

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 093/2023
Data: 01/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS COGITA TRANSFERIR MUSEU DO PORTO PARA O VALONGO	4
TECNOLOGIA E INOVAÇÃO OBSERVADAS EM ISRAEL INSPIRAM EMPRESÁRIOS E AUTORIDADES NO BRASIL	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
CHESF VAI INVESTIR R\$ 130 MILHÕES NA SUBESTAÇÃO BONGI, NO RECIFE.....	7
JABOATÃO VAI GANHAR UMA NOVA UNIDADE DO SENAC NUM INVESTIMENTO DE R\$ 28 MILHÕES	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
PRORROGADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA TERMINAL NO PORTO DE ITAJAÍ (RJ)	9
ANTAQ PARTICIPA DA CONFERÊNCIA DE DIREITO PORTUÁRIO E MARÍTIMO.....	10
PORTAL PORTO GENTE	11
PORTO E CIDADE DE SANTOS INTERLIGADOS NUM TODO CONVINCENTE.....	11
COMO MELHORAR SEGURANÇA FÍSICA NOS PORTOS	12
TRANSPORTE POR CONTÊINERES CRESCE 25% DE SP PARA MT	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – CRISE EM ITAJAÍ.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>Ferrogrão 1</i>	16
<i>Ferrogrão 2</i>	17
<i>Ferrogrão 3</i>	17
<i>Paranaguá</i>	17
<i>Conselho</i>	17
NACIONAL - SECRETÁRIO-EXECUTIVO DE PORTOS ENFATIZA GESTÃO PARA VENCER A BUROCRACIA	17
NACIONAL - INSTITUTO VAI AUXILIAR FRENTE PARLAMENTAR DE PORTOS EM PROJETOS DO SETOR	18
REGIÃO SUL - APM ANUNCIA QUE NÃO VAI RENOVAR CONTRATO DE TRANSIÇÃO COM O PORTO DE ITAJAÍ	20
REGIÃO SUL - AEROPORTOS DE SANTA CATARINA TÊM CRESCIMENTO ACIMA DA MÉDIA NACIONAL.....	21
REGIÃO SUDESTE - POPULAÇÃO DE SANTOS APRESENTA IDEIAS E DISCUTE PLANOS DO PROJETO DO PARQUE VALONGO	22
REGIÃO SUDESTE - SANTOS: ANVISA CONFIRMA CASO DE MALÁRIA EM TRIPULANTE DE NAVIO ATRACADO NO PORTO....	23
REGIÃO SUDESTE - NOVE STARTUPS APRESENTAM SOLUÇÕES DE INOVAÇÃO PARA O SETOR MARÍTIMO EM SANTOS	24
REGIÃO NORDESTE - EMPRESA VAI INVESTIR EM TANCAGEM NO ITAQUI E EXPANSÃO EM SUAPE.....	25
REGIÃO NORTE - ANTAQ REALIZA VISITAS TÉCNICAS ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE BELÉM	26
REGIÃO NORDESTE - GILMARA TEMÓTEO É ELEITA NOVA DIRETORA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA DA CODEBA	27
OPINIÃO – ARTIGOS - CORREDORES BIOCEÂNICOS E OS PORTOS BRASILEIROS	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	31
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$11,378 BI EM MAIO, DIZ MINISTÉRIO	31
PORTO DE PARANAGUÁ É O PRIMEIRO PORTO PÚBLICO DO BRASIL A RECEBER CERTIFICAÇÃO AMBIENTAL GLOBAL	31
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	32
BRASIL E ÍNDIA LIDERARÃO EXPANSÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS EM 2023-2024	32
REGULAÇÃO DO MERCADO DE CARBONO DEVE VIR EM LEI, NÃO DECRETO, DIZ CEBDS.....	34
COMPAGAS RECEBE PROPOSTAS DE 11 SUPRIDORES DE GÁS NATURAL PARA A PARTIR DE 2024.....	36
EXXONMOBIL VAI CAPTURAR E ARMAZENAR CARBONO DE PRODUTORA DE AÇO NOS EUA	36
EQUINOR ALCANÇA PRODUÇÃO DE 110 MIL BARRIS DIÁRIOS EM PEREGRINO.....	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
CADE VAI REVER ACORDO PARA VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS E INCLUIR NOVA POLÍTICA DE PREÇOS NA AVALIAÇÃO.....	39
RENAN FILHO ELOGIA DECISÃO EM QUE MORAES AUTORIZA ESTUDOS E ACORDO PARA DESTRAVAR FERROGRÃO	41
MESMO COM PIB FORTE NO 1º TRI, PROJEÇÃO É DE DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA ESTE ANO, CONSIDERA SILVIA MATOS ..	42
APÓS ALMOÇO COM CAMPOS NETO, HADDAD CONFIRMA DISCUSSÃO SOBRE POSSÍVEL MUDANÇA NO SISTEMA DE META DE INFLAÇÃO	43
CLÁUDIO CASTRO COBRA DO GOVERNO SOLUÇÃO PARA O GALEÃO EM ATÉ 15 DIAS.....	44
PACHECO AFIRMA QUE ANÁLISE DO ARCABOUÇO FISCAL NO SENADO COMEÇA NA SEMANA DO DIA 12	45
GOVERNO QUER MUDAR LEGISLAÇÃO PARA BAIXAR PREÇO DO GÁS	46
PRAZO PARA RIOGALEÃO DESISTIR DE DEVOLVER AEROPORTO CHEGA AO FIM E GOVERNO AGUARDA TCU PARA TENTAR SOLUÇÃO.....	47



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
‘O ARCABOUÇO É UMA NARRATIVA FICCIONAL E COMEÇA CAPENGA’, DIZ LÍDER DA OPOSIÇÃO NO SENADO.....	48
FLÁVIO DINO FOI ESTOPIM DA IRRITAÇÃO DE LIRA COM O GOVERNO.....	51
NO GOVERNO LULA, INVESTIMENTO ESTRANGEIRO CAI 28% E EXPÕE DESCONFIANÇA SOBRE RUMOS DO PAÍS	52
AGRONEGÓCIO GARANTE QUASE 90% DO CRESCIMENTO DO PIB, PUXADO PELA SOJA.....	52
BALANÇA COMERCIAL: EXPORTAÇÕES E SUPERÁVIT ATÉ MAIO SÃO RECORDES PARA O PERÍODO	53
VALOR ECONÔMICO (SP)	55
SENADO APROVA MP DOS MINISTÉRIOS POR 51 VOTOS A 19	55
TEREMOS UMA DEFINIÇÃO SOBRE AEROPORTO DO GALEÃO NA SEMANA DO DIA 12, DIZ CLÁUDIO CASTRO.....	56
RENEGOCIAÇÃO E CANCELAMENTO DE DÍVIDAS DE PAÍSES COM A CHINA QUADRUPLO NA PANDEMIA	57
CÂMARA APROVA MP DA REESTRUTURAÇÃO DOS MINISTÉRIOS POR 337 VOTOS A 125	58
CRISE NA TRAMITAÇÃO DA MP DOS MINISTÉRIOS PÕE GOVERNO LULA SOB PRESSÃO	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS	61
EQUINOR ALCANÇA PRODUÇÃO DE 110 MIL BARRIS DIÁRIOS EM PEREGRINO	61
VALE INFORMA PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA SAMARCO	62
PORTO DE ITAJAÍ LANÇARÁ DIA 5 EDITAL PARA ESCOLHA DE ARRENDATÁRIO TRANSITÓRIO	63
RJ SANCIONA LEI QUE PREVÊ PLANO PARA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES	64
MPOR QUER ENCERRAR EM JUNHO DISCUSSÕES SOBRE DECRETO DO BR DO MAR	65
TECON SANTA CLARA AMPLIA MOVIMENTAÇÃO, COM RECORDE	66
TRANSPORTE POR CONTÊINERES PELA BRADO CRESCE 25% DE SP PARA MT	67
CBO DIVULGA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE COM DESTAQUE NA REDUÇÃO DE EMISSÕES	68
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	69
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	69



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS COGITA TRANSFERIR MUSEU DO PORTO PARA O VALONGO

Ideia foi revelada por diretor da APS em audiência pública sobre o Parque Valongo

Por: Bárbara Farias



A primeira audiência pública sobre o Parque Valongo, projeto de revitalização da área dos antigos armazéns do porto 4,5 e 6, foi realizada na noite de quarta-feira (31), na Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos, no Boqueirão Foto: Sílvio Luiz/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) cogita transferir o Museu do Porto para a área dos antigos armazéns 1 ao 3, no Valongo. Atualmente, o museu está localizado nas dependências da APS, à Avenida Rodrigues Alves, no Macuco. A ideia foi divulgada na noite desta quarta-feira (31), na primeira audiência pública sobre o projeto Parque Valongo, para revitalização da área dos antigos armazéns 4, 5 e 6. O encontro foi realizado na Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), no Boqueirão.

O diretor de Desenvolvimento, Negócios e Regulação da APS, Eduardo Lustoza, disse que o corpo diretor da Autoridade Portuária estuda possibilidades para a recuperação da área dos antigos armazéns 1, 2 e 3 e da Casa de Pedra 1, sendo uma delas a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, atualmente administrado pelo Concais, para o local. Também revelou a intenção da APS em transferir o Museu do Porto para a região, sem dar detalhes.

“É extremamente importante para essa revitalização ter um deck muito bonito para os turistas passearem. Há, também, a ideia de se levar o Museu do Porto para o Centro. Ainda há muito planejamento para ser desenvolvido. Nós temos que devolver para o público essa área degradada do porto e participar da revitalização do Centro”, disse o diretor da APS, complementando que as audiências públicas são importantes, pois possibilitam que a sociedade como um todo contribua com o projeto.

O secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, afirmou que, embora a audiência pública de ontem seja a primeira sobre o Parque Valongo, o evento integra um “ciclo de palestras, debates e conversas” já iniciados para apresentação do projeto. Complementou que a escolha da AEAS para o evento é “importante, pois os engenheiros e os arquitetos têm um olhar crítico e técnico para amadurecermos o projeto, de modo que ele chegue o mais próximo possível do que a sociedade quer”.

O diretor de Infraestrutura da APS, Carlos Eduardo Bueno Magano, se disse “emocionado” em revitalizar a região portuária degradada por sua importância histórica para a Cidade e para o Porto. “Estou realmente comprometido com isso e espero não decepcioná-los”.

A área dos armazéns 4, 5 e 6 foi cedida pela Autoridade Portuária à Prefeitura para a construção do Parque Valongo, que consiste na restauração do Armazém 4, na construção de uma praça pública na linha d’água e no deslocamento da Casa de Pedra 2. Orçada em R\$ 15 milhões, a obra será custeada pela empresa chinesa Cofco International Brasil, por meio de um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) assinado com a Prefeitura de Santos.

Já o promotor do Ministério Público de São Paulo (MP-SP), Carlos Cabral Cabreira, disse que a “participação popular é que dá legitimidade ao processo de intervenção urbanística”. Quanto ao TAC, o promotor afirmou que ele “prevê que todas as questões tratadas nessa e nas próximas audiências devem ser consideradas pelos órgãos de proteção”.

De acordo com o descrito no TAC, as contribuições ao projeto do Parque Valongo, bem como a proposta concluída, serão enviadas ao Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa), ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) para aprovação.

Entre as contribuições ao projeto Parque Valongo apresentadas, estão a instalação de um posto da Polícia Militar, um hub de inovação, espaço representativo de todas as culturas, preservação dos imóveis históricos do entorno, implantação de transporte aquaviário ligando a Ponte Edgard Perdigão à Estação das Barcas Santos-Vicente de Carvalho, cultura oceânica e ciência cidadã, conectando o visitante com o mar, entre outras.

Audiências públicas sobre passarelas

Farinello anunciou também que a Prefeitura e a Autoridade Portuária realizarão em breve audiências públicas sobre a construção de novas passarelas de pedestres na zona portuária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/06/2023

TECNOLOGIA E INOVAÇÃO OBSERVADAS EM ISRAEL INSPIRAM EMPRESÁRIOS E AUTORIDADES NO BRASIL

Empresários e autoridades conhecem Autoridade de Inovação de Israel e companhia de sistemas

Por: Rodrigo Nardelli, Enviado a Israel



Na empresa Mobileye, soluções que servem para diversas atividades Foto: Rodrigo Nardelli

As inovações tecnológicas e as soluções arrojadas de proteção de dados desenvolvidas por startups de Israel inspiram empresários e autoridades da Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023 a reproduzirem iniciativas do tipo nos portos e terminais brasileiros. Com este espírito, o grupo encerrou nesta quarta-feira (31) a agenda de quatro dias no país que é referência em tecnologia e inovação.

Após passagens por Tel Aviv e Ashdod, na quarta-feira foi a vez de Jerusalém ser visitada pela comitiva. Pela manhã, o destino foi a empresa Mobileye. À tarde, a Autoridade de Inovação de Israel (Israel Innovation Authority). O contato com soluções inovadoras foi destacado pelo diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

“O resultado é fantástico, porque a gente veio com uma expectativa alta e a superamos. Embarcamos com o objetivo de ter contato com tecnologia e inovação e nos surpreendemos porque Israel é um país que conseguiu, apesar das suas dificuldades, se superar e virar referência mundial de inovação e tecnologia. Dentro desse ambiente, o Grupo Tribuna conseguiu viabilizar um acordo para trazer a Santos a Embaixada de Inovação do Porto de Ashdod, que é o principal de Israel”.

Ele viu nas mesas redondas entre os brasileiros e as startups israelenses um diferencial. “A gente tem que aproveitar essas portas que se abriram para tentar resolver as nossas dores, os problemas que nós temos, como os gargalos. Vimos como eles são determinados, enxergam o problema e buscam as soluções até o fim. É o país das startups. De cada 100 iniciativas, 4% se viabilizam, enquanto a média mundial é de 2%. De 100 iniciativas, 96 você joga fora e quatro são aproveitadas.

Assim, eles criaram o Waze, o pen drive. A gente tem que mudar nossa cultura, pensar no longo prazo”.

Lições pessoas e profissionais

O empresário e apresentador Maxwell Rodrigues, organizador da missão internacional, afirmou que todos retornam ao Brasil com lições pessoais e para suas empresas. “Quando a gente pode sonhar, pode realizar. Essa é a lição. O setor portuário tem muitos desejos, uma vontade imensa de mostrar ao mundo cada vez mais o potencial do nosso setor. No Brasil, temos hoje um nível de automação muito bom na comparação com outros portos do mundo e está na hora de exportarmos nosso conhecimento”.



Roberto Teller: Foto: Rodrigo Nardelli

“Vamos levar na bagagem muita oportunidade para o nosso setor portuário, não só para o Porto de Santos. Dessa vez, fomos um pouco mais longe, a gente está olhando para o Brasil todo. Esses grandes executivos querem entregar algo para o setor portuário, mas para o País também. A gente tem muito potencial para fazer”, complementou Rodrigues.

No radar

A partir das experiências observadas e os acordos firmados, o secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, afirmou que será possível estruturar o Parque Tecnológico na Cidade.

“A gente sai daqui com boas ideias. A partir de agora, vamos ter a possibilidade de estruturar o nosso Parque Tecnológico, firmar boas parcerias, como já ocorreu aqui, e fazer com que a gente possa consolidar em Santos um grande hub de tecnologia da informação. Nosso indutor econômico é a atividade portuária”.

Aspectos positivos

Tomando como exemplo parte da agenda de ontem - a visita à empresa Mobileye -, o diretor-presidente da MSC, Elber Alves Justo, observou que a cooperação israelense é um aspecto muito positivo. “Trabalhando em conjunto, a gente pode atingir resultados importantes. A diferença é que aqui o estado é um pouco menos engessado, talvez, com mais autonomia, com mais possibilidade de investimentos sem passar por processos licitatórios, o que traz bastante ganhos para esse processo”.

O diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, Roberto Teller, não tem dúvidas: inovação é a palavra da vez. “Vimos todos os dias inúmeras startups, inúmeras tecnologias de ponta e que podem ser aplicadas. Foi uma experiência sensacional. Não somente para terminais portuários, como também para toda rede de fornecedores dos terminais e da comunidade da Baixada Santista. Nós pretendemos criar um centro de inovação utilizando o Parque Tecnológico”.



Em uma das atividades da semana, Porto de Ashdod impressionou pelas soluções tecnológicas adotadas para maximizar movimentação de cargas Foto: Rodrigo Nardelli

Viagem produtiva

Para o diretor da Van Oord, Erick Aeck, a viagem a Israel foi bastante produtiva. “Como o país é conhecido globalmente como o Estado das startups, procurei observar bastante quais eram as inovações relacionadas, principalmente, à segurança às operações. Segurança para a gente é palavra-chave,



então chamaram a nossa atenção as inovações relacionadas às nossas operações e tudo aquilo que pudesse mitigar um risco aos nossos equipamentos, ao nosso pessoal e ao meio ambiente”.

Já a sócia-fundadora da Revoredo Advocacia, Daniella Revoredo, afirmou que chamou a sua atenção “a tecnologia utilizada nos terminais, na movimentação dos contêineres e na proteção a ataques cibernético. É muito interessante. Imagina você perder informações de um porto como Ashdod? Então, é muito delicado e eles trabalham para evitar qualquer tipo de ataque cibernético. É muito forte a segurança que eles têm aqui”.

Lições

O sócio do Grupo Yamam Serviços de Segurança, Portaria e Limpeza, Eduardo de Pinho Freire, disse que há muito a aprender com Israel. “É um país com 10 milhões de habitantes, muito focado em segurança. Assistimos a algumas apresentações de startups voltadas para esse segmento, observamos a questão de drones, a identificação de não utilização de EPs, que acaba atingindo a parte de segurança. Foi uma missão espetacular, saio daqui com muito aprendizado, muito conhecimento”.

O presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco, parabenizou o Grupo Tribuna. “Parabéns ao Grupo Tribuna, pois essas viagens são sempre de grande conhecimento. Tivemos um grupo bem formado, com o governo participando, a Antaq, as principais empresas do Porto de Santos. Visitamos um país que está na vanguarda da tecnologia e encontramos várias soluções que a gente pode trazer para o Porto de Santos”.

Para o diretor comercial da Brasil Terminal Portuário (BTP), Cláudio Oliveira, a cultura israelense de inovação merece elogios. “Eles são muito preocupados com ataques cibernéticos e de proteção das redes, o que é muito importante no negócio. E o que nós vimos em termos de atividades portuárias, no terminal de contêineres, que para a BTP é o nosso foco, foi muito positivo. Conhecemos muita inovação e tecnologia”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

CHESF VAI INVESTIR R\$ 130 MILHÕES NA SUBESTAÇÃO BONGI, NO RECIFE

Os reforços na subestação do Bongi visam melhorar a qualidade da energia no Grande Recife

Da Redação ME



A subestação Bongi é muito importante para o abastecimento de energia na Região Metropolitana do Recife

A Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf) vai investir cerca de R\$ 130 milhões em reforços na subestação do Bongi, na Zona Oeste da capital. Esse equipamento é muito importante para o abastecimento de energia na Região Metropolitana do Recife. O objetivo desta ampliação – que inclui a colocação dos novos equipamentos – é reforçar a

confiabilidade da energia para a distribuidora e os consumidores locais. As obras começam este mês.

As melhorias na subestação do Bongi vão mais que duplicar a potência instalada, passando dos 400 MVA (Mega Volt Ampere) para 900 MVA, medida usada na transformação de energia. Na prática, a subestação vai ficar apta a receber 110% a mais de energia. O trabalho da subestação é receber a energia em alta tensão e transformá-la numa tensão mais baixa que pode ser transportada até a casa dos consumidores. Somente os grandes consumidores recebem energia em alta tensão.

“São cinco transformadores com mais capacidade, sendo um de 100MVA, mais a instalação de outros quatro transformadores de 200MVA de potência, além da adequação de instalações (barramentos) e proteções necessárias para a modernização da subestação”, afirmou o presidente da Eletrobras Chesf, João Henrique Franklin. As proteções citadas, por exemplo, são usadas em caso de apagões impedindo que a interrupção do fornecimento se espalhe por todo o sistema, prejudicando mais usuários, caso ocorra algum problema.

