: 25/05/2023

BRASIL VAI DEFENDER INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA LATINO-AMERICANA EM FÓRUM INTERNACIONAL

Criação de uma rota bioceânica, que atravessará Argentina, Paraguai e Chile, está entre as principais propostas levadas pelo país a encontro anual de ministros dos Transportes na Alemanha



Renan Filho defendeu a proposta durante reunião de alto nível na Argentina, em abril - Foto: Marcio Ferreira/Especial para o MT

A partir desta quarta-feira (23), o Brasil vai defender a criação de uma rota bioceânica que faça a ligação rodoviária entre o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico para facilitar a integração regional e propiciar maior agilidade no transporte de cargas. O projeto será apresentado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante a Cúpula Anual 2023 do Fórum Internacional de Transportes (ITF – Transport Enabling

Sustainable Economies), na Alemanha.

Acordos presidenciais chancelados em 2015 entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile prevêem um traçado de 2.396 quilômetros que começa em São Paulo, passa pela cidade sul-mato-grossense de Porto Murtinho, na fronteira paraguaia, depois segue por Misión La Paz (ARG) e termina em quatro cidades do litoral norte chileno, próximo ao trópico de Capricórnio.

Agilidade

Produtos brasileiros que saem do Porto de Santos precisam atravessar mais de 24 mil quilômetros, subir em direção ao Canal do Panamá e só então pegar a rota do Oceano Pacífico para chegar aos mercados asiático e da Oceania. Como consequência, é prevista uma série de vantagens para a região, como uma dinamização do comércio, dos investimentos, da atividade empresarial e até mesmo do turismo.

Estrategicamente, um novo corredor logístico reduziria custos logísticos e tempo de viagem em aproximadamente 12 dias, além de oferecer acesso a grandes mercados consumidores da Ásia, Oceania e Costa Oeste das Américas, o que permitiria um aumento na capacidade de exportação e importação do país como um todo.

"Vamos tratar do fortalecimento da logística, da melhoria da mobilidade urbana e de projetos com sustentabilidade ambiental e com segurança para o cidadão", ressaltou o ministro Renan Filho, que viajou acompanhado pelo secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão. A participação do Brasil no Fórum também atende aos esforços do Governo Federal na reinserção do país à comunidade internacional, retirando-o do estado de isolamento em que se encontrava.

Trânsito

Por se tratar de um fórum de discussão de políticas de Transporte, o ministro brasileiro também levará para discussão questões de descarbonização, que envolvem desde carros flex e biodiesel, assuntos no qual o Brasil é pioneiro, até a inclusão de carros elétricos e o desafio do sobrepeso em caminhões elétricos. A regulamentação de motocicletas elétricas e como garantir que o ciclismo e a



micro mobilidade se tornem modos de transportes urbanos preferidos e incentivados também fazem parte da programação brasileira.

Desde 2020, o Brasil participa do ITF como membro observador. Atualmente composto por 64 países membros, o ITF é uma organização intergovernamental autônoma. Trata-se de um órgão internacional que atua como um think tank para questões relacionadas à política de transportes de todos os modais e que realiza anualmente um encontro entre ministros de Transportes dos países membros, no qual são apresentadas as últimas novidades e políticas do setor.

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

Data: 25/05/2023

MOTORISTAS DE TOCANTINS TERÃO DESCONTO DE ATÉ 40% NO PAGAMENTO DE MULTAS PELA INTERNET

Detran do estado aderiu ao SNE, que é coordenado pelo Ministério dos Transportes, por meio da Senatran, e possibilita envio das infrações em dispositivos móveis

A adesão do Departamento de Trânsito de Tocantins (Detran-TO) ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE) garante que os motoristas tocantinenses possam receber as multas no seu aparelho celular e fazer o pagamento com desconto de até 40%. Oferecida pelo Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), a ferramenta está disponível a partir desta terça-feira (23) ao estado.

Até o momento, aproximadamente 1 mil órgãos de trânsito aderiram ao sistema, entre Detrans e prefeituras, que são os órgãos atuadores estaduais e municipais, e os atuadores federais Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Antes do Detran-TO, a adesão mais recente foi do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) de São Paulo.

"A iniciativa contribui para uma maior agilidade e transparência no processo de notificação, além de proporcionar mais comodidade aos cidadãos, por isso é importante que os municípios façam a adesão ao SNE", disse o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão. De janeiro para cá, a Senatran tem intensificado o incentivo à adesão ao sistema em troca de apoio técnico, compartilhamento de equipes e alinhamentos periódicos com os órgãos de trânsito.

Descontos

Para os motoristas, as vantagens do sistema são a redução no preço das infrações, a facilidade para o pagamento e o acompanhamento das notificações. Já para o órgão atuador, o sistema se destaca pela redução no custo por notificação de infração, celeridade na entrega das notificações e aumento da efetividade no pagamento das multas.

Desde o lançamento do SNE, em 2016, foram pagos cerca de R\$ 730 milhões em multas. No período, houve mais de R\$ 486 milhões em descontos para motoristas das cinco regiões do país. Para ter direito, o proprietário ou condutor do veículo deve fazer seu cadastro no gov.br e aderir ao SNE no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), habilitar o veículo no aplicativo da CDT, disponível na AppStore e Google Play, ou no Portal de Serviços Senatran.

O motorista precisa também reconhecer que cometeu a infração de trânsito. Pessoas jurídicas também podem utilizar o sistema, mas apenas no ambiente web. Uma vez que o proprietário e/ou o condutor estejam habilitados no sistema, eles passarão a receber, de forma eletrônica, todas as notificações de infrações dos órgãos atuadores que já realizaram a adesão. Também é possível conhecer detalhes de cada multa, reconhecer o cometimento da infração, copiar o código de pagamento e, ainda, realizar a indicação do condutor responsável pela infração.

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

Data: 25/05/2023



ESTRADAS DE SÃO PAULO E MATO GROSSO ENTRAM NA LISTA DE PRIORIDADES DO GOVERNO FEDERAL PARA RECEBER INCENTIVOS FISCAIS

Projetos de intervenções ficam aptos a captar recursos no mercado privado, por meio do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi)

Quatro projetos de infraestrutura rodoviária foram classificados pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, como prioritários para captar recursos no mercado privado via Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). Com isso, os empreendimentos tornam-se aptos a obter desoneração fiscal. As habilitações constam em portarias assinadas pelo ministro substituto dos Transportes, George Santoro, e publicadas na edição desta terça-feira (23) do Diário Oficial da União.

A Concessionária Rodovia dos Tamoios S.A. recebeu autorização para a implantação da automação dos túneis localizados nas obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, no estado de São Paulo. O conjunto de intervenções propostas no projeto soma investimentos de R\$ 1.145.611.579.

A mesma empresa conseguiu aprovação para enquadrar no Reidi projeto denominado “Obras e Serviços do Planalto – Fase 1”, que abrange a solução de defeitos e inconformidades das obras de duplicação do trecho de planalto da estrada concedida. São R\$ 331.497.772 em investimentos previstos.

Lote Noroeste

Já a Concessionária de Rodovias Noroeste Paulista S.A. poderá captar R\$ 2.209.349.550 para executar a recuperação, operação, manutenção, movimentação, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário Lote Noroeste, também em São Paulo.

A extensão total do empreendimento proposto é de 600,35 quilômetros. O projeto engloba trechos da rodovia SP-310, compreendido entre os municípios de São Carlos e Mirassol; da SP-323, entre Taquaritinga e Pirangi; da SP-326, entre Matão e Barretos; da SP-333, entre Sertãozinho e Borborema; e da rodovia SP-351, entre os municípios de Bebedouro e Catanduva.

Por fim, a Concessionária das Rodovias do Leste MS S.A. poderá captar R\$ 944.643.585 para recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade do sistema rodoviário que compreende a rodovia MS-112 e trechos das BR-158 e BR-436, no Mato Grosso do Sul.

O projeto prevê, entre outras obras, recuperação total do pavimento de 412,4km do sistema rodoviário; implantação de 200,5km de acostamentos na MS-112; implantação de 45 rotatórias alongadas e seis postos de pesagem móvel; bem alargamento e adequação de todas as obras de arte especiais do trecho.

Resultados

O balanço dos empreendimentos qualificados ao Reidi e da emissão de debêntures incentivadas no mês de abril pode ser conferido em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/incentivos/boletim-de-instrumentos-de-fomento>.

Assessoria Especial de Comunicação

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

Data: 25/05/2023



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ATP LEVA AUTORIDADES E ASSOCIADAS EM MISSÃO INTERNACIONAL

Redação Portogente

Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados, lidera grupo que visitará portos belgas de 22 a 26 de maio

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, e o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, participarão de missão de cinco dias destinada a visitar os terminais portuários na Bélgica, a partir desta segunda-feira (22). Eles analisarão o padrão de gestão dos portos belgas, que tem flexibilidade de administração muito semelhante à de um porto privado, ao lado do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, e de outros executivos do segmento.



Crédito: Divulgação | ATP.

Liderada pela ATP, a comitiva, com 39 participantes, visitará o Porto de Antuérpia, um dos maiores da Europa; o Porto de Ghent, um dos maiores portos fluviais do continente; e o Porto de Zeebrugge, importante centro de transporte e logística para cargas; entre outros locais. Representantes de 16 empresas associadas à entidade também compõem o grupo.

“A escolha dos portos belgas possui duas justificativas centrais. A primeira é a parceria do porto da Antuérpia com o Porto do Açu, o que facilitou a organização da viagem. A segunda é o padrão de gestão dos portos belgas que, embora adotem o modelo Landlord, têm uma flexibilidade de gestão muito semelhante à de um porto privado”, ressaltou o presidente da ATP. Ele destacou que a Missão ATP Bélgica é uma das atividades que celebram os 10 anos da associação.

O LandLord Port é um modelo de gestão portuária em que a infraestrutura do porto é provida pelo Estado, e o setor privado fica responsável pelo fornecimento de superestrutura e pela realização das operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões).

Também integram a missão os diretores da Antaq Alber Furtado, Caio César Farias Leônico e Wilson Lima e o diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Valter Souza.

ATP

Sediada em Brasília, a ATP foi criada em 24 de outubro de 2013 para representar os interesses e atuar em defesa do segmento portuário privado e na modernização dos portos brasileiros. A associação representa 31 empresas de grande porte e congrega 54 Terminais de Uso Privado (TUPs) do país. As empresas associadas, juntas, movimentam mais de 60% da carga portuária brasileira e respondem pela geração de 47 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/05/2023

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DECIDE PARQUE VALONGO

Editor Portogente

Nada faz estimar tanto um príncipe como os grandes empreendimentos (N. Machiavelli)

Muito além de ser um puxadinho para ganhar votos para a próxima eleição, o Parque Valongo deve ser uma solução urbanística inovadora. Dando visibilidade à história gloriosa do principal porto do hemisfério sul e para estimular visão para um futuro grandioso, no tempo que chega, da 5G, tecnologia digital e inteligência artificial na atividade portuária e no dia a dia da cidade das pessoas.

É hora de pensar uma relação Porto-Cidade inteligente, harmoniosa e próspera. Por certo, se os espaços urbanos não estiverem em ordem, em desordem eles entram.



Valongo

Leia mais * Presidente do Porto de Santos avalia navio-tanque com potência de 55 bombas de Hiroshima

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115420-presidente-do-porto-de-santos-avalia-navio-tanque-com-potencia-de-55-bombas-de-hiroshima>

O desenho acima apresenta uma concepção artística da ampliação dos cais do Valongo-Paquetá. Trata-se do projeto da Maubertec, de recuperação do trecho Valongo-Paquetá, estendendo os cais sobre as águas do canal do porto. Essa obra foi iniciada, realizado o aterro e foi paralisada em 1993, após a extinção da Portobrás (empresa federal que administrava os portos). É uma possibilidade que convém ser considerada na busca de uma inovação desse trecho do porto, para ser o caminho eficiente à subida da Serra do Mar, pelos transportes do Porto de Santos.

Leia ainda * Parte III - Ruínas do Valongo - Reativação

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/103644-ruinas-do-valongo-reativacao-parte-iii>

Logisticamente, hoje esse trecho é um gargalo do fluxo mais intenso do modal rodoviário do porto, que flui, principalmente, serra acima. As três faixas de rodagem à jusante do Paquetá, por onde fluem 70% das mercadorias movimentadas nessa parte do porto, são reduzidas a duas, quando acessam a Rua Xavier da Silveira. No fluxo ferroviário, o problema a ser resolvido é assegurar que não haja cruzamento com as travessias urbanas, de pedestres e veículos. São as principais correntes de transporte da margem direita do porto.

Leia também * Diálogo sincero entre atores do Porto de Santos e região

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114955-dialogo-sincero-entre-atores-do-porto-de-santos-e-regiao>

Ao posicionar nesse espaço a proposta do Parque Valongo - com muito potencial histórico, cultural e lazer – ele deve fazer parte de um plano global físico-espacial, que deverá ser um marco da modernidade e de uma nova relação harmônica porto/cidade de Santos. Como resultado da simbiose do urbanismo, arquitetura e engenharia, na planificação operacional e construção com alto grau da criação. Cujos cronogramas convém inaugurar a 1ª etapa em 2024 e finalizado em 2026, como obra magnífica, da cidade reverenciando o seu porto.

Leia ainda * Distrito Portuário Alemoa: o retrato da omissão e de uma tragédia anunciada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115291-no-distrito-portuario-alemoa-tragedia-e-desleixomoram-juntos>

É evidente que o Parque Valongo já deveria ter sido construído há mais tempo, com tanto acervo histórico e paisagens turísticas da cidade portuária de Santos. Por falta de direção competente, um patrimônio precioso vem sendo destruído. Entretanto, esse projeto não pode ser uma pedra no caminho para o Porto do Futuro, que tem que passar por uma rua Xavier da Silveira mais larga, para que a sua logística seja mais ágil.

Leia também * História e evolução: o passado e o futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/114699-historia-e-evolucao-o-passado-e-o-futuro-do-porto-de-santos>



Implementar esse projeto sob um comando único - a autoridade portuária de Santos - alinha ideias e potencializa as ações. Pois, assim, dará uma sensação de unidade e de coerência – fato tranquilizante, como ensina Le Corbusier.

Leia mais * Por uma real relação porto-cidade, defende Sérgio Aquino

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/114956-por-uma-real-relacao-porto-cidade>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/05/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A MP DO PERSE E O TRANSPORTE AÉREO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente aprovação da Medida Provisória 1147, conhecida como MP do Perse (Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos), pelo Senado representa um passo importante para a recuperação do setor de eventos e também traz benefícios significativos para o setor aéreo. Em um momento crucial para a economia do País, a redução da carga tributária sobre o transporte aéreo demonstra o comprometimento do Governo em estimular a retomada da aviação civil e contribuir para sua popularização.

O setor aéreo enfrentou desafios sem precedentes nos últimos anos, agravados ainda mais pela pandemia de Covid-19. As perdas financeiras acumuladas pelas empresas aéreas brasileiras foram expressivas, totalizando R\$ 46,39 bilhões até 2022. Essa situação delicada demanda medidas ousadas e eficazes, como a desoneração dos tributos Pis/Pasep e Cofins, contemplada pela MP do Perse.

Ao isentar o setor aéreo do pagamento dessas contribuições no período de 2023 a 2026, o Governo Federal busca proporcionar condições favoráveis para a retomada das operações e para a recuperação econômica das empresas aéreas. A medida visa reduzir os custos operacionais, possibilitando que as companhias aéreas ofereçam tarifas mais competitivas e acessíveis ao público.

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) comemorou a aprovação da MP, ressaltando a importância dessa desoneração para o setor. As empresas aéreas têm enfrentado uma conjuntura desafiadora, com a volatilidade cambial e os altos preços do petróleo impactando significativamente seus resultados financeiros. Diante desse cenário, a redução da carga tributária representa um alento e uma oportunidade de recuperação para a aviação civil.

A popularização do transporte aéreo é um objetivo fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico do País. Ao tornar as passagens aéreas mais acessíveis, o Governo não apenas beneficia os passageiros, permitindo que mais pessoas desfrutem dos benefícios e das oportunidades oferecidas pelo transporte aéreo, mas também fortalece setores como o turismo, impulsionando o crescimento de regiões e contribuindo para a geração de empregos.

Além disso, a redução da carga tributária no transporte aéreo tem o potencial de estimular a competitividade do setor e fomentar o surgimento de novas empresas e rotas aéreas. Com uma estrutura tributária mais favorável, as companhias aéreas podem investir em modernização, expansão e melhorias na qualidade dos serviços, oferecendo opções diversificadas aos passageiros.

É importante ressaltar que a redução da carga tributária no transporte aéreo não deve ser vista apenas como uma medida conjuntural para superar a crise atual, mas como parte de uma estratégia de longo prazo para promover a sustentabilidade e o crescimento contínuo do setor. O Governo deve continuar buscando formas de aprimorar a competitividade da aviação civil, identificando oportunidades de redução de impostos e desburocratização.



A aprovação da MP do Perse é um passo significativo nessa direção, mas é fundamental que o governo mantenha o compromisso de adotar políticas que estimulem o desenvolvimento do transporte aéreo no país. Reduzir a carga tributária é uma das formas mais eficazes de tornar o transporte aéreo mais acessível e popular, beneficiando tanto as empresas do setor quanto os cidadãos brasileiros.

A medida aprovada pelo Senado é uma prova concreta de que o governo reconhece a importância estratégica do transporte aéreo para o país. Agora, é fundamental que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancione a Medida Provisória sem vetos, assegurando sua implementação e permitindo que o setor aéreo possa trilhar o caminho da recuperação e do crescimento sustentável. A população brasileira aguarda ansiosamente a popularização do transporte aéreo, e é hora de transformar esse anseio em realidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TRANSPORTE DE CARGAS 1

O Ministério dos Transportes quer ampliar a eficiência e reduzir o custo do transporte de cargas no Brasil. Para isso, criou um grupo de trabalho para estudar a integração de plataformas tecnológicas e melhorar o planejamento logístico desse transporte. O objetivo, segundo a pasta, é integrar o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e as bases da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aos documentos fiscais (NF-e, CT-e e MDF-e), de competência dos governos estaduais.

TRANSPORTE DE CARGAS 2

O grupo de trabalho foi criado pelo Ministério a partir da publicação de uma portaria ontem, na edição do Diário Oficial da União. De acordo com o documento, essa equipe será formada por um representante da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, um da Senatran, um da Infra S.A. e um da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Segundo a pasta, as discussões poderão envolver outros órgãos federais, estaduais e municipais e representantes da iniciativa privada.

TRANSPORTE DE CARGAS 3

Segundo o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, a unificação dos documentos vai possibilitar que a Infra S.A. (empresa subordinada ao Ministério) atualize o Plano Nacional de Logística (PNL) com as informações concretas sobre a locomoção de cargas no País. "São pequenas mudanças que melhoram o planejamento, economizam recursos e nos fazem prestar um melhor serviço. A ideia da cooperação é avançar no planejamento sem custos aos usuários", destacou.

CISNE BRANCO

Considerada a mais bela embarcação da Marinha do Brasil, o navio-veleiro Cisne Branco chegará ao Porto de Santos (SP) amanhã, dia 26. Ele atracará no Cais da Marinha, na Margem Direita do complexo marítimo, onde permanecerá até 2 de junho. No domingo, dia 28, das 8h30 às 16 horas, estará aberto ao público, que poderá visitar seu convés e conhecer detalhes sobre suas operações. A entrada será gratuita.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

MINISTROS EXPÕEM IMPASSE SOBRE LICENÇA PARA PETROBRAS EXPLORAR FOZ DO RIO AMAZONAS

Titulares das pastas de Meio Ambiente e Minas e Energia falaram sobre a divergência em comissões da Câmara e do Senado

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



Alexandre Silveira defendeu no Senado o posicionamento da Petrobras pela exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas e definiu o tema como “estratégico”

O Congresso Nacional recebeu ontem (24) a visita de dois ministros: Marina Silva, do Meio Ambiente; Alexandre Silveira, de Minas e Energia. Numa quarta-feira movimentada em Brasília, os dois expuseram aos parlamentares o bate-cabeça sobre a exploração de petróleo na Margem Equatorial na região da foz do Rio Amazonas. Inicialmente, os dois foram convidados por deputados e senadores para apresentarem o plano de trabalho de suas respectivas pastas.

Na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, a ministra Marina Silva disse que prefere sofrer injustiça a cometer injustiça. Ela se referiu à decisão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) que negou à Petrobras a perfuração-teste no Amazonas.

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, já afirmou que a decisão do parecer é “técnica”, mas fontes ligadas ao Palácio do Planalto afirmam que o posicionamento pessoal de Marina Silva influencia na deliberação do órgão.

“Se nós destruímos a legislação ambiental brasileira, as janelas de oportunidade serão fechadas. Porque neste momento, não basta a credibilidade do presidente Lula, não basta a ministra de Meio Ambiente. O mundo vai olhar para o nosso arcabouço legal”, disse Marina.

A ministra também afirmou que já apanhou “igual a couro de pisar tabaco” para dizer que o desentendimento com o Governo sobre a exploração do petróleo na foz do Amazonas não a deixa abalada.

Já no Senado, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, defendeu o posicionamento da Petrobras pela exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas e definiu o tema como “estratégico”. “Não temos e não devemos ter dentro de um governo dois ou três governos. Devemos ter um único governo”, afirmou.

Silveira esteve na Comissão de Infraestrutura do Senado. “Não consigo compreender não haver nas questões estratégicas a possibilidade de superarmos questões burocracias”, defendeu.

A região no Amapá que faz divisa com a Guiana é considerada o “novo pré-sal”. A Petrobras defende a exploração do local, enquanto um parecer técnico do Ibama recomenda indeferir o pedido de licença ambiental feito pela empresa.

O projeto é considerado prioritário pelo Governo Federal. A Petrobras reservou US\$ 3 bilhões (cerca de R\$ 14,8 milhões) no plano estratégico de 2023 a 2027 para perfuração de 16 poços na área.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/05/2023

MP DA REFORMA ADMINISTRATIVA APROVADA

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

Enquanto isso, a Medida Provisória que regulariza o novo desenho da Esplanada dos Ministérios foi aprovada na comissão mista e vai ser analisada pela Câmara dos Deputados.

O relator, deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL), retirou algumas atribuições do Ministério do Meio Ambiente. Entre as mudanças está o controle do Cadastro Ambiental Rural (CAR), base de dados do governo usada para controlar desmatamento e imóveis rurais. Com a mudança, o CAR deverá ficar com o Ministério da Gestão e Inovação.

Já a Agência Nacional de Águas (ANA) deverá ser transferida para o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional.

Durante a audiência de ontem (24) na Comissão de Meio Ambiente da Câmara dos Deputados, a ministra Marina Silva afirmou que o Congresso Nacional está “depenando” o Ministério do Meio Ambiente e que a ação é um “desserviço para a sociedade”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

NACIONAL - MP QUE BENEFICIA O SETOR AÉREO É APROVADA E VAI A SANÇÃO PRESIDENCIAL

Medida Provisória do Perse isenta as companhias de aviação civil do pagamento da contribuição do Pis/Pasep e do Cofins

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



Para a Abear, ações estruturantes, como a MP 1147, são fundamentais para que a aviação civil possa se recuperar do impacto dos últimos anos e volte a crescer

O Senado aprovou ontem (24) a Medida Provisória 1147. Também conhecida como MP do Perse (Programa Emergencial de

Retomada do Setor de Eventos), ela trata de isenções ao setor de eventos e benéfica o setor aéreo com a isenção do pagamento da contribuição do Pis/Pasep e do Cofins pelo setor aéreo para compensar os efeitos da pandemia de Covid19 no período de 1º de janeiro de 2023 a 31 de dezembro de 2026.

A matéria vai a sanção presidencial. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem 15 dias para assinar o texto, fazer vetos e sancionar as medidas. Após pressão do setor do comércio, foi firmado um acordo para que dois artigos que tratam do financiamento da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur) sejam vetados pelo Palácio do Planalto.

Com a aprovação, o governo federal pretende arrecadar mais de R\$ 25 bilhões apenas em 2023. A Medida Provisória incorporou o teor dos textos sobre a desoneração dos combustíveis e a exclusão do ICMS dos créditos de Pis/Cofins.

O setor do comércio pressionou o Governo para suprimir os artigos 11 e 12 da matéria. Os dispositivos estabelecem que 5% da arrecadação do Sistema S - Sesc e Senai - fosse destinada à Embratur. No entanto, o Palácio do Planalto optou por negociar vetar os trechos para que o texto não corresse o risco de retornar à Câmara dos Deputados, pois a MP está com prazo de validade para o próximo dia 31.



Segundo interlocutores do Ministério do Turismo, o acordo que está sendo articulado prevê que a Confederação Nacional do Comércio (CNC) envie R\$ 100 milhões à Embratur por meio de convênios. O Governo também cogita enviar um projeto de lei para o Congresso que beneficie o setor.

Abear comemora

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) celebrou a aprovação da matéria no Congresso.

“Para o setor aéreo, esse movimento de desoneração é fundamental para a retomada das operações, além de ser uma forma de minimizar as enormes perdas enfrentadas nos últimos anos. Os prejuízos acumulados das empresas aéreas brasileiras foram de R\$ 46,39 bilhões até 2022, e o cenário segue desafiador para 2023 com a oscilação do câmbio do dólar e do preço do petróleo”, disse em nota a Abear.

“Desde o início do novo governo estamos em uma intensa agenda para sensibilização sobre como ações estruturantes, como a MP 1147, são fundamentais para que a aviação civil possa se recuperar do impacto dos últimos anos e volte a crescer de forma sustentável.

Para que isso aconteça, é fundamental que retomemos as condições de custos operacionais que já vivemos e que a população volte a ter capacidade de consumo, motivo pelo qual celebramos a aprovação dessa medida que era esperada há três anos pelo setor”, comentou através do comunicado, Jurema Monteiro, presidente da Abear.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

NACIONAL - ALCKMIN PARTICIPA DE CRIAÇÃO DA FRENTE PARLAMENTAR DA INDÚSTRIA

Vice-presidente e ministro adiantaram na ocasião que o BNDES pretende anunciar nova linha de crédito “importante” para o setor

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

O vice-presidente e Ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, participou ontem (24) do lançamento da Frente Parlamentar da Indústria. Na ocasião, ele disse que aprendeu que vice “não fura titular”, mas adiantou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) pretende anunciar uma nova linha de crédito “importante” para o setor da indústria.

“Amanhã (25) é o Dia da Indústria, e o presidente Lula vai fazer alguns anúncios que eu não posso adiantar agora. Mas é importante estabelecermos essa união, governo, parlamento, setor produtivo, trabalhadores e sociedade civil”, afirmou.

Na agenda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva junto com a agenda de Alckmin está previsto um encontro com representantes de entidades do setor automotivo no Palácio do Planalto. A expectativa é de que sejam anunciadas medidas de curto prazo para ampliar o acesso da população a carros novos e alavancar a cadeia produtiva ligada ao setor automotivo brasileiro.

Segundo Alckmin, Lula deve assinar uma Medida Provisória com os dispositivos para o setor. Na ocasião, o Ministro defendeu o retorno do Convênio de Crédito Recíproco (CCR), mecanismo utilizado pelos países latino-americanos para concederem mutuamente financiamento à exportação.

O CRR foi descontinuado em 2019 pelo então presidente Jair Bolsonaro (PL).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

NACIONAL - MINISTRO DOS PORTOS VISITA OBRAS DE TÚNEL SUBMERSO NA BÉLGICA

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



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, visitou ontem o pátio de obras do túnel submerso que está sendo construído em Zeebrugge, uma das principais cidades portuárias da Bélgica. O empreendimento utiliza a mesma tecnologia que deve ser adotada para a construção do túnel submerso a ser implantado no Porto de Santos (SP), ligando as duas margens do complexo marítimo, nas cidades de Santos e Guarujá (SP). Como o próprio ministro explica, o túnel é construído em partes no pátio e, na sequência, essas peças são levadas ao canal em cujo leito ele será instalado e, então, afundadas até a posição prevista. Quando toda a estrutura estiver montada, os acessos a suas extremidades serão escavados nas margens. Márcio França está na Bélgica participando de uma missão internacional aos portos desse país, promovida pela Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP). Confira o vídeo da visita do ministro ao pátio de obras utilizando o QR Code ao lado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/05/2023

NACIONAL - NOVA DIRETORIA DO INSTITUTO BRASIL LOGÍSTICA TOMA POSSE

Ricardo Molitzas e Jesualdo Silva assumiram, respectivamente, a presidência e a vice-presidência da entidade durante almoço da Frenlogi

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



Ricardo Molitzas (à direita) é diretor-executivo do Sopesp e presidente do Conselho do Santos Export; Jesualdo Silva preside a ABTP

“O BRASIL PRECISA DE MAIS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA E TEMOS O DEVER DE FAZER AVANÇAR PAUTAS FUNDAMENTAIS, COMO SUSTENTAÇÃO TÉCNICA DA FRENLOGI”

RICARDO MOLITZAS
novo presidente do IBL

O Instituto Brasil Logística (IBL) realizou ontem (24) a cerimônia de posse de sua nova diretoria. Ricardo Molitzas assume a presidência da entidade, que tem como principal função fornecer projetos, estudos e informações técnicas à Frente Parlamentar Mista de Infraestrutura e Logística (Frenlogi) no Senado e na Câmara. Jesualdo Silva é o vice-presidente.

O evento aconteceu durante o almoço da Frenlogi, no bloco Vanguarda do Senado. O evento contou com a presença do presidente do colegiado, senador Wellington Fagundes (PL-MT), outros parlamentares e representantes do setor.

“É uma honra ter sido recebido pelo presidente da Frenlogi, senador Wellington, no almoço da Frenlogi para tomar posse, junto ao parceiro Jesualdo Silva. Temos um grande desafio pela frente. O Brasil precisa de mais investimentos em infraestrutura e logística e temos o dever de fazer avançar pautas fundamentais, como sustentação técnica da Frenlogi”, ressaltou Ricardo Molitzas. O novo presidente do IBL é diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export.

Já o vice Jesualdo Silva preside a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários). Para ele, a Frenlogitem um olhar progressivo para a logística e infraestrutura brasileira.

“A ABTP defende que as ações de infraestrutura sejam de estado e não de governo para garantir o desenvolvimento e competitividade no país. O IBL, da qual agora assumo a vice-presidência, se empenhará em dar sustentação técnica à Frenlogi para atingirmos tal objetivo,” destacou.