“Estamos construindo, com parceiros sólidos e grandes fornecedores, os alicerces de uma jornada próspera que se desenvolverá ao longo dos próximos 31 meses. Soluções inovadoras e ágeis serão garantia do alcance dos melhores resultados e da realização plena do planejamento deste grande empreendimento”, explicou João Franklin.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 01/06/2023

JABOATÃO VAI GANHAR UMA NOVA UNIDADE DO SENAC NUM INVESTIMENTO DE R\$ 28 MILHÕES

A nova unidade de Jaboatão dos Guararapes do Senac deve ficar pronta em 15 meses
Da Redação ME



Acima a maquete da unidade que será construída em Jaboatão dos Guararapes, no Grande Recife. O investimento será de R\$ 28 milhões. Foto: Divulgação/Senac.

Foi dado o primeiro passo para o início das obras da primeira Unidade de Educação Profissional do Senac no município de Jaboatão dos Guararapes, na Zona Sul da Região Metropolitana do Recife. Com um investimento de mais de R\$ 28 milhões, a instalação vai atender mais de 2 mil pessoas por ano e contribuir para a formação de uma mão de

obra qualificada no segmento voltado para o comércio de bens, serviços e turismo. A assinatura da ordem de serviço ocorreu nesta quarta-feira (31) com a presença do Sistema presidente do Sistema Fecomércio/Sesc/Senac-PE, Bernardo Peixoto; do prefeito de Jaboatão, Mano Medeiros, e do gerente de Infraestrutura do Departamento Nacional do Senac, Carlos Tadeu.

O empreendimento será instalado em um terreno de mais de oito mil metros quadrados, cedido pela Prefeitura de Jaboatão por 30 anos, situado ao lado do Shopping Guararapes. A obra será realizada pela Walter Lopes Engenharia e deverá ficar pronta em 15 meses, onde neste período serão gerados mais de 600 empregos diretos e indiretos, impactando positivamente para a geração de renda e economia local.

A nova unidade vai ter uma área construída de 3.400 metros quadrados, com 08 salas de aula, 9 laboratórios com equipamentos de ponta para a realização de práticas, sendo 04 voltados para Tecnologia da Informação e os demais para as áreas de imagem pessoal, bem-estar, gastronomia, saúde e idiomas. O empreendimento contará com equipamentos de ponta e ambientes inovadores, a exemplo de um laboratório de governança para qualificações de hotelaria, com a montagem de um quarto de hotel; e um laboratório de homecare, com a reprodução de um quarto hospitalar na residência de um paciente para aulas práticas destinadas aos profissionais que querem se especializar no segmento de saúde.

“Ter uma unidade do Senac instalada na cidade (Jaboatão dos Guararapes) representa o nosso compromisso em contribuir com o desenvolvimento do Estado, por meio da educação e formação profissional. Queremos oferecer a expertise do Senac para promover e facilitar o acesso à educação dos jaboatonenses, além de entregar os melhores profissionais para o mercado de trabalho”, afirmou o presidente do Sistema Fecomércio/Sesc/Senac-PE, Bernardo Peixoto.

No espaço, serão ofertados cursos de capacitação, aperfeiçoamento, qualificação e técnico, como também para o Ensino à Distância – EAD. O local contará ainda com 2.658,53 metros quadrados de área verde, estacionamento e bicicletário, além de ter todo projeto de funcionamento voltado para a acessibilidade. A expectativa é que a unidade ofereça formação a trabalhadores, empreendedores e empresários, promovendo a construção do conhecimento e o desenvolvimento de competências de forma ética, crítica e criativa. Os alunos que saem do Senac apresentam um alto índice de empregabilidade.

A unidade de Jaboatão também contará com a parceria e convênios firmados com diversas instituições e secretarias, a fim de proporcionar o acesso e atendimentos de ações extensivas, cursos e oficinas junto à população local e dos arredores. Entre os parceiros, Sebrae, Instituto Perú, Casa da Esperança, Secretaria da Mulher do município e a Secretaria de Desenvolvimento Profissional e Empreendedorismo do Estado, que já contribuem ativamente, junto ao Senac, para a formação de milhares pessoas.

A cidade de Jaboatão dos Guararapes faz parte de uma região estratégica de desenvolvimento econômico de Pernambuco dentro da influência do Porto de Suape. Dentro deste cenário, a nova unidade foi idealizada para oferecer uma estrutura física e operacional para atender as necessidades e exigências do processo produtivo do território estratégico da região com a finalidade de promover o aprendizado e o crescimento profissional com base na inovação e no desenvolvimento sustentável.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 01/06/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

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

Primeira audiência pública autorizada pela Agência no ano de 2023 teria seu prazo encerrado no último dia 24



Terminal ITG 02 é destinado ao escoamento de minério de ferro

Brasília 01/06/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prorrogou o período de Consulta Pública nº 01/2023 que analisa os documentos técnicos e jurídicos para a licitação do terminal ITG 02, no Porto Organizado de Itaguaí (RJ). As contribuições seguirão até o dia 11 de junho.

A decisão aconteceu durante a Reunião Ordinária de Diretoria Virtual desta semana. Os diretores acataram os pedidos feitos pelos contribuintes de prorrogação para que haja maior manifestação popular sobre os estudos e minutas do empreendimento.

Vale lembrar que, no dia 19 de maio, a ANTAQ realizou uma audiência pública presencial para tratar do tema. Ao todo, foram aproximadamente dez contribuições na audiência, representando entidades públicas da prefeitura de Itaguaí, associações comerciais e escritórios de advocacia.

O documento que fundamenta a licitação está de acordo com a Resolução Normativa da ANTAQ nº 85/2022 – que estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

A expectativa é de que o novo Terminal de Uso Privado (TUP) – que será implantado em uma área de 348.937m² – receba, ao longo da concessão, quase R\$ 3 bilhões em investimentos e aumente a capacidade de escoamento de minério de ferro pelo Porto de Itaguaí, movimentando quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência contratual.

Os documentos preparatórios para a licitação da instalação portuária estão disponíveis no site da ANTAQ por meio deste link.

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: 01/06/2023

ANTAQ PARTICIPA DA CONFERÊNCIA DE DIREITO PORTUÁRIO E MARÍTIMO

Realizado no Porto de Lisboa, evento tem objetivo de debater temáticas de relevância para os portos de países lusófonos



Diretor Lima Filho palestrou em conferência promovida pela Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa

Brasília 31/05/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) esteve presente na Conferência sobre Direito Portuário promovida pela Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (APLOP), na última segunda-feira (29), em Portugal.

O evento aconteceu nas instalações do Porto de Lisboa e contou com a participação de dirigentes de inúmeros portos portugueses além de Angola, Brasil, Cabo Verde e

Moçambique.

O diretor da ANTAQ Lima Filho representou a autarquia no evento como um dos debatedores do painel “Direito do Transporte Marítimo e Segurança Marítima”. Em seu discurso de abertura, Lima Filho falou sobre a satisfação de realizar debate sobre direito marítimo em Portugal.

“Para mim é motivo de muita satisfação participar deste evento. Não há um lugar mais apropriado para se falar de maritimidade do que Portugal. Foi aqui onde tudo começou. Agradeço aos estimados Conselheiros da APLOP e a diretoria executiva da AGEPOR pela atenção. O mar e a história unem nossos países”, disse.

Ao longo de sua apresentação, o diretor da ANTAQ falou sobre a Lei 10.233/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e cria a ANTAQ. Falou, ainda, sobre como a ANTAQ se posiciona dentro do Estado brasileiro e sobre a estrutura diretiva da autarquia. Também expôs o papel da agência na fiscalização, regulação e manutenção dos serviços de transportes e movimentação portuária no Brasil.

Lima Filho também tratou sobre a Lei 14.301/2022, relativa ao incentivo à Cabotagem no Brasil, conhecida como BR do Mar. “O foco aqui é estabelecer em que momento as embarcações estrangeiras poderão atuar na cabotagem. No Brasil, é possível que essa operação aconteça desde que não haja nenhum navio de bandeira brasileira em condições de cumprir determinada atividade”, informou.

Além da ANTAQ, o evento contou com representantes de outras entidades nacionais, dentre elas a Ordem dos Advogados do Brasil(OAB), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP).

**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: 31/05/2023

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO E CIDADE DE SANTOS INTERLIGADOS NUM TODO CONVINCENTE

Editor Portogente

Há dois grupos principais de atividades que ocorrem no espaço urbano: atividades em movimento; e estacionárias. (Jan Gehl)

Os avanços tecnológicos, hoje ofertados e aplicados em portos pelo mundo, não são, por si, suficientes para resolver, adequadamente, a necessidade de ocupação do espaço urbano pelo Porto de Santos. Portanto, ao posicionar o Parque Valongo como uma relação porto-cidade, é preciso integrar, harmonicamente, ambos os espaços. O do porto das cargas e o da cidade das pessoas. Sem o que, geralmente acontece haver baixa qualidade no espaço urbano e menos produtividade na atividade portuária.



Audiência pública realizada na noite, desta quarta-feira (31/5), em Santos. Crédito: Portogente.

Veja mais * Autoridade Portuária de Santos decide Parque Valongo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115428-autoridade-portuaria-de-santos-decide-parque-valongo-no-porto-de-santos>

Construir estrutura urbana para promover bem estar e lazer à população não pode gerar gargalos nem tornar menos ágil a operação do porto. Pois isso promove perdas de competitividade e de ganhos. Esse dilema já é realidade e precisa ser superado, na Rua Xavier da Silveira, que faz parte do projeto Valongo-Paquetá. Essa via reduz uma pista da Av. Perimetral (Av. Cândido Gaffré), por onde flui 70% das mercadorias movimentadas no porto, à jusante. Nessa rua também flui, numa relação precária com a cidade, o fluxo ferroviário objeto do projeto Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Realizar, sem lesar a galinha dos ovos de ouro da pujança da cidade, a logística do Porto de Santos.

Veja também * Ocasão da Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113976-ocasio-da-ferrovia-interna-do-porto-de-santos-fips>



Esse projeto, que explora o encanto do comércio marítimo e permite perceber melhor a dimensão da cidade portuária por diferentes eixos, deve resultar de um processo centrado na autoridade portuária e em parceria com a Prefeitura Municipal como autora da proposta. A esta altura, essa iniciativa muito interessante e já consagrada em portos mundiais destacados, como instrumento da boa relação porto/cidade, deve otimizar a sua ocupação do espaço urbano dividido com os caminhos dos transportes portuários, evitando os conflitos e estimulando o desenvolvimento local.

Veja ainda * Porto e Cidade planejando e construindo juntos o futuro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113049-porto-e-cidade-planejando-e-construindo-juntos-o-futuro>

Mesmo que a maioria da nova diretoria do Porto de Santos não tenha, ainda, aptidão para tratar e superar impasses complexos desse projeto, essa autoridade portuária tem competência de sobra para resolvê-los da melhor forma possível. Um desafio relevante é a logística rodoviária que ao adentrar o trecho final do porto, tem de enfrentar um estrangulamento da pista, até alcançar as rodovias Anchieta e Imigrantes, o maior complexo rodoviário nacional. Na audiência pública, nesta quarta-feira (31/5), à noite, na Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos, ficou evidenciado que essa grave situação logística não está sendo considerada adequadamente no projeto Valongo-Paquetá. Portogente quer jogar luz do sol nesse assunto.

Veja também * 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 Porto de Santos carece de urbanismo e de bom relacionamento com a cidade. Talvez um resíduo do muro centenário, que até há pouco tempo separava o porto da cidade, bem como das tantas diretorias do porto absurdas. O Parque Paquetá pode ser a transição para uma nova e necessária cultura, em que haja mais diálogo e melhor nível nas soluções complexas envolvendo a cidade e o porto.

Veja mais * 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>

Centros de cidade bem organizados têm possibilidade de adquirir superioridade e, assim, serem evidenciados. O porto tem uma cidade e a cidade tem um porto. Por isso, os fundamentos da logística portuária devem ser considerados na ocupação do espaço urbano, de forma a garantir mobilidade segura e, também, porto e cidade interligados num todo consonante e convincente.

Veja ainda * Debater Porto-Cidade de Santos destaca o importante e o fundamental

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 01/06/2023

COMO MELHORAR SEGURANÇA FÍSICA NOS PORTOS

Redação Portogente

A adoção de equipamentos e softwares de segurança física e cibernética mais modernos, além de sua unificação com os sistemas de gestão já existentes nos portos.

O transporte marítimo é a espinha dorsal da economia global. Na verdade, aproximadamente 90% de todos os bens comercializados e seus componentes são transportados por navio e essa demanda por frete global só deve aumentar. Segundo a OCDE, os volumes de comércio marítimo triplicarão até 2050. Diante de desafios logísticos cada vez mais complexos e ameaças físicas e cibernéticas em evolução, os portos marítimos sabem que precisam passar por uma transformação digital.



Porto de Salvador - Acervo Portogente.

"Os operadores de salas de controle e gerentes de segurança portuária enfrentam muitos desafios hoje, desde o aumento de remessas de cargas e problemas logísticos globais até o crescimento dos crimes cibernéticos e ameaças à segurança internacional. São muitas questões a monitorar e gerenciar, o que deixa a equipe sobrecarregada, tornando a necessidade de novas tecnologias para ajudar a simplificar as operações diárias e dar suporte aos profissionais premente, porém existe o desafio de lidar com os

poucos recursos para navegar com sucesso na digitalização, de forma eficiente e rápida", ressalta Alexandre Nastro, gerente de Vendas para as Verticais de Governo e Infraestrutura da Genetec Brasil.

Segundo ele, o fato é que à medida que a indústria portuária continua a crescer, os portos têm de buscar e estão se digitalizando para otimizar as operações atuais e reduzir a necessidade de investir em infraestrutura adicional para atender à demanda. "A ligação entre segurança portuária e operações é clara. Maior volume geralmente leva a tempos de espera mais longos, reduzindo a eficiência e aumentando os riscos associados à segurança e proteção. Os portos marítimos que dependem de sistemas analógicos isolados para suas necessidades de segurança geralmente se debatem para dar conta e continuar a usar sistemas separados pode piorar os acúmulos, gerando atrasos operacionais significativos e maior risco de violações de segurança, incluindo invasões de perímetro", explica Nastro.

As plataformas de segurança física unificadas construídas em uma arquitetura aberta fornecem aos operadores de salas de controle portuários e aos gerentes de segurança portuária as ferramentas que precisam para reduzir a complexidade e se concentrar nas ações de maior impacto para resolver os problemas quando surgirem. Conectar os diferentes sistemas em uma plataforma aberta, como o Genetec Security Center, também pode permitir que os portos adotem novas tecnologias, como mapas e rastreadores, que contribuem para operações eficientes.

Outro diferencial é que a implementação de uma plataforma aberta é vital para proteger os trabalhadores e a infraestrutura crítica, assim como para ajudar a gerenciar os riscos associados ao aumento de volume e congestionamento. "Ao associar essa plataforma aberta com cibersegurança ganhou ainda mais eficiência, além de ajudar a manter os estivadores, marinheiros, caminhoneiros e outros trabalhadores seguros. Isso porque ao unificar sistemas e processos, a equipe portuária obtém uma visão completa dos locais e eventos, o que pode melhorar a segurança e as operações diárias. Um sistema de segurança física unificado fornece aos operadores uma visão holística, o que lhes permite identificar incidentes rapidamente, responder a eventos rapidamente e otimizar as operações", detalha Nastro.

Benefícios

De acordo com Nastro, além disso, um sistema de segurança unificado construído em um sistema de arquitetura aberta oferece maior flexibilidade para fazer upgrade e expandir o arsenal tecnológico à medida que as necessidades do porto evoluem, o que facilita a adição de licenças e módulos se for preciso sem se preocupar com problemas de compatibilidade.

Um benefício adicional é a capacidade de integrar fluxos de dados de terceiros, como tráfego, serviços públicos e feeds meteorológicos em uma solução de segurança, o que aumenta a agilidade, pois dados altamente específicos e relevantes podem ser adicionados à plataforma de forma rápida e fácil. "Quando os portos marítimos podem optar por apresentar informações contextualmente com mapas dinâmicos ou visualmente em painéis operacionais em relatórios investigativos ou em uma interface de monitoramento unificada, eles podem otimizar as informações para suas próprias

necessidades específicas. Como resultado, os operadores de segurança receberão informações importantes e em tempo hábil que aprimoram suas respostas", ressalta o executivo da Genetec.

Da mesma forma, um sistema de arquitetura aberta oferece a mais ampla variedade de opções para sensores e outros hardwares. Ao integrar diferentes tecnologias de intrusão de perímetro em um sistema de segurança unificado, os portos marítimos podem obter visibilidade e controle ainda maiores, como, por exemplo, usar radar, LiDar, detecção de intrusão de cerca e analíticos de vídeo não apenas para detectar possíveis intrusos, mas também para manter as operações funcionando tranquilamente. Quando não se está preso a produtos de apenas um fabricante, tem-se a liberdade de selecionar as melhores tecnologias para atender às necessidades específicas.

"Em um mundo de crescente complexidade, ameaças à segurança, restrições de recursos e escassez de mão de obra, a transformação digital é a solução para ajudar os portos marítimos a enfrentar os desafios que enfrentamos hoje. Com uma solução de segurança de plataforma aberta e unificada, os portos podem proteger a infraestrutura, otimizar operações e reduzir custos operacionais — e a flexibilidade de uma solução de arquitetura aberta garante que poderão continuar a aproveitar as melhores tecnologias à medida que a indústria evolui", conclui Nastro.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 31/05/2023

TRANSPORTE POR CONTÊINERES CRESCE 25% DE SP PARA MT

Redação Portogente

Trens registram recordes na taxa de ocupação de Sumaré (SP) para Rondonópolis (MT), carregando diversos tipos de produtos e democratizando a ferrovia

O transporte de cargas pela Brado de São Paulo em direção ao Mato Grosso cresceu 25% no primeiro trimestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado. Cada vez mais os contêineres que circulam entre Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT) em vagões double stack trafegam cheios, com produtos variados que abastecem Mato Grosso. O recorde no fluxo em direção ao Centro-Oeste foi em junho de 2022, com taxa de ocupação de 94%. Neste ano, março registrou o maior volume para o mês, com mais de mil contêineres carregados.



Trem double stack faz a rota do mercado interno. Fotos: Divulgação.

Defensivos agrícolas, bebidas, produtos de higiene e limpeza e materiais de construção foram as cargas que contribuíram para o aumento, com crescimento de até 115% no caso dos defensivos. A operação é proveniente das indústrias localizadas na Região Metropolitana de Campinas. São mais de 40 produtos atendidos na operação, democratizando o transporte de cargas pela ferrovia e abastecendo o mercado de consumo no interior do País.

De acordo com Rafael Seijas, gerente executivo de Planejamento da Brado, essa solução logística é uma realidade recente e com potencial transformador na região. "Iniciamos em 2017 esse fluxo no mercado interno e no primeiro ano movimentamos 519 contêineres. Cinco anos depois, nosso resultado já ultrapassou a barreira dos 10 mil contêineres por ano em direção ao Mato Grosso".

Segundo o gerente, a movimentação de cargas da região industrializada com destino ao interior do País pela ferrovia representa uma quebra de paradigma na logística brasileira. "O fluxo habitual é desequilibrado: os ativos rodoviários e ferroviários vão até os portos cheios e retornam para o interior com grande ociosidade", explica.



Quando essa rota operado pela Brado iniciou, em 2017, foi possibilitada devido ao crescente transporte de milho de venda interestadual, que sai de Rondonópolis com destino a Sumaré, abastecendo as indústrias da região. "A carga do milho no mercado interno foi importante para nos dar regularidade e cadência. A partir do momento que conseguimos estabelecer o fluxo de ida de um trem a cada dois ou três dias, foi criado um terreno muito fértil para começarmos a prospectar os clientes do mercado interno a partir de Sumaré, o que basicamente é ocupar o fluxo de retorno", diz Rafael. Seis anos depois, hoje os trens estão circulando praticamente cheios nos dois sentidos.

Mudanças

Atuar em um mercado tão distinto ao usual da Companhia, em que prevalece a movimentação de cargas para exportação, exigiu mudanças internas. A área de Execução Comercial cresceu e se organizou para um trabalho realizado no dia a dia.



"O mercado interno é gôndola, muito diferente da exportação. É preciso atuar diariamente com o cliente e conhecer toda a cadeia, ter a consciência de que se houver uma ruptura, o cliente final vai perder a gôndola no supermercado", afirma Zuleica de Melo, gerente executiva de Execução Comercial e Customer Experience. "Mesmo com pouco tempo de atuação, estamos criando um histórico para direcionar nossas estratégias de forma assertiva. É um mercado carente de boas soluções e o atendimento personalizado faz a diferença", enaltece.

Brado 2

São dois modelos de operação nessa rota. Na venda direta (door-to-door), o produto sai da indústria e é entregue no cliente final, como um atacadão ou loja de materiais de construção. No modelo transferência de estoque, a carga fica armazenada em Rondonópolis até ser vendida.

As pontas rodoviárias também receberam atenção para otimizar esse novo fluxo. Os resultados já renderam novos projetos, como a substituição de parte dos caminhões porta-contêiner pelos sider – modelo com aberturas laterais – no carregamento nas fábricas de bebidas.

Embora a alteração exija uma transferência de carga do caminhão para o contêiner – cross-docking – adicional no terminal intermodal, o ganho de tempo na planta do cliente compensa. O mercado de bebidas foi um dos que mais cresceu em relação a 2022, dobrando o volume na comparação do primeiro trimestre, de 95 para 191 contêineres transportados.

Benefícios

Uma das vantagens para os clientes desse mercado é a possibilidade do estoque em trânsito. O atacadista ou distribuidor pode comprar uma carga na indústria e ainda não ter o espaço físico para receber esses produtos. Enquanto essa compra se desloca pela ferrovia, o estoque estará em trânsito.

Para o mercado de insumos agrícolas, o atrativo é o estoque avançado, que gera valor tanto para a indústria quanto para o produtor. A Brado conta com um armazém em Rondonópolis com os produtos disponíveis a pronta entrega. A indústria conta com espaço de armazenagem fora de sua planta e perto do maior mercado consumidor, facilitando o acesso do produtor conforme a sua demanda.

Outros ganhos são a segurança da carga e o processo sustentável da operação. A Brado oferece aos clientes uma calculadora de emissões de CO2: o Green Log. Na ferramenta online, é possível calcular as emissões evitadas com a adoção das soluções multimodais da empresa. Em 2022, os clientes das operações de retorno do mercado interno deixaram de emitir quase 40 mil toneladas de



CO2, equivalentes à emissão anual de 6,6 mil veículos. Seriam necessárias 220 mil árvores para absorver integralmente esse volume.

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 31/05/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CRISE EM ITAJAÍ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A importância estratégica do Porto de Itajaí para a economia da região e do estado de Santa Catarina é inquestionável. Ao longo dos anos, esse complexo marítimo desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social, impulsionando negócios, gerando empregos e fortalecendo a economia local. Portanto, é preocupante a decisão da APM Terminals, que atuou no porto por 22 anos, de encerrar suas atividades na região.

Diante desse cenário, é fundamental que se busque um novo operador para assumir de forma transitória os berços 1 e 2 do terminal. A decisão da Prefeitura de Itajaí em lançar um processo licitatório para selecionar um novo parceiro privado é um passo importante nessa direção. Essa medida tem o objetivo de manter a continuidade das operações portuárias e movimentações de cargas durante o período de transição, até que o Governo Federal finalize o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí.

No entanto, esta é uma situação que deve ser analisada com profundidade pelas autoridades e não se pode descartar uma revisão do modelo de exploração da área ou até mesmo do porto como um todo, de forma a tornar sua oportunidade de negócios mais atrativa. A demora no processo de desestatização, iniciado na gestão anterior, gerou incertezas e dificuldades para os operadores fecharem contratos. Essa situação precisa ser superada, pois o Porto de Itajaí possui um imenso potencial que pode ser melhor explorado.

É preciso garantir que o processo de seleção do novo operador seja conduzido de maneira transparente, criteriosa e com ampla participação dos interessados. A escolha de uma empresa com experiência e expertise no transporte de contêineres é fundamental para garantir a eficiência das operações e o desenvolvimento sustentável do porto.

Além disso, é fundamental que o Governo Federal cumpra seu papel e finalize o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí o mais rápido possível. Essa medida proporcionará segurança jurídica aos futuros operadores e atrairá investimentos para a região, impulsionando o crescimento econômico e a geração de empregos.

O Porto de Itajaí é um importante ativo para o Brasil, e sua plena operação é essencial para o desenvolvimento da região e do País como um todo. Portanto, é fundamental que todos os esforços sejam direcionados para superar os obstáculos, atrair novos operadores, eventualmente rever o modelo de negócios adotado e, enfim, criar um ambiente propício para o crescimento do porto.

Fonte: *BE NEWS – BRASIL EXPORT*

Data: 01/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERROGRÃO 1

O impasse na construção da Ferrogrão poderá ser resolvido a partir de um acordo judicial nos próximos dois meses. A estratégia foi sugerida pela Advocacia-Geral da União (AGU) e confirmada ontem, dia 31, pelo ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), relator do

caso. O magistrado ainda liberou a retomada dos estudos técnicos sobre o empreendimento, mas o início das obras ainda dependerá de uma decisão do STF.

FERROGRÃO 2

Os estudos para a implantação da ferrovia - que ligará a zona agrícola do Mato Grosso até o Pará, facilitando o escoamento da safra pelos portos do Arco Norte - foram suspensos pelo STF, por uma ação do PSOL, diante do impacto da obra no Parque Nacional do Jamanxim, no Pará. Na decisão de ontem, Moraes citou um parecer do Instituto Chico Mendes de Conservação de Biodiversidade (ICMBio), indicando que o Ferrogrão faria o parque perder 0,054% da área original. Mas o órgão considera que esses limites podem ser ampliados para compensar a construção

FERROGRÃO 3

O ministro dos Transportes, Renan Filho, já havia dito que, se o STF liberasse os estudos da Ferrogrão, como ocorreu, iria rever seu projeto, o tornando mais sustentável.

PARANAGUÁ

Empresários do Porto de Paranaguá (PR) se reúnem nesta manhã, na sede da Portos do Paraná, para debater a proposta de concessão do canal de acesso ao complexo marítimo. Eles temem que, com o repasse da gestão do canal à iniciativa privada, aumente a tarifa cobrada para a manutenção do acesso aquaviário, ampliando o custo logístico da operação em Paranaguá.

CONSELHO

Mantendo a tradição dos últimos anos, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, será o novo presidente do conselho de administração da Portos do Paraná, a Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina. Automação A lport Solutions forneceu os sistemas que garantiram a plena automatização dos novos silos de grãos do Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc), no Porto de São Francisco do Sul (SC). As instalações foram inauguradas na quinta-feira da semana passada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/06/2023

NACIONAL - SECRETÁRIO-EXECUTIVO DE PORTOS ENFATIZA GESTÃO PARA VENCER A BUROCRACIA

Roberto Gusmão falou sobre o assunto durante a cerimônia de abertura do Enaport, em Brasília

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



Com uma agenda que vai amanhã, a Fenop promove, além do Enaport, a Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário e o Conogmo Crédito: Ricardo Botelho

Fazer uma grande gestão contra a burocracia. Essa é uma das receitas para desenvolver a atividade portuária, na opinião do secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão. Ele foi uma das principais atrações da cerimônia de abertura do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), ontem (31), em Brasília.

“Fazer uma grande carteira de investimentos e principalmente de projetos não só nos portos organizados que é a nossa responsabilidade, mas incentivando também os portos delegados para que a gente possa através de projetos de investimentos”, afirmou o secretário-executivo.

Para ele, o problema do Brasil não é falta de dinheiro, mas de gestão e planejamento. “O que falta é projeto e competência para gastar, então o que precisamos é ter dinheiro para gastar e ter projeto executivo e bem feito com licenciamento ambiental”, apontou.

Roberto Gusmão enfatizou que o planejamento é um dos pontos mais importantes para oferecer segurança para o setor privado. “Nosso objetivo no ministério é esse, e o objetivo dos operadores é exigir que o Ministério cumpra aquilo que é importante ele cumprir”, completou.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, ressaltou que o setor de portos é um dos mais importantes do país.

Aquino lembrou que o ramo resistiu a momentos difíceis, como a pandemia de Covid-19. “Tudo passa pelos portos e nunca paramos”, disse.

“As várias atividades da Fenop nesses últimos anos continuam gerando resultados. Os seminários de direito trabalhista portuário em todas as regiões do país, o curso de pós graduação e a primeira semana nacional de segurança são apenas algumas das atividades dessa federação”, ressaltou o presidente da Fenop.

Durante a cerimônia de abertura foram salientados temas como logística, tecnologia no setor portuário e comércio exterior.

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), afirmou que o objetivo é contribuir para o setor e que os desafios são “enormes”.

“É muito importante que a gente tenha um trabalho organizado pela sociedade organizada, pelas empresas, pelo poder executivo e também no poder legislativo”, disse.

Também estiveram presentes o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

Hoje (1º) acontece, paralelamente ao Enaport, a Conferência Nacional Permanente Fenop de Direito Portuário. E amanhã (2), último dia de atividades, a conferência prossegue, ao mesmo tempo em que será realizada a 11ª edição do Conogmo (Congresso Nacional dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra Portuária).

Os eventos são realizados no Centro Cultura Brasil 21, Sala Vera Cruz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/06/2023

NACIONAL - INSTITUTO VAI AUXILIAR FRENTE PARLAMENTAR DE PORTOS EM PROJETOS DO SETOR

Órgão foi criado oficialmente na noite de ontem, na abertura do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), em Brasília

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



Empresários e profissionais do setor participaram do lançamento do Instituto Brasileiro de Infraestrutura

A Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, do Congresso Nacional, já conta com um órgão técnico para assessorá-la na análise dos problemas do setor e na elaboração de soluções. Esse apoio será dado pelo Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), criado na noite de ontem, em Brasília, durante a solenidade de abertura do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport).

A cerimônia de criação do IBI, com a assinatura de sua ata de fundação, teve a participação do presidente da frente, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa

(PSDB-SP). Ele destacou a importância do órgão para a atividade parlamentar, especialmente para melhor orientar deputados e senadores nas questões mais importantes para os setores portuário e aeroportuário.

“Hoje, com a frente parlamentar, o setor portuário tem um espaço importante no Congresso Nacional. Ali estão os legisladores que poderão tratar das questões mais críticas para o crescimento dos nossos portos. E com o instituto, vamos ter um canal importante para nos auxiliar nos debates desses temas. Vamos discutir propostas, ideias, fazer avançar no Congresso as demandas mais importantes para o segmento e trabalhar para que elas sejam atendidas”, destacou Barbosa.

Sócio fundador do IBI, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, participou do lançamento do instituto. O Brasil Export é o maior fórum de debates sobre transportes e infraestrutura do País. Julião destacou que o órgão será importante ao facilitar a comunicação entre empresários e autoridades de portos e aeroportos com os parlamentares da frente. “Será uma ferramenta estratégica na integração entre o mercado portuário e o aeroportuário e o Congresso”, disse.

Segundo Julião, o Centro de Estudos Brasil Export também participará do instituto. Ele ainda explicou que a primeira diretoria do órgão será escolhida em assembleia a ser marcada nos próximos dias.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, afirmou que o papel do instituto será essencial para a tramitação das propostas do setor portuário no Congresso. “O segmento é diferenciado, técnico e o Instituto vai facilitar os debates, será um grande canal de integração entre o setor privado e o Parlamento. A Fenop - organizadora da Enaport - está honrada de participar como sócia fundadora”, disse Aquino, que também preside o conselho do Norte Export, fórum regional do Brasil Export.

O papel integrador do IBI também foi lembrado pelo presidente do conselho do Grupo Intermarítima e presidente do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva. Para ele, o órgão “será um grande elemento de interface entre o setor privado e a classe política, ajudando o deputado Paulo Alexandre Barbosa e os demais integrantes da frente parlamentar na elaboração e aprovação de soluções para os portos”.

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura chega em um momento estratégico, quando várias demandas do segmento portuário serão debatidas no Congresso, lembrou o advogado Marcelo Sammarco, sócio da Sammarco Advogados e presidente do conselho do Sudeste Export, outro fórum regional do Brasil Export.

Entre as questões que serão discutidas no Parlamento, estão a definição do regime de isenção fiscal para importação de equipamentos portuários, o Reporto, a retomada dos poderes deliberativos do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e, ainda, a própria reforma tributária, com impactos diretos no movimento portuário, “Neste ano, o Congresso deve ter uma pauta intensa e que interessa a empresários e demais profissionais dos portos. Com o instituto, deputados e senadores serão melhor informados sobre os impactos dessas medidas nesses segmentos e quais as melhores decisões para o desenvolvimento das atividades portuárias e aeroportuárias”, explicou Sammarco, que também é sócio fundador do órgão.



O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou a importância do IBI, que auxiliará a frente parlamentar presidida pelo deputado federal Paulo Alexandre Barbosa

O advogado Elias Francisco da Silva Júnior, outro sócio fundador, reforçou o papel de facilitador do IBI. “Certamente facilitará o diálogo com o Parlamento, levando as questões técnicas do mercado para nossos parlamentares”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/06/2023

REGIÃO SUL - APM ANUNCIA QUE NÃO VAI RENOVAR CONTRATO DE TRANSIÇÃO COM O PORTO DE ITAJAÍ

Prefeitura do município catarinense já informou que lançará edital nesta segunda para escolher novo operador

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



A APM Terminals perdeu clientes em 2022 em virtude de problemas decorrentes da demora no processo de desestatização do Porto de Itajaí
Crédito: Divulgação/APM Terminals

O clima de incerteza e apreensão que ronda o Porto de Itajaí (SC) desde o ano passado ficou ainda mais pesado ontem (31), após a APM Terminals anunciar que o contrato de transição com a Autoridade Portuária, que expira no próximo 30 de junho, não será renovado. Dessa forma, a companhia do Grupo Maersk encerrará suas atividades no terminal, onde atua há 22 anos.

“A empresa ressalta que durante todo este período desempenhou papel importante para o desenvolvimento econômico e social da região. Em mais de duas décadas de atuação, a APM Terminals investiu mais de R\$ 720 milhões em infraestrutura e equipamentos, gerou milhares de empregos e somou mais de 8 milhões de TEU (contêineres de 20 pés) operados entre importação e exportação, trazendo negócios e fortalecendo a economia no estado de Santa Catarina”, disse a companhia por meio de nota.

Numa forma de tentar dar uma resposta rápida, a prefeitura de Itajaí, por meio da Superintendência do Porto, informou que lançará nesta segunda-feira (5) um processo licitatório para escolher um novo operador para assumir, também de forma transitória, os berços 1 e 2 do terminal.

No texto publicado em seu site oficial, a Prefeitura informa que o objetivo da licitação “é buscar novo parceiro privado para dar continuidade e volume às operações portuárias e movimentações de cargas no terminal neste período transitório, enquanto o Governo Federal elabora o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí”.

O prefeito Volnei Morastoni já tem agendada para a próxima semana uma audiência em Brasília com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

Também ao portal do município, o chefe do Executivo declarou que a Administração Municipal cobra desde 2017 a realização, por parte do Governo Federal, de um novo processo de arrendamento do Porto de Itajaí para as próximas décadas. Disse também que a saída da APM “mostra a dificuldade atual dos operadores de fecharem contratos neste período de transição”.

Demora na desestatização

A crise no Porto de Itajaí estourou após uma sucessão de problemas decorrentes da demora no processo de desestatização, iniciado na gestão do então presidente Jair Bolsonaro.

Com a indefinição sobre um possível leilão e o contrato de arrendamento da APM próximo do fim (terminaria em dezembro de 2022), a Superintendência do Porto de Itajaí lançou um edital para a escolha de uma empresa que atuaria temporariamente até a privatização. Mas no fim de setembro, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) suspendeu o processo, entendendo que a operadora vencedora não tinha experiência suficiente no transporte de contêineres.

Diante desse obstáculo, a Autoridade Portuária recuou e anunciou em novembro a extensão do contrato com a APM, praticamente nos mesmos moldes que estabelecia o edital suspenso pela Antaq. Ou seja, um vínculo transitório, que iria até a privatização.

O problema é que, do anúncio até a assinatura do contrato, havia se passado praticamente um mês. Apesar de a APM ter assegurado aos clientes que permaneceria em Itajaí, algumas companhias que trabalhavam com ela temiam uma possível reviravolta. Preferiram não esperar e decidiram seguir para os portos de Navegantes e Itapoá, também em Santa Catarina.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/06/2023

REGIÃO SUL - AEROPORTOS DE SANTA CATARINA TÊM CRESCIMENTO ACIMA DA MÉDIA NACIONAL

Dados do primeiro quadrimestre foram divulgados recentemente pela Agência Nacional de Aviação Civil

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



A movimentação de cargas nos aeroportos catarinenses cresceu 51,19% e o número de passageiros aumentou 22,47% em relação aos primeiros quatro meses de 2022 Crédito: Ricardo Wolff/büttel/Secom

Os aeroportos de Santa Catarina registraram bons números no primeiro quadrimestre de 2023, com crescimento tanto no fator que envolve cargas, quanto de passageiros. A movimentação de cargas cresceu 51,19% e o número de passageiros aumentou 22,47% em relação aos primeiros quatro meses do ano passado. O desempenho dos aeroportos catarinenses ficou acima da média nacional, que registrou 18,11% a mais de passageiros e queda de 0,05% de cargas. Os dados são da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), divulgados recentemente.

No fluxo de cargas no estado de Santa Catarina, 77,38% foram de movimentação doméstica, ou seja, dentro do Brasil, e 22,62% foram de movimentação internacional. O total movimentado no período foi de 4,89 milhões de toneladas.

Já no fluxo de passageiros, os passageiros domésticos representaram 92,19% da movimentação, e os passageiros internacionais foram 7,81%, de um total de 2,44 milhões de pessoas.

O governador Jorginho Mello (PL) celebrou os números atingidos e falou em regionalizar a aviação catarinense.

“Não tenho dúvida que esse desempenho vai continuar crescendo. Com a Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias estamos trabalhando para levantar e sanar os principais gargalos nesses equipamentos, além de regionalizar nossa aviação. Vamos conseguir alavancar ainda mais esses números”, analisou.

A permanência da oferta de voos internacionais, mesmo após o fim da temporada de verão, também traz boa expectativa para a manutenção do crescimento, aliada com maior competitividade entre os operadores.

Segundo o Governo do Estado de Santa Catarina, uma das empresas aéreas segue oferecendo dois voos por semana entre Florianópolis e Buenos Aires, uma das destinações mais procuradas visando o setor do turismo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/06/2023

REGIÃO SUDESTE - POPULAÇÃO DE SANTOS APRESENTA IDEIAS E DISCUTE PLANOS DO PROJETO DO PARQUE VALONGO

Autoridades da Prefeitura e da Autoridade Portuária da cidade estiveram presentes em audiência pública

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



Segundo o secretário Glaucus Farinello, a ideia para o Parque Valongo é chamar a população e os turistas, para que se crie um ambiente onde haja movimento frequente Crédito: Cássio Lyra

A Prefeitura de Santos e a Autoridade Portuária de Santos (APS) promoveram na noite de quarta-feira a primeira audiência pública oficial a respeito do projeto do Parque Valongo, que consiste na revitalização da área dos antigos armazéns portuários, na região do Centro Histórico da Cidade. Durante o encontro, a Prefeitura pôde expor com maiores detalhes o projeto

de revitalização, enquanto que a população tirou suas dúvidas, questionou algumas das ações e apresentou ideias para o uso e finalidade do novo espaço que será entregue no ano que vem.