O IBL foi idealizado em 2015 com o objetivo de promover sinergia entre os diferentes modais de transporte possíveis no país, trabalhando sempre em conjunto com a sociedade civil. É uma entidade privada, sem fins lucrativos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/05/2023

NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



**NORDESTE
EXPORT 2023**
JOÃO PESSOA - PB
19 E 20 DE JUNHO

Evento exclusivo para conselheiros,
patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo Portal BE News

BE NEWS

Visita técnica
em navegação ao
Porto de Cabedelo

**NORDESTE
EXPORT**
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/05/2023

REGIÃO SUDESTE - SANTOS: APS E ACS FIRMAM PARCERIA POR REVITALIZAÇÃO DO CENTRO E NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS

A partir dessa semana, a Associação Comercial da cidade passa a integrar a comissão que trata do túnel Santos-Guarujá

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O presidente da ACS, Mauro Sammarco, recebeu na sede da associação o presidente da ACS, Anderson Pomini

As diretorias da Autoridade Portuária de Santos (APS) e da Associação Comercial de Santos estiveram reunidas no início da semana para tratar de assuntos voltados a obras e projetos que envolvem diretamente o Porto de Santos. No encontro, as duas entidades firmaram uma parceria de interesse para assuntos específicos, tais como a revitalização do Centro Histórico e a transferência do terminal de cruzeiros.

A reunião teve a presença de Anderson Pomini, diretor-presidente da APS, e Mauro Sammarco, presidente da ACS. Além da parceria para a revitalização do Centro Histórico e a transferência do terminal de passageiros, as entidades debateram outras pautas, tais como a luta pela terceira pista de descida Planalto-Planície e também o Programa de Visitação ao Canal do Porto. A reunião ocorreu na sede da Associação, no centro da cidade.

Conforme anunciado por Pomini, a ACS já passou a integrar as reuniões da Comissão do Túnel Santos-Guarujá, que reúne representantes da Autoridade Portuária, das prefeituras de ambos os municípios, e também do Ministério de Portos e Aeroportos, representando o Governo Federal.

De acordo com a APS, a Associação Comercial de Santos terá uma participação efetiva nos encontros semanais, podendo sugerir parcerias com vistas à formação de novas gerações para atuar no setor portuário, bem como medidas para incrementar o Parque Tecnológico de Santos e valorizar setores exportadores, como os do café e do açúcar.

Ontem, a Comissão do Túnel Santos-Guarujá se reuniu na sede da Autoridade Portuária de Santos, já com a presença de representantes da ACS.

“A participação da Associação Comercial de Santos é vital para o andamento de pautas que interessam a comunidade portuária, o comércio e a população de Santos e região”, declarou Pomini. Outros temas discutidos no encontro com a ACS foram a dragagem, no qual a APS espera publicar o edital de concessão no ano que vem, a zeladoria das perimetrais e a VTMIS, sistema de auxílio eletrônico à navegação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

REGIÃO SUDESTE - SECRETÁRIO ESTADUAL DE TURISMO SE REÚNE COM DIRETORIA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O novo Terminal de Passageiros no Valongo foi um dos temas da conversa entre Roberto de Lucena e a diretoria da APS

O secretário estadual de Turismo, Roberto de Lucena, cumpriu agenda na cidade de Santos (SP) na última semana e se reuniu com a diretoria da Autoridade Portuária de Santos (APS), na sede da companhia.

Vários assuntos estiveram em pauta. Entre eles o novo Terminal de Passageiros no Valongo, berços para operação dos navios de cruzeiros, um terminal de abastecimento com



combustível GNL (Gás Natural Liquefeito) e um terminal de fornecimento de energia elétrica para os navios.

O encontro teve a presença do presidente da APS, Anderson Pomini; Marco Ferraz, presidente da Cila Brasil e do Conselho de Turismo da Fecomercio-SP; Renê Hermann, diretor-presidente da Costa Cruzeiros; Marcia Leite, diretora de operações da MSC; e Sueli Martinez, diretora de Operações do Terminal de Passageiros Concais.

“Essa união entre as empresas de Cruzeiros, o Concais AS e o Porto de Santos vai, certamente, melhorar a infraestrutura para embarque e desembarque de cruzeiristas, e fomentar ainda mais o turismo na região”, avaliou o secretário, em postagem feita em suas redes sociais sobre o encontro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023

REGIÃO SUDESTE - PF DEFLAGRA OPERAÇÃO CONTRA O TRÁFICO INTERNACIONAL ATRAVÉS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Duas pessoas, incluindo um mergulhador profissional, foram presas durante a Operação Novos Rumos

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

A Polícia Federal deflagrou nesta quarta-feira a Operação Novos Rumos, que investiga uma organização criminosa envolvida no envio de cocaína para a Europa através de navios no Rio de Janeiro. Segundo as autoridades, pelo menos duas pessoas foram presas e cerca de uma tonelada e meia da droga já foi apreendida no decorrer das investigações.

Policiais federais do Rio cumpriram quatro mandados de prisão preventiva e seis mandados de busca e apreensão, expedidos pela Justiça Federal do Rio de Janeiro, em endereços localizados na capital e nos municípios de Magé e Niterói.

De acordo com a linha investigação da PF, a organização criminosa é vinculada ao Comando Vermelho, principal facção criminosa do Rio de Janeiro. A área de atuação do grupo era armazenar diversas quantidades de drogas em depósitos localizados em comunidades na Cidade, para depois serem inseridos de forma clandestina em embarcações que eram destinadas ao continente europeu.

Segundo a Polícia Federal, a organização contava com o apoio de funcionários contratados do Porto do Rio de Janeiro, para assim ter acesso ao destino final dos navios de interesse. Estes funcionários apresentavam as rotas das embarcações atracadas no Rio de Janeiro.

A responsabilidade para a colocação da droga nos navios ficava a cargo de mergulhadores profissionais, que eram contratados da organização criminosa. De acordo com a PF, a cocaína era extraída em sua forma mais pura, o cloridrato de cocaína.

Na operação, foram apreendidos um carro, telefones celulares, computadores e diversos documentos. Entre os dois presos, um deles era mergulhador profissional, integrante da quadrilha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/05/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT – DIA 24/05/2023

EDITORIAL – PARCERIA ESTRATÉGICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A edição deste ano do Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes trouxe à tona uma questão crucial para o desenvolvimento do setor portuário local: a viabilização da construção do túnel submerso que ligará Santos (SP) e Guarujá (SP), passando sob o canal de navegação do Porto. O discurso do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ressaltou a importância dessa obra e a necessidade de uma parceria entre a União e o Estado de São Paulo para torná-la realidade.

É inegável que o Porto de Santos desempenha um papel fundamental na economia brasileira, sendo responsável por uma parcela significativa do comércio exterior do país. No entanto, a infraestrutura viária que liga a cidade de Santos ao continente apresenta limitações que comprometem a eficiência e o potencial de crescimento do porto. O túnel entre Santos e Guarujá surge como uma solução estratégica para superar tais desafios.

Ao propor uma parceria entre a União e o Estado de São Paulo, o ministro Márcio França demonstra uma visão pragmática e comprometida com o avanço das obras e projetos voltados para o setor portuário e aeroportuário. A construção do túnel Santos-Guarujá é uma empreitada que requer esforços conjuntos e coordenação eficiente entre os diferentes níveis de governo, a fim de garantir uma execução ágil e de qualidade.

A importância dessa parceria estratégica vai além da mera construção física do túnel. Ela simboliza uma mudança de mentalidade, na qual a política é deixada de lado em prol do interesse público e do desenvolvimento econômico. Ao unir forças, União e Estado mostram que estão comprometidos em superar obstáculos burocráticos e garantir que as demandas do setor sejam atendidas de forma célere e eficiente.

A construção do túnel entre Santos e Guarujá não apenas melhorará a infraestrutura viária da região, reduzindo congestionamentos e aumentando a fluidez do tráfego, mas também proporcionará um impulso significativo ao Porto de Santos. Com uma ligação direta e eficiente entre as duas cidades, o transporte de mercadorias será agilizado, fortalecendo a competitividade do porto e impulsionando o comércio exterior brasileiro.

Portanto, é crucial que a viabilização da construção do túnel entre Santos e Guarujá seja uma prioridade para o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo. Essa parceria estratégica é essencial para impulsionar o desenvolvimento do Porto de Santos, fortalecer a economia do país e promover uma infraestrutura logística de excelência.

É chegada a hora de deixar as diferenças políticas de lado em prol do progresso e da eficiência. O túnel Santos-Guarujá representa não apenas um investimento em infraestrutura, mas também um símbolo de união e comprometimento com o desenvolvimento econômico do Brasil. Que as autoridades competentes abracem essa oportunidade e trabalhem juntas para tornar essa importante obra uma realidade para o benefício de todos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NORTE-SUL 1

A conclusão de uma linha ferroviária entre as cidades de Palmeiras de Goiás (GO) e Goianira (GO), prevista para amanhã, dia 25, irá concretizar um sonho logístico de quase 40 anos no Brasil - a implantação de uma malha ferroviária ligando os portos do Maranhão ao de Santos, em São Paulo, em um total de 2,2 mil quilômetros de extensão, a Ferrovia Norte Sul. Com a entrega dessa linha, que irá de Açailândia (MA) a Estrela d'Oeste (SP), passa a ser possível ir do complexo marítimo de Itaqui (MA) ao santista por trem.

NORTE-SUL 2 A

Rumo Logística (Grupo Cosan) é a responsável pela obra desse último trecho da Norte-Sul. Essa linha integra a concessão vencida pela empresa em 2019, de uma parte da ferrovia - 1.537 dos 2,2 mil quilômetros, indo de Porto Nacional (TO) a Estrela d'Oeste. Após a entrega dos trabalhos, o projeto deverá ser homologado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

LOGÍSTICA E INOVAÇÃO 1

O Cubo, maior hub tecnológico da América Latina, e a Câmara Setorial de Tecnologia e Inovação da Associação Comercial de Santos (ACS) vão realizar seu Demoday Especial no próximo dia 31, às 14 horas, na sede da ACS, em Santos (SP). Esta será a primeira vez que o Cubo realizará esse evento - que tem o objetivo de mostrar suas ações e apresentar startups voltadas à logística - fora de sua sede, em São Paulo (SP).

LOGÍSTICA E INOVAÇÃO 2

O Demoday reunirá as seguintes startups: ByKonz, CargoSnap, Ellox, Flowls, Hexagon Pro, Hidromares, iPort Solutions, LogShare, Loopt, Navigandi e R1 Engenharia. Os interessados em participar devem se inscrever no site bit.ly/demodaycuboACS.

SUSTENTABILIDADE

A fabricante de equipamentos Kalmar (Grupo Cargotec) entregou seu primeiro reachstacker movido totalmente a eletricidade na última semana, para o Grupo Cabooter. O equipamento, que estava em fase de testes nos últimos seis meses, será utilizado no terminal intermodal Greenport Venlo, no sudeste dos Países Baixos. Capaz de erguer 45 toneladas, o reachstacker foi desenvolvido a partir de um acordo firmado em 2019 entre a Kalmar e o Cabooter, a partir do qual o operador se tornou o cliente piloto para a linha totalmente elétrica da fabricante.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

NACIONAL - MARINA SAI VITORIOSA DO IMPASSE ENTRE IBAMA E PETROBRAS, MAS PODE PERDER NO CONGRESSO

Ministra do Meio Ambiente diz que veto à estatal para explorar petróleo na foz do Rio Amazonas deve ser respeitado

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



A ministra Marina Silva disse que a decisão do Ibama de não conceder licença à Petrobras para explorar petróleo na foz do Rio Amazonas foi “técnica” Crédito: Agência Brasil

A PETROBRAS PODE APRESENTAR UM NOVO PEDIDO PARA O IBAMA E O INSTITUTO FARÁ OUTRA ANÁLISE. A EMPRESA AFIRMOU QUE VAI APRESENTAR UM NOVO REQUERIMENTO.

A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, e o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, se encontraram ontem (23) para conversar sobre a licença que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) negou à Petrobras para a perfuração teste na margem equatorial brasileira, região da foz do rio Amazonas.

O encontro foi mediado pela Casa Civil e durou cerca de três horas. Além do ministro da Casa Civil, Rui Costa, também estiveram presentes o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, e Joelson Mendes, diretor de Exploração e Produção da Petrobras.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva não participou do encontro. Ao sair da reunião, a ministra Marina Silva foi a única que falou com a imprensa. Segundo ela, durante a reunião, ficou definido que o Ibama seguirá normas legais que exigem a realização da avaliação ambiental estratégica para pedidos de licenciamento para novas áreas de exploração de petróleo ou projetos de alta complexidade.

De acordo com o Ibama, foi solicitado várias vezes o estudo para a Petrobras que, até o momento, não apresentou nada ao órgão fiscalizador.

“Foram estabelecidos procedimentos de acordo com a nova realidade do governo, que é o cumprimento da lei”, disse a ministra Marina Silva. Ela apontou que a decisão de vetar o pedido da Petrobras foi “técnica” e que a empresa vai decidir nos próximos dias o que fazer.

“É uma decisão técnica e decisão técnica em um governo republicano, democrático, é cumprida e respeitada”, concluiu.

A Petrobras pode apresentar um novo pedido para o Ibama e o instituto fará outra análise. A empresa afirmou que vai apresentar um novo requerimento.

“Se uma licença é negada, está negada. Mas o empreendedor tem o direito de apresentar pedidos quantas vezes quiser”, disse Marina Silva.

O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, disse que o presidente Lula vai ouvir o resultado desta reunião para decidir sobre o tema. “É possível que ele [Lula] tenha outros momentos com outros ministros”, disse.

Padilha afirmou que para o governo é possível juntar o desenvolvimento econômico com proteção ambiental. “É possível que o Brasil seja um modelo do desenvolvimento econômico, da exploração de riquezas naturais importantes como petróleo com proteção ambiental, sempre respeitando a lei, as regras e o meio ambiente”, concluiu o ministro.

Na semana passada, o Ibama indeferiu o pedido da Petrobras por “inconsistências” preocupantes. A região fica localizada a 179 quilômetros da costa do Amapá e a 500 quilômetros da foz do rio Amazonas. O local é uma das prioridades da campanha do plano estratégico da campanha 2023-2027 da Petrobras.

Revés no Congresso

Apesar de ter saído vitoriosa da reunião no Palácio do Planalto, a ministra Marina Silva pode sofrer um revés no Congresso Nacional. O parlamento se prepara para votar a Medida Provisória da reforma administrativa.

O relator do texto na Câmara dos Deputados é o deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL) que já retirou partes das atribuições do Ministério do Meio Ambiente.

Entre as mudanças está o controle do Cadastro Ambiental Rural (CAR), base de dados do governo usada para controlar desmatamento e imóveis rurais. Com a mudança, o CAR deverá ficar com o Ministério da Gestão e Inovação. Já a Agência Nacional de Águas (ANA) deverá ser transferida para o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional.

As mudanças do deputado ainda serão votadas em comissão mista e pelos plenários da Câmara e do Senado. O senador Davi Alcolumbre (União-AP) é o presidente da comissão mista e defensor da Petrobras. Ele já pediu uma reunião com o presidente Lula para reverter a decisão do Ibama.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

NACIONAL - CÂMARA APROVA O TEXTO-BASE DO NOVO ARCABOUÇO FISCAL

Foram 372 votos a favor e 108 contra a proposta, que agora seguirá para o Senado
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



O texto que está sendo analisado pela Câmara dos Deputados é mais flexível, atrela o crescimento das despesas ao aumento das receitas

O texto-base do novo arcabouço fiscal foi aprovado na noite de ontem (23) pela Câmara dos Deputados. O placar foi de 372 votos a 108.

A proposta agora seguirá para o Senado.

A matéria mantém o dispositivo de que as despesas do Governo só podem crescer até 70% do crescimento das receitas. Hoje (24), os deputados vão analisar os destaques da proposta.

O arcabouço é uma substituição do teto de gastos elaborado pelo Governo Federal. Segundo o teto, aprovado em 2016, as despesas do Governo ficam limitadas à inflação do ano anterior.

O texto que está sendo analisado pela Câmara dos Deputados é mais flexível, atrela o crescimento das despesas ao aumento das receitas. Com a medida, o Governo pode aumentar o poder do investimento sem comprometer os cofres públicos.

A aprovação do texto-base aconteceu após um longo dia de negociações em Brasília. O relator da proposta, deputado Cláudio Cajado (PP-BA), alterou um dos pontos que recebeu mais críticas: o que fixa em 2,5% o crescimento real da despesa em 2024.

Cajado retirou essa medida, prevendo apenas que o crescimento real das despesas em 2024 deveria seguir o intervalo entre 0,6% e 2,5%.

A sessão para a votação dos destaques está marcada para o início da tarde de hoje na Câmara dos Deputados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 24/05/2023

REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE TEM AUMENTO DE 6% NAS MOVIMENTAÇÕES DO 1º QUADRIMESTRE

Segundo a Portos RS, resultado impulsionou o crescimento dos demais terminais portuários gaúchos
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Segundo a Portos RS, somente o cais público e o complexo do Rio Grande movimentaram 12.729.820 toneladas no primeiro quadrimestre deste ano Crédito: Divulgação/Portos RS

O Porto do Rio Grande teve um crescimento de pouco mais de 6% no primeiro quadrimestre de 2023 em comparação com o ano passado. Segundo a Portos RS, Autoridade Portuária, os números registrados impulsionaram o crescimento dos demais terminais portuários



gaúchos. Os resultados foram divulgados nesta semana pelo setor de estatística da Gerência de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS.

Segundo a Autoridade Portuária, somente o cais público e o complexo do Rio Grande movimentaram 12.729.820 toneladas. O resultado obtido impulsionou o crescimento dos portos do Rio Grande do Sul, que de modo geral aumentaram 5,48% em relação ao mesmo período de 2022. Dos 1.273 navios recebidos nas três unidades da Empresa Pública, 1.046 deles tiveram Rio Grande como destino.

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

No que diz respeito às movimentações de contêineres, foram 112.897 unidades cheias e outras 77.855 vazias, totalizando 190.842. A variação, em relação ao mesmo período do ano passado, foi de 9,75%.

De acordo com a Portos RS, dos quatro primeiros meses de 2023, março foi quando teve a maior movimentação do ano, quando 51.595 contêineres circularam cheios e vazios pelo complexo.

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

“O incremento no percentual de movimentação demonstra que estamos no caminho certo. A Portos RS, apesar de ser uma empresa nova, já vem dando resultado. Seguiremos trabalhando de modo que mantenhamos nosso complexo portuário competitivo, com um distrito industrial cada vez mais moderno e conectado, sendo um importante vetor de crescimento regional”, afirmou Cristiano Klinger, presidente da Portos RS.

Porto Alegre

No Porto de Porto Alegre, a movimentação de fertilizantes chegou a 181.940 toneladas. Na sequência aparece a cevada, com 36.854 toneladas, o sebo bovino, com 22.807 toneladas, o trigo, com 7.703 toneladas, e a carga geral, com 219 toneladas. No total, as movimentações na capital alcançaram 249.523 toneladas.

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

Pelotas

Em Pelotas, as movimentações de clínquer e toras de madeira atingiram 425.535 toneladas. Desse número, 366.796 toneladas foram de toras de madeira, as quais possuem como destino a fábrica da CMPC, em Guaíba, para o beneficiamento da celulose.

O clínquer, que é considerado o cimento em sua fase bruta de fabricação, alcançou 58.739 toneladas movimentadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - MINISTRO PROPÕE CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM CONJUNTO COM SP

Márcio França discursou na solenidade de abertura do Fórum Santos Export 2023

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



Para Márcio França, encontros como o Santos Export promovem ações importantes para os segmentos envolvidos, além do compartilhamento de informações
Crédito: Gabriel Imakawa

Convidado para discursar na solenidade que abriu o Santos Export 2023 – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o ministro de Portos e Aeroportos Márcio França pediu a unificação dos poderes para avançar em obras importantes para o setor portuário e aeroportuário. França enfatizou que a política seja deixada de lado em prol de ações e projetos voltados para

o setor.

O ministro disse que convidou o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), para fazer, em conjunto, a obra do túnel imerso que ligará Santos e Guarujá (SP).

“Aquilo que é tarefa pública, temos que fazer de forma unificada. Faço o convite ao governador para que façamos o túnel em conjunto. Que façamos as soluções das perimetrais em conjunto, que façamos nossas coisas em conjunto. E lá na frente o povo decidirá quem é melhor para efeito de candidatura ou não”, disse.

O ministro enfatizou a unificação dos poderes responsáveis, pediu maior concentração para maiores avanços no setor.

“Vamos avançar em cada uma das etapas que o processo eleitoral tem como obrigação da gente fazer. Passou a eleição, vamos cada um para a sua função e vamos concentrar nas nossas funções. Quando a gente concentra e faz de forma unificada, nós vamos mais longe”, analisou.

Representando o Governo Federal no evento de abertura, em nome do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, França disse que Lula pediu que a gestão do Ministério seja feita de forma mais célere, visando atender as demandas do setor.

“A ordem é agir mais depressa. Nós criamos regras no passado e elas são importantes para regular o setor público, mas acabamos criando também muitos nós, por isso hoje a tarefa do ministério é desatar nós”, declarou.

França ainda elogiou a iniciativa dos fóruns nacionais e internacionais promovidos pelo Grupo Brasil Export, ressaltando que encontros como esse promovem ações importantes para os segmentos envolvidos, além do compartilhamento de informações sobre o que está acontecendo no setor, de forma mundial.

“Foi de um encontro do Santos Export, anos atrás, que saiu a ideia de um grupo para cuidar de questões específicas de portos. Na época o presidente Lula exercia o seu segundo mandato e eu sugeri a ele. Depois de algum tempo, ele anunciou a criação do Ministério de Portos”, contou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - PIERDOMENICO VÊ VANTAGEM NA CRIAÇÃO DE OUTORGA PARA RENOVAÇÃO DE CONTRATOS

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários explicou a proposta durante painel exposto no Santos Export

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Fabrizio Pierdomenico garantiu que a criação da outorga é “apenas uma ideia, uma proposta para provocar o debate e que em nenhum momento será imposta”
Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, acredita que é preciso repensar a forma como o Governo Federal faz suas renovações de contratos portuários. Ele falou sobre o assunto durante o painel “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs (Terminais de Uso Privado)”, no Santos Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export, realizado nos dias 15 e 16 deste mês.

Pierdomenico explicou que quando o processo de renovação de um contrato portuário chega à Secretaria de Portos e ao Tribunal de Contas (TCU) para ser avaliado, não existe uma métrica ou “algo concreto” que garanta o que ele chamou de “vantajosidade”, um dos pilares que fazem parte do tripé que baliza as análises, ao lado de oportunidade e conveniência.

“São esses três aspectos que renovam um contrato e eles são válidos tanto para o Governo quanto para a empresa que quer renovar”, diz.

Segundo o secretário, oportunidade e conveniência são mais fáceis de se analisar, observando, por exemplo, se o arrendatário cumpre suas obrigações, exerce papel estratégico no porto onde atua, tem movimentação crescente e se propõe investimentos novos na renovação.

“Já na vantajosidade a gente esbarra. Quando um processo de renovação de contrato portuário chega em Brasília, no poder concedente, temos grande dificuldade em analisar esse conceito. Qual é a métrica? A coisa concreta que mostra que existe vantajosidade em renovar ao invés de licitar? Aos olhos do poder concedente é a outorga”, cita.

Em sua visão, nesse quesito, a renovação de contrato pode ter desvantagem perante uma nova licitação, que exige outorga. “A vantagem da renovação é o tempo menor de conclusão, já que licitar demora mais. Mas, ainda assim, só isso não garante vantajosidade”, comentou.

Pierdomenico ressaltou que o histórico de novos arrendamentos do Porto de Santos (SP) tem produzido “outorgas robustas”, por isso, em sua visão, é válido debater um novo mecanismo para renovações, visando tornar mais atrativa essa opção ao invés de nova licitação.

“Deixo claro que é apenas uma ideia, uma proposta para provocar o debate e que em nenhum momento será imposta”, garantiu o secretário de portos.

Ainda segundo ele, essa outorga poderia ser paga em um percentual do Capex (investimentos de longo prazo), ou até mesmo em obras de melhoria da infraestrutura portuária. “Não estou querendo fazer caixa para as autoridades portuárias”, frisou.

“Se a gente conseguir encontrar uma métrica para essa outorga de renovação – que pode ser um simples cheque, uma obra que beneficie o porto todo, como uma dragagem de aprofundamento, ampliação de berço, asfalto – seria uma forma de melhorar a vantajosidade das renovações perante as licitações”.

Além de Pierdomenico, participaram do painel Antônio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil; Fabio Siccherino, CEO da DP World Santos; Ricardo Arten, CEO da Brasil Terminal Portuário; e Sandra Silva, gerente jurídica da Cargill.

Investimentos

Durante o debate, Ricardo Arten disse que entende a “provocação” da secretaria e que está aberto ao debate, mas que acredita que os investimentos feitos pelas empresas durante suas operações devem contar como vantajosidade.

“Só a BTP fez dois investimentos de R\$ 1,5 bi em infraestrutura do Porto de Santos. Para mim, isso comprova vantajosidade na hora de avaliar a renovação do contrato. Além disso, no ano passado, a BTP pagou mais de R\$ 22 milhões de ISS para o município de Santos. Ou seja, a ‘vantajosidade’ não é só a parte financeira, mas o impacto positivo das operações dos terminais, desenvolvendo não só a infraestrutura mas também o entorno”, destacou.

Sandra Silva citou que a vantajosidade não pode ser vista pelo poder concedente apenas pelo ponto de vista financeiro e momentâneo proposto via outorga de nova licitação.

“Quando uma empresa investe, ela precisa ter segurança jurídica, que envolve também a possibilidade de renovação. Os investimentos são feitos em toda uma cadeia logística, em armazenagem, visando também garantir a estabilidade e a perenidade do negócio. Espero que o TCU avalie e leve tudo isso em consideração. Vou dispensar um bom locatário, que está fazendo o que precisa ser feito, e enfrentar uma nova licitação por conta de uma vantajosidade momentânea?”, questionou.



PIERDOMENICO EXPLICA PROPOSTA

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, explicou sua proposta para o pagamento de uma outorga, como parte do processo de renovação do contrato de arrendamento de um terminal portuário, em entrevista exclusiva ao BENews, durante o Santos Export 2023. Acesse o link a partir do QR Code abaixo e confira.

Ao que Pierdomenico respondeu: “Imagina um prédio muito disputado. Se ele tem tanta procura assim, porque manter (o locatário) e não outro? O poder concedente não escolhe tirar empresas, apenas quer que a melhor vença. A Cofco, por exemplo, poderia ter tido seu contrato renovado, mas o ativo foi licitado e ela (Cofco) ganhou de novo. Quem decide quem fica não é o Governo, é o mercado”, frisou.

Para Sepúlveda, “dinheiro arrecadado via outorga para o governo pode se perder”. Em sua opinião, o processo via prorrogação de contrato de arrendamento portuário é mais veloz e eficaz, com investimentos, de fato, comprovados na melhoria da infraestrutura portuária.

Questionado sobre como ficaria a situação de quem já renovou sem precisar pagar outorga, o secretário de Portos declarou que “não é porque no passado era feito de uma forma que não podemos mudar as coisas para melhorar os portos. Inclusive, essa é a proposta do Fórum Santos Export”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - GOVERNO ESTUDA MODELOS PARA EFETIVAR GESTÃO CONDOMINIAL NOS PORTOS

Pierdomenico diz que vêm sendo construídas “novas políticas públicas que guiarão autoridades portuárias daqui pra frente”

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Porto de Santos: segundo Pierdomenico, alguns serviços podem ser repassados aos operadores portuários, desde que eles cuidem da zeladoria e que as tarifas caiam Crédito: Divulgação/APS

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, disse que a pasta está estudando modelos para efetivar a gestão condominial em portos do país, de acordo com a situação de cada complexo.

Ele falou sobre o assunto durante o painel “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs”, dentro do Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nos dias 15 e 16 deste mês.

“Nós estamos construindo novas políticas públicas que guiarão autoridades portuárias daqui pra frente. Um cardápio de opções para que a gente possa vencer aquilo que é o caminho crítico de toda autoridade portuária pública: a manutenção e a zeladoria de um porto”, declarou.

Segundo ele, serviços como a dragagem, a manutenção de acessos terrestres, luz e saneamento, por exemplo, podem ser repassados aos operadores portuários, com dois compromissos básicos: “O primeiro é que resolvam a zeladoria – que impacta diretamente as atividades. E o segundo é cair, em termos reais, as tarifas portuárias praticadas no portos”, explicou.

Pierdomenico disse que o assunto não é novidade para o Porto de Santos e que pensa, inicialmente, em entregar a dragagem para as empresas que atuam no complexo. Porém, hoje o setor já discute a construção de um condomínio portuário envolvendo toda a zeladoria do porto.

“É um ciclo virtuoso que a gente pode começar. A zeladoria 100% feita, o crescimento da demanda. O porto é mais procurado e se torna mais competitivo. É um conceito que me agrada muito. Não tenho dúvida de que ele está correto. As incertezas são do ponto de vista legal, ou seja, como fazer isso?”, questionou.

Pierdomenico citou inclusive que, a seu pedido, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) já está modelando uma proposta com o conceito de gestão condominial. O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) também trabalha na questão.

“Criaremos um conjunto de propostas e vamos tentar sintetizar nelas a política pública para o condomínio portuário”.

O secretário afirmou ainda que existem dois projetos concretos que estão sendo finalizados para modelação. Um deles envolve a licitação de uma área operacional no Porto de Itajaí (SC) junto com a gestão do canal aquaviário do complexo, formando um conjunto que será administrado por um único concessionário.

O outro projeto envolve a concessão à iniciativa privada do canal aquaviário do Porto de Paranaguá (PR), que, segundo ele, deve ser colocado em audiência pública até o final de julho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - LEILÕES DE ÁREAS DO PORTO DE SANTOS DEPENDEM DA TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS

Secretário de Portos Fabrizio Pierdomenico falou sobre a situação do STS 10 e do STS 53 durante o Santos Export

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O STS 10 é uma das áreas mais concorridas à disposição hoje no Porto de Santos para movimentação de contêineres, com 423 mil m2 metros quadrados e 1,3 km de cais Crédito: Divulgação/APS

Um dos leilões mais esperados pelo setor portuário para o Porto de Santos (SP), da área STS 10, só acontecerá após a definição da troca de área do Terminal de Passageiros de Santos, administrado pelo Concais.

A afirmação foi dada pelo secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, durante sua participação no painel “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs”, exposto no Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nos dias 15 e 16 deste mês.