O município foi representado pelo secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, enquanto que pela Autoridade Portuária estiveram presentes Eduardo Lustoza, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, e Carlos Magano, diretor de Infraestrutura.

Alguns dos pontos levantados pelos participantes da audiência que compareceram na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) foram logística e mobilidade para chegar no novo empreendimento, ideias de transporte marítimo para chegar ao local pelo mar, e o principal deles, segurança.

Segundo Glaucus, a ideia para o Parque Valongo é chamar a população e os turistas, para que se crie um ambiente onde haja movimento frequente, o que, segundo ele, ajudaria até a reduzir o sentimento de insegurança no Centro Histórico da cidade.

“Por que não criar um ecossistema? Temos trechos da cidade que mesmo sem policiamento, as pessoas se sentem seguras, pela locomoção, pela grande presença de público. Quando em locais com policiamento existe uma insegurança. Queremos e vamos fazer isso no Valongo, atrair o público, criar essa rotina para impulsionar o Centro”, afirmou o secretário.

Para a mobilidade, o contrato do Parque Valongo firmado com a Cofco Internacional, que vai custear o projeto a partir de um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc), prevê a instalação de mais uma passarela do Centro até a área que será revitalizada. Além dessa passagem, a passarela da região da Alfândega, inaugurada neste ano, também será usada como acesso à população.

De acordo com as autoridades, existe a possibilidade de novas audiências públicas com o andamento das obras e as destinações das áreas, para a população poder participar com novas solicitações e fazer novos questionamentos.

Projeto

A Autoridade Portuária de Santos concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização. De acordo com o projeto, o armazém 4 será integrado ao Parque Valongo, tornando-se um espaço para atividades culturais e fomento de espaços para gastronomia. Já o espaço entre os antigos armazéns 5 e 6, que não existem mais, será utilizado para a construção da área aberta do projeto. A previsão é de que esta fase do parque seja entregue até julho de 2024.



A Autoridade Portuária de Santos concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização

O projeto do Parque Valongo é fruto do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em março entre o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) e a Autoridade Portuária (APS), com participação da Prefeitura, a convite do MP como forma de compensação pela atividade portuária no conjunto que está sob

proteção ao patrimônio histórico cultural.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/06/2023

REGIÃO SUDESTE - SANTOS: ANVISA CONFIRMA CASO DE MALÁRIA EM TRIPULANTE DE NAVIO ATRACADO NO PORTO

Tripulante desembarcou do navio MV Dino e passou por atendimento médico

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



O MV Dino saiu do Porto de Onne, na Nigéria, no dia 15 de maio, chegando ao Porto de Santos nesta semana Crédito: Vessel Finder

Um tripulante de um navio que atracou no Porto de Santos foi diagnosticado com malária, de acordo com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). O caso ocorreu no navio MV Dino, de bandeira panamenha, que transportava açúcar, na tarde de terça-feira (30). Ainda segundo o órgão sanitário, o tripulante em questão desembarcou da embarcação, onde passou por atendimento médico. Até o momento, não se sabe seu

estado de saúde.

A Anvisa informou a Autoridade Portuária de Santos (APS) a respeito do caso positivo de malária no navio, que está atracado no cais do Armazém 31.

O órgão sanitário fez uma solicitação à agência de navegação que representa o MV Dino para restringir o acesso de pessoas à bordo. Orientou também que apenas pessoas essenciais para a segurança e ou operação do navio possam ser autorizados a acessar a embarcação, desde que esse grupo esteja protegido com roupas longas e repelentes.

Como a doença é transmitida pela picada do mosquito Anopheles, a Anvisa solicitou ao comandante da embarcação e à arrendatária do Armazém 31 (GB Terminais) que sejam feitas ações para evitar a proliferação do inseto, tais como desinsetização e desinfecção da embarcação.

Por fim, a Anvisa orientou que seja feita a manutenção de atendimento médico e testagem para malária dos tripulantes restantes do navio.

Após a confirmação da doença e as medidas adotadas, a Anvisa autorizou a operação do embarque de açúcar no cais santista. Entretanto, em nota, a Autoridade Portuária de Santos informou que a operação de embarque não está acontecendo devido ao clima chuvoso na região.

O MV Dino saiu do Porto de Onne, na Nigéria, no dia 15 de maio, chegando ao Porto de Santos nesta semana.

Malária

Uma das doenças parasitárias mais antigas do mundo, a malária é causada por quatro diferentes tipos do protozoário do gênero Plasmodium. No Brasil são encontradas três espécies, a mais comum é a P. Vivax. A doença é transmitida pela fêmea infectada do mosquito Anopheles. Ela pica o ser humano, que passa a ser hospedeiro do protozoário.

Se um mosquito não infectado picar uma pessoa contaminada, ele passa também a transmitir a malária. A doença também pode ser transmitida pelo compartilhamento de seringas, transfusão de sangue ou até mesmo da mãe para feto, na gravidez. Os sintomas mais comuns da doença são febre alta, calafrios e falta de apetite.

A doença tem cura e o tratamento é eficaz, simples e gratuito, segundo o Ministério da Saúde. Entretanto, se não tratada, a doença pode evoluir para formas graves.

Entre os sintomas mais comuns estão: febre alta, calafrios, tremores, sudorese e dor de cabeça, mas antes de apresentarem estas manifestações, muitos pacientes sentem náuseas, vômitos, cansaço e falta de apetite.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/06/2023

REGIÃO SUDESTE - NOVE STARTUPS APRESENTAM SOLUÇÕES DE INOVAÇÃO PARA O SETOR MARÍTIMO EM SANTOS

Evento promovido pelo hub marítimo e portuário do Cubo Itaú foi o primeiro realizado fora da capital de São Paulo

Por **BRUNO MERLIN** redacao@portalbenews.com.br



A iniciativa foi motivada para facilitar a aproximação das startups abrigadas no Cubo Itaú com a comunidade profissional do Porto de Santos Crédito: Bruno Merlin

A Associação Comercial de Santos (ACS) recebeu ontem (31) o primeiro evento promovido pelo hub marítimo e portuário do Cubo Itaú fora da capital do estado de São Paulo. Nove startups apresentaram soluções tecnológicas desenvolvidas exclusivamente para o setor de navegação e de transporte de cargas. A iniciativa foi motivada para facilitar a aproximação das startups abrigadas no Cubo Itaú com a comunidade profissional do Porto de Santos.

Coordenador da Câmara de Tecnologia e Inovação da ACS e CEO da Hexagon.Pro, startup instalada no ambiente de inovação paulistano, Luiz Simões avaliou como positiva a experiência de

reunir mais de 150 pessoas na entidade e proporcionar momentos de riqueza de conteúdo voltados a compartilhar conhecimentos.

“Classifico esta como uma grande oportunidade para o desenvolvimento da região, reunindo agentes de diversas naturezas, como empresas, Academia e agentes públicos para discutir somente o tema inovação”, enfatizou Simões.

Além do representante da Hexagon.Pro, participaram do painel realizado ontem o presidente do Parque Tecnológico de Santos, Eduardo Bittencourt; o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi; e o head da Comunidade Cubo Itaú, Andrey Golfeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/06/2023

REGIÃO NORDESTE - EMPRESA VAI INVESTIR EM TANCAGEM NO ITAQUI E EXPANSÃO EM SUAPE

Temape fará um aporte de R\$ 187 milhões no porto do Maranhão e de R\$ 130 milhões no complexo pernambucano

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



No Porto do Itaqui, no Maranhão, a Temape irá implantar na primeira fase 11 tanques, plataforma rodoviária e desvio ferroviário. E mais seis tanques na segunda fase Crédito: Divulgação

A empresa Terminais Marítimos de Pernambuco S.A (Temape) anunciou que vai investir em tancagem no Porto do Itaqui (MA) e expandir o terminal que opera no Porto de Suape (PE).

Na última segunda-feira (29), a companhia assinou um contrato de financiamento com o Banco do Nordeste (BNB) no valor de R\$ 149,6 milhões para aplicar na construção de um terminal de tancagem de combustíveis no Porto do Itaqui. A empresa irá investir ainda, como contrapartida, R\$ 37,4 milhões, contabilizando um total de R\$ 187 milhões no projeto.

Segundo a companhia, as obras no Itaqui estão em ritmo avançado e devem ser concluídas em 14 meses (meados de agosto de 2024).

O projeto é dividido em duas etapas. Na primeira, serão implantados 11 tanques com capacidade total de 57,2 mil metros cúbicos (m³) de capacidade, além da construção de plataformas rodoviárias e um desvio ferroviário com capacidade para 12 vagões.

Na segunda etapa, serão construídos mais seis tanques, aumentando a capacidade de tancagem para cerca de 95 mil m³.

Já para Suape, o investimento será de R\$ 130 milhões, utilizados para expandir o terminal que a empresa opera no complexo portuário pernambucano.

Os trabalhos por lá devem começar em 12 meses e têm previsão de duração de oito meses. A intenção é aumentar a atual capacidade para 83 mil m³.

O contrato de financiamento foi assinado pelo presidente do BNB, Paulo Câmara, que destacou na ocasião que os investimentos realizados em infraestrutura alavancam novos negócios e têm impacto em cadeia, gerando empregos tanto no período de obras quanto na posterior operação.

Transnordestina

Na semana passada, durante um café da manhã promovido pelo Centro das Indústrias de Pernambuco (Ciepe), Paulo Câmara comentou que existe a possibilidade do Banco do Nordeste financiar a construção do ramal Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina.

Segundo ele, “a partir do momento em que algum investidor privado, no caso a Bemisa, iniciar o processo de construção do trecho de Pernambuco”, o Banco do Nordeste vai ajudar.

A Bemisa Brasil Operação Mineral S.A. explora minério no Piauí e já tem autorização do Governo Federal para viabilizar uma ferrovia ligando o Estado a Suape.

Paulo afirmou que a instituição sabe da importância da Transnordestina para Pernambuco, Ceará e Piauí e por isso quer participar do empreendimento nos três estados, visando o desenvolvimento da região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/06/2023

REGIÃO NORTE - ANTAQ REALIZA VISITAS TÉCNICAS ÀS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE BELÉM

Foram discutidas questões sobre tarifas e mudanças na gestão da Companhia Docas do Pará

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



A equipe da Superintendência de Regulação da Antaq visitou portos administrados pela CDP, Terminais de Uso Privado e estações de passageiros da região Crédito: Divulgação/Antaq

A equipe da Superintendência de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) visitou, entre os dias 24 e 25 de maio, os portos administrados pela Companhia Docas do Pará (CDP), Terminais de Uso Privado (TUPs) e estações de passageiros da região.

O órgão explicou que nos últimos anos o Estado tem apresentado crescimento nas operações de líquidos

combustíveis e sólidos a granel.

No primeiro dia, a equipe fez reuniões com a CDP para discutir a aplicabilidade e particularidades da Resolução Antaq Nº 61/2021, que trata da padronização das tarifas portuárias dos portos brasileiros.

Já a CDP apresentou o trabalho que tem feito em relação a melhorias na gestão de custos da empresa nos últimos quatro anos para reverter um cenário até então deficitário.

O segundo dia foi marcado por visitas técnicas às instalações portuárias da região, entre elas o Porto de Belém, Porto de Vila do Conde, Porto de Santarém e Terminal de Miramar e Terminal Hidroviário de Belém.

A equipe da agência também conheceu algumas atividades que vêm sendo desenvolvidas dentro dos portos administrados pela CDP, entre elas a construção do terminal que futuramente se tornará uma Unidade de Regaseificação de Armazenamento Flutuante (FSRU), e a atual operação de movimentação de grãos feita em espelho d'água na Bahia de Marajó, em Vila do Conde, que liga o Rio Amazonas ao oceano Atlântico.

A operação em espelho d'água para exportação é vista como inovadora, concretizada por meio de uma pequena instalação flutuante apta ao recebimento de embarcações de pequeno porte que alimentam embarcações maiores, amarradas em boias.

De acordo com o gerente de Regulação Portuária, Sandro Monteiro, as visitas e reuniões foram importantes para analisar como o Porto de Belém e o Complexo de Vila do Conde estão se tornando referência na busca do desenvolvimento portuário brasileiro.

“Podemos constatar uma visível melhoria na gestão tarifária e de custos da empresa, com reflexos na sustentabilidade da autoridade portuária, inclusive para o seu potencial de investimentos na expansão da infraestrutura. Também conseguimos avaliar como os novos TUPs estão trazendo nova dimensão e aumento de produtividade para o setor local”, explicou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/06/2023

REGIÃO NORDESTE - GILMARA TEMÓTEO É ELEITA NOVA DIRETORA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA DA CODEBA

Gilmara é ex-presidente do Porto de Cabedelo, na Paraíba

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



A advogada Gilmara Temóteo é a nova diretora de Gestão Administrativa e Financeira da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), que administra os portos de Aratu, Ilhéus e Salvador.

O termo de posse saiu hoje (1), após o nome dela ser aprovado pelo Conselho de Administração da Autoridade Portuária, na quarta-feira (31). O mandato de Gilmara será de dois anos.

A advogada é ex-presidente da Companhia Docas da Paraíba (CDP), que administra o Porto de Cabedelo. Ela ficou no cargo por sete anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/06/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - CORREDORES BIOCEÂNICOS E OS PORTOS BRASILEIROS



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.

Membro da Academia Santista de Letras

opinio@portalbenews.com.br



A primeira vez que tive contato com uma proposta de ligação terrestre entre os Oceanos Atlântico e Pacífico foi em 2013, quando estive no Chile.

Uma vistosa maquete do “Túnel Água Negra” estava exposta no aeroporto de Santiago, um projeto rodoferroviário, com extensão de 14 km atravessando a Cordilheira dos Andes, parte da ligação entre o Porto de Coquimbo, no Chile, com a Província de San Juan, na Argentina, e dali até Porto Alegre, no Brasil. Seria o túnel mais longo da América Latina!

Ele teve custo estimado em US\$ 1,5 bilhão, e chegou a ser objeto de licitação, mas não prosperou por questões políticas e financeiras.

Posteriormente, soube que já existe uma ligação terrestre binacional, rodoviária, na região, só que em nível mais alto. Além dessa, também houve outra, ferroviária, que também tinha um túnel,



considerado o mais alto do mundo, na época: o Túnel Transandino. Essa ligação operou entre 1910 e 1984.

Em 2022, foram retomadas tratativas para a ligação que inclui o “Túnel Água Negra”, mas as propostas de ligação bioceânica não param por aí.

A justificativa estratégica é que a ligação terrestre entre o Atlântico e o Pacífico será concorrencialmente vantajosa com a navegação pelo Canal do Panamá ou pelo Cabo Horn, ao sul da América do Sul.

Em abril de 2023, resolvi pesquisar um pouco mais sobre o tema, em função do potencial impacto de ligações bioceânicas terrestres com os portos brasileiros.

Numa rápida prospecção, encontrei informações sobre quatro, propondo as seguintes ligações: Iquique/Antofagasta (Chile) – Santos (SP/Brasil), rodoviária; Lima (Peru) – Vitória (ES/Brasil), ferroviária; Bayovar (Colômbia) – Porto do Açu (RJ/Brasil), rodoviária; e Antofagasta (Chile) – Paranaguá (PR/Brasil), rodoviária. Isso sem incluir a eventual retomada da ligação que inclui o “Túnel Água Negra”.

Salvo engano, o único efetivamente em execução é o Iquique/Antofagasta – Santos, com obras em andamento entre Porto Murtinho (MS) e o Chile, inclusive com uma ponte estaiada com vão livre de 630 m sobre o Rio Paraguai. Ligará Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Entre Santos e Iquique, serão cerca de 3,2 mil km; e entre Santos e Antofagasta, 3,1 mil km.

A ligação Vitória – Lima teria aproximadamente 5 mil km, não muito diferente da extensão do corredor a partir do Porto do Açu – Bayovar, que tem custo estimado em US\$ 8 bilhões.

A ligação Paranaguá-Antofagasta seria um pouco mais curta do que a partir de Santos.

Todas têm em comum a necessidade de transpor centenas de quilômetros pela Cordilheira dos Andes, seja por via ferroviária, seja rodoviária, incluindo pântanos, florestas e comunidades isoladas. A questão da altitude também deve ser considerada.

Assim, todas precisarão contornar questões ambientais, além da complexidade de acordos internacionais entre países que nem sempre têm uma relação amistosa ou contínua.

Embora a preocupação não seja exclusiva da ligação bioceânica, também há aspectos de segurança a serem considerados, bem como de eficiência energética do modo de transporte a ser adotado.

No caso de rodovias, por exemplo, a necessidade de manter as estradas em boas condições de circulação, sobretudo em áreas sujeitas a inundações e acúmulo de neve, é mandatória. Isso sem falar na necessidade de utilidades de apoio e descanso para os motoristas, mesmo que haja revezamento na condução. Condução autônoma seria uma opção, dentre várias, mas, aí, entra a questão social.

A implantação de qualquer uma delas permitirá uma nova via de escoamento do agronegócio brasileiro a partir do Centro-Oeste, agregada aos corredores rodoferroviários do Sudeste/Sul e Arco Norte.

É sempre importante lembrar que o principal destino de nossas exportações de commodities agroalimentares do Brasil é a China. Não à toa, aquele país tem interesse na criação desse tipo de corredor, e caixa para financiar sua construção do tipo turn key. A diferença é que o histórico recente de empreendimentos chineses em outros países, inclusive na América Latina, mostra que a tradução em português dessa expressão – “chave na mão” – é mais adequada ao modus operandi, pois quem fica com a chave são eles. Cabe aos governos definirem se isso é do interesse estratégico de seus países.



Como o comércio exterior brasileiro é fortemente baseado na exportação de commodities do agronegócio e do extrativismo mineral, é preciso avaliar como isso impactará a logística nacional, sobretudo o sistema portuário.

O Plano Nacional de Logística – PNL 2035, em sua versão de 2021, considerou como cenário base o ano de 2017. Nele, são identificadas rodovias, ferrovias, hidrovias e dutovias que chegam às fronteiras com outros países. Algumas dessas vias integram os trajetos dos corredores bioceânicos anteriormente mencionados, mas é notório que sua adequação à demanda implicará em licenciamentos ambientais e acordos internacionais. No caso do Brasil, os problemas com licenciamentos ambientais e judicializações são bem conhecidos.

Nesse cenário, a matriz de transporte é 57,66% rodoviária (automóveis), 24,75% aeroviária, 16,83% rodoviária (caminhões), 0,55% hidroviária e 0,20% ferroviária. Não foi encontrada menção a percentual relativo ao dutoviário.

A partir dessa base, o PNL 2035 considerou nove cenários, tendo como premissas: aumento da participação do modo ferroviário acima de 30%, em qualquer cenário; aumento da participação dos modos de grande capacidade (ferroviário, hidroviário e cabotagem), também acima de 30%, em qualquer cenário; redução de até 14% no nível de emissão de poluentes; aumento da segurança rodoviária em até 9%, para citar os aspectos mais diretamente ligados ao transporte de cargas.

Essa racionalização da matriz de transportes implicaria, segundo o PNL 2035, em crescimento do PIB da ordem de 6 a 11%.

Iniciativas com a BR do Mar e a BR dos Rios tendem a incrementar a utilização do transporte aquaviário, demandando diretamente o sistema portuário. No caso de hidrovias, o desafio continua sendo o licenciamento ambiental, pois, sua implantação envolve obras de Engenharia (retificações e/ou transposições de cursos d'água, e eclusagem, por exemplo). Portos marítimos e estuarinos e suas retroáreas também seguem a mesma sina.

Consta que um participante de comitiva brasileira, numa viagem técnica à Europa, teria perguntado sobre o impacto ambiental de uma grande hidrovia em construção naquele continente. O responsável, algo surpreso com o questionamento, respondeu que a utilização desse modo representaria significativa redução da utilização de caminhões e, conseqüentemente, emissões de poluentes.

Será que os “russos” brasileiros entendem da mesma forma?

Parece que não, pois, esse também foi o argumento da proposta de transporte aquaviário de sal do Armazém 23 do Porto de Santos para a planta industrial da Unipar (antiga Carbocloro), em Cubatão. Segundo a proposta, cerca de 60 mil viagens de caminhão ao ano seriam substituídas pelo transporte por barcaças, de melhor eficiência energética. Passados mais de 15 anos, essa solução ainda não foi viabilizada, por questões econômicas decorrentes das restrições ambientais impostas.

Voltando ao PNL 2035, o Cenário 9 foi o que apresentou o conjunto de empreendimentos que apresentaram os impactos positivos mais significativos, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 408,9 bilhões, sendo: R\$ 168,6 bilhões em ferrovias; R\$ 158,2 bilhões em rodovias; R\$ 59,5 bilhões em portos; R\$ 19,0 bilhões em aeroportos e R\$ 3,6 bilhões em hidrovias. No entanto, os responsáveis pelo Plano reconhecem que há necessidade de flexibilização da base regulatória para viabilizar a expansão necessária. A participação da iniciativa privada nos investimentos também é condicionante.

No geral, o PNL 2035 foi elaborado visando contribuir para a competitividade nacional, a sustentabilidade ambiental, o bem-estar social, o desenvolvimento regional e a integração nacional.

No âmbito da sustentabilidade ambiental, é preciso considerar o quanto a legislação ambiental atual afeta esse Plano, independentemente dos rearranjos ministeriais em debate. A definição do marco



temporal também é relevante, para evitar que todo o anúncio de intenção de empreendimento seja entendido, por alguns setores, como uma oportunidade de criar dificuldades, em nome de outros interesses. A legislação ambiental também precisa ser racionalizada, para equilibrar aspectos econômicos e sociais, configurando, assim, sustentabilidade plena, pois, a falta dessa visão holística acaba por prejudicar o meio ambiente. Medidas mitigadoras e compensatórias existem para isso!

No mapa correspondente ao Cenário 9, traçados rodoferroviários previstos nos corredores bioceânicos mencionados aparecem, potencializando alternativas de escoamento da produção do agronegócio brasileiro. Os investimentos em portos são bastante significativos. Porém, qual será o impacto efetivo das rotas alternativas nos portos brasileiros, já que as exportações de commodities agroalimentares para nosso principal cliente, a China, poderá ocorrer pelo Oceano Pacífico?

Haverá intercâmbio de cargas entre os portos extremos? Em caso positivo, de que tipo de carga?

O interesse do exportador é que a crescente produtividade do agronegócio conte com logística que assegure competitividade nos mercados externo e interno. Nesse sentido, a tendência natural é buscar a alternativa mais eficiente.

Assim, parece que esses corredores bioceânicos serão efetivamente mais interessantes em uma ou outra direção, a partir do interior do continente sul-americano. O mesmo vale para o Arco Norte, em relação aos portos do Sul e Sudeste.

Haverá carga suficiente para “gregos e troianos”?

As alternativas de escoamento para o agronegócio devem ser estudadas, como também deve ser avaliada a inclusão de outros tipos de cargas, de maior valor agregado, com potencial competitivo no mercado internacional. O anunciado e necessário processo de reindustrialização do Brasil, com produção idealmente próxima aos portos, como fator de redução de custos, exige.

Ainda quanto ao agronegócio, é necessário ampliar exportações para países da América do Sul, América Central, Caribe, África, Oriente Médio e Europa, o que não é simples, considerando que alguns vivem em intermináveis crises econômicas, políticas e guerras, enquanto outros exercem protecionismos internos exacerbados.

A iniciativa privada não investe quando há instabilidade política, regulatória, política, ou quando identifica risco de inadimplência. Investimentos públicos também deveriam fazer isso, exceto para evitar convulsões sociais internas que, aliás, podem ser evitadas quando a economia é forte e dinâmica.

É discurso comum que, em vez de exportar grãos, poderíamos exportar óleo e outros produtos industrializados, de maior valor agregado.

Por conta disso, há alguns anos consultei um especialista em agronegócio sobre essa possibilidade. Ele respondeu que, ao menos naquele momento, isso não era viável. Explicou que nosso principal importador era a China (isso só aumentou, posteriormente), que havia criado plantas industriais de processamento de grãos próximas a seus portos, para fazer exatamente isso. Ah, o planejamento estratégico!

A ideia é viável, mas, é preciso saber para quais mercados.

Seguramente, a produção industrial em setores de tecnologia e bens de consumo também não terá como destino a China. Também é preciso prospectar mercados.

Os Planos Mestres e Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuários consideram alguns cenários, normalmente baseados em cargas já operadas. No caso de portos públicos, os terminais são arrendados considerando uma tipologia específica de operação, por um período relativamente longo. Como flexibilizar ou redefinir essas operações, caso surjam novas mercadorias?



Produtos de maior valor agregado normalmente são operados via contêineres, ro-ro ou cargas de projeto. Caso o processo de reindustrialização seja efetivamente implementado, com potencial competitivo para exportações, os portos brasileiros estão aptos para atender essa demanda?

Novos terminais ou readequações levam anos para serem licenciados e entrarem em operação. Isso, mesmo que não haja intercorrências no processo, que envolvem também aspectos políticos, internos e externos.

Em suma, os corredores bioceânicos, o Arco Norte, diversificação sustentável da matriz de transportes e qualquer outra iniciativa que melhore a logística são importantes e bem vindas. Mas, também é indispensável que nossa carteira de produtos de exportação seja diversificada e de maior valor agregado e tecnologia.

Se há alguma coisa que devemos ter a China como referência, é na visão estratégica e na objetividade na concretização de planos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/06/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$11,378 BI EM MAIO, DIZ MINISTÉRIO

Informações: Notícias Agrícolas (1 de junho de 2023)

A balança comercial brasileira registrou superávit de 11,378 bilhões de dólares em maio, segundo dados divulgados nesta quinta-feira pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Pesquisa da Reuters com economistas apontava expectativa de saldo positivo de 9,0 bilhões de dólares para o período.

Conforme a Secex, o saldo positivo foi resultado de exportações de 33,068 bilhões de dólares e importações de 21,689 bilhões de dólares. A corrente de comércio (exportações mais importações) somou 54,757 bilhões de dólares.

No acumulado do ano até o fim de maio, a balança comercial acumula superávit de 35,285 bilhões de dólares. Já a corrente de comércio está em 237,502 bilhões de dólares.

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

Data: 01/06/2023

PORTO DE PARANAGUÁ É O PRIMEIRO PORTO PÚBLICO DO BRASIL A RECEBER CERTIFICAÇÃO AMBIENTAL GLOBAL

Informações: Agência Porto Consultoria (1 de junho de 2023)

O Porto de Paranaguá, no Paraná, se tornou o primeiro porto público brasileiro a conquistar o certificado internacional Ecoports, a mais importante certificação do mundo voltada para gestão ambiental portuária. O reconhecimento é feito pela Organização de Portos Marítimos Europeus (ESPO) e coloca o porto paranaense como referência mundial em gestão e boas práticas ambientais.

“Essa certificação é uma garantia, para investidores e clientes de que nossas operações cumprem requisitos de boas práticas ambientais. É resultado de um trabalho conjunto com toda a comunidade portuária e deve atrair ainda mais negócios e investimentos para o Estado, tornando o porto mais



competitivo no mercado global”, destaca o diretor-presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Para ele, o selo reforça o compromisso de desenvolver Paranaguá como um porto de classe mundial. Na semana passada, a Portos do Paraná recebeu uma comitiva da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que reúne os países mais desenvolvidos do mundo, dentro do projeto de expansão dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Estado.

“Nosso objetivo é ter um desempenho ambiental e operacional de alta performance, nos melhores padrões globais”, disse.

A conquista vem depois de uma inspeção rigorosa feita pelo Lloyd’s Register Quality Assurance, um órgão internacional independente, com sede no Reino Unido. “A auditoria é criteriosa, feita de forma neutra. A avaliação considera o perfil do porto e a interação da atividade portuária com o meio ambiente”, explica o auditor líder do processo, Rogério Duarte.

“Um dos requisitos é a existência de uma declaração de política ambiental, o cumprimento de aspectos legais, as responsabilidades e recursos, a revisão da conformidade e a existência de um relatório enviado bianualmente ambiental e exemplos de boas práticas”, completa.

O certificado é voltado especificamente para a atividade portuária, seguindo preceitos e regulamentos do ISO 14001, e com base em um sistema de revisão chamado de Port Environmental Review System (PERS).

Para conquistar o selo, foram quase três anos de trabalho. “Inicialmente passamos por uma pré-avaliação que chamamos de Self Diagnosis Method. Consolidamos procedimentos e regulamentos, promovemos a remodelação de programas e com a ajuda de operadores e empresas, partimos para emissão do certificado”, conta João Paulo Ribeiro Santana, diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná.

A chancela tem validade de dois anos. No Brasil, além de Paranaguá, que é um porto público, somente o porto privado do Açu, no Rio de Janeiro, possui a certificação.

EXPANSÃO PORTUÁRIA – O certificado chega em momento de expansão das atividades no Estado. De 2017 a 2022, os portos paranaenses (Paranaguá e Antonina) registraram aumento de quase 14% na movimentação de cargas, chegando ao recorde histórico de 58,3 milhões de toneladas. Neste primeiro quadrimestre, o total acumulado passa das 19 milhões de toneladas, 2% a mais que as 18,7 milhões registradas de janeiro a abril no ano passado.

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

Data: 01/06/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BRASIL E ÍNDIA LIDERARÃO EXPANSÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS EM 2023-2024

Relatório da IEA aponta que quase dois terços do crescimento da demanda de biocombustíveis ocorrerão em economias emergentes

Por Nayara Machado 1 de junho de 2023 Em Biocombustíveis, Transição energética



Usina de etanol de milho da FS em Lucas do Rio Verde (MT) receberá financiamento do BNDES para ampliar eficiência energético-ambiental (Foto: Divulgação/FS Bioenergia)

BRASÍLIA — Relatório da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) publicado nesta quinta (1/6) destaca Brasil, Índia e Indonésia entre os mercados emergentes que liderarão o crescimento da demanda global por biocombustíveis entre 2023 e 2024.

Os três países têm como vantagens oferta ampla de matérias-primas, capacidade de produção adicional, custos relativamente baixos e um pacote de políticas para aumentar a demanda, compensando parte das importações de derivados de petróleo.

Embora seja um exportador de petróleo bruto, o Brasil importa diesel e gasolina para abastecer o mercado doméstico.

Globalmente, a atualização do mercado de energias renováveis da IEA estima um crescimento de 11% na demanda de biocombustíveis até 2024, isto é, 18 bilhões de litros, na esteira de políticas de segurança energética pós-invasão da Ucrânia pela Rússia.

Segundo a análise, a segurança energética voltou a ser o principal motivo para a expansão das políticas de renováveis no ano passado.

No entanto, observa que, assim como em 2022, apenas alguns mercados estão tentando de fato acelerar a implantação de políticas de incentivo até 2024.

Enquanto quase dois terços do crescimento da demanda de biocombustíveis ocorrerão em economias emergentes, nos países ricos, novas políticas só influenciarão a produção depois de 2024. Na Europa, por exemplo, preços altos, preocupações com matérias-primas e restrições técnicas limitam o crescimento.

Brasil

As perspectivas otimistas para o mercado de biocombustíveis no país consideram o cronograma de aumento da mistura obrigatória de biodiesel no diesel aprovado pelo governo Lula (PT) no início do ano.

O percentual reduzido a 10% (B10) na gestão de Jair Bolsonaro (PL) foi elevado para 12% em 1º de abril de 2023, e tem previsão de evoluir 1 ponto percentual anualmente, sempre em abril, até alcançar 15% em 2026.

Com o novo cronograma, o governo brasileiro espera que a produção nacional salte dos 6,3 bilhões registrados em 2022, para mais de 10 bilhões de litros anuais entre 2023 e 2026. Além disso, está prevista a redução da importação de 1 bilhão de litros de óleo diesel em 2023 e de 4 bilhões de litros em 2026.

Para o etanol, a IEA calcula que a demanda também se expandirá, mas mais lentamente do que o previsto antes da crise de energia de 2021 porque os preços do açúcar subiram.

“Dependendo de qual opção for mais lucrativa, os produtores de açúcar no Brasil podem mudar parte da produção de adoçantes para etanol ou vice-versa. O país também está considerando um aumento de 2,5% em sua exigência obrigatória de mistura de etanol, mas nenhuma data foi divulgada”, explica o relatório.

Índia e Indonésia

Mesmo sem nenhum anúncio novo de políticas para biocombustíveis em 2022, a Índia tem uma meta de atingir 20% de mistura de etanol até 2025, o que impulsionará o crescimento da demanda nos próximos anos.

Já a Indonésia anunciou duas iniciativas para acelerar a implantação de biocombustíveis no final de 2022: aumentar seu mandato de mistura de biodiesel para 35% em 2023, acima dos 30% em 2022; e aumentar o uso de etanol como estratégia de etanol para segurança energética. Esta última, no entanto, ainda não está detalhada.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 01/06/2023

REGULAÇÃO DO MERCADO DE CARBONO DEVE VIR EM LEI, NÃO DECRETO, DIZ CEBDS

Governo já sinalizou que prepara um novo projeto de lei para a adoção de sistema de comércio de emissões (ETS), nos moldes da União Europeia

Por Millena Brasil 1 de junho de 2023 Em Clima, Congresso, Empresas



Diretora de Clima do CEBDS, Viviane Romeiro (Foto: Geraldo Magela/Agência Senado)

BRASÍLIA – A regulação do mercado de carbono deve ser disposta em lei e não em decreto, defendeu a diretora de Clima, Energia e Finanças Sustentáveis do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), Viviane Romeiro, nesta quarta (31/5).

“A gente vem trabalhando alguns elementos fundamentais: a implementação gradual, a previsibilidade, e a segurança jurídica, ou seja, um mercado regulado que venha por projeto de lei e não por decreto”, disse, durante seminário promovido pela Associação Brasileira de Desenvolvimento (ABDE).

O governo já sinalizou que está preparando um novo projeto de lei para estabelecer um mercado de carbono regulado no Brasil, revogando o decreto que instituiu o Sistema Nacional de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa (Sinare), publicado na gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

A ideia é que o Brasil adote o sistema de comércio de emissões (ETS), nos moldes da União Europeia.

Romeiro adiantou que o CEBDS está trabalhando junto ao setor empresarial para endossar um marco regulatório que traga proteção e competitividade aos negócios, além de mecanismos de estabilidade de preço.

“O que temos visto é que, de fato, as empresas e as indústrias estão em busca de uma certeza regulatória e os agentes que serão regulados”, explicou.

Desafios regulatórios

Para a diretora, os avanços para a implementação do mecanismo de descarbonização da economia tem desafios técnicos, políticos e econômicos e é preciso trabalhar as nuances do mercado voluntário e do mercado regulado.

“É um sistema complexo, a precificação é um instrumento sofisticado que requer muita capacitação”, ressaltou.



Em 2022, as receitas dos impostos sobre o carbono e dos Sistemas de Comércio de Emissões (ETS) atingiram um recorde de cerca de US\$ 95 bilhões ao redor do mundo, de acordo com o Banco Mundial.

Hoje, 11.66 bilhões de toneladas de gases de efeito estufa, quase um quarto das emissões globais (23%), são cobertas por 73 instrumentos.

Enquanto isso, as empresas brasileiras mobilizam para que o país avance na criação do seu mercado regulado. O tema está em debate no Congresso Nacional há alguns anos.

Em 2022, a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) aprovou o texto substitutivo, do ex-senador Tasso Jereissati, ao Projeto de Lei 412/2022, que regulamenta o Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE).

O relatório aguarda tramitação na Comissão de Meio Ambiente (CMA) do Senado e depois seguirá para a Câmara dos Deputados.

Caminhos da transição verde no governo

Segundo a diretora do Departamento de Transição Energética do Ministério de Minas e Energia (MME), Mariana Espécie, o setor industrial e de transportes são os que merecem maior atenção para a economia de baixo carbono.

“Temos o grande desafio de buscar soluções que enderecem setores produtivos que contribuem intensamente para o nosso perfil de emissões”, comentou.

Juntos, indústria e transportes representam mais de 60% ou 2/3 do consumo final de energia, de acordo com dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

De acordo com a diretora, “para que o país alcance o net zero”, é preciso “dar importância aos caminhos de inovação”, sendo fundamental a alocação de recursos e investimentos.

Recentemente, o governo Lula, por meio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), definiu eixos que contemplam o mercado de energia nas diretrizes das novas políticas industriais do país.

O comitê incluiu o ramo energético nas cadeias de produção prioritárias, listadas na “missão” de “descarbonização da indústria, viabilização da transição energética e bioeconomia”.

No último mês, o vice-presidente e ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin, anunciou a redução de impostos para carros populares com critérios de eficiência energética. A medida deverá valer para veículos com valores de até R\$ 120 mil.

Os descontos podem chegar a 10,79%, a depender dos critérios de preço, eficiência energética e densidade industrial no país. Os detalhes específicos sobre a proposta ainda não foram divulgados.

O Ministério da Fazenda, de Fernando Haddad (PT), também promete um plano de “transição ecológica”. O pacote, que deve incluir propostas legislativas cujos temas passam por energia, mercado e captura de carbono e energia, estava previsto para ser apresentado em junho, mas foi adiado para agosto.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 01/06/2023

COMPAGAS RECEBE PROPOSTAS DE 11 SUPRIDORES DE GÁS NATURAL PARA A PARTIR DE 2024

Distribuidora paranaense espera ampliar a competitividade do gás no estado
Por epbr 1 de junho de 2023 Em Mercado de gás



City Gate da Compagas (Foto: Divulgação/Compagas)

RIO — A Compagas recebeu 24 propostas, de 11 fornecedores diferentes, na chamada pública aberta pela distribuidora paranaense de gás canalizado para aquisição de gás natural para a partir de 2024.

A empresa está em busca de 300 mil m³/dia para complementar volumes já contratados para 2024 e 450 mil m³/dia para a partir de 2025 — além de até 50 mil m³/dia para o fornecimento à Região Norte do Paraná via gás comprimido (GNC) ou

liquefeito (GNL).

A Compagas informou, em nota, que todas as propostas estão em análise com vistas a obter melhores condições comerciais e operacionais de suprimento.

“A nossa expectativa é que com a diversidade de fornecedores participando do processo, seja possível um aumento da competitividade e, como consequência final, a redução no preço da molécula para que possamos repassar condições mais vantajosas ao mercado”, disse o CEO da Compagas, Rafael Lamastra Jr.

Esta é a quarta chamada pública lançada pela distribuidora nos últimos quatro anos.

A expectativa da companhia é que o processo seja cada vez mais frequente, para encontrar as melhores oportunidades de contratação de gás.

Atualmente, a distribuidora possui contratos na modalidade firme com a Petrobras e com a Galp e que somam cerca de 1 milhão de m³/dia.

A concessionária também conta com um contrato na modalidade interruptível firmado com a paranaense Tradener.

“Entendemos que há uma necessidade de desenvolver a infraestrutura de transporte do país para que possamos ter acesso a uma molécula mais competitiva. O sistema de transporte estruturado e acessível pode expandir o escoamento de gás nacional para o mercado interno e reduzir a dependência do gás boliviano”, comentou Lamastra.

Além disso, em paralelo, a Comgas busca oportunidades de aquisição de biometano.

O executivo também defende a importância da instalação de novos terminais de regaseificação de GNL no Sul do país para ampliar a oferta de gás na região — além da necessidade de se “avaliar a estrutura tarifária a fim de equalizar a competitividade do gás natural ao consumidor final”.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 01/06/2023*

EXXONMOBIL VAI CAPTURAR E ARMAZENAR CARBONO DE PRODUTORA DE AÇO NOS EUA

Previsto para iniciar em 2026, projeto com a Nucor estará vinculado à mesma infraestrutura de transporte e armazenamento de CO₂ utilizada pela CF Industrie

Por epbr 1 de junho de 2023 Em Internacional, Petróleo e gás, Transição energética



(Foto: Divulgação Nucor)

BRASÍLIA — ExxonMobil e Nucor Corporation anunciaram nesta quinta (1/6) a assinatura de um contrato para captura e armazenamento de 800 mil toneladas de dióxido de carbono por ano das fábricas da produtora de aço em Convent, na Louisiana (EUA).