Além do STS 10, o STS 53 está com o processo adiantado para ser licitado, mas ambos dependem dessa decisão. Até porque, com a troca, o STS 10, que fica no bairro Saboó, pode ter parte de sua área repassada para o novo terminal de cruzeiros, o que, segundo Fabrizio, viabiliza economicamente o empreendimento.

Já o STS 53, que fica ao lado do atual terminal de passageiros, no bairro Outeirinhos, poderá ganhar uma área com a futura mudança, com possibilidade de receber até dois terminais de fertilizantes, o que minimizaria os impactos da atividade para a cidade.

“A troca da área do Terminal de Passageiros é um compromisso da gestão atual do Governo Federal, do ministro de Portos Márcio França. Ela é fundamental para a relação porto-cidade, traz muitos benefícios, principalmente agora com o projeto do Parque Valongo”, citou o secretário.

STS 10 e STS 53

O STS 10 é uma das áreas mais concorridas à disposição hoje no Porto de Santos para movimentação de contêineres. Possui a maior área pública a ser concedida à iniciativa privada entre os portos brasileiros, com 423 mil m2 metros quadrados e 1,3 km de cais, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mas pode passar de 600 mil m2 com melhorias e expansões estimadas.

No novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, aprovado em 2020, é citado que o complexo está chegando perto de sua capacidade máxima para movimentação de contêineres, que é de 5,3 milhões de TEU/ano e o STS 10 poderia aumentar a capacidade para esta carga em 2,3 milhões de TEU/ano.

No ano passado, o porto bateu recorde, com 5 milhões de TEU movimentados, aumento de 3,2% em relação a 2021, e de 21% em quatro anos.

Em outubro do ano passado, a Antaq aprovou a documentação do leilão do STS 10, mas não houve tempo hábil para realizar a concorrência ainda em 2022. Os investimentos para o possível megaterminal de contêineres são da ordem de R\$ 2,7 bilhões.

Já o STS 53 precisa da decisão da Autoridade Portuária de Santos (APS) sobre qual cluster vai operar ali. A área pode movimentar e armazenar granéis minerais, especialmente fertilizantes, segundo o PDZ, e tem 87.981 metros quadrados. Já os investimentos devem ser de R\$ 660 milhões.



A situação das áreas STS 10 e STS 53 do Porto de Santos foi exposta durante o painel “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs”

A movimentação total pode atingir 89,9 milhões de toneladas e o terminal possui infraestrutura ferroviária que favorece a movimentação de grãos.

Estudos apontam que o ativo tem potencial para atrair a demanda de fertilizantes importados por produtores do sudeste e centro-oeste.

Parque Valongo

Já o Parque Valongo, citado por Fabrizio, envolve a cessão da União à Prefeitura de Santos do armazém 4 e de uma área que, no passado, abrigou os armazéns 5 e 6.

O projeto prevê transformar a área entre os armazéns 4 e 6, entre as ruas da Constituição e Riachuelo, no Centro, em um espaço de lazer e convivência.

Na prática, o armazém 4 será restaurado e explorado pelo segmento gastronômico e o terreno dos antigos armazéns 5 e 6 será integrado a este novo empreendimento, abrigando a área aberta do projeto, que ganhará um píer de observação, jardins, novo mobiliário e iluminação, playground, entre outras modificações.

Já os armazéns 7 e 8 devem ser reformados pela Autoridade Portuária e passarão a oferecer atividades educacionais e tecnológicas em parceria com universidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - APS DEVE LANÇAR EDITAL DE CONCESSÃO DA DRAGAGEM PARA O ANO QUE VEM

Segundo o presidente Anderson Pomini, ideia é de um contrato de concessão por 25 anos, em modelo semelhante ao de Paranaguá

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



Segundo Pomini, a exigência dos 25 anos de contrato é para que a empresa vencedora da concessão possa realizar obras e demais investimentos em serviços
Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou durante o último painel da edição 2023 do Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes que a companhia já iniciou estudos sobre uma concessão da dragagem de manutenção com um contrato de 25 anos. Segundo Pomini, a concessão ocorreria nos moldes de como

acontece no Porto de Paranaguá, no Paraná. A previsão, de acordo com o presidente, é de que a APS lance o edital a partir do ano que vem.

De acordo com o diretor-presidente da APS, a exigência dos 25 anos de contrato é para que a empresa vencedora da concessão possa realizar obras e demais investimentos em serviços.

“Fizemos uma reunião onde iniciamos estudos sobre uma concessão da dragagem de manutenção, de 15, e outro para o calado, de 17. A ideia é um contrato de 25 anos, justamente para que a Autoridade Portuária tenha condições de exigir da empresa vencedora obras na origem dos resíduos.

Mais ou menos o que Paranaguá está adotando. Possivelmente no próximo ano teremos a publicação do edital para essa concessão”, revelou Pomini durante o painel “Modelo de gestão para o futuro do Porto de Santos”.

O diretor-presidente da companhia afirmou que o modelo de concessão, do ponto de vista logístico, tende a ser o melhor a ser adotado pela APS. A concessão em Paranaguá servirá de exemplo para eventualmente poder vir a ser copiado no canal do Porto de Santos.

“Hoje temos uma legislação que autoriza e orienta uma concessão da dragagem, que seria do ponto de vista logístico, do ponto de vista de formatação de contrato, mais adequado para este momento. Teremos um modelo para enfrentar os problemas que lá, em Paranaguá, já foram enfrentados. Então, estamos aguardando o desfecho justamente para criarmos uma comissão que poderá estudar se funcionou, quais foram as dificuldades encontradas, para então analisar a possibilidade de se copiar para Santos”, afirmou.

A questão da concessão da dragagem também foi debatida pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, que afirmou que é importante solucionar o problema da dragagem inicialmente para depois discutir e se pensar em modelos de gestão com mais tempo e mais calma.



O presidente da Autoridade Portuária de Santos falou sobre a questão da dragagem durante o painel “Modelo de gestão para o futuro do Porto de Santos”

“Nós temos uma situação emergencial, que temos que resolver, que é a causa do problema. Quando falamos de gestão na verdade, falamos de dragagem. Para a dragagem há solução, colocada em andamento no Porto de Paranaguá, que é a concessão do canal. O que precisamos agora é verificar os estudos, nos unirmos no seguinte ponto, o que vai gastar mais tempo? Lutar para uma alteração legal para depois decidir que modelo que vamos implantar. Ou então

implantar a dragagem de concessão, que já tem a modelagem, até para permitir que tenhamos tempo para debater o novo modelo de gestão. Precisamos ter dragagem e depois discutir modelo com calma”, analisou.

Ressalvas

Na mesma linha de Aquino e de Pomini, o diretor-executivo da ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados), Angelino Caputo, afirmou que o modelo de concessão de dragagem está realmente mais avançado, mas fez ressalvas.

“O modelo da concessão da dragagem já está mais avançando realmente. E pode ser usado. Mas temos de lembrar que a zeladoria, como diz o secretário (nacional de Portos) Fabrizioo (Pierdomenico), não é só a dragagem. Tem que pintar meio-fio, asfaltar ruas, recolher lixo, fornecer água. A zeladoria pode ser segmentada e ainda pode ser espaço para alguma coisa condominial mesmo que a dragagem esteja de fora. Claro que a maior atratividade é o serviço de dragagem, o que movimenta maior quantidade de volumes. A natureza a gente sabe que ela não espera. A natureza está jogando sedimentos no canal enquanto debatemos. Então, se o modelo de concessão da dragagem está mais avançado, vamos olhar”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - TÚNEL DO MACIÇO CENTRAL DE SANTOS PODE SER VIABILIZADO MESMO SEM DESESTATIZAÇÃO, DIZ PREFEITO

Vista pelo chefe do Executivo como uma nova entrada da cidade, via pode dar mais agilidade à chegada de caminhões

Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



O prefeito Rogério Santos completou dizendo que a obra do túnel do maciço central custaria, atualmente, em torno de R\$ 400 milhões Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

É UMA OBRA IMPORTANTE PARA O PORTO. POR ISSO O ENTÃO MINISTRO COLOCOU DENTRO DESSE PACOTE DE OBRAS DA DESESTATIZAÇÃO. ELA É IMPORTANTE A PARTIR DO MOMENTO EM QUE SEPARA OS VEÍCULOS URBANOS DOS CAMINHÕES E ISSO DÁ UMA AGILIDADE MAIOR NO TRECHO DE CHEGADA EM SANTOS”

ROGÉRIO SANTOS
prefeito de Santos

Um dos assuntos mais esperados para a edição 2023 do Santos Export, principal fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes voltado para o Porto de Santos, tratou da questão que envolve os problemas de acesso ao cais santista. Um projeto viário dentro da Cidade de Santos, que constava na desestatização do Porto de Santos, pode dar mais agilidade à chegada de caminhões no porto. Mesmo sem a privatização do cais santista, a viabilização desse empreendimento ainda deve acontecer.

Chamado de túnel do maciço central, que ligaria a Zona Noroeste de Santos com a Zona Leste por meio da região de morros da cidade. Um dos debatedores do painel que discutiu acessos no Santos Export, o prefeito Rogério Santos (PSDB) definiu o projeto como uma nova entrada de Santos.

Segundo o prefeito, essa nova ligação viária dentro da cidade poderia dar mais agilidade aos caminhões que chegam ao Porto pela Via Anchieta. A ideia seria que os veículos de passeio cheguem ao município pela Rodovia dos Imigrantes, passando por São Vicente seguindo até o túnel do maciço.

“Seria um túnel estratégico. Seria uma nova entrada de Santos. Atualmente, temos a entrada pela Anchieta, a Avenida da Praia, na divisa Santos-São Vicente, e o sistema de balsas (Santos-Guarujá). Na prática, os caminhões que descem pela Anchieta usariam exclusivamente a entrada de Santos. E os automóveis urbanos que normalmente sobem ou descem pela Imigrantes teriam essa via de acesso. Então, seguiriam pela Imigrantes; não entrariam na Interligação de Cubatão. Entram na (Avenida) Augusto Severo (em São Vicente). Faremos uma ligação da Augusto Severo com a Haroldo de Camargo, na Zona Noroeste (em Santos). E de lá entram na Vila São Jorge, saindo no bairro do Marapé, através do viário da (Rua) Carvalho de Mendonça”, explicou o prefeito santista.

O projeto do túnel constava no pacote de obras a serem executadas dentro do município com a desestatização do Porto de Santos. Agora com o novo Governo Federal, no qual o ministro de Portos Márcio França já definiu que não haverá privatizações das Autoridades Portuárias, Rogério Santos afirmou que já discutiu a viabilização do empreendimento com o governador Tarcísio Freitas (Republicanos).

“É uma obra importante para o porto. Por isso o então ministro colocou dentro desse pacote de obras da desestatização. Ela é importante a partir do momento em que separa os veículos urbanos dos caminhões e isso dá uma agilidade maior no trecho de chegada em Santos. O governador Tarcísio reiterou que, independentemente do caminho que siga a questão do porto (privatização), há interesse do Governo do Estado em fazer essa obra”, comentou.

Rogério Santos completou dizendo que a obra do túnel do maciço central custaria, atualmente, em torno de R\$ 400 milhões. Já existe um anteprojeto, apresentado pela Prefeitura no ano passado, e os licenciamentos ambientais já foram liberados, segundo o prefeito.

O projeto prevê a construção de dois túneis, com cerca de 1,3 quilômetro cada. As ligações entre as zonas Noroeste e Leste serão feitas no morro próximo à divisa de Santos e São Vicente, no bairro Vila São Jorge.

Impasse



TÚNEL DO MACIÇO AJUDARÁ TRÁFEGO DO PORTO, DIZ PREFEITO DE SANTOS

O prefeito de Santos, Rogério Santos, fala sobre os planos para a construção do túnel do Maciço Santista, que, indiretamente, poderá melhorar o tráfego com destino ao Porto de Santos. O projeto foi apresentado durante sua apresentação no Santos Export 2023. Em entrevista exclusiva ao BE News, o prefeito deu mais detalhes da obra. Acesse o link a partir da QR Code abaixo e confira.

Até o momento, o Governo do Estado não apresentou projetos e nem anunciou estudos para uma nova ligação rodoviária entre Planalto e Planície. Diversas possibilidades já foram levantadas em anos anteriores, tais como a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, um novo trecho rodoviário que faria a ligação do Rodoanel junto à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, entre outras.

O Governo Estadual esbarra em licenças ambientais para poder fazer uma nova ligação rodoviária.

Segundo a Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, aproximadamente 12 mil caminhões percorrem a Via Anchieta por dia, em condições normais. Devido ao crescimento de movimentação de cargas no Porto de Santos e à alta demanda dos serviços, a expectativa é de que o número de veículos pesados aumente, podendo vir a prejudicar e causar um gargalo gigantesco na chegada ao Litoral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - DIRETOR DA ANTAQ PEDE MAIOR INTEGRAÇÃO ENTRE ATORES DOS SETORES DE TRANSPORTES E PORTUÁRIO

Eduardo Nery enumerou diversos casos onde há atuação em conjunto entre esses atores

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, defendeu as diversas ações integradas da agência reguladora com órgãos como o CADE, o Ibama e a ANTT Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

Um dos temas em debate no InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, que abriu a programação do Santos Export 2023, foi a sobreposição de competências no setor dos transportes. O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) defendeu parcerias e trabalhos integrados da agência com outros atores do

setor em prol da economia.

Durante sua fala no painel, Nery defendeu as diversas ações integradas da Antaq, seja com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), com o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e com a própria Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), citando algumas delas que ocorreram em Santos e também em Itajaí (SC).

“Os cuidados como agência exemplificariam a parceria com o CADE. Tivemos uma análise concorrencial em parceria, como o STS 10 (em Santos). Trocamos experiências, pedimos uma manifestação, e com base nesses elementos tivemos um posicionamento final. O objetivo justamente é evitar a proliferação de pareceres, que é tudo que o setor não quer e não precisa. Outro exemplo, com o CADE também, seguindo uma recomendação do TCU (Tribunal de Contas da União), foi para que em Itajaí também fosse feito. Acabamos de editar portarias para que tanto CADE e Antaq possam se manifestar em relação a uma análise do processo de arrendamento do Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí”, comentou.

Antaq e ANTT atuaram juntos na fiscalização da Fips (Ferrovias Internas do Porto de Santos), em que foi firmado um acordo de cooperação para efetivar a atuação conjunta. “Em abril, tivemos uma primeira reunião que vai definir as fiscalizações e os próximos passos desse contrato firmado”, disse.

Gargalos

Nery afirmou que tanto Antaq e ANTT vão atuar juntos para estudar outros gargalos que envolvem o acesso a outros portos brasileiros.

“Situações como as de Maranhão, São Francisco do Sul, Porto de Itaquí. Já bastante críticas e conhecidas. Vamos avançar nessas outras frentes. Essas iniciativas não podem ser fruto só do bom relacionamento. Deve haver uma governança devidamente instituída. Esse é o ponto que o estado brasileiro precisa caminhar, promover a integração e eliminar as sobreposições. Precisamos que as vaidades institucionais sejam deixadas de lado em pró do bem maior do país, infraestrutura e da economia como um todo”, salientou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/05/2023

SANTOS EXPORT - FALTA DE SOLUÇÕES PARA GARGALOS NO PORTO DE SANTOS MOTIVA CRIAÇÃO DO MOVIMENTO PELO SIM

Iniciativa do Grupo Brasil Export quer pressionar o poder público em busca de projetos para resolver de vez problemas de acesso ao complexo

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A palestra do secretário de Desenvolvimento Econômico de São Paulo, Jorge Lima, foi citada pelo presidente do Conselho do Santos Export
Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

O Santos Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nos dias 15 e 16 deste mês, será lembrado pelo início do “Movimento pelo Sim”. A iniciativa foi idealizada pelo Grupo Brasil Export para pressionar o poder público em busca de soluções definitivas para problemas constantes no setor de infraestrutura.

O anúncio desse movimento foi feito pelo presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, logo após o encerramento do painel “Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto”.

Nesse debate foram recorrentes as queixas dos participantes sobre os problemas nos acessos ao Porto de Santos. E isso motivou Molitzas a subir ao palco para expressar seu incômodo e propor a criação do movimento.



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

Apesar de Molitzas ter citado especificamente os problemas enfrentados pelos usuários do Porto de Santos, o Movimento pelo Sim promete pressionar autoridades para que investimentos sejam feitos nos complexos portuários do país que passam pela mesma realidade.

Para justificar a ideia do movimento, o presidente do Conselho do Santos Export citou uma declaração do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, que havia proferido uma palestra naquele dia, o segundo e último do fórum.

“Escutei hoje o secretário Jorge Lima dizer o seguinte: ‘Nós precisamos de vocês. Porque o governo funciona com pressão. Nós precisamos de vocês fazerem acontecer. Nós precisamos da pressão de vocês pela demanda’”, disse Molitzas.

A expressão “Movimento pelo Sim” ele tirou de uma declaração do diretor de Supply Chain da Cargill no Brasil, Ricardo Nascimbeni, dada durante o painel anterior.

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

Painel

O painel que antecedeu o anúncio do novo movimento reuniu, além de Ricardo Nascimbeni, o diretor de Logística da GM, Neuton Karassawa, e o diretor do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), André Rebelo.

Eles discutiram sobre a demora para se definir projetos importantes que melhorariam os acessos ao Porto de Santos. Entre eles a construção de uma terceira pista ligando a região da Grande São Paulo ao complexo. Hoje apenas uma rodovia fica à disposição dos caminhoneiros que seguem para lá: a Anchieta, que faz parte do Sistema Anchieta-Imigrantes, administrada pela Ecorodovias.

As projeções do Plano Mestre do Porto de Santos indicam que até 2040 o ativo estará movimentando 240 milhões de toneladas, alta de 50%. Neste cenário, a via Anchieta pode não atender à demanda de caminhões, criando um gargalo preocupante para o setor, podendo causar ainda a perda de cargas para outros complexos portuários do país.

Mesmo com os problemas anunciados, ainda não há uma definição sobre a terceira pista, nem mesmo a previsão de quando os estudos começarão. Vale lembrar que licenças e aprovações de todas as etapas de um projeto desta magnitude costumam levar anos, bem como a conclusão da obra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/05/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DP WORLD INAUGURA SERVIÇO EXPRESSO ENTRE MANAUS-SANTOS

Informações: Santa Portal (25 de maio de 2023)

A DP World Santos, um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósito do país, instalado na margem esquerda do Porto de Santos, estreia uma nova linha de cabotagem regular a seus clientes. A linha Serviço Expresso Amazonas é operada pelo armador Login, com descida sem parada rumo ao Sul do Brasil.

O serviço foi lançado pela Login em abril e o complexo santista é um dos primeiros a contar com a novidade. As saídas regulares são quinzenais, com duas embarcações. No dia 27 de maio, o navio Login Discovery realiza a escala inaugural rumo ao Norte, que conecta Santos, Navegantes, Salvador, Suape, Pecém e Manaus, com transit time de 16 dias, a partir do terminal da DP World. No sentido Sul, o trajeto expresso é realizado em nove dias, possibilitando que as cargas cheguem mais rápido ao destino.

O novo serviço também favorece o aumento da capacidade do transporte de cargas entre o Sul, Sudeste, Norte e Nordeste do país. “O Porto de Manaus é a porta de entrada para o Norte do país, e, com a oferta da rota expressa, nossos clientes terão mais uma opção para escoar suas mercadorias e receber rapidamente produtos essenciais para catalisar seus negócios no eixo Sul-Sudeste”, conta Márcio Medina, Diretor Comercial da DP World Santos. A principal carga será containerizada, com bens e produtos como eletroeletrônicos e auto partes.

“A navegação de cabotagem, na costa do país e do continente, vem ganhando uma grande relevância a cada ano, mostrando a necessidade e as vantagens desse segmento na cadeia logística nacional, além de estar impulsionando a economia brasileira. A nossa contribuição é oferecer uma infraestrutura de ponta para estas operações, consolidando o Porto de Santos como o principal hub portuário da Costa leste da América do Sul”, explica o Diretor.

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

Data: 25/05/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

MARINHO DEFENDE BOLSAS PARA MANTER JOVENS NA ESCOLA E AMPLIAR OPORTUNIDADES NO MERCADO DE TRABALHO

Ao participar de evento na Firjan, ele propôs mudanças no uso dos recursos do FAT e fez críticas à reforma trabalhista

Por Carolina Nalin — Rio



O ministro do Trabalho, Luiz Marinho Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, propôs nesta quinta-feira a criação de benefícios para estimular a permanência de jovens de baixa renda na escola, utilizando recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

Durante sua participação em um evento na Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), o ministro fez críticas ao atual modelo do FAT:

— Parte do FAT hoje está financiando a previdência. Eu acho um equívoco. Ele tem que estar destinado exclusivamente para a proteção ao trabalho, ao seguro desemprego e à qualificação da educação — disse Marinho no encerramento do evento, ao lado do presidente e do vice-presidente da Firjan, Eduardo Eugênio e Luiz César Caetano.

O ministro sugeriu que seja aberto um debate sobre a destinação dos recursos do FAT, e disse ainda que a sociedade deve discutir a construção de uma espécie de colchão de proteção para a juventude para facilitar o seu ingresso no mercado de trabalho:

— Talvez devamos falar em bolsa para juventude de baixa renda, para garantir a não evasão escolar e igualar as oportunidades. Temos que debater e estou disposto a fazer esse debate internamente no governo e com os setores.

Marinho participou de um seminário sobre perspectivas para o futuro do trabalho na Firjan nesta quinta-feira. O evento contou com a participação de Otávio Calvet, juiz titular da 11ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro, e representantes das empresas Energisa, Wilson Sons, Volkswagen Caminhões e Ônibus, Construtora Tenda, Grupo Soma e Grupo Boticário.

Ele fez críticas a parte dos efeitos trazidos pela reforma trabalhista, feita no governo de Michel Temer (MDB) nesta quinta-feira. Segundo Marinho, a reforma trouxe mecanismos que trouxeram insegurança jurídica. Ele destacou o enfraquecimento dos sindicatos nas negociações coletivas e disse que é preciso revisar a lei:

— Essa liberdade do indivíduo negociar com um empregador que nem conhece não me parece factível — disse ele, ao destacar os impactos que as tecnologias trouxeram para os trabalhadores de aplicativos.

Segundo Marinho, a negociação coletiva não pode ser limitada, mas ao mesmo tempo não pode ter amarras ao que chamou de “armadilha que prejudica o indivíduo”.

Para o ministro, os novos desafios trazidos pelo mundo do trabalho necessitam que haja diálogo entre as partes para o encontro de soluções criativas que respeitem a normativa legal. Marinho frisou ainda que é preciso trazer segurança jurídica para ambas as partes, “e não só para um lado”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/05/2023

REDUÇÃO DE IMPOSTOS PARA VEÍCULOS PODE AUMENTAR VENDA EM ATÉ 300 MIL UNIDADES, DIZ ANFAVEA

Márcio de Lima Leite diz que seis fábricas já suspenderam paralisações à espera das medidas anunciadas pelo governo

Por Bianca Gomes e João Sorima Neto — São Paulo



Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea Agência O Globo

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Márcio de Lima Leite, entidade que representa as montadoras, estimou que a redução de impostos anunciada pelo governo para veículos de até R\$ 120 mil terá impacto de aumentar as vendas em até 200 mil e 300 mil unidades/ano.

A previsão da Anfavea é vender pouco mais 2 milhões de unidades este ano antes das medidas. Ele ressaltou que os veículos continuarão com os equipamentos de máxima segurança, tecnologia e principalmente relativos às questões ambientais.

— Não haverá qualquer mudança na conectividade, segurança e nas questões ambientais. Não haverá exceção para esse tipo de veículo. E a discussão (de redução de impostos) vale para os tipos

de tecnologia — afirmou Lima Leite, na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), onde se realiza um evento do Dia da indústria.

Ele afirmou que há uma distância significativa entre o ideal e o possível e a Anfavea gostaria que as medidas não fossem apenas para veículos de entrada. Disse, no entanto, que esse é um primeiro e importante passo para a retomada da indústria.

O presidente da Anfavea disse que este ano já foram 14 paralisações de fábricas e essa foi uma preocupação apresentada ao governo neste momento. A indústria automobilística está trabalhando com 50% de ociosidade, um fenômeno global. Mas disse que no Brasil as taxas de juros contribuíram para reduzir o mercado.

Leite afirmou que ainda está em discussão de quanto será a renúncia fiscal com a redução de impostos. Mas, segundo ele, para a indústria, o prazo ideal seria de pelo menos 12 meses.

— O governo está fazendo suas contas e se essa renúncia será por três meses, seis meses. Não sabemos ainda — afirmou.

Leite disse que está se trabalhando para que essa redução de tributos chegue ao máximo para o consumidor. Será discutida com a Fenabreve, a associação que representa as concessionárias, que o consumidor possa fazer pedidos diretos à indústria durante a vigência da redução de impostos.

Bernard Appy: Sem reforma tributária, não é possível falar em política industrial
Segundo ele, três fábricas suspenderam as paralisações que estavam previstas com a expectativa de anúncio feito pelo governo hoje. Leite afirmou que o efeito é imediato e por isso a urgência dessas medidas. Ele disse que não existe compromisso de manter emprego.

— Por enquanto, a redução foi discutida apenas para impostos federais IPI, PIS, e Cofins. E não foi possível incluir o uso do FGTS neste momento - disse o presidente da Anfavea.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/05/2023

GALÍPOLO DIZ QUE MERCADO FINANCEIRO JÁ COMEÇA A PROJETAR QUEDA DE JUROS NOS PRÓXIMOS MESES

Segundo o secretário do Ministério da Fazenda, câmbio e taxas de longo prazo mostram essa expectativa

Por João Sorima Neto — São Paulo



O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo Washington Costa/MF

O secretário-executivo do ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo, recém nomeado para a diretoria de política monetária do Banco Central, afirmou que o mercado já precifica um corte de pelo menos 350 pontos-base (3,5 pontos percentuais) na taxa básica de juros (Selic) nos próximos 18 meses. Galípolo disse que o preço de ativos como câmbio e juros de longo prazo, por exemplo, sinalizam essa expectativa.

Ele disse que havia muito ceticismo em cada anúncio de medidas pelo governo, mas foi se preparando um conjunto de ações, que culminou com a aprovação do arcabouço fiscal, que vão produzir os resultados esperados para a economia.

— Havia muito ceticismo em cada anúncio que era feito (pelo governo). Havia a reoneração dos combustíveis e sem arcabouço fiscal. Mas agora olhando o preço dos ativos, vemos o real num

patamar mais valorizado (que o dólar) e os juros longos no segundo semestre chegando a 10%. Isso envolve um corte de 3,5 pontos percentuais da Selic nos próximos 18 meses — afirmou.

Galípolo participou do evento do Dia da Indústria, na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP). No seminário, estão sendo discutidos temas como a nova política industrial, a reforma tributária para o crescimento econômico e a desindustrialização, entre outros.

Galípolo afirmou que tanto o presidente Lula como o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, estão empenhados na reforma tributária, que deve ser uma das medidas mais importantes em breve, junto com o arcabouço fiscal.

Ele disse que vê a tendência de um ciclo econômico positivo para o Brasil, mesmo que o mundo se torne mais desafiador.

— O Brasil se apresenta com tamanho do mercado, não temos problemas de conflitos e nem risco sistêmico no sistema financeiro. Ainda que o mundo se torne mais desafiador, o Brasil tende a ficar melhor que seus pares. Vejo um ciclo bastante positivo para o país — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/05/2023

SENADORES ARTICULAM CAMINHO MAIS LONGO PARA O ARCABOUÇO, COM DISCUSSÃO EM COMISSÃO ANTES DE IR A PLENÁRIO

Proposta, que na Câmara teve rito de urgência, deve passar por colegiado de Assuntos Econômicos. Oposição tenta convencer Pacheco a levar proposta também para a CCJ

Por Victoria Abel e Camila Turtelli — Brasília



O plenário do Senado Federal Edilson Rodrigues/Agência Senado

O projeto do arcabouço fiscal, que teve votação finalizada na Câmara dos Deputados nesta quarta-feira, deve passar pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado antes de seguir para o plenário da Casa. Senadores da oposição tentam convencer o presidente Rodrigo Pacheco a levar o texto também para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), mas a possibilidade está praticamente descartada. Na Câmara, foi aprovado um requerimento de urgência, e

o tema foi direto a plenário.

O líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), disse ao GLOBO que a passagem do texto por uma comissão temática não atrasa o processo e colabora para análise da matéria.

— Não vejo problema em passar pela CAE. Pelo menos em uma comissão passa — afirmou.

A passagem pelas comissões também teria sido solicitada pelos presidentes da CCJ, Davi Alcolumbre (União-AP), e da CAE, Vanderlan Cardoso (PSD-GO).

A oposição promete brigar por alterações na proposta, como eliminar a possibilidade de despesas extras em 2024. O trecho que permite os gastos foi quase derrubado depois de uma manobra do centrão, na reta final da votação na Câmara. O crédito para o ano que vem foi garantido após intervenção do presidente Arthur Lira (PP-AL).

— Ponto principal. Apertar um pouco mais — disse ao GLOBO o líder do PP no Senado, Ciro Nogueira (PI)

O líder do União Brasil, Efraim Filho (União-PB), defende que o texto pode ser “aperfeiçoado”.

— Não creio em mudança substancial, se tiver será algo pontual para aperfeiçoar o texto — disse.

O governo Lula tem maioria no Senado, o que deve facilitar a tramitação da proposta. A liderança do governo no Congresso Nacional estipula um prazo otimista para aprovação.

— O governo trabalhará para aprovar no Senado até 15 de junho — disse Randolfe Rodrigues (sem partido-AP)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2023

COM REGRA FISCAL APROVADA 'NÃO EXISTE MAIS' EXPECTATIVA DE DESCONTROLE DA INFLAÇÃO, DIZ CAMPOS NETO

Por 372 votos a 108, Câmara aprova a nova regra fiscal nesta semana

Por Renan Monteiro, O Globo — Brasília



Roberto Campos Neto Sergio Lima / AFP

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira que o trabalho pela aprovação do arcabouço fiscal foi "impressionante" e teceu elogios ao governo Lula pela articulação. Em entrevista à GloboNews, ele avalia que a expectativa de risco de descontrole da inflação foi eliminada, com a aprovação da regra.

— O arcabouço tem um grande poder de influenciar a expectativa de inflação futura, porque existia um medo de que a inflação pudesse, simplesmente, sair do controle. O arcabouço deixa muito claro que esse medo não existe mais. Você eliminou o que chamamos de risco de cauda — disse.

Campos Neto reforça que não há relação direta entre a aprovação da regra fiscal e a eventual redução de juros. O impacto é nas expectativas de agentes do mercado. Um exemplo prático, dado por ele, é redução das taxas de juros longas em quase 2% nas últimas semanas.

— Muito impressionante esse processo. Eu reconheço o grande trabalho feito pelo governo, pelo ministro Fernando Haddad. E como o Congresso se mobilizou e fez um votação rápida e expressiva. O arcabouço fiscal é um tema muito importante pra gente (BC) porque influencia nas expectativas — afirmou.

O chefe da autarquia, por outro lado, descarta confirmar uma redução na taxa básica de juros no futuro próximo, argumentando que é um voto do total de nove. O Comitê de Política Monetária (Copom) - que decide sobre juros - é formado por oito diretores e o presidente do BC.

Índice de preços

Roberto Campos Neto comentou também que o IPCA-15 de maio "veio melhor", com "surpresa grande" em itens como vestuário, assim como núcleos de inflação “um pouco melhores”.

Nesta quinta-feira, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou aumento de 0,51% no índice considerado a prévia da inflação oficial do país - o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15). A projeção média do mercado era de uma subida de 0,64%. A alta acumulada é de 4,16% em um ano.

Novos diretores

O presidente do BC também comentou as duas indicações do presidente Lula à cúpula da autarquia monetária. O secretário-executivo do ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo, foi anunciado para a diretoria de política monetária do Banco Central - que dá embasamento técnico ao Copom na decisão sobre juros. O servidor Ailton Aquino dos Santos foi indicado para a diretoria de Fiscalização do Banco Central. Os nomes ainda precisam passar pelo Senado.

— Tenho certeza que os diretores que entrarem vão assistir o debate e vão entender o quão técnico é. Eles têm capacidade técnica. E, o mais importante, é que essa é a regra do jogo. Vamos ter alguns Copom (reuniões do Comitê) que vão ter debates mais acirrados com pessoas de opiniões diferentes, mas é para isso que a autonomia existe, para você ter esse balanço, através do ciclo político — defende Campos Neto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2023

ALA DO CENTRÃO AMEAÇOU DAR RECADO A LULA NO ARCABOUÇO, MAS FOI CONTIDA POR LIRA

Deputados do União Brasil, Republicanos, PP e PL preparavam derrubada de artigo que garantia gastos extras para 2024. Lira e base governista conseguiram convencer parlamentares de última hora

Por Victoria Abel — Brasília



O presidente da Câmara, Arthur Lira, que reunirá líderes na segunda-feira Divulgação/Câmara dos Deputados

A reta final da votação do arcabouço fiscal foi marcada por esforços de última hora da base governista e do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), para evitar um revés ao governo Lula.

Entre terça e quarta-feira, parlamentares do União Brasil apoiar o PL em um dos destaques sugeridos pelo partido, que derrubava o artigo 15 e retirava do governo o espaço extra de despesas para 2024, atrelada à alta

de receitas. O União Brasil tem três ministérios na Esplanada e faz parte da base governista.

O líder Elmar Nascimento (União-BA), um dos principais nomes do Centrão, encabeçou a força-tarefa para atrair apoios ao destaque e tentou convencer, por exemplo, deputados do Republicanos a entrarem no cabo de guerra com o governo. Deputados do União afirmaram ainda, sob reserva, que a articulação envolvia ainda parlamentares do PP, mesmo partido do relator do arcabouço fiscal, Cláudio Cajado (BA).

Boa parte deles se sentiu atraído pela proposta de dar ao governo um gosto de derrota na votação da regra fiscal. Os deputados do Centrão seguem insatisfeitos com a marcha lenta na liberação de emendas parlamentares e se preocupam que a demora pode afetar a entrega de obras em seus redutos eleitorais, com impacto no resultado das disputas municipais no ano que vem.

Enquanto o plano para derrota do governo era discutido nos corredores da Câmara, o presidente Arthur Lira se juntou a governistas no plenário da Casa na missão de apaziguar os ânimos. Lira lembrou aos deputados rebeldes que o texto final do arcabouço havia sido discutido e acordado com o governo e líderes partidários.

Depois dos apelos de Lira e de líderes de partidos da base, o Republicanos decidiu recuar e dar mais uma chance ao Planalto. Mas parlamentares afirmaram ao GLOBO que a tolerância com o governo tem limites e nas próximas votações de projetos de Lula o jogo será mais duro.

O destaque que poderia mudar tudo

Se o destaque do PL fosse aceito pelos deputados, o artigo 15 do arcabouço seria derrubado e o governo ficaria limitado a gastar 70% de arrecadação acumulada entre julho de 2022 e junho de 2023, quando a receita total deve ser menor, sem a chance de estimar uma receita extra em 2024.

Lira dá recado: governo aprovou o arcabouço, mas não terá espaço para pautas ideológicas. No texto do relator, 2024 tem um tratamento diferenciado. A mudança foi incluída pelo relator Cláudio Cajado no projeto para amenizar críticas de que o relatório anterior abria brecha para que o governo ampliasse gastos de forma expressiva já na largada da nova regra, mas ainda enfrenta resistências.

Pelo projeto, a despesa do ano que vem será calculada considerando a regra geral do arcabouço fiscal. Em maio de 2024, essas despesas serão majoradas caso a receita suba na comparação com este ano. Isso valerá apenas para o ano que vem.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2023

BRASIL É ACEITO COMO MEMBRO DE FÓRUM INTERNACIONAL DOS TRANSPORTES

Em Leipzig, na Alemanha, ministro Renan Filho disse que país reassume papel de líder regional e irá contribuir com desenvolvimento sustentável e bem-estar social

Por Paolla Serra — Leipzig, Alemanha



Ministro dos Transportes, Renan Filho (esq.), com o secretário-geral do fórum, Young Tae Kim Divulgação

O Brasil foi aceito, nesta quinta-feira, como membro do Fórum Internacional dos Transportes (FIT), durante encontro anual na cidade de Leipzig, na Alemanha. Junto da Costa Rica, o país passou a integrar a organização intergovernamental, que conta agora com 66 nações, seis delas da América Latina, reunidas para refletir e promover uma maior compreensão do papel do setor no crescimento econômico, na sustentabilidade ambiental e na

inclusão social.

— O ingresso do Brasil neste fórum se dá em momento de extrema importância, em que o nosso país reassume o seu papel de líder regional e retoma o seu protagonismo no combate à fome e no enfrentamento das questões associadas às mudanças climáticas. Queremos construir com os nossos parceiros uma agenda global que gere crescimento econômico com distribuição de renda e sustentabilidade ambiental — disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Nessa edição, entre os dias 24 e 26 de maio, mais de mil pessoas de diferentes nacionalidades, entre especialistas, pesquisadores e ministros, participaram do encontro “O transporte a serviço das economias sustentáveis”. A fim de elevar a política de transportes a uma prioridade mais elevada na agenda pública, o FIT organiza um diálogo global como uma plataforma de discussão e pré-negociação sobre as questões acerca de todos os meios referentes a mobilidade urbana.

Durante as reuniões, são analisadas tendências, compartilhados conhecimentos e ainda promovido o intercâmbio entre os decisores em matéria de transportes e a sociedade civil.

— O governo brasileiro está convicto de que é com diálogo, respeito e união entre os países que vamos avançar e proporcionar aos nossos povos um mundo com melhores oportunidades para todas e todos. O setor de transportes tem muito a contribuir com o desenvolvimento sustentável e com o bem-estar dos nossos povos — completou Renan Filho.

No anúncio, o secretário-geral do FIT, Young Tae Kim comemorou a entrada de dois países latino-americanos no grupo, politicamente autônomo e administrativamente integrado a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE):

— O Brasil traz uma riqueza de conhecimentos sobre transportes que beneficiará todos os membros da FIT. O Brasil deu ao mundo o Bus Rapid Transit, tem o segundo maior número de aeroportos do mundo, o segundo porto mais movimentado da América Latina e é sede do terceiro maior fabricante de aeronaves do mundo.

* A repórter viajou a convite da organização do Fórum Internacional dos Transportes (FIT).

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 25/05/2023

COM QUEDA NO INVESTIMENTO PÚBLICO, SETOR PRIVADO RESPONDEU POR 74% DAS OBRAS EM 2021

É a maior fatia da série do IBGE, iniciada em 2007. Emprego no setor teve salto recorde, com retomada de projetos no ano seguinte ao início da pandemia

Por *Carolina Nalin — Rio*



Construção civil teve mais participação do capital privado após auge da pandemia Pixabay

A participação do setor privado como demandante de obras e serviços da indústria da construção nunca foi tão grande no país quanto em 2021. Esta chegou a representar 74% - o maior percentual desde 2007, em meio à queda do investimento público e o avanço das parcerias público-privadas. É o que revelam os dados da Pesquisa Anual da Construção, divulgada pelo IBGE nesta quinta-feira. A retomada de projetos em 2021, após o primeiro ano da pandemia, também fez o

emprego na indústria da construção ter o maior salto em quase uma década.

Das 100 obras ou serviços de construção no país em 2021, 74 vinham da iniciativa privada. É o maior valor da série histórica da pesquisa. A participação do setor privado atingiu o maior valor da série nos três segmentos observados: tanto em obras de infraestrutura (56,8%), quanto na construção de edifícios (85%) e serviços especializados (81,4%).

Segundo o IBGE, o início de parcerias público-privadas pelo governo ajuda a explicar o ganho de participação do setor privado no setor de construção. Essa representação foi puxada, principalmente, pelas obras de infraestrutura:

— O setor público tem tido essa forma de incentivar (a construção), e esse pode ser um dos grandes motivos. Também tivemos recessão em 2015 e 2016, isso também teve impacto — diz Marcelo Miranda, analista do IBGE.

De acordo com o estudo, a indústria da Construção gerou recorde de R\$ 377,8 bilhões em valor de incorporações, obras e/ou serviços em 2021, sendo R\$ 355,8 bilhões em obras e/ou serviços e R\$ 22 bilhões em incorporações.

Em termos regionais, houve aumento da participação do Sudeste e do Sul, ao passo em que houve uma redução da participação das regiões Norte e Nordeste. O fim de obras de infraestrutura, como a construção de uma hidrelétrica em Rondônia, explica essa perda de participação.



No ranking de produtos da construção, as obras residenciais se mantiveram como a principal nos últimos 10 anos, período que permite uma análise mais estrutural do setor. Os serviços especializados para construção, por sua vez, figuraram como o segundo produto de maior relevância em 2021 diante da perda de relevância da construção de rodovias, ferrovias, obras urbanas e obras de arte especiais, que ficou em terceiro lugar.

Emprego no setor tem maior salto em uma década

No âmbito da contratação de mão de obra, a retomada de projetos após auge da pandemia fez o emprego no setor da indústria de construção dar o maior salto percentual em uma década. Cerca de 2,2 milhões de pessoas estavam empregadas no setor, o maior contingente de pessoal ocupado desde 2015, quando haviam 2,4 milhões.

Houve um incremento de 11,4% (ou 225 mil pessoas a mais) em 2021 em relação ao ano anterior, impulsionado pelo segmento de construção de edifícios e serviços especializados em construção. O setor de serviços especializados para construção teve a maior alta em número de pessoas ocupadas (17,9%), enquanto a ocupação no setor de obras e infraestrutura caiu 0,6%.

Segundo Miranda, do IBGE, o cenário econômico em 2021 contribuiu para a melhora do emprego no setor:

— Tivemos um cenário de recuperação econômica, o PIB cresceu em 2021. Ainda estávamos com um desemprego muito alto, mas as taxas de juros ainda estavam muito baixas apesar do início de ciclo de alta. É isso (juro mais baixo) também estimula os investimentos na área, além das pessoas pagarem crédito para comprar imóveis — explica.

Apesar da melhora do emprego no setor, a remuneração não acompanhou o nível de retomada de postos. O salário médio mensal da construção ficou em 2,1 salários mínimos em 2021, menor nível da série iniciada em 2007.

Com Lava-Jato e fim do PAC, nível de concentração do setor de construção despencou

A pesquisa também mede o nível de concentração do setor. Os dados apontam que houve uma pulverização na atividade ao longo dos anos, e a concentração caiu ao menor nível da série, puxado pelo segmento de obras de infraestrutura. Em 2012, as oito maiores empresas representavam 10,8% em 2012 - percentual que caiu para 4,3% em 2021. No setor de infraestrutura, a participação das oito empresas líderes passou de 24,6% em 2012 para 8,4% em 2021.

— A Lava Jato pode ter sido uma influência pra esse tipo de movimento. Também temos as obras do PAC, em que havia a política dos campeões nacionais e as empresas ganhavam mais relevância dentro do setor, e que acabaram ao longo desses últimos dez anos. Isso também pode ter influenciado — avalia.

Segundo a pesquisa, o número de empresas ativas chegou ao maior valor da série, totalizando 147.389 em 2021. Dez anos antes, em 2011, esse montante era de 93.375.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/05/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CARRO POPULAR TERÁ DESCONTO DE ATÉ 10,96% APÓS CORTE DE IMPOSTOS, DIZ ALCKMIN

Modelos de até R\$ 120 mil também terão descontos se cumprirem metas social, eficiência energética e índice de peças nacionais; redução mínima será de 1,5%

Por Amanda Pupo, Eduardo Gayer e Cleide Silva

O vice-presidente e ministro da Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin, anunciou nesta quinta-feira, 25, um programa para baratear o preço dos carros no Brasil. Também anunciou outras medidas, especialmente de crédito via BNDES, para toda a indústria.

No caso dos carros, segundo o ministro, o governo dará desconto nos impostos federais PIS, Cofins e IPI para veículos abaixo de R\$ 120 mil. Mas esses descontos vão obedecer a alguns critérios sociais, de densidade industrial, que privilegia as companhias com mais componentes fabricados no País, e de sustentabilidade, considerando carros com menos emissão de CO2. Com isso, segundo ele, o desconto sobre o preço dos carros vai variar de 1,5% a 10,96%.

Inicialmente, na coletiva, Alckmin havia falado que o teto era 10,79%. À tarde, o Ministério da Indústria Comércio e Serviços (MDIC) retificou a informação passada mais cedo pelo ministro e esclareceu que o preço dos automóveis pode cair até 10,96%.

Segundo Alckmin, quanto mais acessível o carro, maior será o desconto do PIS/Cofins. Além disso, a ideia é premiar a eficiência energética, “carros que poluem menos”, disse. Serão medidas temporárias, por prazo ainda a ser definido.

Com essas regras, os dois modelos mais baratos à venda atualmente, o Fiat Mobi e o Renault Kwid, que custam R\$ 68.990, podem ter os preços reduzidos para menos de R\$ 60 mil. Ambos atendem as exigências de índices de emissão - têm classificação A na medição feita pelo Inmetro - e alto índice de nacionalização - o Mobi está na casa dos 90%, segundo a fabricante.

Aplicando o maior desconto nos preços atuais, os dois modelos custariam R\$ 61,5 mil, mas, além dessa redução, haverá desconto extras por parte das montadoras - uma medida citada pelo vice-presidente são as vendas diretas pela fábrica, feitas hoje para locadoras, frotistas, taxistas e pessoas com deficiência (PCDs).

Metas serão definidas pela Fazenda

Pelo menos outros quatro modelos que hoje custam entre R\$ 70 mil e R\$ 80 mil poderão ter taxas mais altas de desconto, o Citroën C3, o Peugeot 208, Fiat Argo e Hyundai HB20. Versões de entrada do Chevrolet Onix e do Volkswagen Polo Track, com preços na faixa de R\$ 80 mil, viriam na sequência.



Alckmin diz que veículos do programa do governo não sofrerão redução tecnológica Foto: Pedro Kirilos/Estadão

O ministro ponderou, contudo, que a Fazenda pediu 15 dias para estabelecer como se darão esses descontos. O impacto fiscal ainda não foi calculado porque a duração da medida de incentivo ainda está em aberto. “Temos responsabilidade fiscal”, disse Alckmin. Com o parecer da Fazenda, será possível avaliar se o governo “efetivamente” pode editar uma Medida Provisória sobre o tema, afirmou.

“Sobre o preço, cada montadora tem sua política. Pelos números que vêm sendo apresentados, é muito possível termos preços abaixo de R\$ 60 mil”, diz o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Márcio de Lima Leite. “Com as reduções tributárias em discussão e o esforço conjunto de todo setor, é bem possível que tenhamos (queda nos preços)”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/05/2023

PROJETO DA FERROGRÃO COMPLETA 10 ANOS NO PAPEL, ÀS VÉSPERAS DO JULGAMENTO DO STF

Ferrovia foi idealizada para correr ao lado da BR-163 e escoar a produção de grãos do Centro-Oeste
Por Cristiane Barbieri



Projeto da Ferrogrão deveria ficar pronto em 2021. FOTO MINFRA Foto: undefined / undefined

Há exatos dez anos, a Estação da Luz Participações (EDLP), do empresário Guilherme Quintella, debruçou-se sobre seu mais ambicioso projeto: desenhar a Ferrogrão, uma ferrovia que correria ao lado da BR-163 e escoaria a produção de grãos do Centro-Oeste brasileiro ao porto de Miritituba (PA). O racional: reduzir o trajeto pela metade, já que a carga não precisaria ser transportada até Santos e acabar com a poluição gerada por 1,3 milhão de viagens de caminhões por ano. Três governos, muitas discussões e lobbies de todos os lados depois, o projeto continua como... um projeto ainda no papel. A esperança desse trem finalmente começar a andar volta à pauta na quarta-feira, 31, quando o Supremo Tribunal Federal (STF) deve julgar a Ação de Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553, de 2021.

A ação contra a Ferrogrão foi impetrada pelo PSOL, com a alegação de que a regularização da faixa de domínio (a área ocupada oficialmente pela BR-163 dentro do Parque Nacional Jamanxim e que a Ferrogrão acompanhará) só poderia ter sido feita por meio de um projeto de lei. Em 2017, essa área foi determinada por uma medida provisória, depois convertida em lei pelo Congresso.

Do lado que alega inconstitucionalidade na ação estão os Kayapós e a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Abip). Pelo legalidade da regularização da faixa de domínio, estão a Confederação Nacional da Agricultura (CNA) e o governo do Mato Grosso. Caso o STF conclua pela inconstitucionalidade, o projeto deverá ir ao Congresso - no qual deverá levar mais alguns anos para eventualmente se tornar lei.

“Nesses dez anos, o mundo construiu quase 35 mil quilômetros de ferrovias de alta velocidade, que custam 10 vezes o valor de uma tradicional, como a Ferrogrão”, diz Quintella. “Só não foram construídas mais ferrovias tradicionais porque elas já foram erguidas em todos os lugares nos quais é necessário o transporte de carga em larga escala.” Com 1.072 quilômetros de extensão, a Ferrogrão deveria ter sido inaugurada em 2021.

Projeto da Ferrogrão envolve grandes interesses

Grandes interesses movimentam esse cabo de guerra. Com a expectativa de encolher o preço do frete em R\$ 60 a tonelada, tradings, produtores de grãos e empresários do agronegócio apoiaram a construção da Ferrogrão desde o início. Seria um ganho de R\$ 6 bilhões anuais a essas empresas, que pagaram R\$ 60 milhões pelo desenvolvimento do estudo de viabilidade com 4 mil páginas e 700 plantas de engenharia, feito pela EDLP.

Esse dinheiro seria ressarcido numa eventual licitação da ferrovia, que receberá R\$ 23 bilhões em investimentos - e para a qual a expectativa é que não falem concorrentes. Já grandes empresas de logística hoje contratadas pelo agronegócio para o transporte dos grãos tentam usar de todas as armas para impedir a chegada de um novo competidor ao mercado. Na mais recente, uma grande empresa de capital aberto da área ofereceu entrevistas com representantes dos povos indígenas - que não têm nenhuma correlação com seu negócio - para criticar os efeitos da Ferrogrão no meio ambiente.



No meio da disputa, não faltam estudos e porta-vozes que defendem ou atacam a Ferrogrão, com a mesma intensidade. Do lado dos defensores, foi levantada a hipótese de que a ferrovia só transportará grãos que não sejam provenientes de áreas de desmate, uma vez que o embarque é mais facilmente controlável, o que não acontece com caminhões. Também que a área a ser afetada no Parque Nacional Jamaxim, de 460 hectares, poderia ter ajudado a impedir o desmate de mais de 4 mil hectares da reserva, entre 2017 e 2022, por desestimular essa ocupação descontrolada da região. Ainda que o traçado da ferrovia passa a, no mínimo, 30 quilômetros de aldeias indígenas. A portaria interministerial 60 determina um corredor de pelo menos 10 quilômetros entre os trilhos e as populações nativas.

Já os que atacam a Ferrogrão dizem que o impacto socioambiental será grande e ela é um retrocesso em exploração ambiental. Para eles, a existência da ferrovia estimulará a ocupação ilegal das terras indígenas e a implantação do terminal de transbordo causará desmatamento e mais emissões de carbono - cujo impacto não teria incluído a redução na área indígena. Os povos naturais da região também não teriam sido ouvidos no processo e pedem compensações por danos.

Ao mesmo tempo em que acontece o julgamento, o governo tem mostrado que o projeto está longe de ser abandonado.

Ministro do Agricultura defendeu projeto da Ferrogrão

Esta semana, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, disse ser favorável à Ferrogrão. “O Brasil não pode ficar refém de pouca logística ou de um modal só”, afirmou, no programa Roda Viva. “A integração entre os modais é assim no mundo inteiro e não há nada mais sustentável do que uma ferrovia.” Para ele, se houver poucas locomotivas substituindo viagens de 3 mil caminhões por dia, o impacto em emissões será grande. Favaro afirmou ainda que caso seja tecnicamente preciso fazer ajustes no licenciamento, eles serão feitos, “mas em hipótese alguma será tirada essa oportunidade de competitividade e de sustentabilidade do povo brasileiro.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/05/2023

CAMPOS NETO CONFIRMA QUE BC QUER FAZER PESQUISAS COM EMPRESÁRIOS SOBRE PERSPECTIVAS PARA A ECONOMIA

Presidente da instituição afirma que intenção é captar vieses diferentes dos obtidos no Boletim Focus
Por Marianna Gualter e Thais Barcellos

SÃO PAULO E BRASÍLIA – O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que o banco tem a ideia de fazer uma pesquisa com empresários sobre como eles estão entendendo o processo inflacionário. A informação foi antecipada ontem pelo Estadão.

Em entrevista à GloboNews, o presidente do BC disse que essa proposta faz parte de um assunto mais amplo e de um processo para melhorar a parte de pesquisas do banco. A ideia do BC, segundo apurou o Estadão, é fazer um novo indicador para monitorar as expectativas do ponto de vista das empresas.

O Banco Central hoje capta as expectativas de mercado por meio do boletim Focus, uma pesquisa coletada apenas com representantes do mercado financeiro. O Focus traz a evolução gráfica e o comportamento semanal das projeções para índices de preços, atividade econômica, câmbio, taxa básica de juros (Selic), entre outros indicadores. As projeções são do mercado, não do BC.

Campos Neto argumentou que muitas vezes ouve que as pesquisas de inflação geralmente são realizadas com economistas, mas que o viés desse grupo difere de outros da sociedade.

Campos Neto citou que há na Fundação Getúlio Vargas (FGV), por exemplo, pesquisas que medem a percepção dos consumidores – e que, em geral, mostram uma visão de preços mais altos do que a dos economistas.

Ele acrescentou que nos Estados Unidos, onde há uma produção ampla de pesquisas, levantamentos também mostram que economistas costumam ter uma visão mais comedida da inflação que outros grupos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/05/2023

INDÚSTRIA RECEBE BEM INTENÇÕES DO GOVERNO, MAS PEDE MAIS MEDIDAS PRÁTICAS

Abicalçados defende que BNDES fomenta setor e Abit destaca que é preciso previsibilidade
Por Luciana Dyniewicz

As intenções do governo para a indústria brasileira - divulgadas nesta quinta-feira, 25, no Estadão, em artigo assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o vice-presidente Geraldo Alckmin - foram bem recebidas pelo setor, mas entidades destacam que é preciso detalhar o que será feito.

“O governo está dando sinais positivos para nós. A demonstração é importante, mas precisamos de anúncios específicos para a indústria”, afirma o presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), Haroldo Ferreira.

O executivo pondera, porém, que o governo já tem trabalhado em medidas que beneficiam a indústria - como o arcabouço fiscal e a reforma tributária -, ainda que elas não tenham sido desenhadas especificamente para atender o setor.

Ferreira defende também o que chama de “reconstrução” do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para que a entidade possa voltar a fomentar o setor. “A industrialização precisa de financiamento com taxa de juros que a favoreçam.” Nesta quinta-feira, o BNDES já anunciou linhas de financiamento à indústria para que o setor possa obter crédito em condições parecidas com as oferecidas ao agronegócio.

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit), Fernando Pimentel, também afirma que o artigo de Lula e Alckmin “está em linha com a agenda que vem sendo trabalhada pelo setor”. “A questão maior agora é operacionalização e governança”, acrescenta.



Representantes da indústria querem medidas práticas
Foto: Jonne Roriz/AE

Pimentel lembra que, além da taxa de juros, os tributos têm dificultado a atuação do setor e destaca que políticas industriais não serão suficientes se não houver um ambiente de negócios positivo. “Previsibilidade, confiabilidade e estabilidade, dentro do que é possível em um mundo instável, são essenciais. Não podemos criar instabilidades internas.”

Questionado se ele se referia às mudanças no marco do saneamento, Pimentel afirmou que falava de “questões como essa”. “É preciso olhar para a agenda da indústria e criar um ambiente em que aquele que coloca seu capital corre os riscos do negócio, e não o de insegurança jurídica”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/05/2023

‘PETROBRAS VENDE PETRÓLEO 10% MAIS CARO PARA REFINARIAS PRIVADAS’, DIZ PRESIDENTE DA ACELEN

Luiz de Mendonça ainda afirmou que espera que o Cade haja com urgência sobre a venda de petróleo pela Petrobras para as refinarias



Por Denise Luna

ENTREVISTA COM Luiz de Mendonça - Presidente da Acelen

RIO - O presidente da Acelen, Luiz de Mendonça, espera urgência na decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre a venda de petróleo pela Petrobras para as refinarias privadas. Para ele, que comanda a mais relevante empresa dessa categoria, criada após a compra da Refinaria de Mataripe (BA) pelo fundo de investimento árabe Mubadala, o imbróglio atingiu o limite: coloca em risco o crescimento do setor de refino no Brasil, inclusive os investimentos de R\$ 12 bilhões em uma nova fábrica de biocombustíveis, anunciados pela empresa em abril.

Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, concedida no dia em que protocolou o pedido de liminar preventiva no Cade contra a estatal, Mendonça afirmou que a Petrobras vende petróleo para a Acelen 10% mais caro do que para as próprias refinarias, o que viola a isonomia da concorrência. “Ela é o competidor dominante, somos os agentes da ponta e estamos sendo apertados no petróleo”, afirmou. “A gente não tem como escapar de comprar da Petrobras.”

Para ele, o diálogo com a estatal se esgotou e, agora, cabe ao órgão da concorrência decidir se o País tem ou não regras claras de competição, uma decisão que pode afetar a imagem do Brasil.

Abaixo, a entrevista na íntegra:

Por que ir ao Cade contra a Petrobras?

Desde o primeiro dia que a gente assumiu (a Refinaria de Mataripe), o diálogo sempre existiu, e a gente sempre indicou para a Petrobras que, em nossa avaliação e com os dados que a gente sempre teve, estávamos sendo discriminado na compra do nosso petróleo. A gente tentou o diálogo, mas não avançamos e estamos agora solicitando ao Cade que intervenha com a maior brevidade possível, para dizer quais são as regras que a empresa dominante deveria obedecer.

No acordo de compra da refinaria não tinha nada escrito sobre isso?

Não tinha preço, mas ficou claro que a gente estava pagando mais caro. A gente indicou que (o valor pago) estava fora e teve negociação todo mês. Não dá para abastecer uma refinaria brasileira só com o petróleo importado. A Petrobras é o competidor dominante, tem 70% da produção brasileira, mas cerca de 90% da comercialização do petróleo no Brasil acaba passando pela Petrobras. É um fato que não tem como escapar. Não se opera uma refinaria no Brasil sem contar com o petróleo da Petrobras.

Como descobriram que o preço estava mais alto do que o preço interno da empresa?

Isso já era evidente e foi ficando evidente na negociação que não foi avançando. Fomos coletando elementos cada vez mais fortes que corroboravam que estávamos sendo discriminado na aquisição do petróleo, com uma política discriminatória de preços, inclusive com dados publicados pela própria Petrobras. O mais flagrante de todos foi a publicação de dois preços de transferência da Petrobras, com diferença gigantesca. Ela estava vendendo para suas próprias refinarias a um preço muito abaixo do que ela vende para a Acelen. Ou seja, ela é o competidor dominante, somos os agentes da ponta e estamos sendo apertados no petróleo, que a gente não tem como escapar de comprar da Petrobras.

Os srs. tentaram negociar direto com a Petrobras?

Estamos abertos ao diálogo, temos diálogo com a Petrobras e negociação constante. Mas não os sensibilizamos. A investigação no Cade começou em 2022, mas os elementos agora são tais, que essa medida preventiva que pedimos é urgente. Está chegando a um ponto em que vou ter de começar a reduzir a carga da refinaria e começar a rever investimentos. Quem está sendo prejudicado aqui? O consumidor do Nordeste, da Bahia. O petróleo que vai para a Bahia é mais caro do que o que vai para Rio de Janeiro e São Paulo.

Teve alguma cláusula no contrato de compra da refinaria que determinasse à Petrobras a venda do petróleo pelo mesmo preço que pratica internamente?

O foco não é o que está escrito no contrato, é o que diz a lei brasileira. Teve afirmações que de que ela (Petrobras) teria uma política de paridade. Por exemplo, temos os preços que a Refinaria de Mataripe pagava antes do acordo de compra (da refinaria). Esses preços foram majorados depois da venda. Hoje, a diferença entre o preço de transferência da Petrobras e o que vende para a gente é de 10%, em alguns casos estamos falando de US\$ 8 o barril, US\$ 10 o barril, o que é muito significativo.

O que os srs. pediram exatamente ao Cade?

Nosso pleito no Cade não é pagar mais barato. A discussão é: tem uma empresa dominante no mercado de petróleo e essa empresa é meu concorrente. O Cade tem de garantir que haja isonomia de preços. Já existem precedentes na própria indústria.

Qual precedente?