A Nucor está entre as maiores produtoras de aço da América do Norte. As instalações na Louisiana produzem ferro reduzido direto (DRI),

uma matéria-prima dos produtos de aço de alta qualidade, como automóveis, eletrodomésticos e equipamentos pesados.

É o terceiro acordo de captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês) da petroleira em sete meses. A empresa de gás industrial Linde e a CF Industries, fabricante de fertilizantes agrícolas também contrataram os serviços.

Com os três clientes, a Exxon tem previsão de transportar e armazenar cinco milhões de toneladas por ano — o equivalente a substituir aproximadamente 2 milhões de carros movidos a gasolina por veículos elétricos.

O projeto Nucor está previsto para iniciar em 2026 e estará vinculado à mesma infraestrutura de transporte e armazenamento de CO₂ utilizada na parceria com a CF Industries.

CF Industries vai produzir amônia azul

Em outubro de 2022, ExxonMobil e CF Industries fecharam um acordo para capturar e armazenar permanentemente até 2 milhões de toneladas de CO₂ anualmente, a partir de 2025, também no estado do sudeste dos Estados Unidos.

A CF Industries está investindo US\$ 200 milhões para construir uma unidade de desidratação e compressão de CO₂ em sua instalação de Donaldsonville, para permitir que o CO₂ capturado nas suas operações possa ser transportado via rede de gasodutos.

A captura de carbono vai permitir à empresa de fertilizantes fornecer até 1,7 milhão de toneladas de amônia azul anualmente para segmentos intensivos em energia.

A amônia é uma das formas de transportar hidrogênio na forma líquida, e está no horizonte do transporte marítimo como alternativa ao bunker.

Em maio, a companhia entrou para o Maersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, iniciativa do conglomerado de transporte e logística dinamarquês para desenvolver tecnologias de descarbonização para a indústria marítima.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 01/06/2023

EQUINOR ALCANÇA PRODUÇÃO DE 110 MIL BARRIS DIÁRIOS EM PEREGRINO

Campo na Bacia de Campos está operando na capacidade máxima do FPSO

Por epbr 1 de junho de 2023 Em Petróleo e gás



FPSO Instalado no campo de Peregrino, operado pela Equinor na Bacia de Campos. Foto: Øyvind Hagen/Equinor

A Equinor anunciou nesta quinta-feira (1/5) que o campo de Peregrino, na Bacia de Campos, atingiu a produção de 110 mil barris de petróleo por dia (bpd). A marca é a capacidade máxima de processamento do FPSO Peregrino e foi alcançada por meio de investimentos em tecnologias e infraestrutura.

Peregrino é o primeiro ativo da petroleira no Brasil e é o maior campo produtor operado pela companhia fora da Noruega. É operado pela Equinor (60%), que tem como parceira a Sinochem (40%).

Após um extenso programa de manutenção, atualizações e reparos no FPSO e instalação de uma nova plataforma, a Peregrino C, em outubro de 2022 a Fase 2 do campo produziu seu primeiro óleo. A segunda fase estendeu a vida útil do ativo até 2040 e adicionará de 250 a 300 milhões de barris de óleo no campo.

Em setembro de 2022, a Equinor implementou seu projeto de importação de gás no campo de Peregrino, substituindo a utilização de diesel por gás natural como fonte energética das operações do campo. A iniciativa é capaz de evitar 100 mil toneladas de emissões de CO2 do campo por ano.

Outros projetos de óleo e gás

A Equinor opera no Brasil também os projetos de Bacalhau, na Bacia de Santos, e o bloco BM-C-33, na Bacia de Santos, onde recentemente anunciou a decisão final de investimento de US\$ 9 bilhões em investimentos e extrair reservas de óleo e gás acima de 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe).

A Equinor opera a área do BM-C-33, onde tem 35% de participação, desde dezembro de 2016. A empresa tem como sócias no projeto a Repsol Sinopec (35%) e a Petrobras (30%). O início da produção está previsto ocorrer em 2028. Veja a ficha do projeto no final da matéria.

No mês passado, a Equinor fechou um pacote de contratação de equipamentos para o desenvolvimento da produção do BM-C-33. O pacote prevê a contratação de equipamentos submarinos com a TechnipFMC. A Modec será responsável pelo fornecimento de um FPSO.

O contrato para o fornecimento do FPSO, que será entregue em 2027, inclui engenharia, aquisição, construção e instalação para toda a unidade.

Em fevereiro, a empresa adiou, de 2024 para 2025, a previsão de início da produção no campo de Bacalhau, no pré-sal da Bacia de Santos. A pandemia, segundo o presidente da companhia, Anders Opedal., afetou o cronograma dos projetos como um todo na indústria global de óleo e gás. A petroleira norueguesa tenta mitigar os efeitos sobre sua carteira de projetos.

“Acho que todos os projetos foram prejudicados pela covid-19 e não apenas os estaleiros na Ásia, mas em todo o mundo e também na Noruega. Estamos nos recuperando disso agora. E Geir [Tungesvik, vice-presidente de Projeto, Perfuração e Compras] e sua equipe estão fazendo um progresso muito bom. Estamos dentro do planejamento com o projeto Castberg [na Noruega], mas o projeto Bacalhau no Brasil será entregue em 2025”, afirmou Opedal, durante conferência com investidores sobre os resultados financeiros de 2022.

Investimento em energia

Em março, a Petrobras e a Equinor assinaram uma carta de intenções para ampliar a cooperação entre as empresas na avaliação de projetos conjuntos de geração eólica offshore na costa brasileira.

Ao todo, as companhias avaliarão a viabilidade técnico-econômica e ambiental de sete projetos que somam até 14,5 GW de potência instalada.

O acordo amplia o escopo de uma parceria firmada entre Petrobras e Equinor em 2018 e que, inicialmente, contemplava apenas dois parques eólicos: Aracatu I e II, ambos localizados na fronteira litorânea entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo.

No mês seguinte, a Danske Commodities, subsidiária da norueguesa Equinor, anunciou o início das atividades de comercialização de energia no mercado brasileiro, após fechar as primeiras operações, informou a empresa nesta terça (18/4). É primeiro país sul-americano com atuação da companhia, comprada pela Equinor em 2019.

Em dezembro do ano passado, a Equinor anunciou sua decisão final de investimento no projeto solar Mendubim de 531 MW no Rio Grande do Norte. O empreendimento é desenvolvido como uma joint venture com a Scatec e a Hydro Rein.

Com investimento estimado em cerca de US\$ 430 milhões, Mendubim é o segundo projeto solar de grande escala da Equinor no Brasil, seguindo a usina solar Apodi de 162 MW, que entrou em operação em 2018 no Ceará.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 01/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

CADE VAI REVER ACORDO PARA VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS E INCLUIR NOVA POLÍTICA DE PREÇOS NA AVALIAÇÃO

Em 2019, estatal firmou dois termos com o órgão para se desfazer de ativos, após associação dos importadores de combustíveis acusarem empresa de práticas monopolistas

Por Bruno Rosa — Rio

O presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro, disse que já está conversando com a Petrobras para rever os acordos feitos com a estatal que preveem a venda de ativos, como as refinarias.

Cordeiro ressaltou ainda que essa revisão vai levar em conta a nova política de preços dos combustíveis anunciada pela companhia há duas semanas, com a criação de uma metodologia que leva em conta custos nacionais e cotações internacionais em substituição ao PPI (paridade de importação), que acompanhava as cotações de petróleo e dólar.

Em 2019, foram feitos dois Termos de Cessação de Conduta (TCCs) entre Petrobras e Cade, após a associação dos importadores privados ter aberto um pedido de investigação por práticas monopolistas no Cade.

Para encerrar as investigações, a estatal assinou dois acordos que previam a venda de oito refinarias e também de ativos de gás como forma reduzir os preços. Mas, com a chegada de Lula ao poder, a estatal suspendeu todos os processos de venda de ativos.

— O TCC existe e foi assinado em 2019. É um contrato, e a gente tem conversado com a Petrobras. O mercado é dinâmico. A gente sabe que as diretrizes também mudam sob o ponto de vista econômico e em função da reorganização política do país. O Cade está preparado para isso. A gente já tem conversado com a Petrobras. O Cade está junto com a Petrobras e essas conversas

continuam. Não só de agora, mas de sempre. Sempre é possível (rever as cláusulas). Todo contrato é possível rever.

Ele lembrou que as conversas envolvem a área de refino. O objeto do TCC, lembrou Cordeiro, é a desverticalização de investimento. Ele explicou que a Petrobras faz um pedido de revisão e apresenta os motivos pelos quais ela acha que as cláusulas do TCC podem ser mudadas e como isso melhora o mercado:

— É isso que a gente vai discutir. Ela já apresentou os primeiros pedidos para o (TCC) refino. Qualquer contrato é possível rever. O Cade defende no final do dia o consumidor brasileiro. A Petrobras tem como sócio majoritário o estado, mas é uma empresa que disputa o mercado.

'Mercado dinâmico'

Ele, no entanto, disse que não é incomum revisões em TCC:

— Não é incomum haver pedido de alteração de TCC. O mercado é dinâmico, e as coisas mudam. O TCC é uma visão estanque daquele momento. À medida que o mercado vai evoluindo, é necessário que haja adaptações. Quem quer mudar o TCC, tem que apresentar os fundamentos e as justificativas pelas quais é importante fazer essa mudança e como isso pode ser bom para o mercado e para o consumidor brasileiro. É isso que está em discussão



Refinaria vendida pela Petrobras para Acelen, na Bahia — Foto: Reprodução

Ele disse que essas fundamentações estão em um processo de discussão.

— Começamos a fazer as reuniões com a Petrobras para a gente poder começar a entender. E não é simplesmente 'olha, eu quero isso'.

Não. A construção do TCC foi um processo longo, de bastante estudo. E a alteração é um processo que precisa ser conversando e entender quais são os impactos disso.

Parceria com MP

Ele lembrou que a mudança no TCC será feita em parceria com o Ministério de Minas e Energia, Ministério Público e o mercado.

— As condições de 2019 podem ter mudado em 2020, 2021 e por aí evoluir. E as diretrizes de como o estado quer ter o seu mercado competitivo, e os incentivos que são dados do mercado mudam a todo momento. É normal que o mercado evolua e que as instituições públicas tenham que acompanhar essa evolução. É isso que vamos estudar.

Ele ressaltou que a venda de ativos pode ser interpretada como uma "previsão", pois, ao colocar à venda, nem sempre uma empresa consegue se desfazer. E, com isso, diz ele, é preciso rever o acordo e ver o que é possível.

O presidente do Cade afirmou que a nova política de preços vai ser levada em conta nas discussões dos TCCs com a Petrobras. Isso porque, explicou, essa política "faz parte de um conjunto total da empresa".

Disse ainda que será analisado se a quantidade de informações prestadas pela estatal para a formulação de preços é transparente o suficiente ou não. Cordeiro ressaltou também que nenhuma empresa fez queixa no Cade por conta da política de preços até agora.

— Eu não tenho dúvida que a nova política de preços da Petrobras vai fazer parte de toda essa discussão. A estratégia empresarial das empresas importa para o mercado e para o consumidor. É a partir dessas estratégias que as empresas cometem ou não uma suposta conduta, como aumentando e diminuindo o preço, fazendo contrato de exclusividade, controlando a oferta, combinando com o concorrente. Qualquer empresa de uma maneira geral e qualquer estratégia, seja ela comercial, de marketing ou de política de preço, importa para o mercado, ainda mais uma empresa importante como a Petrobras e em um mercado essencial para a economia.

Perguntado se a mudança de governo pode influenciar a decisão do Cade, ele disse que a instituição é técnica e independente, mas não é “uma ilha isolada no meio do oceano”:

— Lógico que as mudanças e as diretrizes políticas são importantes para tomada de decisão de qualquer instituição pública, preservando sempre a Independência das agências e da autarquia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/06/2023

RENAN FILHO ELOGIA DECISÃO EM QUE MORAES AUTORIZA ESTUDOS E ACORDO PARA DESTRAVAR FERROGRÃO

Para o ministro, a decisão foi equilibrada e sem a necessidade de refazer os estudos, o edital da ferrovia poderá ser lançado em 2024

Por Geralda Doca — Brasília



Renan Filho, ministro dos Transportes – Foto : Marcelo Camargo/Agência Brasil/02.03.2023

O ministro dos Transportes, Renan Filho, considerou positiva a decisão do Alexandre de Moraes do Supremo Tribunal Federal (STF) que autorizou o governo a aproveitar os estudos da Ferrogrão e buscar um acordo sobre a questão ambiental a fim de destravar a construção da ferrovia. Segundo Renan Filho, com a validação dos estudos não será preciso começar o projeto do zero e dando certo, será possível lançar o edital em 2024.

- A decisão foi positiva porque não impacta o projeto de forma definitiva - disse o ministro.

Moraes tomou a decisão, após a Advocacia-Geral da União (AGU) ter mudado de posicionamento e considerado inconstitucional uma medida provisória editada no governo do ex-presidente, transformada em lei, que mudou os limites do Parque Nacional do Jamanxim, por onde a estrada de ferro vai passar.

Com a posse de Jorge Messias, indicado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a AGU passou a entender que a norma que reduziu o parque vai na contramão da preservação do meio ambiente, sendo, portanto, inconstitucional. O principal problema é falta de compensações ambientais para que o setor privado construa a ferrovia.

Os próximos passos, na visão da AGU é costurar um acordo com as áreas envolvidas, com os Ministérios do Meio Ambiente e dos Povos Indígenas para contornar essa questão. Uma das ideias cogitadas é aproveitar um projeto de lei do ex ministro Sarney Filho (PV-MA) que desmembra 26,45% da área da Floresta Nacional (Flona) do Jamanxim para criação da Área de Proteção Ambiental (APA) do Jamanxim, ambas localizadas em Novo Progresso, no sudoeste do Pará.

A proposta permite a desapropriação de todo imóvel rural privado na área da Flona do Jamanxim pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

O caso chegou ao Supremo por meio de uma ação protocolada pelo PSOL. Em março de 2021, a lei foi suspensa por uma liminar do ministro Alexandre de Moraes, o que inviabilizaria todo o projeto da Ferrogrão, que, desde 2020, está sendo analisado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

A nova ferrovia é um projeto defendido desde o governo de Michel Temer, que vai do norte de Mato Grosso (MT), a Itaituba, no Pará (PA). Com investimentos estimados em R\$ 8,4 bilhões, a Ferrogrão é considerada essencial pelo agronegócio para escoar a produção, reduzir o custo do frete, além de gerar empregos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/06/2023

MESMO COM PIB FORTE NO 1º TRI, PROJEÇÃO É DE DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA ESTE ANO, CONSIDERA SILVIA MATOS

Economista da FGV salienta que o resultado positivo no início do ano deve-se ao ótimo desempenho do agro

Por Ana Carolina Diniz



Silvia Matos é economista, coordenadora técnica do Boletim Macro do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Divulgação/FGV

O resultado do PIB do primeiro trimestre acima do esperado pelo mercado não altera a percepção de Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro do Ibre/FGV, sobre o desempenho da economia este ano. Para ela, a economia terá uma forte desaceleração este ano, pela elevada taxa de juros e redução do

crédito.

Veja os principais trechos:

1- Como a senhora avalia o PIB deste primeiro trimestre, que veio acima do esperado pelo mercado? Haverá mudança na projeção para o ano?

Acho que a notícia não é tão boa assim. Mas já era esperado porque a política monetária está atuando no sentido de conter a demanda. Não havia dúvida que o agro seria o grande protagonista no trimestre e os outros setores vieram muito em linha. Agropecuária tem um peso de 8% no PIB. E nós tivemos quase uma explosão, crescendo fortemente, 21,6%. O número que projetamos era 12%, só para dar uma dimensão. Este cenário aconteceu em 2017: o PIB da agropecuária cresceu em torno de 14% no ano e o PIB foi fraquinho, de 1,3%. O PIB desse ano vai ser agro e quando sair a influência do setor, da safra de início de ano, há desaceleração. Nossa projeção era 0,8% e com o desempenho do agro será revista.

2- O investimento teve uma redução. Isto é preocupante?

Um alerta que tem que ser feito a todo momento é o investimento. A gente tinha uma previsão de contração de 3%, e foi 3,4%. E o investimento já tinha contraído no último trimestre do ano passado. Há questões pontuais como a antecipação da compra de caminhões, mas não é só isto. Tem uma questão monetária sem dúvida, mas também muita incerteza na economia, a tal da previsibilidade macroeconômica. Então acredito que o investimento vai ser mais fraco este ano. É sempre lembrar que o que faz crescimento do país não é a política monetária, quem faz é o crescimento potencial que é o investimento e ao mesmo tempo a eficiência, a produtividade. E, neste aspecto, são componentes ainda muito fracos no país, então precisa de continuar nessa agenda de reformas e não querer um atalho para o crescimento econômico.

3- Ontem foi um dia confuso na relação entre Câmara e governo e neste ano há votações importantes, como o arcabouço fiscal e a reforma tributária. Como isto pode impactar?

Os conflitos políticos sempre atrapalham, mas tem um ponto da agenda econômica que é importante destacar. O governo quer revogar medidas que são favoráveis para a economia, e o Congresso tem barrado. Por exemplo, a questão do saneamento. Na economia, assim como na saúde, também é bom usar a ciência e os estudos provam que há muito investimento privado para este setor, e o público não funcionou. Há um embate de poder, não quero entrar nesse mérito, não sou cientista política. Mas na agenda econômica, o Congresso tem dado uma contribuição até positiva. A Câmara fez melhorias no texto do arcabouço fiscal. Estão tocando a reforma tributária e este debate está maduro no Congresso.

4- Como deve se comportar a atividade no segundo trimestre?

Para o segundo trimestre, temos contração de 0,7%. Eu acho que vai ser uma contração substancial no segundo trimestre e depois vai ser mais estagnação. Acho que vai continuar a desaceleração. Pode ser melhor? Pode. Mas aí vai depender um pouco dessa aprovação das reformas. Depende do mundo também: a China está desacelerando, temos vistos dados ruins, a América Latina está desacelerando. O mundo inteiro desacelera, né? Por que a gente vai acelerar? É um ciclo mundial de controle da inflação. Como começamos mais cedo então talvez a gente consiga iniciar esse processo de ciclo mais virtuoso mais cedo. Mas tenho muita preocupação que vem do governo.

5- Por quê?

Pelo estímulo de algumas medidas como aumentar consumo de carro, reduzindo imposto. O governo quer estimular a demanda, estimular a economia. Mas não há dinheiro para isso. Enquanto isso, o ministro Fernando Haddad correndo atrás por receitas. Então há uma briga de força dentro próprio governo, com alguns querendo achar receita, tentar melhorar a situação fiscal porque a gente tem déficit esse ano e provavelmente vamos ter déficit no ano que vem. Me preocupo bastante de como vai ser o governo vendo a economia com redução do consumo, com empresários reclamando, consumidor reclamando de situação de endividamento alto. E o governo querer criar um atalho para essa recuperação econômica. E o atalho, na minha visão, é inflacionário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/06/2023

APÓS ALMOÇO COM CAMPOS NETO, HADDAD CONFIRMA DISCUSSÃO SOBRE POSSÍVEL MUDANÇA NO SISTEMA DE META DE INFLAÇÃO

No fim do mês de junho ocorre a próxima reunião do Conselho Monetário Nacional (CMN) - que decide sobre o tema

Por Renan Monteiro, O Globo — Brasília



O presidente do BC, Roberto Campos Neto, e o ministro Fernando Haddad em audiência no Senado – Foto : Edilson Rodrigues/Agência Senado

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, confirmou que eventuais mudanças no regime de metas de inflação - adotado pelo Banco Central desde 1999 - foram discutidas com o presidente da autarquia em almoço ocorrido nesta quinta-feira.