No passado, quando a BR Distribuidora era da Petrobras, a Petrobras praticava para os concorrentes da BR Distribuidora exatamente o mesmo preço em derivados que ela tinha com sua própria empresa. É isso que nós queremos: transparência e isonomia de preços. Porque nessas condições eu vou ser - com os investimentos e com a agilidade que a gente tem mostrado - mais competitivo. Estou sendo competitivo, aumentei a capacidade de produção e tenho uma política de preços dinâmica.

Mas se a Petrobras vender ao mesmo preço, não perde a própria competitividade?

Trabalhei na Braskem por muitos anos e a Braskem era fornecedora de sua própria divisão de polímeros. A gente tinha uma fórmula muito transparente que era publicada e mostrava que a divisão de polímeros comprava pelo mesmo preço que era cobrado de seus concorrentes. Depois, no mercado de polímeros, a gente se virava para ser mais competitivo, mais criativo, mais inovador para o meu cliente. Não tenho problema de competir, nenhum problema, aliás a gente será mais competitivo que a Petrobras se a gente tiver as mesmas condições do preço do petróleo.

Por que buscar o Cade?

O Cade tem um papel muito relevante, é a agência que regula o direito concorrencial. É a agência que, por natureza, tem de dizer como os diversos agentes devem se comportar, e é isso que a gente está pedindo: que esclareça. Se não houver definição clara é ruim para o País, perde-se atratividade de investimentos. Como alguém que, junto à minha equipe, comanda uma empresa que vem investindo, crescendo e modernizando o refino brasileiro, em um momento de crise energética mundial, digo: criem regras estáveis para a gente continuar priorizando esse crescimento.

Qual foi o crescimento da produção desde que a Acelen assumiu Mataripe?

Teve crescimento em vários produtos, como em diesel e parafina, bem como o lançamento de novos produtos. A gente pegou a refinaria rodando a 205 mil barris por dia e já chegamos a 280 a 290 mil. Em função do que vem acontecendo, reduzimos a carga e hoje estamos em 250 mil barris. Por isso, é importante uma tomada de decisão rápida.



Refinaria de Mataripe foi comprada pela Acelen. Foto: Juarez Cavalcanti/Petrobras

Quanto a Acelen já investiu em Mataripe?

No primeiro ano, investimos R\$ 1,1 bilhão, que já era duas vezes e meia a média que Petrobras investiu nos últimos anos (em que controlava a empresa). O refino chegou ao processamento de 90% (era 65%). Lançamos novos produtos, reduzimos todos os índices de impacto ambiental, melhoramos a eficiência energética da refinaria, ou seja, ela produz mais com menos recursos. Recuperamos e partimos unidades



que estavam paradas. Temos um dinamismo muito grande e anunciamos a intenção de nosso acionista de fazer um grande investimento em combustíveis renováveis. Todas essas conquistas ficam ameaçadas se não houver garantia de condições iguais de competição a partir da empresa dominante de petróleo.

Quando o sr. fala sobre a intenção de fazer biocombustíveis, é por que agora há dúvida em relação à continuidade do projeto?

A gente continua avançando nos estudos, mas estamos sendo apertados economicamente. É normal o investidor dizer: 'pera aí, o Brasil garante a livre concorrência em matérias primas, em petróleo? Ou não?' Fundamentalmente, é essa a questão. A decisão final desse projeto é prevista para ser tomada em dezembro.

Mas é possível que o investimento de R\$ 12 bilhões anunciados em abril sejam cancelados?

Lógico que pode. Preciso ter um posicionamento do Cade se a livre concorrência será defendida. Se a isonomia de preços de petróleo entre a empresa dominante que concorre comigo será garantida. A partir daí, o Cade vai dizer se existe um ambiente regulatório competitivo, confiável no Brasil. Se essas condições são dadas, a partir daí, é óbvio, confirmo todos os nossos planos de investimento.

Além do problema do preço do petróleo, o fim da política de paridade de importação (PPI) da Petrobras atrapalhou a Acelen?

A política da Petrobras hoje não é mais transparente. Ela tirou a previsibilidade do mercado. Mas o ponto não é esse. Nossa política considera que o mercado de petróleo e derivados é global, não dá para o Brasil se desconectar. É uma referência, mas a gente também olha o mercado local e as condições daqui. Não vou perder mercado e a prova disso é que, mesmo sendo apertado no petróleo, mesmo com condições econômicas bem menos favoráveis por conta desse sobrepreço no petróleo, pratiquei preços abaixo da Petrobras em 80% dos dias deste ano.

Houve mais alguma mudança pela nova gestão da Petrobras que afetou a Acelen?

O que nos causou estranheza, e é mais um elemento para o Cade investigar, é que antigamente a Petrobras publicava em seus relatórios para a SEC (fiscalizador na bolsa de valores nos EUA) seu preço de transferência. Na última publicação, esse item deixou de existir. Parece que está havendo menos transparência.

A Acelen vai continuar praticando a PPI?

A PPI é como o norte da nossa bússola, uma referência que a gente tem de olhar porque o Brasil importa derivados. Mas também acompanho e estou toda semana tirando pulso do mercado e sendo competitivo, não vou perder venda. Agora, se eu sou espremido na principal matéria prima, aí há uma condição de competição desigual.

O que pode acontecer se o Cade demorar a decidir ou mesmo não conceder a liminar preventiva?

Não cabe a nós especular. Gostaria que saísse amanhã, é urgente, o tema é muito importante e traz instabilidade de mercado, uma imprevisibilidade. A gente fez os primeiros investimentos na refinaria sobre certas premissas. Principalmente a livre concorrência no refino brasileiro. Se essa premissa não for garantida pelo Cade, temos um problema. Vamos avaliar todas as alternativas. Mas se eu reduzir carga vai ser ruim, vai ter que ter mais importação de produtos, há uma perda de competitividade no mercado, e pode até ter risco de desabastecimento.

Há risco de devolução da refinaria? Chega a esse ponto?

A gente está aqui para o longo prazo, por isso buscamos a proteção do Cade, a definição urgente sobre quais são as regras de competição no refino brasileiro, a partir da posição dominante em petróleo da Petrobras. Essa discussão sobre devolução da refinaria não existe, mas só o fato de ter uma afirmação dessas devia deixar o Cade mais preocupado ainda. Com uma afirmação de retomada da refinaria, fica mais urgente a necessidade de se proteger. Existe um TCC (Termo de Compromisso de Cessação) que determina o crescimento da participação de mercado do refino privado. O que já foi feito precisa ser protegido, sobre regras clara, transparentes e isonômicas de concorrência.



Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o presidente da Petrobras comparou a situação da venda de combustível às refinarias privadas com o McDonald's, dizendo que a rede de lanchonetes não vende hambúrgueres mais barato para os concorrentes. O que o sr. achou disso?

Se o McDonald's produzisse 80% da carne no Brasil, o Cade deveria dizer ao McDonald's para vender a carne para a sua loja nas mesmas condições que vende para as concorrentes. Então, essa metáfora não é exata. Se a carne fosse o petróleo e o McDonald's tivesse 80% das fazendas de carne do Brasil, ele deveria vender para os 20% dos concorrentes no mesmo preço ou ele estará discriminado a política de preços da carne. É exatamente isso.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/05/2023

REGRA DE EXCEÇÃO NO ARCABOUÇO PARA GASTOS EM 2024 DEVERIA SER REVISTA NO SENADO, DIZ FUNCHAL

Para ex-secretário especial do Tesouro e Orçamento, medida tira credibilidade da nova regra; Funchal elogia trabalho de Haddad, mas diz que ministro terá dificuldade para entregar metas

Por Adriana Fernandes

ENTREVISTA COM

Bruno Funchal - ex-secretário especial do Tesouro e Orçamento e CEO da Bradesco Asset

BRASÍLIA - Ex-secretário especial do Tesouro e Orçamento e hoje CEO da Bradesco Asset, Bruno Funchal afirma que a regra de exceção para aumento de despesas em 2024, incluída no projeto do novo arcabouço fiscal, aprovado nesta semana na Câmara, tem custo, tira credibilidade e deveria ser revista na votação do Senado.

“O arcabouço fiscal poderia ter impacto muito maior em termos de melhora de expectativa e redução de prêmio de risco de juros se víssemos um comprometimento na largada em relação à regra. O que vimos foi: vou me comprometer, mas não agora, vou gastar um pouco mais. E quem que garante que não vai fazer depois?”, alerta. O risco, aponta ele, é haver a volta de novas tentativas para “bypassar” (driblar) a regra, como aconteceu com o atual teto de gastos.

Para Funchal, a aprovação do arcabouço ajuda a abrir espaço para a redução dos juros pelo Banco Central, mas não é suficiente. Ele prevê que o BC vai começar a cortar os juros, hoje em 13,75% ao ano, em setembro.

Especialista em contas públicas que deixou o governo Bolsonaro no movimento conhecido como “debandada”, após acordo feito para furar mais uma vez o teto de gastos, Funchal diz que será difícil o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, entregar as metas fiscais prometidas. Na entrevista abaixo, ele explica a razão.

A aprovação do arcabouço abre espaço para a queda de juros?

Ajuda. É a condição necessária, mas não é suficiente. Ele sozinho não adianta. Cair juros não é uma decisão de querer. Não é a causa. É uma consequência de o Brasil estar muito endividado, e porque havia muita incerteza em relação à dinâmica da dívida. Quando há uma regra, e se consegue ver que essa trajetória de dívida, embora crescente, será bem comportada, traz um sinal positivo. É uma condição para cair juros. Qual é a outra condição? A discussão da meta de inflação. São as duas coisas mais relevantes para baixar os juros: virar a página do fiscal e, depois, a discussão da meta. Quando o CMN (Conselho Monetário Nacional) definir a meta de inflação, haverá um caminho mais favorável para a redução de juros.

Qual a sua previsão para o início da queda de juros?

A nossa expectativa é a partir de setembro, chegando a 12,5% no final do ano.



Bruno Funchal foi secretário especial do Tesouro e Orçamento e hoje é CEO da Bradesco Asset. Foto: Dida Sampaio/Estadão

A pressão sobre o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, vai redobrar?

Sim, mas faz parte também do processo. É o primeiro governo eleito que não escolhe o presidente do BC. É uma acomodação. Está sendo um aprendizado. Em outros países, o Banco Central sempre sofre uma pressão dos chefes do Executivo. Talvez, no Brasil, seja mais por causa dessa acomodação do nosso

aprendizado, de o governo estar aprendendo a lidar com um Banco Central que não foi indicado por ele.

O projeto do arcabouço foi aprovado na Câmara com grande folga: 372 votos a favor. Qual a sua avaliação?

O relatório já tinha sido construído com certo consenso. Cada um cedendo de um lado, se chegou a um texto que teve grande adesão. E, aparentemente, vai ter também no Senado, pelo que já tenho visto. Mostra uma boa articulação do Ministério da Fazenda. É claro que com o apoio do Arthur Lira (presidente da Câmara) e Rodrigo Pacheco (presidente do Senado).

O resultado técnico foi bom para as contas públicas?

A primeira coisa é a importância da regra, uma vez que ficou um tempo na dúvida sobre qual seria o novo regime. Estamos saindo de um modelo mais duro, com pouca flexibilidade, para um com mais flexibilidade. Tem dois pontos relevantes: trazer previsibilidade e eliminar o risco de um grande crescimento de despesa. O histórico de despesas no Brasil, de 1997 até 2015, dá crescimento real de 5% e 6%. Terá certo controle de despesa.

Quais os avanços e pontos negativos do projeto aprovado?

O projeto original não tinha um mecanismo muito forte para ajustar a despesa, porque o contingenciamento (bloqueio preventivo de recursos para cumprimento da meta) era uma opção. Foi nesse ponto que o relator trabalhou e em que há o maior ganho, pois era de onde vinha a maior fragilidade para o governo entregar as metas. E trouxe os gatilhos. Então, além de contingenciar, os ministérios da Fazenda e do Planejamento terão uma ferramenta para lidar na execução do Orçamento.

Por que esse ponto do contingenciamento obrigatório é tão importante para a regra fiscal?

Traz credibilidade. Se me comprometo com a meta e frustrar a receita, posso compensar na despesa. É positivo. A crítica ao relatório do (deputado Claudio) Cajado é a exceção criada (para o aumento de despesas) em 2024. Ele diminuiu as despesas que ficarão fora do limite do teto, mas ele trouxe essa exceção temporal.

Qual o maior problema da exceção?

Precisamos de uma regra crível, com comprometimento. Quando se define uma regra e se fala “vamos fazer uma exceção no primeiro ano”, cria uma dúvida. Será que tem compromisso mesmo em relação à regra? O arcabouço fiscal poderia ter impacto muito maior em termos de melhora de expectativa, redução de prêmio de risco de juros, se vissemos um comprometimento na largada em relação à regra. O que vimos foi: “vou me comprometer, mas não agora, vou gastar um pouco mais”. E quem que garante que não vai fazer depois? Aí, voltamos para o problema que tivemos no final do teto, que é fazer emendas constitucionais para “bypassar” (driblar) a regra. Essa é a principal discussão hoje: como mostrar e comunicar por que está se criando essa exceção. Se o governo não comunicar direito e explicar exatamente o porquê dessa exceção, os agentes econômicos vão pensar que não tem comprometimento. E, aí, perde credibilidade, e o efeito que se quer para reduzir juros acaba se perdendo.

A brecha no texto para essa exceção não foi explicitada inicialmente e só veio à tona após reportagem do Estadão. A regra ficou complexa?

O ideal é que seja simples, tenha flexibilidade e enforcement (instrumentos para garantir o cumprimento das metas). A regra não veio simples desde a largada. Mas, hoje, está tão complexa que o projeto inicial parece simples. O teto de gastos era simples, mas não tinha flexibilidade. Ele foi perdendo a sua força por causa disso. Agora, colocou a flexibilidade, mas trouxe complexidade. Dificulta o próprio cumprimento da regra, porque pode criar alternativas para não cumprir. Está muito mais complexo de entender exatamente como calcular a trajetória da dívida. Traz um componente de incerteza a partir dessa complexidade, o que é ruim.

Será necessária uma nova rodada de melhoria da regra mais para frente?

Não sei se precisa de uma nova rodada. Acho difícil explicar do jeito que está. Para o bem do País, a regra poderia ser mais simples. Tem a questão política, mas seria bastante positivo sentar e ver uma redação para resolver essa incerteza. Estamos falando de uma regra relevante e estrutural para o País. Fica mais fácil conseguir ter os efeitos positivos da regra com quando as pessoas entendem. O Tesouro pode fazer um roadshow explicando. Seria produtivo ele fazer, se não tiver uma solução de fato para simplificar.

O Senado deveria, então, trabalhar para simplificar a regra, principalmente a exceção para 2024?

É um ganho para todo mundo ter uma regra mais simples. Tem a complexidade da dinâmica política, ninguém quer ignorar isso. Sabemos como é o processo de construção; então, se puder melhorar o texto, ótimo. Acho que todo mundo ganha. Vai reduzir uma incerteza criada pela forma como foi redigida. Se não for possível, que os técnicos do governo expliquem como se calcula, se operacionaliza, para reduzir a incerteza derivada da complexidade.

A exceção para aumento maior de gastos em 2024 é uma medida casuística? Por que o governo trabalhou tanto para haver exceção?

A discussão do valor (do espaço maior para gastos em 2024) acaba sendo pequena se comparada com a perda de credibilidade que a regra pode ter por causa dessa exceção.

Essa exceção foi feita porque o ano de 2024 está apertado por novas despesas e a arrecadação, que permitiria uma alta maior de gastos, não está boa? O último relatório do governo mostrou até mesmo previsão de queda.



Já tem uma restrição muito relevante que a meta (de déficit zero em 2024). O governo se comprometeu com metas fiscais de resultado das contas boas, mas que são apertadas. Se a receita frustrar, terá de ajustar na despesa. Já tem alguns compromissos pelo lado da despesa. É uma grande oportunidade de discutir a qualidade do gasto. Seu time fez a conta?

Funchal elogia trabalho de Haddad, mas diz que ministro terá dificuldade para entregar metas Foto: Edu Andrade/Ministério da Economia

De qualquer modo, o governo não optou em ter mais segurança para 2024 de que terá espaço maior para despesa? Essa é a razão da regra de exceção?

Pode ser. A pergunta é: a que custo? Essa exceção traz um custo, o da credibilidade, que vai acabar se refletindo em prêmio de risco e nos juros. Provavelmente, se tivesse uma regra sem esse tipo de característica, de exceção, a regra poderia trazer um ganho. Já estamos vendo um efeito positivo nos juros (de mercado). Potencialmente, a queda poderia ser muito maior, se não tivesse esse tipo de problema. Ou seja, na largada, a regra já começa com exceção, que é um sinal ruim em termos de comprometimento e de perda de credibilidade. O custo é provavelmente o governo ter que pagar um pouco mais de juros por causa disso. Essa é a escolha.



O governo vai ter uma folga maior para gastar com a regra aprovada pela Câmara?

Vai ter uma folga maior. Em relação ao projeto original do governo e o relatório, garante R\$ 11 bilhões a mais de despesas. Mesmo que seja R\$ 40 bilhões, ele perde mais do que ganha com a percepção de dívida com a exceção.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, conseguirá entregar a meta de zerar o déficit em 2024?

Acho difícil entregar as metas com as quais o governo se comprometeu, mas agora ele tem mais instrumentos para fazer, com o projeto. No mínimo, agora ele tem o instrumento para contingenciar. Antes, nem isso ele tinha. O projeto ajuda muito o próprio governo a entregar as metas dele. Essa foi uma grande evolução do projeto. Ajuda o governo a fazer algum ajuste pelo lado da despesa, ainda que limitado. Não é uma tarefa fácil, e o aumento de receita depende bastante do Congresso.

Como avalia a articulação política do ministro Haddad para aprovar o projeto mais duro, mesmo diante das resistências do PT?

Foi bem. Ele está fazendo malabarismo, que é conseguir endereçar as necessidades do governo em evoluir com as políticas sociais, sem passar uma percepção de descontrole fiscal. Isso o Haddad está conseguindo. Mas não acredito que ele vai conseguir fazer um ajuste fiscal de fato para estabilizar a dívida, porque depende muito de aumento de receita. E há dificuldade de aprovar no Congresso grandes aumentos de carga tributária. E isso seria contraproducente. O Brasil tem uma carga tributária muito alta. Uma chance é a reforma tributária, mas o aumento de receita com ela vem no médio prazo com a elevação de produtividade. Outra forma é discutir benefícios tributários, que também sabemos que não é fácil no Congresso cortar. Mas, por outro lado, estamos ganhando tempo em relação à estabilidade fiscal. A dívida continuará subindo, mas numa trajetória menos acelerada do que se imaginava antes sem a regra.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/05/2023

ÁREA TÉCNICA DO TCU DIZ QUE GOVERNO NÃO PODE MANTER CONCESSIONÁRIAS QUE JÁ PEDIRAM RELICITAÇÃO

Parecer pode frustrar planos do atual governo Lula de encerrar processos de relicitação

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - Um parecer da unidade técnica do Tribunal de Contas da União (TCU), se seguido pelo plenário da Corte, poderá frustrar os planos do governo Lula de encerrar processos de relicitação para manter as atuais concessionárias na operação de ativos de infraestrutura, como é o caso dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Viracopos (SP).

No último dia 11, os ministérios de Transportes e de Portos e Aeroportos apresentaram uma consulta ao TCU sobre a possibilidade de o governo desfazer um processo de relicitação em andamento. No ofício, os ministros Renan Filho e Márcio França afirmaram que não visualizam “vedação legal” que impeça a União de rever a gestão do ativo concedido, mas pediam também uma manifestação do tribunal sobre o assunto, já que a Corte é responsável por analisar casos de desestatização.

Em parecer assinado nesta quarta-feira, 24, contudo, a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do TCU contraria o entendimento do governo. Na avaliação do órgão, assim que o Executivo assina o aditivo de relicitação - etapa em que começam os preparativos para a concessionária devolver o ativo e a União realizar um novo leilão -, a administração pública está vinculada a dar prosseguimento ao novo certame. Caso esse processo não tenha êxito pelo fato de o concessionário descumprir o termo de relicitação, ou se o novo leilão não der certo, o governo deve encaminhar um processo de caducidade (encerramento) do contrato, defende.



Parecer da unidade técnica do Tribunal de Contas da União (TCU), se seguido pelo plenário da Corte, poderá frustrar os planos do governo Lula. Foto: Adriano Machado/Reuters

O instrumento de relicitação é uma devolução amigável de concessões problemáticas, mas tem enfrentado percalços. Desde que a regulamentação do tema foi editada, em 2019, apenas o leilão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN) foi realizado, na semana passada. Mas a lista é grande. Seis concessionárias de rodovias e três de aeroportos apresentaram pedidos de devolução ao governo, em processos que se arrastam há anos.

A situação tem frustrado o poder público e as regiões onde estão esses ativos, já que a resolução dos passivos para que a concessionária possa sair do projeto é demorada, atrasando os leilões para selecionar um novo operador e destravar os investimentos. Por isso, integrantes do governo Lula avaliam que, para alguns casos, é mais interessante encontrar uma saída para manter o operador atual do que promover uma nova licitação.

Integrantes do governo reconhecem que, para isso acontecer, seria necessário alterar os termos do contrato, já que as regras em vigência se tornaram insustentáveis para a concessão, a ponto de a operadora pedir para devolver o ativo. Essa questão é destacada no parecer da unidade técnica do TCU, que diz ser “lógico” presumir que a empresa somente aderiria a nova proposição com regras mais benéficas que as atuais. Ressalva, contudo, ser difícil argumentar a favor desse encaminhamento.

Para a área técnica, rever o contrato com cláusulas mais benéficas “promoveria incentivos” ao concessionário inadimplente, premiando a ineficácia e prejudicando a isonomia dos contratos de concessão. Aponta também que não houve mudanças regulatórias que justificassem a desistência da relicitação, e que o período econômico mais crítico, gerado pela pandemia, gerou compensações às concessionárias a partir de diversas medidas do governo.

“Faz-se necessário vencer o desafio da renegociação do contrato. No Brasil, há poucos estudos quanto à natureza e impacto das renegociações das concessões”, aponta a unidade técnica, destacando que as experiências mostram que as renegociações são contrárias ao interesse público, e reduzem a eficácia do contrato de concessão.

Apesar de apontar que, diferente da interpretação do governo, a União não pode revogar um processo de relicitação, o parecer dá algumas sugestões caso a tese contrária seja aceita. Frisa, portanto, ser “fundamental” que uma eventual renegociação esteja assentada sobre o princípio da legalidade e impessoalidade.

“O eventual encerramento do processo de relicitação por iniciativa do Poder Público deverá demonstrar em sua motivação que a alternativa da medida a ser adotada seja mais eficaz que a transferência do ativo para um novo concessionário que goze de hígidez econômica financeira, selecionado mediante um processo que contou com a participação da sociedade na sua formulação, mediante a consulta pública, no qual há um compromisso da retomada imediata de investimentos com conclusão em um curto período para assegurar a prestação adequada dos serviços, e aumentando a arrecadação do Governo Federal, preocupação da atual gestão que é de amplo conhecimento público”, diz a área técnica, que enumera uma série de requisitos que deveriam ser cumpridos caso a União insista em renegociar o contrato, como demonstrar que os resultados de um novo acordo superariam os resultados de um novo leilão.

A unidade técnica do TCU ponderou ainda ter tido pouco tempo para analisar o tema. “Impossibilitando um alargamento e aprofundamento das questões, tanto na doutrina quanto na

jurisprudência, na busca de situações análogas para apreciação do caso”, escreveu no relatório, ressaltando ainda a escolha direta do ministro Vital do Rêgo para relatar a matéria, conforme pedido por França e Renan Filho e acatado pelo presidente do TCU, ministro Bruno Dantas.

O governo pediu que Vital relatasse a matéria por já conduzir o processo de relicitação do aeroporto de Viracopos. A Unidade técnica apontou, contudo, que há outras ações sobre o tema tribunal, relatadas por outros ministros. A mais antiga tem como relator o ministro Jorge Oliveira, ex-auxiliar de Jair Bolsonaro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/05/2023

CÂMARA VOLTA A PERMITIR LINHAS DE TRANSMISSÃO E GASODUTOS NA MATA ATLÂNTICA SEM ESTUDO PRÉVIO

Anulação foi feita em medida provisória editada durante o governo de Jair Bolsonaro
Por Iander Porcella e Marlla Sabino

BRASÍLIA - A Câmara anulou nesta quarta-feira, 24, alterações feitas pelo Senado em uma medida provisória editada ainda no governo Bolsonaro e voltou a permitir a instalação de linhas de transmissão de energia, gasodutos e sistema de abastecimento público de água na Mata Atlântica sem estudo prévio de impacto ambiental ou compensações. A matéria segue agora para sanção presidencial, mas há expectativa no Congresso de que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva veto esse trecho da MP. A liderança do governo, contudo, orientou de forma favorável ao afrouxamento das regras de combate ao desmatamento no bioma.

O texto aprovado pelos deputados altera legislação de 2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa da Mata Atlântica. A permissão havia sido incluída no texto pela Câmara, durante a primeira análise da MP, mas esse trecho havia sido retirado da medida pelos senadores, com o argumento de que as mudanças poderiam trazer riscos ao bioma e fugiam da temática do texto original, o que é chamado no Congresso de “jabuti”.

Pelo texto aprovado hoje, em casos de implementação de empreendimentos localizados na faixa de domínio e servidão de ferrovias, estradas, linhas de transmissão, minerodutos e outros empreendimentos, a supressão da vegetação “é limitada a faixa de domínio do empreendimento, não cabendo medidas compensatórias de qualquer natureza”.



Medida provisória foi editada ainda no governo Bolsonaro. Foto: Wilton Junior/Estadão

A medida estabelece ainda que há exceção no caso das áreas de preservação permanente. Neste caso, é exigido área equivalente a que foi desmatada, aprovada pelo órgão licenciador competente. O texto ainda determina que “não se aplica às atividades de implantação e ampliação de empreendimentos lineares, a realização de estudo prévio de impacto ambiental (EIA) para emissão da licença de supressão da vegetação”.

A MP, apoiada pela Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), também dispensa, em casos de empreendimentos lineares, a captura, coleta e transporte de animais silvestres, garantida apenas sua afugentação.

Originalmente, a medida apenas ampliava prazos para proprietários de imóveis rurais aderirem ao Programa de Regularização Ambiental (PRA). “Ainda há um déficit do Cadastro Ambiental Rural bastante significativo, e é critério para fazermos o Programa de Regularização Ambiental a entrega do CAR. No entanto, só se pode fazer o PRA se os Estados implementarem o CAR. E só temos seis

Estados no Brasil que conseguiram implementar”, disse o relator da MP, deputado Sérgio Souza (MDB-PR), em 30 de março, quando a medida foi analisada pela primeira vez na Câmara.

O prazo para a adesão de proprietários rurais ao programa já foi prorrogado várias vezes. Antes da MP, acabaria no final de 2022. Em março, o relator havia acatado as mudanças que, na prática, afrouxam as regras de combate ao desmatamento na Mata Atlântica. De acordo com Souza, contudo, foi feito um acordo, com a participação do Ministério do Meio Ambiente, que permite ao governo vetar esses trechos se assim quiser.

“O acordo que nós promovemos para acatar essas emendas foi de que colocamos no texto como acatado pelo relator [as emendas], mas não há compromisso por parte do governo de sanção. E, se houver sanção, fica o compromisso [da Câmara] de manter o veto”, afirmou o deputado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/05/2023

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SEGUNDO PARECER SOBRE DEVOLUÇÃO DO GALEÃO ABRE DIVERGÊNCIA ENTRE TÉCNICOS DO TCU 3

Um primeiro parecer do corpo técnico foi explicitamente contra os processos de relicitação em curso na área de infraestrutura

Por Paula Martini, Valor — Rio



Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio — Foto: Reprodução / Facebook

Um segundo parecer assinado por técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU) abriu caminho para a possibilidade de o governo reverter os processos de relicitação em curso na área de infraestrutura. Um primeiro parecer do corpo técnico foi explicitamente contra o processo.

As manifestações da ala técnica foram elaboradas após uma consulta pública ao órgão, feita há duas semanas pelos ministros de Portos e Aeroportos e de Transportes. O principal caso em discussão é o do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio, devolvido no ano passado pela empresa Changi, de Singapura. A análise ainda será julgada pelo plenário.

A relicitação consiste na devolução amigável de uma concessão ao poder concedente, mas o governo avalia a possibilidade de reverter as devoluções para manter os atuais controladores nas operações. A alternativa tem sido chamada informalmente de "desistir da desistência". A consulta ao TCU tem como objetivo embasar juridicamente a possibilidade.

Um primeiro parecer do corpo técnico foi explicitamente contra o processo. No documento, o auditor Cleiton Rocha de Matos argumenta que “parece improvável” o êxito de um novo acordo que atenda ao interesse público tendo em vista a situação de “penúria” das concessionárias. Para o servidor, a continuidade dos contratos passaria pela regularização econômico-financeira das empresas, bem como pelo pagamento de multas, reposição de garantias e realização de investimentos obrigatórios que assegurem a prestação adequada do serviço.

Já um segundo parecer, assinado pelo auditor André Luiz de Farias, abre caminho para a proposta estudada pelo governo. Na resposta, ele sugere a possibilidade de continuar com o contrato de concessão “retornando-se ao momento imediatamente anterior ao início da relicitação”. E argumenta que a “irrevogabilidade” e “irretratabilidade” previstas na legislação que rege o processo de relicitação se dirigem ao contratado e não são vinculantes ao poder concedente – nesse caso, a União.

“Considerando que o processo de relicitação objetiva a extinção amigável do ajuste originário, inexistente vedação legal a cenário hipotético no qual, por iniciativa do poder concedente e de comum acordo com o contratado originário, ambas as partes optem pelo retorno às condições contratuais originais anteriores ao termo aditivo de relicitação”, argumenta o técnico do TCU.

Ele ressalta, contudo, que o poder concedente deve comprovar a ocorrência de fatos subsequentes a assinatura do termo de relicitação que tornem “insubsistente ou não mais aplicável” a motivação original que levou à relicitação e que são necessários estudos que comprovem a capacidade econômico-financeira das empresas arcarem com as obrigações. O técnico questiona também a flexibilização do pagamento das outorgas pelas concessionárias.

“Dentre as hipóteses ventiladas em alguns veículos de imprensa, discute-se a possibilidade de flexibilizar mais uma vez o cronograma de pagamento das outorgas pelas concessionárias de aeroportos como forma de dar um “alívio de caixa”. Novamente, questiona-se se essas concessionárias terão capacidade de honrar esses compromissos futuros dado o estado de penúria financeira em que se encontram atualmente”, diz outro trecho.

A necessidade de estudos técnicos que comprovem a viabilidade financeira das concessões é um ponto de convergência entre as duas análises. Ambos os pareceres serão encaminhados ao ministro Vital do Rêgo, relator da consulta. O processo irá a votação no plenário da Corte em data ainda não definida.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/05/2023

TÉCNICOS DO TCU SUGEREM CONTINUIDADE DE RELICITAÇÕES EM PROCESSO QUE ENVOLVE O GALEÃO (RJ)

Atualmente, governo avalia a possibilidade de reverter as devoluções de nove concessões de rodovias e aeroportos, promover o reequilíbrio financeiro dos contratos e manter os atuais controladores

Por Paula Martini, Valor — Rio



— Foto: Marcelo Carnaval/Agência O Globo

A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) emitiu um parecer contrário à reversão dos processos de relicitação em curso no país. O posicionamento foi elaborado a partir de uma consulta feita pelo Ministério de Portos e Aeroportos e dos Transportes há duas semanas. A relicitação consiste na devolução amigável de uma concessão ao poder concedente. Nove concessões de rodovias e aeroportos estão com o processo em curso, entre elas a que administra o aeroporto internacional do Rio, o Galeão, alvo de uma

celeuma entre as autoridades fluminenses e o governo federal. Mas o governo avalia a possibilidade de reverter as devoluções, o que tem sido chamado de “desistir da desistência”, promover o reequilíbrio financeiro dos contratos e manter os atuais controladores.

Para o corpo técnico do TCU, no entanto, a continuidade dos contratos passaria pela regularização da situação de “penúria” dos concessionários, bem como pelo pagamento de multas, reposição de

garantias e realização de investimentos obrigatórios que assegurem a prestação adequada do serviço. Diante desse cenário, diz o órgão, parece “improvável” o êxito de um novo acordo que atenda ao interesse público.

“Cabe destacar que em função do Estado de penúria que se encontram, eles estão sem pagar as outorgas, no caso dos aeroportos, ou cobrando excedentes tarifários, caso das rodovias, com o objetivo que mantivessem apenas a prestação dos serviços essenciais até o início do novo contrato de concessão [...] Ante a essa situação, parece improvável que a celebração de um novo acordo possa ser exitosa com os atuais concessionários, atenda ao interesse público e suplante os benefícios advindos da solução posta e prevista legalmente que é a relicitação”, diz trecho do documento.

O órgão técnico cita ainda como exemplo a ser seguido a recente relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, arrematado por um valor 41% acima do lance mínimo estabelecido “demonstrando a validade do modelo e os benefícios alcançados para a sociedade”, diz o texto.

O departamento técnico também encaminhou propostas para os ministros do órgão de controle caso eles tenham outro entendimento e decidam que as concessionárias podem desistir da devolução dos ativos. E sugere que sejam apresentados os fatos supervenientes que alteraram o entendimento do poder concedente, a demonstração da aderência do novo ajuste em relação ao escopo da política pública formulada para o setor e a demonstração da viabilidade econômico-financeira da manutenção da atual concessão, incluindo suas vantagens e desvantagens comparativamente ao prosseguimento regular da relicitação.

O parecer será encaminhado ao ministro Vital do Rêgo, relator do processo, e levado a votação no plenário da Corte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/05/2023

COMISSÃO APROVA MEDIDA PROVISÓRIA QUE ESVAZIA MEIO AMBIENTE

Parecer também tira atribuições dos ministérios dos Povos Indígenas e do Desenvolvimento Agrário
Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor



Senador Davi Alcolumbre (à dir.) e o deputado Isnaldo Bulhões Jr. Edilson Rodrigues/Agência Senado

A comissão mista do Congresso aprovou nessa quarta-feira (24) o parecer do deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL) à medida provisória (MP) da reestruturação ministerial com o esvaziamento dos Ministérios do Meio Ambiente, dos Povos Indígenas e do Desenvolvimento Agrário e com a extinção da Fundação Nacional de Saúde (Funasa). O texto seguiu para análise da Câmara.

A aprovação ocorreu de forma expressa por 15 votos a 3, e com a rejeição de todas as emendas em uma única votação, apesar dos protestos do deputado Danilo Forte (União-CE) contra a extinção da Funasa. Os deputados do PT criticaram o esvaziamento dos ministérios, mas permitiram a rejeição em bloco das emendas por orientação do governo.

Após a votação, Isnaldo afirmou que espera que o plenário não altere o projeto e que as mudanças visaram “melhorar a entrega das políticas públicas”. “Mesmo não saindo o texto ideal para o que cada um pensa, acho que foi o melhor possível”, disse. A MP precisa do aval da Câmara e do Senado até 1º de junho.



O parecer aprovado retira do Ministério dos Povos Indígenas o poder de decidir sobre a demarcação de novas terras indígenas. A função passará para o Ministério da Justiça e Segurança Pública, que, na visão do relator, terá mais “neutralidade nas análises”. No caso de terras quilombolas, que nunca foram demarcadas, a função seguirá com o Incra.

A ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara (Psol), protestou mais cedo em ato na Câmara, mas não compareceu à comissão. Ela disse que a perda de poder está na contramão do que é esperado pelo resto do mundo na questão ambiental. “O ministério levou 523 anos para ser criado e está sendo desmontado em menos de cinco meses”, disse.

Já a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, perdeu a Agência Nacional de Águas (ANA) e a política de recursos hídricos para o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, os sistemas de informação sobre resíduos sólidos para o Ministério das Cidades e o Cadastro Ambiental Rural (CAR) para o Ministério da Gestão. O esvaziamento ocorreu num momento em que as bancadas da região Norte estão em conflito com ela pelo veto à exploração de petróleo na foz do Amazonas. Ela reclamou do “desmonte” e afirmou ser um “erro estratégico” do Congresso.

O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), afirmou que o Executivo “fez todos os esforços” para recompor o ministério, mas não teve êxito. “Não conseguimos avançar na pauta ambiental, mas o relatório está 90% de acordo como queria o governo. Infelizmente a correlação de forças nos impediu de avançar mais”, disse.

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, minimizou a alocação do CAR para o Ministério da Gestão e opinou que isso “não faz diferença”. “O que vai resolver é um sistema objetivo, que tire a subjetividade [da análise]”, afirmou. O CAR é o registro de imóveis rurais e utilizado para controlar o desmatamento.

O relator desistiu de transferir a coordenação das atividades de inteligência para a Casa Civil e a manteve no Gabinete da Segurança Institucional (GSI), como constava na MP original. Desde março, a Agência Nacional de Inteligência (Abin) está vinculada à Casa Civil por decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A mudança ocorreu em meio a insatisfação do petista com os militares em razão dos atos golpistas de 8 de janeiro. A decisão, contudo, não garante que o GSI reassuma a agência de inteligência. “Pode ter repercussão, mas não sei”, disse.

Ele também repassou parte das prerrogativas do recém-criado Ministério do Desenvolvimento Agrário para o Ministério da Agricultura. O texto final foi fruto de acordo do ministro Paulo Teixeira (PT) com a bancada ruralista, para que ele não perdesse parte mais relevante de suas atribuições, como a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Parte da diretoria será indicada por Fávaro. O plano safra também ficou com a Agricultura, mas haverá uma versão específica para os agricultores familiares lançada por Teixeira.

Isnaldo recuou de uma mudança que tinha feito no relatório divulgado na terça. Ele tentou que a gestão aquaviária fosse transferida do Ministério dos Portos e Aeroportos, controlado pelo PSB, para o de Transportes, de seu aliado Renan Filho (MDB). Após conversa entre os ministros, ficou definido que as obras e gestão de hidrovias ficarão com Márcio França (PSB).

O parecer ainda muda a composição do Conselho Deliberativo do Serviço Social Autônomo da Agência de Promoção de Exportações do Brasil (Apex-Brasil). Hoje são quatro representantes de entidades privadas e cinco do Poder Executivo. O parecer amplia para sete pessoas indicadas pelo governo e cinco do setor privado.

(Colaboraram Estevão Tair e Rafael Walendorff)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/05/2023

RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA DEVOLVE SERVIÇOS DE INTELIGÊNCIA AO GSI

Não está claro se significa a volta da Abin ao GSI; Isnaldo Bulhões também manteve esvaziamento das atribuições das ministras do Meio Ambiente, Marina Silva, e dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara

Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília



Deputado Isnaldo Bulhões Jr. (MDB-AL), à esquerda Edilson Rodrigues/Agência Senado

O relator da medida provisória (MP) da reforma administrativa, deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL), devolveu, nessa quarta-feira (24), a coordenação das atividades de inteligência ao Gabinete da Segurança Institucional (GSI). Mas manteve o esvaziamento das atribuições das ministras do Meio Ambiente, Marina Silva, e dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara.

A Agência Nacional de Inteligência (Abin) foi transferida em março pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) do GSI para a Casa Civil por decreto. A mudança ocorreu em meio às insatisfações do petista com a reação dos militares aos atos golpistas de 8 de janeiro e à perda de confiança no ex-ministro do GSI, o general Gonçalves Dias.

No parecer protocolado na terça-feira (23), Isnaldo transferia a coordenação dos serviços de inteligência do GSI para a Casa Civil, em consonância com este decreto, mas, na versão divulgada nesta quarta-feira, a função ficará com o ministro general Marcos Antonio Amaro. Não está claro ainda se isso significa a volta da Abin ao GSI ou apenas da coordenação.

Isnaldo também rejeitou as reclamações de Marina e Sônia contra o esvaziamento de suas áreas. O Ministério dos Povos Indígenas faria a demarcação de novas terras para esta população, mas o relator deslocou essa prerrogativa para o Ministério da Justiça e Segurança Pública, que, na visão dele, terá mais “neutralidade nas análises”.

Já o Ministério do Meio Ambiente perdeu a Agência Nacional de Águas (ANA) e a política de recursos hídricos para o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, os sistemas de informação sobre resíduos sólidos para o Ministério das Cidades e o Cadastro Ambiental Rural (CAR) para o Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos.

O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), afirmou que o Executivo “fez todos os esforços” para recompor o MMA, mas não teve êxito. “Não conseguimos avançar na pauta ambiental, mas o relatório está 90% de acordo como queria o governo. Infelizmente a correlação de forças nos impediu de avançar mais”, disse.

O esvaziamento do MMA já era defendido pela bancada ruralista, mas ocorre num momento em que Marina está num embate com a bancada do Amapá por causa do veto do Ibama à exploração de petróleo na foz do rio Amazonas. O presidente da comissão mista da MP é o senador Davi Alcolumbre (União-AP), aliado do ministro da Integração, Waldez Góes.

Outras mudanças

Isnaldo tinha transferido no parecer divulgado na terça-feira a gestão aquaviária do Ministério dos Portos e Aeroportos, controlado pelo PSB, para o de Transportes, de seu aliado Renan Filho (MDB), mas recuou nesta quarta-feira. Com isso, as obras e gestão de hidrovias ficarão com o ministro Márcio França (PSB).



O governo também pretende mudar a composição do Conselho Deliberativo do Serviço Social Autônomo Agência de Promoção de Exportações do Brasil (Apex-Brasil). Atualmente, são quatro representantes de entidades privadas e cinco do Poder Executivo. O parecer amplia para sete pessoas indicadas pelo governo e cinco do setor privado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/05/2023

ANEC ELEVA PROJEÇÃO PARA EXPORTAÇÕES DE SOJA EM MAIO

Embarques brasileiros da oleaginosa devem alcançar 15,9 milhões de toneladas neste mês

Por José Florentino — De São Paulo

As exportações brasileiras de soja devem alcançar 15,9 milhões de toneladas em maio, de acordo com a nova estimativa da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec). A entidade revisa suas projeções semanalmente com base na programação dos portos.

O volume é maior do que a estimativa da semana passada, de 15,76 milhões de toneladas, e é superior também ao total de embarques de maio do ano passado, quando o país enviou 10,27 milhões de toneladas ao exterior.

A Anec reduziu sua projeção para as exportações de farelo de soja, que passou de 2,6 milhões para 2,49 milhões de toneladas. Mesmo com o corte, o volume é superior ao de maio de 2022, quando os embarques somaram 1,89 milhão de toneladas.

O Brasil deve exportar 387 mil toneladas de milho neste mês; no relatório anterior, a projeção era de 570 mil toneladas. O resultado seria menor que as 1,09 milhão de toneladas de maio de 2022.

Segundo a Anec, os embarques de trigo devem somar 151 mil toneladas neste mês, volume superior às 119 mil toneladas da estimativa anterior e às 109 mil toneladas de um ano atrás.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/05/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

CÂMARA CONCLUIRÁ VOTAÇÃO DE NOVAS REGRAS FISCAIS NESTA QUARTA-FEIRA

Novo arcabouço substituirá o atual teto de gastos

Por Heloisa Cristaldo - Repórter da Agência Brasil - Brasília*

O plenário da Câmara dos Deputados continua nesta quarta-feira (24) a análise da proposta que estabelece novas regras fiscais para as despesas da União, o chamado arcabouço fiscal. A medida substituirá o atual teto de gastos.

O texto-base foi aprovado na noite de ontem por 372 votos a favor, 108 contrários e uma abstenção. Para concluir a tramitação na Câmara, os deputados ainda precisam analisar os destaques, que ainda podem modificar trechos da proposta.

Assim que concluída a votação, a matéria segue para o Senado. Segundo o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), a medida deve ser analisada ainda neste semestre pelos senadores.

Principais pontos



O relator do projeto, deputado Cláudio Cajado (PP-BA), estabeleceu gatilhos para obrigar o corte e a contenção de gastos no caso de descumprimento da meta fiscal. A proposta estabelece o chamado sistema de bandas para o resultado primário, estabelecido na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), aprovada anualmente, e critérios para a correção das despesas públicas. O modelo prevê um piso e um teto para os gastos do governo.

Na primeira versão do texto, Cajado havia proposto a aplicação direta do limite de crescimento real da despesa de 2,5% para 2024. O texto foi modificado após acordo entre líderes partidários para condicionar o crescimento ao desempenho da receita do ano.

A cada ano haverá limites da despesa primária reajustados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e também por um percentual do quanto cresceu a receita primária descontada a inflação.

O novo arcabouço fiscal limitará o crescimento da despesa a 70% da variação da receita dos 12 meses anteriores. Para o próximo ano, o período considerado para a correção das despesas será julho de 2022 a junho de 2023. Segundo o relator, a medida permitirá a aplicação das novas regras no Orçamento de 2024, com um valor já realizado. O governo havia proposto considerar somente a inflação de 2023, fazendo uma estimativa para o valor anual.

Em momentos de contração econômica, o gasto não poderá aumentar mais que 0,6% ao ano acima da inflação. Dessa forma, o crescimento dos gastos públicos fica limitado a 50% do crescimento da arrecadação do governo, caso a meta não seja cumprida.

De 2025 em diante, os limites de cada ano serão encontrados usando o limite do ano anterior corrigido pela inflação mais a variação real da receita, sempre obedecendo os limites inferior (0,6%) e superior (2,5%).

Gatilhos

Chamado de Regime Fiscal Sustentável pelo relator, o projeto prevê que, no caso de descumprimento das metas, haverá contingenciamento (bloqueio) de despesas discricionárias. O projeto de Cajado estabelece a adoção, no ano seguinte ao descumprimento, de medidas automáticas de controle de despesas obrigatórias, como a não concessão de aumento real de despesas obrigatórias e a suspensão de criação de novos cargos públicos e da concessão de benefícios acima da inflação.

Caso o descumprimento aconteça pelo segundo ano consecutivo, novas proibições serão acrescentadas às existentes, como o aumento de salários no funcionalismo público, admissão ou contratação de pessoal e realização de concurso público (nos últimos dois pontos, a exceção é para reposição de cargos vagos).

Segundo Cajado, o reajuste real do salário mínimo estará fora dos gatilhos e terá aumento acima da inflação. Inicialmente, havia previsão de também retirar o Bolsa Família do limite de gastos. No entanto, o deputado manteve o benefício sujeito às normas gerais para que seja reajustado acima da inflação.

O Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb) também estará submetido às regras de limite de gastos. O ponto foi uma das divergências entre os parlamentares durante a votação, que defendiam a inclusão da complementação da União ao fundo nas exceções da proposta.

Punição

O texto aprovado não criminaliza gestores públicos. Atualmente, o descumprimento dos contingenciamentos e dos gatilhos é considerado uma infração à Lei de Responsabilidade Fiscal.

*Com informações da Agência Câmara

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 25/05/2023

PRÉVIA DA INFLAÇÃO OFICIAL CAI PARA 0,51% EM MAIO

Taxa é inferior às observadas em abril deste ano e em maio de 2022 Por Vitor Abdala - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

A inflação oficial, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15), ficou em 0,51% em maio deste ano. A taxa é inferior às observadas em abril deste ano (0,57%) e em maio do ano passado (0,59%). O dado foi divulgado nesta quinta-feira (25) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Com o resultado de maio, a prévia da inflação oficial acumula variação de 3,12% no ano. Em 12 meses, a taxa acumulada caiu de 4,16% em abril para 4,07% em maio deste ano.

Alta dos preços

Sete dos nove grupos de despesa pesquisados pelo IPCA-15 tiveram alta de preços em maio, com destaque para saúde e cuidados pessoais (1,49%) e alimentação e bebidas (0,94%).

O primeiro grupo foi influenciado por altas de preços nos produtos farmacêuticos (2,68%), ainda um reflexo do reajuste de 5,60% nos medicamentos a partir de 31 de março, e em itens de higiene pessoal (1,38%). Um dos itens que se destacaram nessa categoria foram os perfumes (2,21%).

Os alimentos tiveram aumento do ritmo da inflação, que havia sido de apenas 0,04% na prévia de abril. A alta de preços de 0,94% na prévia de maio foi puxada por produtos como tomate (18,82%), batata-inglesa (6,60%), leite longa vida (6,03%) e queijo (2,42%).

Os demais grupos com inflação foram habitação (0,43%), despesas pessoais (0,40%), vestuário (0,35%), educação (0,07%) e comunicação (0,02%).

Deflação

Por outro lado, o recuo do IPCA-15 de abril para maio foi puxado principalmente pelos transportes, que haviam registrado inflação de 1,44% na prévia do mês anterior, passou a ter deflação (queda de preços) de 0,04% neste mês.

As passagens aéreas, com queda de 17,26%, foram o item individual que mais pesou na queda da inflação. O resultado dos transportes também foi influenciado pelos preços de combustíveis como óleo diesel (-2,76%), gás veicular (-0,44%) e gasolina (-0,21%).

Artigos de residência foi outro grupo de despesas com deflação: -0,28%.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 25/05/2023

GOVERNADORES PEDEM A HADDAD AJUSTES EM REGRAS DE RECUPERAÇÃO FISCAL

Estados querem mais prazo e redução no indexador da dívida com a União



Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Os governadores de Goiás, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro se reuniram nesta quarta-feira (24), em Brasília, com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para apresentar uma série de propostas que flexibilizam as regras do Regime de Recuperação Fiscal (RRF). O



argumento é que as perdas de arrecadação no último ano frustraram a capacidade dos estados de honrarem os compromissos com a União.

Entre os pedidos, está a ampliação de 9 para 15 anos do prazo máximo de permanência no programa e uma redução no indexador de correção da dívida, entre outros ajustes. Os estados também pedem a possibilidade de ampliar o espaço sobre as receitas próprias para a contratação de operações de crédito a serem usados no pagamento de passivos, como precatórios (dívidas do governo reconhecidas em caráter definitivo pela Justiça), além de realização de investimentos em áreas como infraestrutura, por exemplo.

As quatro unidades da Federação possuem dívida elevada com o governo federal, constituída ao longo de décadas. Desses estados, Goiás, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul já estão com seus planos de recuperação em vigor, enquanto Minas Gerais teve o seu pedido de adesão aprovado, mas ainda aguarda a homologação do plano de recuperação por parte da União.

“No ano passado, a União, através das leis [complementares] 192 e 194, tirou parte substancial da nossa arrecadação. Os estados perderam bilhões de reais. Não apenas os bilhões de reais em receita financeira, como os nossos resultados fiscais ficaram comprometidos. Estamos discutindo alternativas para contornar isso”, explicou o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite.

Em junho de 2022, durante o governo de Jair Bolsonaro, as leis complementares 192 e 194 impuseram um teto de 17% ou de 18% (dependendo do estado) para o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis, energia, telecomunicações e transporte público. Anteriormente, havia estado que cobrava mais de 30% de ICMS sobre os combustíveis. O ICMS é um tributo estadual e a redução das alíquotas máximas impactou fortemente o caixa dos estados.

Durante a tramitação das leis, os parlamentares inseriram um artigo obrigando a União a compensar as perdas de arrecadação do ICMS, mas o governo de então vetou o dispositivo, que depois acabou sendo derrubado pelo Congresso, obrigando o governo a pagar alguma compensação aos entes federados. Em março deste ano, União e estados finalmente fecharam o acordo para a compensação das perdas, no valor de R\$ 26,9 bilhões, a serem pagos até 2026.

“Nós fomos vitimados por decisões que mudaram a estrutura de arrecadação dos estados. Em Goiás, combustíveis, energia e comunicações significam 39% da arrecadação do estado”, afirmou o governador goiano, Ronaldo Caiado.

“Ninguém está pedindo perdão nem qualquer tipo de condição de não pagamento. É poder ajustar para que os estados não fiquem com um torniquete que torne inviável cumprir suas missões junto às suas populações”, acrescentou Leite.

Indexador

Outro pedido de mudança é em relação ao valor de correção das dívidas dos estados com a União, atualmente feitos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) + 4% ao ano ou pela Taxa Selic, que está 13,75% ao ano, o que for maior.

‘Isso também é um garrote nos estados. Está na carga que a gente colocou para ele [Haddad] a diminuição desse indexador, para que seja vinculada ao PIB [Produto Interno Bruto]’, afirmou o governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro. Segundo ele, o atual indexador torna a dívida praticamente impagável. “Nossa dívida hoje, no Rio de Janeiro, por exemplo, no mesmo tempo que ela aumentou 2.000%, o ICMS só cresceu 700%. Então, a dívida vai ficando impagável todo ano”, relatou.

De acordo com os governadores, os pedidos foram bem recebidos pelo ministro da Fazenda e serão agora analisados pela área técnica do governo federal. “Fomos muito bem atendidos, o ministro Haddad está sensível às nossas solicitações”, destacou o governador de Minas Gerais, Romeu Zema.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 25/05/2023

VOTAÇÃO DO MARCO FISCAL É CONCLUÍDA NA CÂMARA E TEXTO VAI AO SENADO

Deputados rejeitaram todos os destaques pendentes
Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil* - Brasília



A Câmara dos Deputados concluiu na noite desta quarta-feira (24) a votação do projeto do novo regime fiscal. O texto-base já havia sido aprovado na noite anterior, por ampla margem de 372 votos favoráveis e 108 contrários. Faltavam os destaques. O Projeto de Lei Complementar (PLP) 93/23 será enviado ao Senado após os deputados federais rejeitarem destaques que ainda estavam pendentes.

Entre os destaques derrotados, estavam uma nova correção para despesas para o Fundo Constitucional do Distrito Federal e a responsabilização do agente público apenas se ele não adotasse as medidas de contingenciamento e tivesse ordenado despesas infringindo vedações ou ultrapassado os limites de crescimento real da despesa.

A proposta do marco fiscal, batizada formalmente de Regime Fiscal Sustentável, foi enviada em abril pelo governo federal ao Congresso Nacional. O relator do projeto, deputado Cláudio Cajado (PP-BA), incluiu gatilhos para obrigar o corte e a contenção de gastos no caso de descumprimento da meta fiscal.

O novo arcabouço fiscal limitará o crescimento da despesa a 70% da variação da receita dos 12 meses anteriores. Em momentos de maior crescimento da economia, a despesa não poderá crescer mais de 2,5% ao ano acima da inflação. Em momentos de contração econômica, o gasto não poderá aumentar mais que 0,6% ao ano acima da inflação.

Ainda nesta terça-feira (23), o presidente do Senado e do Congresso Nacional, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), afirmou Parlamento deve aprovar as novas regras fiscais ainda neste semestre. O texto vai substituir a regra do teto de gastos, em vigor desde 2016, e que limitava o crescimento das despesas públicas apenas à variação da inflação média do ano anterior. No Senado, o relator da matéria será o senador Omar Aziz (PSD-AM), conforme anunciado pelo líder do governo na Casa, Randolfe Rodrigues (Sem Partido-AP).

Gatilhos

O projeto aprovado prevê que, no caso de descumprimento das metas, haverá contingenciamento (bloqueio) de despesas discricionárias. O relatório de Cajado estabelece a adoção, no ano seguinte ao descumprimento, de medidas automáticas de controle de despesas obrigatórias, como a não concessão de aumento real de despesas obrigatórias e a suspensão de criação de novos cargos públicos e da concessão de benefícios acima da inflação.

Caso o descumprimento aconteça pelo segundo ano consecutivo, novas proibições serão acrescentadas às existentes, como o aumento de salários no funcionalismo público, admissão ou contratação de pessoal e realização de concurso público (nos últimos dois pontos, a exceção é para reposição de cargos vagos).

Segundo Cajado, o reajuste real do salário mínimo estará fora dos gatilhos e terá aumento acima da inflação. Inicialmente, havia previsão de também retirar o Bolsa Família do limite de gastos. No entanto, o deputado manteve o benefício sujeito às normas gerais para que seja reajustado acima da inflação.

*Com informações da Agência Câmara.

Edição: Marcelo Brandão
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 25/05/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ABTP ELEGE CONSELHO DELIBERATIVO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/05/2023 - 23:18



A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) elegeu novos dirigentes dos Conselhos Deliberativo (CD) e Fiscal para o biênio 2023-2025, durante Assembleia Geral Ordinária (AGO) realizada nesta quinta-feira (25).

Por unanimidade, foi eleita a chapa “ABTP Sempre na proa”, composta por 15 conselheiros titulares e 15 suplentes, no Conselho Deliberativo, e seis representantes para o Conselho Fiscal, sendo três titulares e três suplentes.

O empresário Roberto Oliva e o executivo Níveo Maluf foram reeleitos para mais um mandato como presidente e vice-presidente do Conselho Deliberativo da ABTP.

PUBLICIDADE

Com 34 anos de existência, a ABTP é maior associação do setor portuário. Hoje é constituída por 78 empresas associadas que estão à frente de 230 terminais portuários, sendo 132 arrendados, 83 TUPs (terminais de uso privado) e 15 estações de transbordo. Juntas, essas empresas são responsáveis por 70% da movimentação portuária nacional e 14,5% do PIB.

Pela segunda vez consecutiva à frente do Conselho Deliberativo da ABTP, Roberto Oliva é formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) e foi fundador da Intermarítima Portos e Logística S.A, onde atua hoje como presidente do Conselho da empresa.

Com uma longa trajetória no setor, Oliva ajudou a escrever a história da ABTP desde seus primeiros anos de existência, além de ter ocupado outras funções de relevância no segmento. Ele atuou como fundador e vice-presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), hoje Federação Nacional das Operações Portuárias, e como fundador e primeiro presidente do Sindicato de Operadores Portuários de Salvador (Sindopsa) e do Órgão Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário dos Portos de Salvador e Aratu (Ogmosa).

Em seu discurso de posse, Oliva enfatizou que pretende dar continuidade ao excelente trabalho realizado pelo Conselho Deliberativo, tendo sempre em vista a construção de pontes de diálogo entre todos os envolvidos no setor com o objetivo de buscar as melhores soluções para o crescimento dos portos e terminais portuários do país.

“A nossa associação, a maior, mais representativa e plural do setor, tem tido um papel fundamental na construção de um setor cada vez mais forte, pujante e competitivo, e essa continuará sendo minha principal meta à frente do Conselho. Temos uma série de desafios e essa eleição sinaliza a força e união em torno de nossa entidade. A ABTP sempre na proa”, destacou o presidente do CD, Roberto Oliva.

O diretor de Assuntos Corporativos da Bunge South America, também reeleito por unanimidade ao cargo de vice-presidente do Conselho, é formado em Engenharia Mecânica Automobilística e em Engenharia de Produção pela Faculdade de Engenharia Industrial (FEI) de São Paulo. Possui ainda graduação em Desenvolvimento de Gestores e em Planejamento Estratégico pela Fundação Dom Cabral, além de uma especialização em Gestão de Marketing e Vendas pela Universidade da Califórnia – UCLA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

NAVALSHORE AMAZÔNIA É UM SUCESSO, AFIRMA REPRESENTANTE DA REINTJES DO BRASIL

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 25/05/2023 - 23:03



A primeira Navalshore Amazônia, que acontece em Manaus até esta sexta-feira (26), foi celebrada pelo diretor-geral da Reintjes no Brasil, André Dias Galvão. O executivo afirmou em conversa com a Portos e Navios que o setor naval fluvial na região Norte precisava de um espaço de interação entre os representantes empresariais do setor.

"A feira nos surpreendeu muito positivamente. Existia por parte dos clientes um desejo grande de ter um ambiente onde o armador, o estaleiro e os principais fornecedores estivessem juntos", explicou. Segundo Galvão, o deslocamento até cidades como o Rio de Janeiro, por exemplo, tornava difícil a presença de todos. Agora, há um espaço na região Norte onde todos podem negociar diretamente com equipes maiores.

O ambiente diferenciado de uma feira de negócios está possibilitando ótimas oportunidades. "Foi o que aconteceu hoje. O armador veio, sentou com o estaleiro, definiu previamente o que precisava na potência da embarcação dele e veio aqui conosco ver o equipamento adequado", comemorou. "Saímos com os acordos assinados. Esse é o diferencial. O mercado da região Norte permite que os negócios sejam fechados de maneira mais rápida", explicou, sem detalhar qual é o cliente.

A Navalshore Amazônia também ofereceu uma outra vantagem. Propiciou que a prospecção de empresas pudesse acontecer com maior facilidade, já que muitas estiveram presentes no mesmo ambiente de parceiros em potencial. "Estamos acompanhando na prática empresas do Sudeste fazendo essa seleção ao vivo", afirmou. Para Galvão, o próximo passo é tornar esse tipo de espaço mais frequente, permitindo que essa troca de informações e parcerias seja permanente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

PAINEL: O FUTURO DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA – TENDÊNCIAS E OPORTUNIDADES

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 25/05/2023 - 22:53



Características geográficas dos rios da Amazônia são vistos como um enorme desafio, mas também oferecem muitas oportunidades de crescimento

O segundo dia de conferência da Navalshore Amazônia aconteceu nesta quinta-feira (25) e teve como principal temática os desafios logísticos da região. Os expositores foram unânimes em afirmar que as características geográficas dos rios são vistos como um enorme desafio, mas também oferecem muitas oportunidades.