No fim do mês de junho ocorre a próxima reunião do Conselho Monetário Nacional (CMN) - que decide sobre o tema. Há expectativa de que o país abandone a meta definida para o chamado ano-calendário, ou seja, de janeiro a dezembro, e passe a ter como referência prazos mais longos, em uma espécie de “meta contínua”.

— Conversamos sobre a oportunidade de resolver este mês essa questão (eventual mudança no sistema de meta de inflação) — disse após ser questionado sobre o tema, em conversa com jornalistas na Fazenda.

Na última semana, tanto o ministro da Fazenda quanto o presidente do BC, Roberto Campos Neto, falaram publicamente sobre o eventual fim do ano-calendário como referência. No caso do chefe do Banco Central, foi afirmado que a meta contínua traz "eficiência", embora Campos Neto tenha defendido que não haja "nenhum tipo de modificação" neste regime no curto prazo, já que o momento é de incerteza.

A maior preocupação do mercado, no entanto, seria um aumento percentual da meta, em 3% para 2024. Por ora, a ideia parece abandonada pelo ministro Fernando Haddad.

Carf

Na conversa com jornalistas, Haddad também falou da indefinição sobre o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). O governo enviou um projeto de Lei tratando do voto de desempate em julgamentos do órgão.

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

— Não vamos julgar os temas sensíveis, antes do Congresso Nacional dar as últimas palavras sobre isso, e o STF também. A lei do Bolsonaro (que extinguiu o voto de qualidade) está sendo observada também pelo Supremo — disse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/06/2023

CLÁUDIO CASTRO COBRA DO GOVERNO SOLUÇÃO PARA O GALEÃO EM ATÉ 15 DIAS

Governador defende a limitação e transferência de voos do Santos Dumont para o aeroporto internacional

Por Bruno Rosa — Rio



O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, cobra uma solução para o Galeão do governo federal em até 15 dias - Foto : Guito Moreto/Agência O Globo

Cláudio Castro, governador do Estado do Rio de Janeiro, pretende chegar a uma solução para o aeroporto internacional do Galeão em duas semanas, o que seria até meados de junho. Para ele, já passou bastante tempo para que se tenha uma decisão final sobre a permanência ou não da Changi, controladora da concessionária RIOgaleão.

Dilema no Galeão: Afinal, por que é tão difícil para uma concessionária devolver um aeroporto? A Changi pediu para devolver o Galeão à União em fevereiro de 2022. Um ano depois, em conversas com o governo, manifestou a vontade de seguir à frente do aeroporto caso as condições do contrato fossem revisadas. O governo já frisou que as condições não serão alteradas.

Enquanto corre formalmente o processo de devolução, o governo federal avalia se seria possível manter ou não a concessionária no comando do Galeão.

— Se não for semana que vem, porque é mais curta, temos que ter na outra semana uma definição, pois passou muito tempo desde a última reunião (com o governo federal). E já tem bastante tempo para a Changi dar uma posição final. Chegou a hora de a gente agir e tomar uma decisão

independente do que a Changi queira ou não fazer. Não podemos ficar refém deles. Se eles quiserem ir embora, vão. Se quiserem ajeitar, ajeitam — disse Castro.

O nó, entretanto, está em como esse processo seria feito. O governo federal consultou o Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a possibilidade de desfazer o processo de devolução do aeroporto. Auditores do TCU apresentaram pareceres contraditórios sobre o tema. A decisão final, contudo, ainda não saiu.

O governador do Rio disse que espera que o futuro do Galeão seja resolvido com ou sem a Changi:

— A gente quer que resolva. Se for Infraero ou Changi, não temos predileção alguma. Por óbvio, você ter um dos maiores operadores mundiais saindo daqui não é uma imagem boa para o Rio, mas, se for a solução, paciência. A gente não gosta de ver grandes operadoras saindo e isso também mostra a nossa incapacidade de fazer boas concessões. É ruim e triste para a imagem do Rio.

Corte de voos do Santos Dumont

Castro também cobrou mudanças sobre a proposta de reduzir a quantidade de voos do Santos Dumont, que fechou 2022 com movimento acima da capacidade. Para ele, não basta reduzir o volume de viagens feitas a partir do aeroporto central do Rio. Isso seria feito, defende o governador, transferindo voos do Santos Dumont para o Galeão.

— Mas não é só limitar o Santos Dumont. Tem que mudar os slots (autorizações para pousos e decolagens) para que a gente possa ter o Galeão mais forte. É realocar os slots de um aeroporto para o outro. Sem isso, eles saem daqui (do Rio) e perdemos.

Para Castro, já que o Rio de Janeiro é estado multi-aeroportos é preciso olhar para essa lógica de operação aérea.

— Se não olharmos para essa lógica, vamos fazer paliativos e estaremos enxugando gelo, pois outros estados vão agregar os voos do Santos Dumont — afirmou Castro, lembrando que a proposta apresentada pelas autoridades do Rio ao governo federal é que o Santos Dumont tenha apenas voos para São Paulo e Brasília.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/06/2023

PACHECO AFIRMA QUE ANÁLISE DO ARCABOUÇO FISCAL NO SENADO COMEÇA NA SEMANA DO DIA 12

Presidente do Senado disse que reunião com Haddad será remarçada e o tema será abordado após do feriado

Por Victoria Abel — Brasília



Pacheco afirma que análise do arcabouço fiscal no Senado começa na semana do dia 12 – Foto : Ton Molina/Fotoarena/Agência O Globo

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), afirmou que o texto do arcabouço fiscal, aprovado pela Câmara dos Deputados no último dia 24, começará a ser analisado pelos senadores a partir do dia 12 de junho.

O novo regime fiscal passará pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado antes de seguir para o plenário da Casa, sob relatoria de Omar Aziz (PSD-AM).

Pacheco destacou que a próxima semana será mais curta por causa do feriado de Corpus Christi, no dia 8 de junho.

— Já na outra semana, semana do dia 12, é muito importante que se inicie os trabalhos na CAE. Votando na CAE, a gente leva imediatamente ao plenário para fazer a apreciação — disse.

Um encontro entre Pacheco, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e demais líderes do Senado estava previsto para esta quinta-feira, mas foi cancelado por causa da votação da Medida Provisória de Reestruturação dos Ministérios. A reunião será remarçada.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/06/2023

GOVERNO QUER MUDAR LEGISLAÇÃO PARA BAIXAR PREÇO DO GÁS

Efrain Cruz, secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, diz que meta é reduzir dos atuais US\$ 14 por milhão de BTU para algo entre US\$ 6 e US\$ 8 por milhão de BTU

Por Bruno Rosa



A Petrobras vendeu 90% da TAG, maior transportadora de gás natural do país, para o grupo formado pela francesa Engie e a canadense CDPQ. Embolsou R\$ 33 bilhões Agência Petrobras Agência Petrobras

Efrain Cruz, secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia (MME), disse que o governo trabalha no desenvolvimento de uma legislação no âmbito do programa “Gás para Empregar” para permitir a redução do preço do gás natural no Brasil. A meta, destacou Cruz, é que o valor tenha uma redução dos atuais US\$ 14 por milhão de BTU (a unidade internacional do gás)

para algo entre US\$ 6 e US\$ 8 por milhão de BTU.

Segundo Cruz, o objetivo é permitir que o gás natural seja o principal veículo para permitir a reindustrialização no país. Ele participou de forma virtual do Fórum Brasileiro de Líderes em Energia, que acontece nesta quinta e sexta-feira no Rio de Janeiro. O governo anterior também tentou reduzir, sem sucesso, o preço do gás no Brasil, em um processo que incluiu a venda de ativos da Petrobras.

— Já há um processo de legislação sendo elaborado para que tenhamos a possibilidade de que o gás seja usado como veículo da reindustrialização. Temos condição de chegar com o gás natural do Brasil na indústria nacional. Hoje o gás chega a US\$ 14. E vamos chegar na casa dos US\$ 6, US\$ 7 e US\$ 8 para que a indústria consiga ter competitividade e que não importe os insumos - disse Cruz.

Ele citou o caso do custo do gás na indústria petroquímica, que representa 80% dos custos.

— Isso torna a nossa indústria não competitiva. Acreditamos que o gás natural será o veículo condutor ainda transição energética. E com isso tornar o Brasil um grande player nacional de energia renovável.

Em março deste ano, o governo federal criou um grupo de trabalho para elaborar estudos de forma a buscar um melhor aproveitamento do gás natural no país. Um dos objetivos do grupo é aumentar a oferta de gás para a produção de fertilizantes.

Para isso, um dos estudos em andamento é permitir que a PPSA, estatal que comercializa a parcela do petróleo no pré-sal que pertence à União, possa também fazer transações com gás natural.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/06/2023

PRAZO PARA RIOGALEÃO DESISTIR DE DEVOLVER AEROPORTO CHEGA AO FIM E GOVERNO AGUARDA TCU PARA TENTAR SOLUÇÃO

Qualquer decisão só deve ser anunciada após aval do tribunal de contas, o que pode ocorrer ainda neste mês

Por Geralda Doca e Bruno Rosa — Brasília e Rio



Aeroporto Internacional Galeão: concessionária deveria dizer se quer ou não continuar com o ativo – Foto : Márcia Foletto

O primeiro prazo dado pelo governo para que a Changi, que controla a concessionária RIOgaleão, se manifestasse sobre o processo de devolução do aeroporto internacional do Rio terminou na quarta-feira. A empresa deveria dizer se quer ou não continuar com o ativo. O Ministério dos Portos e Aeroportos informou que a empresa não se manifestou formalmente dentro do prazo. Procurada, a RIOgaleão informou que não

comentaria o assunto.

Caso desistisse de devolver o aeroporto à União, a concessionária precisaria voltar a recolher a outorga, fixada em R\$ 1,3 bilhão, que venceu em maio. Quando informou ao governo, em novembro, que queria devolver a concessão, a RIOgaleão deixou de ter a obrigação de pagar as outorgas do contrato. No entendimento do governo, se quisesse voltar atrás e manter a concessão, seria preciso retomar o cronograma de outorgas.

O prazo de ontem, porém, poderá ser reaberto, a depender de uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU).

O governo consultou a Corte para saber se é possível que os concessionários desistam dos processos de devolução de ativos para negociar contratos mais favoráveis. Em fevereiro, a Changi — que controla a concessionária RIOgaleão — manifestou a intenção de desistir do processo de devolução, mas não formalizou o plano às autoridades competentes.

A empresa buscava renegociar os termos do contrato, fixados com base em premissas sobre movimentação de passageiros que não se confirmaram.

No menor tempo possível

Os auditores do TCU apresentaram, na semana passada, pareceres contraditórios e caberá ao ministro relator, Vital do Rego, elaborar o voto e pautar a matéria no plenário da Corte. Ele disse ao GLOBO que pretende acelerar o processo, mas não quis dar prazo, alegando que o assunto é complexo e abrange rodovias, ferrovias, além de aeroportos.

— Espero fazer no menor tempo possível — disse o ministro.

Quase 40 dias após o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ter recebido em Brasília o governador do Rio, Cláudio Castro e o prefeito da capital, Eduardo Paes, para discutir uma solução para o Galeão, ainda não existe uma saída para salvar a concessão.

No dia 25 de abril, França afirmou às autoridades do Rio que a União aceitaria a desistência da relicitação por parte da RIOgaleão e que apresentaria uma solução em 15 dias. Contudo, diante de dúvidas, inclusive da Advocacia-Geral da União, a pasta decidiu consultar o TCU.



No encontro, França afirmou que o governo federal aceitaria reduzir as operações no Santos Dumont como uma medida para reforçar o movimento no Galeão. O pedido das autoridades do Rio foi no sentido de limitar os destinos a partir do aeroporto localizado no Centro do Rio para Brasília e São Paulo (Congonhas). A lógica era fomentar mais voos domésticos, que também alimentam rotas internacionais.

O governo afirmou, posteriormente, que a medida afetaria a lei que prevê liberdade do mercado e sinalizou que limitaria as operações, para evitar que o volume de passageiros chegue a 11 milhões neste ano, permanecendo em cerca de 9 milhões. Mas até agora a medida não foi adotada na prática, devendo ficar para o segundo semestre.

As negociações entre Changi e governo federal ainda estão em andamento para selar o futuro do Galeão.

Segundo uma fonte, qualquer decisão só deve ser anunciada após o aval do TCU, e a expectativa é que a Corte avalie o caso este mês.

Procurada, a Changi disse que não vai comentar nada por enquanto. Prefeitura e governo do Estado do Rio não comentaram.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'O ARCABOUÇO É UMA NARRATIVA FICCIONAL E COMEÇA CAPENGA', DIZ LÍDER DA OPOSIÇÃO NO SENADO

Rogério Marinho (PL-RN) afirma que governo não vai conseguir zerar o rombo das contas públicas em 2024 e que a nova regra fiscal só fica de pé mediante aumento de impostos

Por Mariana Carneiro e Adriana Fernandes

ENTREVISTA COM

Rogério Marinho - líder da oposição no Senado

BRASÍLIA – Líder na oposição no Senado, Rogério Marinho (PL-RN) critica a proposta de arcabouço fiscal aprovada na Câmara e afirma que vai propor alterações ao texto. São pelo menos três as mudanças elencadas pelo senador, uma delas o restabelecimento de punição, passível até de impeachment, em caso de não cumprimento da meta fiscal. Para ele, a regra já começa “capenga” porque o governo não conseguirá zerar o déficit das contas públicas em 2024.

Na avaliação de Marinho, a regra “só fica de pé” com aumento de tributos e, nisso, diz ele, a oposição não colocará as suas digitais. “Nós também não vamos votar a favor do aumento de impostos”, diz.

“O discurso do ministro da Fazenda qual é? Nós vamos procurar ‘jabutis’, a expressão que ele mesmo usou, para cortar subsídios. Estamos em maio. O arcabouço já passou na Câmara. Quais são os subsídios? O que ele aponta?”, questiona o senador, que foi ministro de Jair Bolsonaro.

Marinho afirma que há risco, porém, de o Senado apenas chancelar a decisão da Câmara. “Me parece que o governo, da forma como se comporta, tem pedido àqueles que o apoiam que simplesmente homologuem a legislação da forma como chegou da Câmara”, afirma.

A seguir, os principais trechos da entrevista:



Rogério Marinho, líder da oposição no Senado, vai propor pelo menos três mudanças ao texto do arcabouço. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Qual será a posição da oposição na tramitação do projeto do arcabouço fiscal no Senado?

Primeiro, vamos votar contra. Vamos fazer propostas. Achemos que, da maneira como veio, não se põe de pé. Qual é a preocupação de ter um marco fiscal? Ao menos estabilizar o crescimento da dívida no médio prazo. Um dos estudos que foi publicado na IFI (Instituição Fiscal Independente do Senado), bem conservador, mostra uma

situação na qual o governo vai descumprir as metas a que se propôs já no primeiro ano de vigência. Começa o arcabouço capenga. O governo alega que vai conseguir zerar o déficit no primeiro ano. Para isso, precisaria de uma arrecadação a mais de R\$ 150 bilhões. Numa publicação do Ministério da Fazenda, o governo estima que teria, em 2024, um acréscimo a preço de hoje de R\$ 251,8 bilhões. A IFI estima R\$ 110 bilhões. A diferença é de R\$ 140 bilhões. Outro ponto é que governo está propondo zerar o déficit em 2024, mas aí estabelece no arcabouço que só pode contingenciar (bloquear recursos de forma preventiva) até o limite de 25% das despesas discricionárias (não obrigatórias), que o governo está estimando em R\$ 200 bilhões.

Então, só pode contingenciar até R\$ 50 bilhões...

Só pode contingenciar R\$ 50 bilhões para um buraco de R\$ 140 bilhões. Já começa mostrando que o arcabouço é uma narrativa ficcional. O governo apresenta uma meta que deliberadamente não irá cumprir. A não ser – aí sim – que esteja imaginando aumentar de uma forma radical os impostos por ocasião da reforma tributária.

O governo fala de outros mecanismos para aumentar os impostos, entre elas, as apostas esportivas.

Estamos no final de maio. Estou falando o que o governo colocou, publicou e o que efetivamente fez.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fala que não é aumento de carga, mas corte de renúncias...

O discurso do ministro da Fazenda qual é? Nós vamos procurar “jabutis”, a expressão que ele mesmo usou para cortar subsídios. Estamos em maio. O arcabouço já passou na Câmara. Quais são os subsídios? O que ele aponta? Ele está com um discurso teórico. Como podemos acreditar nessa estrutura que está sendo apresentada?

O sr. acha que já no primeiro ano, em 2024, o governo não vai cumprir a meta?

Eu afirmo que não vai. Pelo projeto, ele precisará mandar uma carta ao Parlamento e estamos conversados. Enquanto que anteriormente, para mudar a meta, precisa aprovar um PLN (projeto de iniciativa exclusiva do Executivo para matéria orçamentária).

Quando ele manda carta, já descumpriu a meta. Aí aciona os gatilhos (travas de gastos). É pouco?

Você antecipa o problema. Quando se tem uma meta fiscal a cumprir, durante o ano, de acordo com os relatórios bimestrais, você pode entender que aquela meta é inexecutável. Então, não tem por que o governo manter isso como se fosse uma condição de ferro e fogo. Pode perfeitamente fazer a mudança, mas que o faça explicando por que a meta não vai ser atingida e enviando (a nova proposta) para escrutínio do Congresso.

Há risco de o governo propor a mudança da meta de zerar o déficit no projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que está no Congresso e ainda será votado?

Tudo indica que sim. Eu não posso afirmar porque não sou o ministro da Fazenda e nem do Planejamento. A LDO já vai vir diferente do que preconiza o arcabouço que será votado. Outro problema é que o governo criou dentro do arcabouço uma despesa fixa de R\$ 75 bilhões para investimentos. O relator estabeleceu uma despesa fixa para investimento e a retirou do cálculo de



95% (quando as despesas obrigatórias superarem 95% das despesas totais) para acionar os gatilhos (medidas corretivas para o cumprimento da meta fiscal). Claramente, há um drible que está sendo dado na execução orçamentária.

O governo está aumentando muito o gasto com o arcabouço?

Não tenho dúvida. Com as exceções e com as mudanças feitas no arcabouço, estima-se de uma forma conservadora que vamos chegar a 84% da relação dívida pública/PIB ao final do governo do Lula.

O sr. vê a possibilidade de o Senado apenas carimbar o projeto que vem da Câmara?

Vejo com muita preocupação, porque o Senado tem políticos experientes, que foram governadores, que geriram máquinas públicas e têm toda a condição de se debruçarem sobre textos e darem a sua colaboração de aperfeiçoar. Mas me parece que o governo, da forma como se comporta, tem pedido àqueles que o apoiam que simplesmente homologuem a legislação da forma como chegou da Câmara.

A oposição vai tentar bloquear a votação?

Não temos a intenção de bloquear medidas que de alguma forma melhorem a questão fiscal do governo. Por pior que seja esse arcabouço, é um passo na direção correta.

Mas não é contraditório votar contra?

Porque é muito ruim. Se ele é ruim, não posso votar favorável. Eu não posso colocar minhas digitais numa proposta que é claramente equivocada desde a sua origem.

Que tipo de modificação no texto que a oposição vai propor?

Vamos tentar estabelecer enforcements (dispositivos para fazer cumprir a regra) na questão do não cumprimento das metas estabelecidas pelo próprio governo, restabelecendo a LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal) no que tange à improbidade administrativa e na necessidade de que o governo submeta ao Parlamento qualquer mudança do ponto de vista de novas métricas de crescimento ou de diminuição de déficit – como acontece em qualquer democracia moderna. A gestão do Orçamento é do governo federal, mas a anuência de mudanças mais incisivas é do Parlamento. Isso é a essência da democracia.

Modificações que excluem despesas do teto: o sr. acredita que seja possível que avancem?