Carlos Padovezi, diretor do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), listou como principais desafios para o setor naval na Amazônia a sustentabilidade, transporte de passageiros, convivência entre grande número de embarcações no fluxo dos rios, além do transporte de cargas por comboio de barça.

Para ele, o transporte precisa ser feito respeitando o meio ambiente e as necessidades básicas dos indivíduos e das sociedades, com segurança e de maneira consistente. O grande problema são os custos operacionais, a acessibilidade e uso de recursos naturais. "A gente precisa buscar o equilíbrio de forma sustentável", afirma Padovezi.

O diretor falou ainda sobre os desafios que as características da região oferecem, como por exemplo a velocidade das embarcações no Amazonas. "Quanto maior a velocidade, maior o risco para a navegação", explica. Ainda segundo Padovezi, o conforto e a segurança dos passageiros ainda são outros grandes desafios.

A tendência de aumento de tráfego nos rios da Amazônia é outro desafio que o futuro próximo trará para o setor. A questão da segurança, segundo o diretor do IPT, precisa receber atenção especial.

O treinamento de tripulações também é visto como uma necessidade. De acordo com o diretor do IPT, o fator humano acaba sendo a causa de acidentes nos rios em cerca de 70% a 80% dos casos. "Daí a necessidade constante de treinamento, treinamento e treinamento para reduzir o risco e aumentar a segurança", sugeriu.

Padovezi falou ainda do enorme potencial da região Amazônica para o transporte de grandes comboios de cargas. Para ele, o mercado local possui campo para muita expansão, desde que o nível de segurança seja satisfatório. Ao finalizar, ele defendeu ainda a existência de subsídio para o transporte regional de passageiros e uma atenção ao processo de ocupação das margens das hidrovias em trechos críticos da navegação.

Tecnologia de ponta no coração da Amazônia

O presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval), Irani Bertolini, iniciou sua apresentação falando do cenário atual das embarcações no Amazonas, explicando como a tecnologia hoje faz parte do processo.

Para ele, o crescimento e desenvolvimento desse setor nesse quesito é motivo de orgulho. "Hoje a estrutura de estaleiros do Amazonas é de fazer inveja a qualquer parte do Brasil ou da América Latina", orgulha-se.

Apesar de muitos avanços nos últimos anos, Bertolini afirma que há espaço para inovações ainda mais importantes, como a utilização de gás natural nas embarcações. Para o presidente do Sindnaval, além do menor potencial de poluição desse modelo, ele resolveria o problema da pirataria nos rios, onde criminosos buscam roubar combustíveis derivados de petróleo.

Ainda de acordo com o presidente do Sindnaval, o futuro da navegação fluvial será a presença de barcos autônomos. "Com a navegação automática, o problema da segurança se resolve. Isso será o futuro", afirmou.

"Precisamos ser ouvidos"

O vice-presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma), Oziel Mustafa Neto, falou sobre as vantagens que a região Amazônica oferece para a navegação. "Temos uma vasta hidrovia que nos foi presenteada por Deus", celebrou.

Além de vantagem, Mustafa lembrou que a atividade representa uma necessidade e um desafio, visto que quinto-sexto dos municípios do Amazonas só possuem ligação por rios e 70% do transporte escolar também é feito dessa forma.



Mas, de acordo com o vice-presidente do Sindarma, há diversos entraves que impedem a expansão da atividade. Dentre elas, a burocracia, as muitas exigências, custos elevados, pirataria, infraestrutura deficitária e problemas no compartilhamento de águas.

Mustafa lembrou que muitos municípios do interior não possuem terminais adequados, fazendo com que a população desembarque no meio de cargas, o que aumenta os custos, os riscos de segurança e a própria burocracia. "Quem trabalha na área tem sido muito pouco consultado na hora de elaborar os critérios para exercer o ofício", lamentou.

O vice-presidente do Sindarma pediu ainda que seja efetivado um serviço de segurança para as hidrovias, principalmente diante da ação dos piratas dos rios, tal qual é feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). "Precisamos de patrulhamento constante, permanente e perene", pediu.

Em linhas gerais, Mustafa afirmou que o setor tem muitos pontos positivos, mas avalia que ainda está longe do ideal e é preciso atenção para resolver o presente. "O agora é o que vai ditar o futuro. Conhecer o que o navegador do Amazonas precisa é o que vai ditar esse futuro. Precisamos ser ouvidos", apelou.

Navegação na Amazônia só cresce

José Renato Fialho, superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), trouxe uma série de dados sobre o cenário aquaviário brasileiro. Em 2022, foram 1,209 bilhão de toneladas movimentadas na região, uma queda de 0,4% no setor em relação a 2021.

Fialho aproveitou para explicar que atualmente o Brasil não possui hidrovias, segundo o conceito propriamente dito. "Apesar de usarmos esse termo [hidrovias], o fato é que elas não existem atualmente no nosso país. Existem vias navegáveis e vias navegadas", afirmou.

De acordo com o superintendente, o modelo de gestão estatal das vias navegáveis demonstrou-se inadequado. As amarras da administração pública estão dificultando os investimentos no setor hidroviário no Brasil.

"É consenso dentro da Antaq que o país precisa de um novo modelo", avalia Fialho. Uma das alternativas seria a estruturação de uma política pública semelhante ao do BR do Mar, que seria conhecida como BR dos Rios. Nesse caso, seria possível a cobrança de uma tarifa para manutenção do serviço, em forma possivelmente de pedágio.

Atuação da Marinha na segurança

O capitão de Corveta Fábio Luiz Cavalcanti da Silva, Chefe da Segurança do Tráfego Aquaviário - 9º Distrito Naval da Marinha do Brasil salientou que o isolamento da região faz com que a navegação seja fundamental para conectar as diversas microrregiões da Amazônia.

Silva lembrou ainda que, ao contrário de outras cidades e estados do país, a navegação faz parte do cotidiano da população, até para situações comuns do cotidiano. "Quando cheguei aqui, imaginei que, tal qual na minha cidade, o Rio de Janeiro, só possuía embarcações quem tinha algum poder aquisitivo ou interesse esportivo na atividade. Aqui não. Na Amazônia, a navegação é usada no dia a dia, em diversas situações", revelou.

A atuação da Capitania dos Portos e da Marinha foi lembrada ao longo da apresentação diante de situações de perigo, como a navegação no Rio Madeira, onde a quantidade de sedimentos na água chega a comprometer a navegação em diversos trechos. É função desse setor das forças armadas, a segurança de todos que trafegam nos rios da Amazônia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

RESPONSABILIDADE SOBRE COBRANÇA ADICIONAL DE ARMAZENAGEM VOLTA À DISCUSSÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 25/05/2023 - 22:06



Arquivo/Divulgação

Antaq reabriu audiência pública por 20 dias após solicitação da Usupport, que alegou impacto da discussão sobre usuários de portos todo o país. Superintendência de regulação sugeriu período para ampliar debate sobre relatório da análise de impacto regulatório (AIR)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) reabriu por 20 dias o processo de audiência pública sobre a responsabilização acerca da cobrança adicional de armazenagem e a necessidade de regulamentação do tema. A consulta, aberta em novembro passado e encerrada em fevereiro, trata da proposta de alteração normativa, que veio após a agência ser chamada a se manifestar em processos de cobrança de sobre-estadias, por conta de omissões de escalas ou atrasos nos embarques das cargas de exportação.

O objetivo é entender a quem a cobrança adicional de armazenagem deve ser direcionada: ao agente exportador, ao armador ou ao terminal portuário. O processo, que integra a agenda regulatória 2022/2024 da Antaq, retornou à deliberação da diretoria após a Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usupport) ingressar com pedido de reabertura de audiência pública e trazer aos autos considerações sobre o interesse de discutir mais a matéria, que afeta usuários do segmento de contêineres em todo o país.

Durante as análises, a Superintendência de Regulação (SRG) da Antaq considerou importante um debate mais amplo sobre a matriz de responsabilidades a ser estabelecida para dizer quem tem o ônus de arcar pela obrigação, caso aconteça uma cobrança de armazenagem adicional na logística das cargas containerizadas. A diretora-relatora, Flávia Takafashi, disse que a área de regulação enfrentou questões sobre 'aventura marítima', termo que leva em consideração situações de atrasos e de omissões (blank sailings) no embarque da carga, quando é imposta à carga a cobrança adicional da armazenagem.

Flávia resumiu que o objetivo da discussão é definir melhor a quem cabe a cobrança adicional aplicada pelo Tecon que se viu obrigado a ficar com a carga por um tempo maior do que inicialmente previsto. Ela disse que a SRG sugeriu que fosse aberto um novo prazo para obtenção de contribuições em audiência pública para submissão do relatório da análise de impacto regulatório (AIR), por 20 dias, porque a consulta ficou aberto por bastante tempo.

"Durante o debate, a área de regulação trouxe o entendimento que pode ser necessário, para regulamentar de maneira mais adequada, o compartilhamento dos custos entre agentes envolvidos ou a definição melhor do que se entende como atraso ou omissões de escalas de contêineres para, efetivamente, declarar o agente responsável pela cobrança adicional", afirmou durante a 543ª reunião ordinária da diretoria da Antaq, realizada na última semana.

Leia também: Terminais, usuários e armadores divergem sobre cobrança adicional de armazenagem

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/terminais-usuarios-e-armadores-divergem-sobre-cobranca-adicional-de-armazenagem>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2023

INDEFINIÇÃO SOBRE STS-10 SUSPENDE ANÁLISE SOBRE RESTRIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 25/05/2023 - 20:58



Arquivo/Divulgação

Diretoria da Antaq avalia que projeto de Tecon passa por reestruturação e que não cabe posicionamento definitivo quanto a aspectos concorrenciais definidos anteriormente

A indefinição sobre o futuro do projeto de um novo terminal de contêineres no Porto de Santos (STS-10) fez com que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) suspendesse, na última semana, a análise de embargos apresentados pelas empresas Maersk e a TiL, que solicitaram a revisão do processo em que a autarquia aprovou as contribuições da audiência pública, realizada em 2022, sobre a licitação. O diretor-geral da Antaq e relator do processo, Eduardo Nery, entendeu que não se justificaria um posicionamento definitivo com relação a essa matéria, levando em consideração a indefinição de cenário do STS-10, que pode inclusive ser completamente reformulado.

Ele acatou as considerações da diretora-revisora, Flávia Takafashi, para sobrestar a análise até a estruturação e definição do projeto. Ele determinou que a agência acompanhe a tramitação do certame junto ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Nery acrescentou que as primeiras restrições à concorrência foram propostas sem a possibilidade de ouvir o mercado sobre impactos das restrições. As empresas petionantes alegaram que as cláusulas de limitação da movimentação inicial do STS-10 impediriam, na prática, a participação de empresas (Maersk e MSC) no leilão, criando uma proteção de mercado às empresas incumbentes do terminal no complexo portuário.

“A agência não teve intenção de constituir reserva de mercado a quaisquer terminais. Seria uma medida contrária aos dispositivos legais que estabelecem que o gerenciamento da infraestrutura portuária deve se pautar pela promoção do ambiente concorrencial”, ressaltou durante a 543ª reunião ordinária da diretoria da Antaq. Segundo Nery, a proposta apresentada visa evitar que a entrada de um novo player no mercado force a saída, sem justa concorrência, daqueles já estabelecidos, ocasionando maior concentração e possível deterioração do mercado regulado.

O diretor-geral da Antaq frisou que a limitação temporária sugerida pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e acatada pela agência merece ser mantida, o que não invalida que a cláusula seja aprimorada. O órgão antitruste propôs que a Antaq implementasse medidas concorrenciais para mitigar eventuais efeitos lesivos, caso algum terminal verticalizado viesse a ser o vencedor da licitação do STS-10. Para atender à recomendação do Cade, foi proposto que, durante o período do contrato, os limites estabelecidos para monitoramento de eventual conduta anticoncorrencial fossem fixados com fundamento em limites de movimentação do terminal, porém com possibilidade de serem ultrapassados, desde que com apresentação de justificativa.

Nos autos, Maersk e TiL demonstraram preocupação com a possibilidade de um armador verticalizado não poder atracar no STS-10 pelas limitações defendidas pela Antaq, sendo obrigado a direcionar suas embarcações para outros terminais, mesmo apresentando níveis de serviços e preços inferiores aos oferecidos pelo STS-10. O relator salientou que essa situação jamais foi pretendida pela agência e não pode ser admitida.

"Constato que a redação sugerida merece reparos de forma que fique claro a possibilidade de a arrendatária exceder a movimentação máxima consignada, desde que seja comprovada impossibilidade de atendimento pelos demais terminais com os mesmos níveis de serviço e preços praticados pela arrendatária ou que fique comprovado impossibilidade de atendimento pelos demais



terminais do mesmo complexo de picos de demanda, sazonalidade ou de outra situação conjuntural de curto prazo", afirmou Nery.

O diretor-relator acrescentou que o prazo pelo qual o terminal STS-10 ficará limitado a movimentar cargas com base no capacity share foi calculado para afastar o risco de competição imperfeita caracterizado por um direcionamento de cargas a terminais pertencentes a grupos econômicos de armadores verticalizados. "Ao me debruçar novamente sobre os valores de movimentação, observo que o prazo da limitação imposta pode ter sido por demais alongado, caso a capacidade do terminal BTP apresentado nos estudos do STS-10 esteja superestimada ou mesmo as condições de demanda encontrem-se subestimadas. Fizemos aquela avaliação com base em cenários que podem não se confirmar", analisou.

Nery entendeu que é razoável considerar a capacidade estimada para o terminal da BTP com base nos valores analisados e aprovados pela agência em processo específico sobre a gestão do contrato daquela empresa para fins de estimativa do prazo da imposição dessa limitação de movimentação. Com isso, o prazo estimado para imposição da limitação se estenderia até 2032.

A Maersk questionou a possibilidade de falta de incentivos à atração de novas cargas causadas pela movimentação imposta pela limitação imposta à movimentação do STS-10, argumentando que medidas defendidas pela agência criarão reservas de mercado aos terminais não verticalizadas já que, se mantidas restrições, tais terminais se tornarão únicos a poderem receber essas novas cargas, independente de seu nível de serviços ou da eficiência dos serviços prestados. Já a TiL argumentou que as projeções de demanda são bastante conservadoras e que os cálculos deveriam ser ajustados para que se tenha real noção do contexto.

Nery entende que cabem melhorias à redação da movimentação de cargas no STS-10 de modo a capturar cenários em que projeção superem estimativas consideradas pela agência. "A limitação baseada em horizonte temporal não fará sentido caso as projeções não se concretizem. Ainda que a demanda superasse muito o projetado, estaríamos a estabelecer um limite com base num prazo que pode ser que não se justificaria", avaliou.

Em outros pontos apontados nos embargos, Nery não viu a necessidade de rediscussão por entender que já foram exaustivamente na fundamentação no processo. Ele citou a métrica de limitação da movimentação baseada na relação capacity share/market share; os mecanismos de controle de abusividade propostos pelo grupo de trabalho constituído pela Antaq; o posicionamento do Cade em notas técnicas de 2022; e eventuais riscos concorrenciais decorrentes de potencial adjudicação do leilão STS-10 pela Santos Brasil.

A diretora-revisora lembrou que ocorreram modificações ao longo do processo, que inicialmente seguiria para licitação isoladamente, depois seria inserido numa concessão da administração portuária de Santos, havendo atualmente uma nova mudança de direcionamento porque a concessão do porto passa por reajustes e notícias de que o STS-10 passa por redefinição. "O objetivo [da agência] é manter a concorrência sem fazer reserva de mercado, nem para verticalizado, nem para o que não tinha interação com o armador", disse Flávia Takafashi. O voto foi acompanhado pelos demais diretores: Alber Vasconcelos, Caio Farias e Wilson Lima Filho.

Na semana passada, o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, disse que processo para licitação para novo Tecon em Santos está em aberto e levará em conta pedidos de prorrogação contratual da BTP e da Ecoporto. "Estamos analisando o quanto é importante a renovação e o que significa do ponto de vista de investimento essas duas possíveis renovações (Ecoporto e BTP), que afetariam o STS-10. Por isso, o STS-10 está em aberto", afirmou Pierdomenico, durante o evento Santos Export. O secretário também não descartou a possibilidade de não renovar. "A depender das decisões tomadas e das renovações que forem feitas, vai mudar a cara do STS-10. Inclusive não existir mais o STS-10. Essa é uma possibilidade", ressaltou.

No mesmo evento, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) alertou para a necessidade de espaço físico para a carga no maior porto da América Latina, considerando o

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2023

GOVERNO MINIMIZA RISCOS AMBIENTAIS DE NOVA OPERAÇÃO DE MINÉRIOS EM ITAGUAÍ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24/05/2023 - 23:21



Arquivo/Divulgação

Durante audiência pública, prefeitura questionou supressão vegetal e competência do processo de licenciamento atribuída ao órgão estadual

A Infra S/A e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (Antaq) minimizaram os riscos ambientais apontados pela Prefeitura de Itaguaí (RJ) durante audiência pública, na última segunda-feira (22), sobre a área ITG-02 a ser arrendada no porto localizado no município e que será destinada à movimentação e armazenagem de minério, cujo processo se encontra em consulta pública. Na ocasião, o secretário de meio ambiente de Itaguaí (RJ), Antônio Marcos Barreto, demonstrou preocupação com a implantação do empreendimento devido ao tamanho do desmatamento, alegando supressão vegetal de mata nativa.

A administração municipal pediu acesso aos estudos de viabilidade técnica e ambiental (EVTEA) elaborados pelo Ministério do Planejamento e mais tempo para se debruçar sobre as informações. A prefeitura também questionou a competência do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) para esse tipo de licenciamento, por entender que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) deveria ser o órgão mais adequado para um processo desse porte.

Presente à sessão, o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, salientou que o edital do arrendamento portuário não eliminará a necessidade de licenciamento ambiental do empreendimento. Já o superintendente de projetos portuários e aquaviários da diretoria de planejamento Infra S/A, Fernando Corrêa dos Santos, disse que a supressão se dará em um fragmento de Mata Atlântica em estado secundário, considerando que o desmatamento e os impactos ambientais da área ocorreram mais significativamente no passado e que a vegetação se encontra em regeneração natural.

“Foram propostas medidas de compensação ambiental devido à implantação do empreendimento e à compensação florestal devido à remoção da vegetação. Os estudos ambientais serão elaborados, incluindo Eia/Rima. São quase R\$ 11 milhões em compensação ambiental registrados no estudo”, afirmou Santos, durante a audiência, promovida pela Antaq, em Brasília. Ele acrescentou que o Inea possui expertise e que a delegação ao instituto se deu na esfera dos órgãos ambientais.

O escopo do projeto prevê as atividades de movimentação e armazenagem de minérios em área nobre ociosa do porto organizado pelo prazo contratual de 25 anos, no período de 2024 a 2048. A capacidade estática mínima total do pátio do futuro terminal será de 900.000 toneladas, com sistema de recepção ferroviária equivalente para atender a capacidade do terminal. O custo total do projeto será de R\$ 2,1 bilhões (capex original), chegando a aproximadamente a R\$ 2,7 bilhões por volta da metade do contrato de arrendamento, para quando está previsto o retrofit de 50% dos equipamentos. O critério do leilão será o de maior valor de outorga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

VLI INICIA AMPLIAÇÃO DE PÁTIO FERROVIÁRIO EM ARACRUZ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/05/2023 - 22:50



A VLI dará início nesta semana a obras de melhorias ferroviárias na cidade de Aracruz, no Espírito Santo, para elevar a eficiência do trecho que dá acesso ao porto de Barra do Riacho, onde há movimentação de cargas como celulose, toretes de madeira e produtos siderúrgicos. Ao todo, serão investidos cerca de R\$ 37 milhões na ampliação do pátio de manobras e na edificação de uma estrutura para reparos leves em vagões, além de contrapartidas sociais acordadas com a comunidade local. A iniciativa é fruto de uma parceria entre a Vale e a VLI e a previsão é de que as obras sejam finalizadas ao longo do segundo semestre.

“Esta é mais uma solução que visa gerar valor para o negócio dos nossos clientes, como é o caso da LD Celulose, cuja operação foi iniciada em 2022, trazendo, por ferrovia, celulose solúvel diretamente da fábrica da LD, no Triângulo Mineiro. A ampliação do pátio permite a circulação de trens em sentidos opostos, com segurança e sem necessidade de parada, resultando em ganhos de eficiência para a operação”, afirma o diretor de Operações do Corredor Centro-Leste da VLI, Diego Zanella.

A estrutura de reparos leves de vagões também representará um incremento de eficiência, uma vez que permitirá consertos de menor complexidade – como troca de peças e de rodeiros – sem a necessidade de movimentação do material rodante até a oficina da VLI instalada em Cariacica, também no Espírito Santo.

Além das obras de melhorias ferroviárias, a VLI e a Vale entregarão uma série de contrapartidas à comunidade local. Entre elas estão a realocação de uma passagem em nível na região, com obras de pavimentação e iluminação; a vedação da área operacional, o que representará um reforço de segurança tanto para os moradores quanto para a operação; a instalação de equipamentos de recreação e atividade física em Barra do Riacho; e o asfaltamento da rua de acesso ao pátio, entre outros pontos.

LD Celulose e operações da VLI no ES

Para realizar o transporte de carga para a LD Celulose em direção ao sistema portuário do Espírito Santo, a VLI investiu cerca de R\$ 400 milhões na aquisição de 215 vagões exclusivos para a LD e nove locomotivas para aumentar a capacidade de transporte de carga no Corredor Centro-Leste – o que também representa um forte estímulo à indústria ferroviária nacional.

Além deste fluxo, a VLI estuda novos investimentos e oportunidades para aumentar os volumes transportados aos portos do Espírito Santo. Exemplo disso é o anúncio realizado neste ano de um memorando de entendimento com a Vports (antiga Codesa) para obras de expansão do novo Porto de Vitória. O documento assume que os estudos a serem realizados em conjunto podem concluir pela existência de uma oportunidade para investimentos em ferrovia, porto e terminais que atinjam até R\$ 200 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

DECISÃO SOBRE TRANSIÇÃO TARIFÁRIA DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO FICA PARA PRÓXIMA SEMANA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24/05/2023 - 22:41



Arquivo/Divulgação

Avaliação de tabela de tarifas portuárias do contrato de concessão da VPorts está prevista na pauta da 544ª reunião ordinária da Antaq, marcada para período de 29 a 31 de maio, na modalidade virtual

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou, por 15 dias, a implementação da nova estrutura tarifária dos portos de Vitória e de Barra do Riacho, no Espírito Santo, administrados pela empresa VPorts. O prazo deve ser contado a partir do último dia 17 de maio, data da reunião extraordinária que discutiu o processo. Na ocasião, a diretoria colegiada decidiu que, até lá, deve ser mantida a aplicação da tabela tarifária aprovada pela agência em 2021.

O colegiado acatou o recurso apresentado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), permitindo que a associação ingresse como amicus curiae nos autos. Os diretores, porém, negaram o acesso às informações consideradas sigilosas ou de acesso restrito, especialmente informações sobre estratégias e projeções de demandas, receita e custos.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a Superintendência de Fiscalização (SFC) e a Coordenação das Unidades Regionais apurem a denúncia trazida pela associação, que representa o segmento de terminais de uso privado (TUPs). O acórdão salienta que a decisão de mérito relativa à análise da nova estrutura tarifária dos portos de Vitória e Barra do Riacho será proferida após a devida conclusão da análise processual.

A Vports, autoridade portuária dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, e a ATP foram notificadas da decisão preliminar. Votaram a favor os diretores Eduardo Nery (diretor-geral), Alber Vasconcelos e Caio Farias, ficando com voto vencido os diretores Wilson Lima Filho e a diretora-relatora, Flávia Takafashi. A avaliação de tabela de tarifas portuárias do contrato de concessão da VPorts, firmado em 2022, está prevista na pauta da 544ª reunião ordinária da Antaq, marcada para o período de 29 a 31 de maio, na modalidade virtual.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2023

IPT TRAZ INOVAÇÃO E SERVIÇOS PARA O AMAZONAS

Por Fred Santana INDÚSTRIA NAVAL 24/05/2023 - 22:32



Com 124 anos de atuação, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), vinculado à Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado de São Paulo, aparece como um dos destaques da feira da Navalshore Amazônia. Com uma filial aberta em setembro de 2022 em Manaus, a primeira fora do território paulista, o IPT já está totalmente integrado em projetos e iniciativas na região.

De acordo com o coordenador do IPT no Amazonas, Caio José Percim, as potencialidades da região foram o principal motivo para que o primeiro escritório do Instituto fosse estabelecido tão longe do estado de São Paulo. "A ideia desde o início foi aproveitar essa capacidade e trabalhar em parceria com as instituições da região", ressaltou.

Como exemplos práticos dessa integração, o IPT está colaborando com autoridades locais na reconstrução das pontes do Rio Curuçá, que desabou no dia 28 de setembro e a ponte do Rio Autaz

Mirim, que também caiu no dia 8 de outubro de 2022, ambas localizadas na BR-319, no interior do estado.

Além disso, o instituto também já está trabalhando em parceria com a junto ao Centro de Bionegócios da Amazônia (CBA), que ganhou autonomia jurídica no início deste mês e deixou de ser vinculado à Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Com isso, o IPT vai auxiliar a Fundação Universitas de Estudos Amazônicos (FUEA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2023

NAVALSHORE AMAZÔNIA COMEÇA COM DEBATES SOBRE PROBLEMAS E SOLUÇÕES PARA O SETOR NAVAL FLUVIAL

Por Fred Santana INDÚSTRIA NAVAL 24/05/2023 - 22:20



Lara Calado

Apesar dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e interesse de bancos, burocracia e entraves estão desestimulando o setor naval do Amazonas

A Navalshore Amazônia começou nesta quarta-feira (24) com uma série de apresentações e debates entre representantes de empresas, entidades empresariais e poder público. No centro dos debates, a necessidade de diminuir a burocracia no financiamento de instituições financeiras para o setor naval, em especial

para o Norte do país.

A analista de infraestrutura e representante do Ministério de Portos e Aeroportos, Laura Moutta Calado, abriu sua participação no painel "Financiamento à construção naval fluvial" explicando para empresários e representantes do setor como funciona a dinâmica de financiamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Criado em 2004, o FMM é um fundo de natureza contábil, que visa destinar recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Ao abordar a atuação do FMM, Lara trouxe uma situação inusitada: o fundo possui recursos sobrando e ao mesmo tempo poucos projetos em execução. Isso porque como parte dos recursos são controlados por bancos, o risco financeiro e as exigências fazem com que parte dos investimentos demore a ser aprovado. Além disso, o Conselho Diretor do FMM, responsável pelas decisões e composto por sindicatos, bancos e representantes de sindicatos da sociedade civil também precisa avaliar, para evitar conflitos de interesses.

De acordo com a analista, apenas 34% dos recursos são utilizados. "Atualmente, há apenas 11 obras do Fundo da Marinha Mercante, sendo que há 269 obras aprovadas", explicou Lara Calado. Apesar dos problemas burocráticos, ela ressaltou que o objetivo do fundo é o desenvolvimento do setor e parabenizou os representantes do setor na Região Norte pelo evento. "Esse congresso é uma conquista para vocês, meus parabéns".

Investimento e financiamento

como um dos maiores entraves para o setor naval no estado por Humberto Soares da Silva, pelo Diretor do estaleiro CHP Construções Navais e associado do Sindicato da Indústria Naval, Offshore e Reparos do Amazonas (Sindnaval).

"Os juros cobrados para o pagamento de seguros também desestimula o setor", lamentou. Além disso, o diretor reclamou ainda sobre a quantidade de garantias que as instituições bancárias exigem. Em alguns casos, as condições para adquirir um financiamento são consideradas irreais.



Ele lembrou ainda que o setor privado, em especial os bancos, perceberam as oportunidades do setor e se interessaram. Para se ter uma ideia, a participação dos portos do chamado Arco Norte nas exportações brasileiras cresceram 400% nos últimos 11 anos. "Mas embora o mercado esteja em alta e haja demanda, as condições oferecidas pelos bancos não é satisfatória. A Taxa Selic a 13% também atrapalha", reclamou.

Silva mencionou ainda outros pequenos entraves técnicos, como a falta de informações dadas a pequenos empresários do setor no Amazonas. Humberto lembrou ainda que o transporte naval possui vantagens ambientais, sendo um dos modais de menor impacto poluente. "As empresas que adotarem esse modelo ou participarem terão facilidade na obtenção de selo verde de sustentabilidade", sugeriu.

Dificuldades do setor local

Marcus Evangelista, presidente do Conselho Regional de Economia do Amazonas (Corecon-AM) também reforçou as críticas contra os entraves para a obtenção de financiamento para o setor naval do Amazonas. Ele reclamou do comportamento dos bancos, que por exemplo exigem capital de garantia de 130% do valor de um eventual empréstimo. Marcus lembrou ainda que poucas empresas da região possuem preparo contábil pra adquirir esse financiamento.

Para ter acesso a crédito atualmente, o empresário precisa ter uma série de requisitos apresentados para a aprovação de crédito por bancos privados, como capital social, movimentação bancária mensal, documentos contábeis e as chamadas Operações em SER. Dentre as garantias necessárias estão carta fiança, garantia hipotecária, aval e documentos da embarcação. "Mas infelizmente não é todo estaleiro que tem documentação ou capital para esse tipo de pedida", lamentou.

Há ainda uma dificuldade que atrapalha a criação de novos projetos. Isso porque atualmente há uma diferença de documentação entre uma embarcação pronta e outra no projeto, o que pode tornar ainda mais burocrática a obtenção de financiamento. "As exigências são muito grandes. São coisas simples, mas que muitas empresas simplesmente não têm", lamentou.

Outra reclamação feita por Evangelista é a emissão de licenças ambientais feitas pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM). "O órgão precisa se atualizar. O empresário precisa da licença para ontem", afirmou o dirigente.

Iniciativas de fomento

Ainda durante o painel, representantes de outras entidades apresentaram modelos de atuação que podem beneficiar o setor. Kallil Iangle Maia, gerente substituto da Regional Norte da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), citou vários projetos criados na região Norte com financiamento da Finep, como o primeiro empurrador auxiliar elétrico do mundo em Belém, no Pará. "A função da Finep é trazer inovação para o Brasil", afirmou.

O superintendente executivo do Atacado dos estados do Amazonas, Roraima, Acre e Rondônia da Caixa Econômica Federal, Bruno Cabral, falou sobre as soluções oferecidas pela instituição para os representantes do setor. Atualmente, a Caixa atua em várias linhas de apoio ao segmento de infraestrutura, variando de linhas de crédito a financiamento, como o Finisa e o FMM.

Sobre o problema da formalização abordado em outras palestras, Bruno explicou que a Caixa possui formas de acompanhamento no dia a dia para os clientes. Segundo o superintendente, a região possui uma ampla camada de oportunidades. "São mais de 60 mil quilômetros de rios navegáveis, há um potencial enorme a ser explorado", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

US\$ 257 MIL DE DEMURRAGE DE UM CONTÊINER NÃO É OBRA DO ACASO

Por Aluisio Selomar Saft de Oliveira OPINIÃO 24/05/2023 - 20:00



Arquivo/Divulgação

Um dos maiores problemas enfrentados pelos associados da nossa entidade, criada há dez anos, é a sonegação do direito à modicidade nos preços de demurrage e detenção de contêiner, todavia, não acreditávamos que o modelo de regulação do transporte de contêiner da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) permitisse que um agente intermediário exigisse uma demurrage de US\$ 257 mil de um contêiner, cujo frete foi US\$ 6.063. Ou seja, 42,4 vezes maior do que o frete que foi pago ao

armador. É inimaginável. Isso não é obra do acaso.

A Usuport Sul (Associação de Usuários dos Portos da Região Sul), possui dentre os seus objetivos, aumentar a competitividade do comércio exterior, defender os interesses dos donos de carga no âmbito das agências reguladoras, e colaborar com o Estado e a Sociedade, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a segurança jurídica e a eficiência econômica na infraestrutura de transportes (art. 5º do Estatuto).

Nesse cenário, temos atuado intensamente em vários foros para a defesa de um ambiente de negócios seguro e eficiente, e defendido a valorização da regulação setorial, mas não podemos tolerar injustiça, pois sabemos que não se trata de obra do acaso.

Para citar um exemplo de abuso na demurrage, fomos surpreendidos com um acordo judicial decorrente da condenação de um importador catarinense, pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina, que nos causou perplexidade pelo valor pago (US\$ 257 mil) a fim de reduzir valor o qual seria ainda maior.

O que fazer quando um Tribunal de Justiça condena um importador a pagar US\$ 197.058 (valor original da decisão judicial em 18/05/2018) de demurrage de um contêiner e o valor da carga é US\$ 78.386? A regulação pode criar critério técnico para que o julgador possa ter que decidir para evitar o abuso? Sim.

A Antaq editou essa norma? Não. Existe alguma obrigatoriedade para que armadores e agentes forneçam à Antaq as informações/documentos referentes às cobranças feitas nas esferas extrajudicial e judicial? Também, não.

Não há dúvida que tal condenação viola a modicidade. Mas como argumentar diante de tamanha desproporcionalidade?

Na ação acima, o importador catarinense pagou R\$ 1,57 milhão ao agente, acrescidos de R\$ 180 mil (US\$ 33.271) aos advogados do credor, em acordo de 04/10/2021, homologado em 25/10/2021, nos autos do processo de cumprimento de sentença nº. 5001637-33.2021.8.24.0126, na 1ª. Vara de Itapoá, em seis parcelas mensais iguais, quando, inclusive, já vigorava a Resolução Normativa nº 18/2017.

O valor abrange acordo em condenação ao pagamento de demurrage de um contêiner reefer de 40 HC no valor de US\$ 197.058 e de uma nova unidade no valor de US\$ 25.078,33, que foi avariada, totalizando US\$ 222.136,33, em ação ajuizada em 2016.

Significa dizer que a demurrage corresponde a 88,7% do valor do acordo, ou seja R\$ 1,39 milhão, o que equivale a US\$ 257.410, calculado com base no câmbio do dólar de 4/10/2021 (R\$ 5,41).

O valor da demurrage, possivelmente, é um dos maiores do mundo, se considerado o valor do frete de US\$ 6.063, ou seja, 42,45 vezes maior do que o frete, e 3,28 vezes o da carga. Se o modelo de regulação atual permite que os custos de transação (como o transporte) seja maior do que o custo de



produção, existe um problema que precisa ser resolvido, pois os portos brasileiros movimentam cerca de 10.000.000 de TEUS (unidades de 20 pés) em 2022 (dados Antaq) e o risco de atraso devido à greve de órgãos intervenientes e de caminhoneiros é enorme, e pode causar muitos dias além da período de livre-estadia. É preciso um limite.

Isso tudo ocorre mesmo com a vigência da norma que determina que a modicidade é uma das condições do serviço adequado e, nos termos da Resolução nº 62/2021, da Antaq (antiga Resolução Normativa nº 18/2017), é “caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias e que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários, permitindo o melhoramento e a expansão dos serviços, além da remuneração adequada” (art. 3º, VII).

Por tal motivo, para evitar abusos, a citada norma tipificou o não cumprimento dos critérios de serviço adequado na Resolução, como infração administrativa de natureza média, com multa de até R\$ 100.000 ao transportador marítimo ou agente intermediário infrator.

Embora criada em 2001, pela Lei 10.233, até hoje a Antaq não editou critérios para identificar abusividade no preço de demurrage/detention, o que tem feito com que grande parcela de armadores e agentes intermediários cobrem no Judiciário os preços que quiserem, sem qualquer limite.

Diante desse problema, depois de muita luta dos usuários, inclusive com denúncias à Antaq e ao Tribunal de Contas da União, especialmente da Logística Brasil (Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística), a Antaq inseriu o tema 2.2. na Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 — Desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. Dessa forma, foi instaurado processo administrativo em 2020, que foi arquivado em recente decisão de Diretoria, conforme Acórdão 120/2023, por quatro votos contrários e um a favor (do Diretor Relator), que entendeu pela submissão a uma audiência pública da proposta de metodologia.

Perplexas com a decisão, diversas associações de usuários e despachantes aduaneiros, como a Usupport (Associação de Usuários dos Portos da Bahia), Usupport Sul (Associação de Usuários dos Portos da Região Sul), ADAB (Associação dos Despachantes Aduaneiros do Brasil), Abracomex (Associação dos Importadores e Intervenientes em Comércio Exterior do RJ), Aexa (Associação dos Exportadores de Açúcar e Alcool), Anfacer (Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres) e vários usuários que sofreram(em) cobranças abusivas, vêm se mobilizando, dentre elas, a Logística Brasil e o Conselho de Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), que fizeram recurso, onde apresentam lista de 24 casos em que houve abusividade na cobrança.

Os usuários pedem que o processo que culminou com a decisão de Diretoria - Acórdão 120/2023) seja desarquivado, para que a metodologia seja colocada em audiência pública.

Esse ambiente de negócios tem afastado importadores e exportadores do comércio, tendo em vista a exposição ao risco de condenação ao pagamento de valores de demurrage inimagináveis quando se trata de proteger o usuário e o consumidor, que tem que pagar esses lucros exorbitantes nas prateleiras de supermercado, shoppings e farmácias, especialmente quando há instituições que devem proporcionar segurança jurídica e serviço adequado.

O momento é de união dos usuários.

A Usupport Sul clama e espera que a Antaq reveja a sua posição e continue com a sua curva de aprendizado para evitar a exposição ao risco do usuário a valores de cobranças abusivas como a que foi mencionada, e que continuam a ser analisadas nos diversos tribunais e operações em todo o Brasil. Como tolerar que o ambiente de negócios permita tal abuso? Vale lembrar Nelson Rodrigues: “O subdesenvolvimento não se improvisa, é obra de séculos.” Esse cenário ora relatado não é obra do caso.

aluisio-oliveira-usuport-sul-artigo.jpg *Aluisio Selomar Saft de Oliveira é Presidente da Usuport Sul*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

INVESTIMENTOS MELHORARAM JANELAS DE ATRACAÇÃO E PLANEJAMENTO DE OPERAÇÕES, AVALIA PRATICAGEM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 20:46



Divulgação Praticagem do Brasil

Vice-presidente da Praticagem do Brasil destacou que estudos, tecnologias e treinamento contribuem para superar limitações portuárias, como falta de dragagem e medição de dados ambientais

A Praticagem do Brasil avalia que os investimentos em estudos, tecnologias e treinamento contribuem para superar limitações portuárias, como falta de dragagem, de sinalização náutica e de medição de dados ambientais, agregando mais segurança e permitindo

que navios carreguem mais e demorem menos tempo para entrar e sair dos portos. O prático Bruno Fonseca, vice-presidente da Praticagem do Brasil, destacou, nesta terça-feira (23), que os investimentos da categoria, nos últimos anos, aumentaram as janelas de atracação e melhoraram as condições de planejamento das operações portuárias nas 20 zonas de praticagem (ZPs) no Brasil.

Fonseca citou que o Canal de Santos já recebeu navios com 350 metros de comprimento e 48m de boca e está homologado para recepção de navios com 366m de comprimento e 50m de boca. O prático ressaltou que, aplicando as regras da PIANC, o tamanho máximo de navio que poderia navegar pelo canal teria 254m de comprimento por 38m de boca. Ele destacou que todos os práticos que atuam em Santos já participaram de treinamento no modelo tripulado reduzido.

O vice-presidente da Praticagem do Brasil acrescentou que, no Arco Norte, o trabalho da categoria foi importante para o aumento calado para escoamento da soja em 40 centímetros, que representa, ao menos, 2.800 toneladas a mais de carga em um navio classe Panamax por escala. "O sistema de calado dinâmico em cinco portos e na Barra Norte calcula com mais precisão o quanto um navio pode carregar sem risco de bater no fundo, aumentando a janela de operação", explicou Fonseca, durante o evento 'Portos & Costas Brasil 2023'.

Ele esclareceu que o sistema de calado dinâmico não aumenta o volume que o navio pode carregar, e sim amplia a janela de operação. Segundo o prático, as janelas de atracação em Santos caíram aproximadamente 50%, representando melhora da eficiência. Um navio que demorava 12 horas para poder sair, agora demora entre 4 horas e 5 horas.

As ZPs possuem lanchas para verificar assoreamento e mudanças no canal de navegação. Fonseca também mencionou a implantação do sistema de balizamento virtual, em regiões da Amazônia onde há dificuldade de acesso para acompanhamento mais regular e alto índice de vandalismo nos equipamentos, com ocorrências de furto de baterias, painéis solares e amarras que prendem as boias.

A Praticagem do Brasil também vem encontrando avanços no uso do 'Portable Pilot Unit', um equipamento portátil que auxilia a tomada de decisão do prático a bordo. A entidade firmou parceria com uma empresa e desenvolveu um 'PPU' 100% nacional. Fonseca acrescentou que os treinamentos em modelos tripulados reduzidos reproduzem o comportamento do navio na vida real, como em casos de falha de máquina, falha de leme e interação com outros navios.

O prático disse que o centro de simulações da praticagem em Brasília, em parceria com a Universidade de São Paulo (USP) representou uma alternativa para realização do curso de atualização de práticos, além da proximidade para receber representantes de órgãos reguladores e autoridades como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) e Ministério dos Transportes, facilitando avaliações sobre a viabilidade de novas manobras e de novos berços.

Fonseca contou que o Instituto Praticagem do Brasil, em Brasília, está criando um 'Big data' compilando e editando dados ambientais e outras informações computadas pelas zonas de praticagem que será utilizada como ferramenta para prevenção de acidentes. Maranhão, Ceará, Rio de Janeiro, São Francisco do Sul, entre outras ZPs, já possuem simuladores próprios nas sedes de praticagem. A categoria possui ainda parceria com o centro de modelos tripulados do Panamá, que dá aos práticos brasileiros a opção de realizar os treinamentos de atualização, que ocorrem a cada cinco anos, em modelo reduzido nesse país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

BRASIL VAI DEFENDER INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA LATINO-AMERICANA EM FÓRUM INTERNACIONAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 20:05



Criação de uma rota bioceânica, que atravessará Argentina, Paraguai e Chile, está entre as principais propostas levadas pelo país a encontro anual de ministros dos Transportes na Alemanha

A partir desta quarta-feira (23), o Brasil vai defender a criação de uma rota bioceânica que faça a ligação rodoviária entre o Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico para facilitar a integração regional e propiciar maior agilidade no transporte de cargas. O projeto será apresentado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante a Cúpula Anual 2023 do Fórum Internacional de Transportes (ITF – Transport Enabling

Sustainable Economies), na Alemanha.

Acordos presidenciais chancelados em 2015 entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile prevêem um traçado de 2.396 quilômetros que começa em São Paulo, passa pela cidade sul-mato-grossense de Porto Murtinho, na fronteira paraguaia, depois segue por Misión La Paz (ARG) e termina em quatro cidades do litoral norte chileno, próximo ao trópico de Capricórnio.

Agilidade

Produtos brasileiros que saem do Porto de Santos precisam atravessar mais de 24 mil quilômetros, subir em direção ao Canal do Panamá e só então pegar a rota do Oceano Pacífico para chegar aos mercados asiático e da Oceania. Como consequência, é prevista uma série de vantagens para a região, como uma dinamização do comércio, dos investimentos, da atividade empresarial e até mesmo do turismo.

Estrategicamente, um novo corredor logístico reduziria custos logísticos e tempo de viagem em aproximadamente 12 dias, além de oferecer acesso a grandes mercados consumidores da Ásia, Oceania e Costa Oeste das Américas, o que permitiria um aumento na capacidade de exportação e importação do país como um todo.

“Vamos tratar do fortalecimento da logística, da melhoria da mobilidade urbana e de projetos com sustentabilidade ambiental e com segurança para o cidadão”, ressaltou o ministro Renan Filho, que viajou acompanhado pelo secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão. A participação do Brasil

no Fórum também atende aos esforços do Governo Federal na reinserção do país à comunidade internacional, retirando-o do estado de isolamento em que se encontrava.

Trânsito

Por se tratar de um fórum de discussão de políticas de Transporte, o ministro brasileiro também levará para discussão questões de descarbonização, que envolvem desde carros flex e biodiesel, assuntos no qual o Brasil é pioneiro, até a inclusão de carros elétricos e o desafio do sobrepeso em caminhões elétricos. A regulamentação de motocicletas elétricas e como garantir que o ciclismo e a micro mobilidade se tornem modos de transportes urbanos preferidos e incentivados também fazem parte da programação brasileira.

Desde 2020, o Brasil participa do ITF como membro observador. Atualmente composto por 64 países membros, o ITF é uma organização intergovernamental autônoma. Trata-se de um órgão internacional que atua como um think tank para questões relacionadas à política de transportes de todos os modais e que realiza anualmente um encontro entre ministros de Transportes dos países membros, no qual são apresentadas as últimas novidades e políticas do setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

FINEP FINANCIA PLANTA PILOTO DE ARMAZENAMENTO E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação ECONOMIA 23/05/2023 - 20:02



Uma planta piloto de geração e armazenamento de energia fotovoltaica totalmente inovadora, está em pleno funcionamento em uma unidade da empresa Furnas – Centrais Elétricas S.A, geradora do sistema Eletrobras. A planta tem capacidade para produzir hidrogênio a partir da energia solar e, em um processo reverso, gerar a energia elétrica para inserção no sistema interligado do país.

Desenvolvida por consórcio, liderado pela empresa Base Energia Sustentável, em uma parceria com a Unicamp, Unesp, Senai Tecnologia e Automação de

Goiânia e BTU/CEBra – BTU - Brandenburg University of Technology Cottbus – Senftenberg que é um instituto de tecnologia da Alemanha, a Planta experimental estuda como atender demandas pontuais de energia ocasionadas por variações ocorridas diariamente no Sistema Interligado Nacional. Orçado em R\$ 44,5 milhões, o projeto de pesquisa e desenvolvimento recebeu financiamento da ordem de R\$ 40 milhões da Finep, empresa pública do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). Os R\$ 4,5 milhões restantes foram desembolsados por Furnas, a título de contrapartida.

O consórcio responsável pelo projeto foi selecionado em edital, lançado em 2016 pela Eletrobras Furnas, que considerou a proposta do grupo como a de maior aderência e melhor preço, visto que a seleção pública se baseou na Chamada 21 da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que previa a elaboração de estudos, no país, de tecnologias alternativas de armazenamento de energia para inserção no sistema elétrico brasileiro.

A vantagem da nova Planta localizada em Goiás, na Usina Hidrelétrica de Itumbiara, é que ela proporciona ganho de estabilidade ao sistema, já que permite armazenar a energia solar, nem sempre disponível, transformar essa energia em hidrogênio e, posteriormente, fazer a conversão deste combustível em energia elétrica. A máquina que transforma a energia solar em hidrogênio opera a partir da água.

No projeto, foram empregadas três tecnologias interligadas, que incluem equipamentos específicos para geração e armazenamento de energia solar, de hidrogênio e, por último, de armazenamento eletroquímico em baterias de lítio, que também ajudam a devolver energia para o sistema.

Segundo Jacinto Maia Pimentel, do Departamento de Segurança de Barragens e Tecnologia da Eletrobras Furnas, o hidrogênio está em uso no Brasil há muitos anos, a diferença é que a tecnologia empregada ainda hoje na sua produção gera emissão de CO2 na atmosfera. “A busca é por tecnologias que permitam obter o hidrogênio com o mínimo de carbono”, afirmou. Recentemente, a empresa alcançou um marco histórico no Brasil, do ponto de vista de pesquisa e desenvolvimento, de um volume de produção de 1,5 tonelada de hidrogênio verde, algo até então inédito no País.

O domínio da tecnologia desta nova planta — o projeto, na fase atual, realiza correções e ajustes dos equipamentos — abre para a Eletrobras Furnas possibilidades de comercialização do hidrogênio em novos mercados. A Eletrobras Furnas prevê investir R\$ 20 milhões até 2025 para entender melhor como funciona a cadeia de produção do hidrogênio verde e, com isso, baratear o processo de obtenção do combustível no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

DNIT RETOMA OPERAÇÃO DA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE MANACAPURU, NO AMAZONAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 19:55



Infraestrutura garante o abastecimento e transporte de passageiros no município

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) realizou investimentos na Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) do município de Manacapuru, no Amazonas, para que estrutura voltasse a operar. A retomada ocorreu no início deste mês e deve beneficiar quase 4,3 mil pessoas que utilizam o local mensalmente.

O Porto de Manacapuru permite embarcações com até 2 mil toneladas de deslocamento e 150 pessoas no cais. O flutuante conta de 62 metros de comprimento, boca de 16 metros e pontal de 2 metros. A IP4 estava fora de operação desde o dia 13 de abril deste ano devido o rompimento do mancal da ponte metálica. Para garantir o transporte na região, a autarquia realizou os serviços e o local voltou a operar já no dia 10 de maio. Atualmente, a IP4 está coberta por contrato que engloba manutenção, operação e regularização necessárias.

PUBLICIDADE

Na cidade de Manacapuru, existe um grande fluxo diário de pessoas devido ao comércio de lojas de diversos setores como vestuário, móveis, eletrodoméstico, armarinhos, dentre outros. O local é polo do médio Solimões, sendo o principal porto fluvial da rota de embarcações que trafegam no rio. A IP4 é utilizada como elo de transporte para insumos e permite a flexibilidade para percorrer longas distâncias entre comunidades ribeirinhas e até mesmo entre os municípios.

Manacapuru abastece os municípios e comunidades próximas com alimentos como carne, peixe, frango, estivas em geral, produtos agrícolas, bebidas e materiais de construção. A IP4 tem capacidade para transportar cargas em grande quantidade com custos de carregamento mais baixos em comparação a outros tipos de modais, além de baixos riscos envolvendo furtos e danos ao produto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

ENCONTRO DOS PORTOS SOBRE O SISTEMA DESEMPENHO PORTUÁRIO TRAZ RECORDE DE PARTICIPAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 19:49



Foi realizado nos dias 18 e 19 o 30º Encontro dos Portos sobre o Sistema Desempenho Portuário da ANTAQ. O evento, que aconteceu no Porto de Vitória (ES), contou com o apoio da Vports, primeiro porto totalmente concedido do país.

O encontro é promovido pela autarquia com todos os portos organizados do país e terminais privados para tratar de assuntos relacionados ao envio de dados ao

Sistema de Desempenho Portuário, responsável por alimentar o Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

O objetivo do encontro foi debater sobre a qualidade dos dados, tratar de sugestões para manutenções evolutivas e correções relacionadas à problemas no sistema.

Esse é o primeiro evento presencial desde 2019, após o advento da pandemia do coronavírus, o que gerou um recorde de participação com quase 60 integrantes entre técnicos e funcionários dos portos e terminais brasileiros.

O encontro contou com a presença do superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS) da ANTAQ, José Renato Fialho. Ele afirmou que o encontro serve para estreitar laços entre portos, terminais e autarquia que fazem com que o sistema de dados e de coleta de informações seja referência mundial.

“SDP, assim como o Estatístico Aquaviário, são únicos no mundo, tanto em relação à tempestividade como à quantidade de dados e indicadores, e isso só é possível pela parceria que temos com os técnicos dos portos organizados e terminais privados. Encontros como esse são importantes para o estreitamento da relação entre as equipes, além, claro, da troca de experiências”, disse.

Debates e visita ao porto

Além do superintendente da SDS, o encontro contou com a presença de integrantes da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade. Entre eles o gerente substituto da Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho (GEA-ANTAQ), Leopoldo Kirchner, que afirmou que o encontro serviu para representantes da autarquia, terminais privados e portos públicos conhecerem as transformações trazidas pela Vports ao Porto de Vitória.

“Foi uma experiência muito boa onde o porto de Vitória pode mostrar como tem sido a transformação ocorrida desde a sua privatização, que aconteceu há 9 meses. O primeiro dia foi marcado por toda uma agenda de apresentações da ANTAQ. Já o segundo tivemos uma agenda da Vports onde pudemos fazer visitas ao Cais de Capuaba, ao centro de controle de VTMS do porto, além de apresentação institucional da empresa”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2023

ESTUDO REALIZADO PELA INFRA S.A. É APRESENTADO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PORTO DE ITAGUAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 19:44



Na última sexta-feira (19), aconteceu a audiência pública para obter subsídios e sugestões voltados ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para a licitação do terminal ITG 02, no Porto Organizado de Itaguaí (RJ). A Infra S.A. foi a empresa responsável pela elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) da licitação do empreendimento.

Representando a Infra estava o superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários da Diretoria de Planejamento, Fernando Corrêa. “A audiência pública

foi uma oportunidade de apresentar à sociedade o EVTEA, desenvolvido pela Infra S.A. e principalmente de receber valiosas contribuições dos diversos interessados. É uma etapa importante, que com certeza trará melhorias ao estudo”, afirmou.

Esse é o maior arrendamento em capacidade de carga colocado em audiência pública pós mudança do marco legal do setor portuário em 2013, explica Fernando Corrêa. “Serão 21,4 milhões de toneladas por ano e a Infra S.A. continuará prestando todo suporte técnico necessário ao poder concedente e à Agência Reguladora nas fases subsequentes desse processo”, concluiu.

A audiência foi realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e contou com a presença do diretor-geral, Eduardo Nery, que enalteceu as minutas documentais elaboradas pela Infra S.A.

“O ITG 02 é uma área que já se tentou licitar, mas agora temos um projeto mais robusto que contou com um trabalho de excelência da Infra S.A, que vem estruturando projetos com grande qualidade, o que nos dá segurança para avançar com esse processo licitatório de forma a atender o interesse das cargas e dos usuários”, disse.

Após essa etapa, os elementos serão enviados para fiscalização do Tribunal de Contas da União, nos termos da Instrução Normativa TCU 81/2018, para posterior publicação do edital.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/05/2023

NA 1ª EDIÇÃO DA NAVALSHORE AMAZÔNIA, YANMAR EXPÕE MOTOR MAIS VENDIDO NA REGIÃO

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 24/05/2023 - 19:16



Arquivo/Divulgação

A Yanmar, multinacional japonesa fabricante de maquinário compacto para os setores agrícola e de construção civil; sistemas de energia; grupos geradores e de motores a diesel e marítimos; está presente na primeira edição da Navalshore Amazônia, que acontece de 24 a 26 de maio, em Manaus (AM). A marca evidencia em seu estande, o motor Yanmar '6AYM-W', um dos modelos mais vendidos pela marca na região.

O motor (foto) é demandado principalmente para aplicações em empurradores fluviais, ferry-boats e lanchas para transporte de passageiros. De acordo com a fabricante, o modelo se destaca nacionalmente e também na região, pela faixa de torque mais alta, ideal para atender estes perfis de embarcações, que precisam de força para trabalhar, principalmente, em períodos mais longos. Fundada em 1912 em Osaka, no Japão, a Yanmar possui 65 anos de atuação no Brasil e está localizada em Indaiatuba, interior de São Paulo.

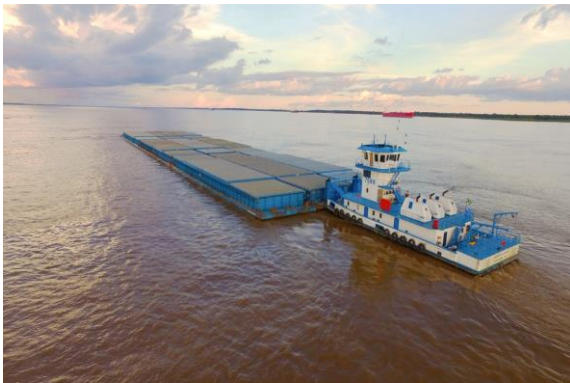
A fabricante conta com seis centros de pesquisa espalhados pelo mundo todo.230523-motor-yanmar.jpg

Com presença de fábrica em Manaus, e mais três revendedores autorizados na região Norte, a marca ressaltou a importância de integração no evento. “Nossa participação reforça o compromisso genuíno em estarmos sempre próximos dos nossos clientes. Atualmente, prestamos apoio e suporte em vendas e pós-vendas em nossa filial, em Manaus, junto com um revendedor na mesma localidade, e ainda, com mais duas revendas; uma em Santarém, e outra em Belém. Esta relação de proximidade e ativação nas principais feiras e eventos do setor náutico, garante o acompanhamento das reais necessidades e demandas dos clientes, para continuarmos em crescimento contínuo no mercado, que segue em ascensão nos últimos cinco anos”, destacou Igor Cabral, supervisor de Vendas Motores Marítimos da Yanmar no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

MITSUBISHI MARINE DESTACA POTENCIAL FLUVIAL NO NORTE E APRESENTA NOVO MOTOR NA NAVALSHORE AM

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 24/05/2023 - 20:39



Outro destaque é motor 'S6R' presente na motorização do CXXXVIII, da Bertolini, em operação no Rio Amazonas (Divulgação)

A Mitsubishi Marine destacou que a navegação fluvial na região Norte concentra grande parte dos negócios da empresa e traz grande potencial de crescimento. O estilo de navegação de grandes deslocamentos do Rio Amazonas é semelhante ao do Rio Mississippi (EUA), onde tudo começou para a fabricante na região norte-americana e onde até hoje a empresa é referência, com aplicações similares que requerem a funcionalidade e a

praticidade dos motores mecânicos, com potência e confiabilidade, além de vantagens de manutenção.

Na estreia da Navalshore Amazônia – Feira e Conferência da Indústria Naval e Fluvial, que acontece em Manaus (AM), entre os dias 24 e 26 de maio, a Mitsubishi Marine promoverá o lançamento do novo 'S6R-T2MPTK2' (foto) no Brasil — motor mecânico de 24 litros em ratings de 818 hp até @1.637 rpm e 927 hp @ 1.696 rpm.

Para Rodrigo Teixeira, líder da divisão marítima da Mitsubishi para as Américas, a novidade chega para completar a gama de motores de seis cilindros da família SR, de 24,5 a 30 litros, já consolidada no país.



O 'S6R' de 24,5 litros, antes oferecido com potência de até 811 hp, agora ganha versões que alcançam até 927 hp, com pronta entrega por meio do parceiro Riomor Naval e disponibilidade de peças que são intercambiáveis na plataforma.

De acordo com Teixeira, o novo motor será oferecido como proposta de solução mecânica robusta para suportar uma faixa de potência sob medida às novas demandas de embarcações. Ele destacou que, em relação aos concorrentes, traz até 13% a mais de potência, oferecendo o mesmo número de horas de operação.



A chegada deste novo motor integra a estratégia de crescimento da fabricante de motores a diesel de origem japonesa no país que, juntamente com o parceiro Riomor Naval na região, marca presença nesta edição do evento. Para o lançamento, a marca também confirmou participação do presidente da Mitsubishi Motores EUA, Tatsuro Usuki.

A fabricante avalia que segue se destacando neste mercado, replicando a receita de sucesso dos EUA, com produtos confiáveis e duráveis, aliados a um pós-venda eficiente e personalizado. A empresa ressaltou que os motores mecânicos atendem às regulamentações de emissões da EPA e da IMO, evoluindo para Tier 4 certificado pela EPA, com controles mecânicos simples.

A Mitsubishi Marine atende ao mercado marítimo com motores de propulsão de 6 cilindros em linha de 14,6 litros e 429 hp até soluções V-16 de 79.9 litros e 2.526 hp, adequados às demandas da região. A empresa oferece 20% ou mais de cilindrada do que a maioria de nossos concorrentes. "São recursos que tornam os motores de propulsão Mitsubishi adequados para muitas aplicações pesadas, como rebocadores, empurradores, embarcações de pesca e balsas de passageiros, entre outros", salientou Teixeira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023

DP WORLD CHILE E CMA CGM SE UNEM EM JOINT VENTURE PARA OPERAR DEPÓSITO DE CONTÊINER NO CHILE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/05/2023 - 20:05



A DP World Chile e CMA CGM criaram a Chile Inland Services (CIS), uma joint venture que irá operar um depósito de contêineres e uma instalação de armazenamento aduaneiro a 10 quilômetros do Porto de San Antonio. Essa união de esforços tem como objetivo desenvolver serviços logísticos de ponta a ponta em locais-chave, facilitando a movimentação das mercadorias para as empresas do Chile.

A CIS teve sua primeira fase de operação iniciada, que consiste em uma instalação de cinco hectares, onde são prestados serviços de manutenção, reparo e refrigeração especializada de contêineres marítimos. Até o final de 2023, os serviços da CIS serão expandidos para 11 hectares e incluirão espaço adicional para armazenamento de contêineres, uma área alfandegária segura para armazenamento completo de contêineres e um armazém aduaneiro para consolidação e desconsolidação de carga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/05/2023



MERCÓ 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: 25/05/2023