Pedimos à nossa consultoria que se debruce sobre ela, mas, a princípio, o critério a ser utilizado é que o Orçamento é uma peça discricionária. Se você coloca tudo sob o manto do marco, isso passaria à condição da discricionariedade a quem vai elaborar o Orçamento, que é o Legislativo. A princípio, essa é uma boa iniciativa por parte do relator. Por outro lado, a gente tem que ver qual é o impacto real. Em que momento isso pode afetar, por exemplo, a necessidade de recursos para a educação (no caso do Fundeb). No caso do fundo constitucional do DF, se isso vai afetar a segurança e a educação do DF. Então, nós encomendamos um estudo para ter mais dados a respeito. Eu prefiro ainda não me posicionar.

Reportagem feita pelo 'Estadão' mostra que mudanças feitas pela Câmara aumentam os gastos no ano que vem. O próprio secretário do Tesouro admitiu ontem que precisa de R\$ 60 bi para fechar as contas – o que não é muito distante dos R\$ 80 bi estimados pelo mercado.

O artigo 15 (que permite gastos extras em 2024 mediante aumento de arrecadação) é uma pegadinha que não está nem aqui (mostra a lista de alterações). A gente está vendo o impacto, temos algumas algumas teses.

Economistas dizem que ficou confuso e que é difícil calcular o impacto efetivo.

Não é simples, não tem nada de simples (o artigo 15).

Se a oposição não é maioria, o sr. vai votar contra, quais as chances de essas emendas serem aprovadas?

Eu não tenho dúvida do seguinte: o governo está preocupado em gastar mais. E isso está muito claro na maneira em como se comporta e na contradição que ele exprime. O governo fala o tempo todo

em cortar subsídio e está apresentando mais subsídios. Só tem uma alternativa: a reforma tributária, aumentar impostos. E aí nós também não vamos votar a favor do aumento de impostos. A não ser quem não é taxado, como é o caso dos jogos eletrônicos, comércio eletrônico, fundos especiais. Dependendo, é claro, da alíquota. Agora, taxar mais ainda a indústria, o comércio, os serviços... o Brasil já tem uma carga tributária entre as maiores do mundo, o País não comporta.

O sr. foi parte do governo Bolsonaro, que furou várias vezes o teto de gastos. A avaliação é a de que a regra que existe hoje também não funcionou.

O governo Bolsonaro se deparou com a realidade de relativizar as regras do teto no momento de emergência sanitária, que não tem paralelo na história. Aconteceu uma parecida há 100 anos. Mesmo com essa crise sanitária, mesmo com a guerra que criou um problema na área da energia, mesmo com Brumadinho e mesmo com a crise hídrica, a maior em 92 anos, fatos excepcionais que impactaram o PIB, nós terminamos o ano com a dívida decrescente. Não dá para comparar com o que está sendo feito pelo governo do PT.

A dificuldade política do governo, demonstrada nas negociações da MP dos ministérios, pode se repetir na votação do arcabouço no Senado?

Continua após a publicidade

A relação do governo com a base que ele teoricamente formou no Congresso – e em especial na Câmara – está mostrando que está bastante atabalhoada. Mas os sustos que a gente está tomando são as declarações do presidente Lula. A última agora foi a recepção ao ditador venezuelano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/06/2023

FLÁVIO DINO FOI ESTOPIM DA IRRITAÇÃO DE LIRA COM O GOVERNO

Ministro da Justiça viajou a Alagoas sem o presidente da Câmara

Por Julia Lindner

Não foram apenas os comentários do senador Renan Calheiros (MDB-AL) que estimularam o mau humor de Arthur Lira (MDB-AL) com o governo nos últimos dias. Lira também não gostou nada do fato de o ministro Flávio Dino (Justiça) ter ido nesta semana a Alagoas sem tê-lo convidado para acompanhar a comitiva ao Estado.



Flávio Dino e Paulo Dantas, durante agenda em Alagoas. Foto: Divulgação

A irritação se refletiu em plenário. Ontem, Lira quase deixou caducar a medida provisória do governo que promove a reestruturação dos ministérios. Como mostrou a Coluna, foi demovido por aliados que acharam que a ação iria longe demais.

O objetivo de Lira era dar o recado de que o governo precisa dele para aprovar qualquer matéria em plenário e por isso precisa “tratá-lo com mais respeito”.

Dino cumpriu agenda na última segunda-feira (20) com o governador de Alagoas, Paulo Dantas, para a entrega de viaturas policiais. Também anunciou investimentos de R\$ 20 milhões na área da segurança pública.

Na conversa com Lula por telefone, ontem, Lira relatou ao presidente que parlamentares estavam incomodados por não serem chamados por ministros nas agendas pelos Estados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/06/2023

NO GOVERNO LULA, INVESTIMENTO ESTRANGEIRO CAI 28% E EXPÕE DESCONFIANÇA SOBRE RUMOS DO PAÍS

Com incertezas na economia e controvérsias na área externa, investimentos diretos ficaram em US\$ 24,3 bilhões de janeiro a abril, segundo o Banco Central, ante US\$ 33,9 bilhões no mesmo período de 2022

Por José Fucs

As incertezas existentes em relação à política econômica do governo e as posições controversas assumidas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva na área externa já estão se refletindo de forma negativa no fluxo de investimentos estrangeiros para o Brasil.



Lula, em entrevista coletiva, durante a Cúpula de Líderes da América do Sul, realizada em Brasília: até agora, na gestão do petista, os investidores estrangeiros se retraíram Foto: WILTON JUNIOR

Segundo os dados mais recentes do Banco Central, os investimentos estrangeiros no País (IDP) caíram 28,3% nos primeiros quatro meses do ano em relação ao mesmo período do ano passado, de US\$ 33,9 bilhões líquidos (descontadas as saídas) para US\$ 24,3 bilhões. Em abril deste ano, isoladamente, a queda dos aportes externos no setor produtivo chegou a 70,3% em relação ao mesmo mês de 2022, de US\$ 11,1 bilhões para R\$ 3,3 bilhões.

Os números foram divulgados pelo BC na sexta-feira, 26 de maio, mas houve pouco destaque no noticiário para o tombo ocorrido neste quesito no atual governo. No geral, as informações se concentraram em dados absolutos, sem cálculos de porcentagens e sem comparações entre os resultados obtidos nos governos Lula e Bolsonaro. Os dados acumulados em 12 meses, que englobam as duas gestões, podem ser úteis para sinalizar uma tendência de mais longo prazo, mas acabam mascarando as diferenças entre elas.

No governo anterior, quando havia qualquer solução nos investimentos estrangeiros, multiplicavam-se analistas dizendo que o Brasil havia se tornado um “pária do mercado global” e que ninguém queria mais investir aqui. Em 2022, porém, a narrativa predominante se chocou com a realidade, colocando em xeque a credibilidade da turma. Os investimentos líquidos no País alcançaram US\$ 91,5 bilhões, de acordo com o BC, o maior volume em dez anos e o terceiro maior em todos os tempos, após a retração ocorrida nos fluxos de investimentos globais durante a pandemia, em 2020 e 2021.

Neste ano, o tombo registrado até agora no IDP coloca em xeque também a narrativa de que os investidores estrangeiros teriam “menos medo de Lula do que de Bolsonaro”, que prosperou na arena empresarial e no mercado financeiro durante a campanha eleitoral – e não dá para fazer vistas grossas em relação à situação. A questão é até que ponto, diante do perfil assumido pelo atual governo na economia e na política externa, o quadro poderá se reverter no futuro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/06/2023

AGRONEGÓCIO GARANTE QUASE 90% DO CRESCIMENTO DO PIB, PUXADO PELA SOJA

Projeção para o ano é que o setor feche com crescimento de 6,5% em relação a 2022

Por Gabriela Brumatti

Do crescimento de 1,9% do PIB no primeiro trimestre, nada menos que 1,7 ponto - ou seja, quase 90% - veio do agronegócio. No período, a atividade agropecuária cresceu 21,6% em relação ao quarto trimestre, um resultado que pode ser explicado pelo bom desempenho de produtos da lavoura

com safra relevante no primeiro trimestre, como a soja, e pela produtividade alta, segundo a economista Gabriela Faria, da Tendências Consultoria.

Segundo ela, esse resultado teve também um impulso - não previsto - da pecuária. “Dados prévios do IBGE mostram um aumento de mais de 13% no número de abates este ano (2022/23 em relação a 2021/22) e isso é significativo porque houve um embargo nas exportações para a China (em março deste ano, em virtude de um caso atípico de ‘doença da vaca louca’”, disse. “Mesmo com a suspensão das exportações, houve aumento do abate de bovinos, um aquecimento da pecuária no primeiro trimestre.”



AGRI4 PAULINIA (SP) 06/01/05 11h29 GADO AGRICOLA Ricardo Viacava (esq) e o pai, Carlos Viacava, junto ao gado nelore da Fazenda Sao Jose, em Paulinia (SP), para materia sobre jovens que continuam o trabalho de melhoramento genetico dos bovinos iniciado pelos pais. Foto digital Paulo Liebert/AE
Foto: PAULO LIEBERT / AE

Embora a pecuária tenha surpreendido a consultoria, a economista reiterou que o motor do PIB da agropecuária neste período foi a soja. Conforme o IBGE, a produção nacional de soja deve somar 149,1 milhões de toneladas no ciclo 2022/23, uma alta de 24,7% em relação ao registrado há um ano. “Como colhemos a safra de soja no fim do ano, esse fator impulsionou o PIB para um resultado forte (neste trimestre). Outras culturas também são positivas, mas o peso da soja neste início de ano é muito forte”, disse.

A estimativa da Tendências Consultoria é de que o PIB da Agropecuária encerre 2023 com crescimento de 6,5% na comparação com 2022. Para a economista, cana-de-açúcar, milho e café devem puxar as estimativas nos próximos trimestres. A Conab estima produção de milho total (somando as três safras anuais) 11,9% superior no ciclo 2022/23. Já a oferta de cana e café deve aumentar em 6,5% e 30,5%, respectivamente, segundo o IBGE. “Com essa composição toda e destaques da agropecuária, com a recuperação da produção de leite, O segundo, terceiro e quarto trimestres não devem registrar aumentos superiores ao primeiro, mas vão ficar acima do que registravam há um ano”, garantiu.

Ao se cadastrar nas newsletters, você concorda com os Termos de Uso e Política de Privacidade. Apesar dos impulsos esperados na comparação anual, os próximos trimestres não devem superar os ganhos já registrados neste primeiro período do ano. “Não teremos uma sequência de aumento nessa intensidade (do primeiro trimestre de 2023), porque a soja já foi colhida.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/06/2023

BALANÇA COMERCIAL: EXPORTAÇÕES E SUPERÁVIT ATÉ MAIO SÃO RECORDES PARA O PERÍODO

País teve superávit de US\$ 35,3 bilhões nos cinco primeiros meses do ano; exportações alcançaram US\$ 136,4 bilhões

Por Eduardo Rodrigues e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA - O resultado das exportações brasileiras nos cinco primeiros meses do ano e o superávit do período foram recordes, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) divulgados nesta quinta-feira, 1º.

No acumulado até maio, a balança comercial registrou superávit de US\$ 35,284 bilhões, com exportações de US\$ 136,393 bilhões e importações de US\$ 101,108 bilhões. Nos cinco primeiros meses do ano passado, o saldo havia sido de US\$ 25,367 bilhões.

Segundo o diretor de Planejamento e Inteligência Comercial do ministério, Herlon Brandão, o valor das exportações no período é “inédito para a série histórica”, iniciada em 1989.

Brandão destacou que todos os setores elevaram as exportações, com destaque para o agronegócio. Apesar da variação negativa das importações para o período, de 4,6% na comparação entre 2023 e 2022, a corrente de comércio permaneceu estável devido às exportações.



Balança comercial tem superávit de US\$ 35,284 bilhões entre janeiro e maio de 2023, valor recorde Foto: Werther Santana / Estadão

As exportações e o superávit apenas em maio também foram recorde absoluto em relação a qualquer mês na série histórica, segundo Brandão. No período, as exportações somaram US\$ 33,1 bilhões, e as importações, US\$ 21,7 bilhões. O superávit foi de R\$ 11,4 bilhões.

Brandão explicou que o recorde das exportações foi puxado pelo volume. “Já adianto que tivemos embarques recordes de soja, minério de ferro e crescimento de volume de vários outros produtos”, disse.

Em contrapartida, os preços caíram 13,7% e colaboram negativamente para os resultados da balança, segundo o diretor. Em relação às importações, a queda registrada em maio — de 12,1% em relação ao mesmo mês de 2022 — ocorreu exclusivamente por causa do preço, já que o volume se manteve no mesmo patamar.

Ritmo nos próximos meses

Brandão disse que o Brasil deve manter embarques fortes nos próximos meses, por causa da safra recorde, mas não no ritmo atual, que representou um crescimento de quase 10% nos primeiros cinco meses do ano na comparação com o mesmo período de 2022.

“Tivemos uma concentração do embarque da safra agrícola. Tem uma safra recorde de 155 milhões de toneladas esse ano, são 29 milhões de toneladas de soja a mais em relação à safra passada”, observou.

Brandão afirmou que a colheita e o embarque desta safra estão um pouco atrasados e houve concentração nos meses de abril e maio, em detrimento de janeiro e fevereiro, que tiveram embarques mais baixos.

“Deve ocorrer um embarque forte nos próximos meses, vai arrefecer, mas não muito, porque tem safra recorde de milho chegando. O volume embarcado no ano deve crescer, não nesse ritmo de 10% de janeiro a maio”, disse.

Revisão das projeções

Segundo o diretor de Planejamento e Inteligência Comercial do Ministério da Indústria, a pasta deve rever as projeções para a balança comercial e a nova estimativa deve ser anunciada em julho. Isso reflete o aumento sistemático das exportações, apesar da previsão inicial de queda.

A projeção atual do MDIC é de um superávit comercial de US\$ 84 bilhões em 2023. As estimativas divulgadas no começo de abril pela pasta eram de exportações de US\$ 325 bilhões (queda de 2,8% em relação a 2022) e importações US\$ 241 bilhões (queda de 11,8%). Essa revisão nas projeções reflete a melhora nas expectativas para a economia e comércio mundial.

Brandão disse que a revisão dos dados será feita ao longo de junho. A expectativa para exportação deve melhorar, assim como a projeção de saldo. Ainda há dúvidas sobre as importações, mas com os sinais de que o PIB pode vir melhor do que o esperado, há espaço para aumentar esse fluxo.

O diretor ainda frisou que a volatilidade de preços é fator de incerteza para as projeções da balança.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/06/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

SENADO APROVA MP DOS MINISTÉRIOS POR 51 VOTOS A 19

Texto, que deixa a estrutura sugerida por Lula, mas esvazia Meio Ambiente, segue para sanção presidencial

Por Caetano Tonet e João Valadares, Valor — Brasília



Senadores Jaques Wagner, Renan Calheiros, Randolfe Rodrigues e Rodrigo Pacheco durante sessão que votou MP dos ministérios — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O Senado aprovou nesta quinta-feira (1), por 51 votos a 19, a medida provisória (MP) que reestrutura os ministérios. Os parlamentares ratificaram o texto aprovado na noite dessa quarta-feira (31) na Câmara dos Deputados. O parecer votado confirma o esvaziamento das Pastas do Meio Ambiente, Povos Indígenas e Desenvolvimento Agrário em relação à proposta original do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT). O texto segue agora para sanção do presidente da República.

O relator da matéria e líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), reconheceu o prazo apertado e fez um apelo aos colegas para apreciarem o texto da Câmara.

"Nós ficamos espremidos pelo tempo. Não há muito o que relatar pelo fato de que a medida provisória depende de ser sancionada pelo presidente da república para que esteja no Diário Oficial da União, ou extra hoje, ou no máximo amanhã sob risco de que toda a estrutura administrativa construída caia", afirmou Wagner.

A MP que reestrutura a Esplanada e estabelece 37 ministérios precisava ser aprovada até 23h59 desta quinta-feira pela Câmara e Senado para não perder a validade. Se caducasse, o governo voltaria a estrutura do governo Bolsonaro, com 14 ministérios a menos e uma crise administrativa para lidar. Pastas como a da Cultura, da Indústria, do Planejamento e dos Portos deixariam de existir.

A única alteração aprovada no plenário da Câmara foi a rejeição pela extinção da Fundação Nacional da Saúde (Funasa), proposta pelo oposicionista PL. Esse foi um dos argumentos usados por Wagner para a oposição não apresentar destaques. "Um dos pontos que tinha muita controvérsia dos

senadores, a extinção da Funasa, acabou por um acordo na noite de ontem sendo acolhido pelo relator a pedido do líder do governo na Câmara e essa extinção foi retirada", pontuou o senador.

O líder da oposição na Casa, Rogério Marinho (PL-RN), criticou o prazo apertado para os senadores apreciarem a matéria e pediu o adiamento da votação para a tarde desta quinta-feira.

"Nós temos as nossas diferenças, mas acreditamos sim que a iniciativa de proposição de uma nova estrutura organizacional pertence ao poder Executivo. Porém nós deploramos a forma como essa discussão é estabelecida aqui nesta Casa. Quero saudar o deputado Isnaldo Bulhões que como relator fez o trabalho possível diante do amontoado de ministério que foram oferecidos para tocar a máquina pública brasileira", afirmou Marinho.

O relatório, do deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL), atendeu a pedidos da bancada ruralista e dos partidos de centro-direita, que retiraram atribuições importantes dos ministérios do Meio Ambiente (que perdeu o controle do Cadastro Ambiental Rural e da Agência Nacional de Águas) e dos Povos Indígenas (que não terá mais o poder de decidir sobre a demarcação de novas terras).

O governo chegou a ensaiar uma tentativa de retomar a versão original, mas cedeu diante das muitas insatisfações da Câmara com a articulação política do governo e do risco de derrota.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/06/2023

TEREMOS UMA DEFINIÇÃO SOBRE AEROPORTO DO GALEÃO NA SEMANA DO DIA 12, DIZ CLÁUDIO CASTRO

No dia 10, a Rio Galeão, que administra o aeroporto internacional do Rio, pediu mais tempo para dizer ao Ministério de Portos e Aeroportos se permanece ou não com o terminal, segundo fontes do governo

Por Kariny Leal e Fábio Couto, Valor — Rio



Aeroporto do Galeão — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, disse nesta quinta-feira (1º) que deve apresentar uma definição sobre a concessão do Aeroporto do Galeão na semana do dia 12, já que a próxima é mais curta por conta do feriado. "Já passou muito tempo desde a nossa última reunião com a Changi, já demos muito tempo para a Changi dar a decisão final [se quer se manter na concessão ou não]. Chegou a hora de agir e tomar uma decisão, não podemos ficar reféns deles", disse o governador em evento no Rio.

No último dia 10, a Rio Galeão, que administra o aeroporto internacional do Rio, pediu mais tempo para dizer ao Ministério de Portos e Aeroportos se permanece ou não com o terminal, segundo fontes do governo a par das discussões disseram ao Valor.

Castro disse que tem tentado conversar também com o Ministério sobre a realocação dos slots entre os aeroportos do Santos Dumont e o Galeão. "O Rio é um estado multi aeroportos. Se não olharmos essa lógica, vamos ficar fazendo paliativo e enxugando gelo. Outros estados vão acabar aproveitando esse espaço. Nossa análise é que a visão multi aeroportos tem que ser entendida agora. Nossa proposta é o Santos Dumont fazer voos somente para São Paulo e Brasília."

O governador levantou a preocupação sobre o sinal transmitido pelo estado, do ponto de vista de negócios, caso a Changi, companhia de Cingapura que controla a RioGaleão, opte por sair do aeroporto internacional: "Não estamos aqui para defender ninguém, queremos que resolvam, seja com a Infraero ou com a Changi, não temos predileção. Ter um dos maiores operadores mundiais

saindo daqui não é uma imagem boa para o Rio, mas se for a solução, paciência. Não gosto de ver grandes operadores saindo, mostra incapacidade de fazermos boas concessões.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/06/2023

RENEGOCIAÇÃO E CANCELAMENTO DE DÍVIDAS DE PAÍSES COM A CHINA QUADRUPLICA NA PANDEMIA

Por Nikkei Asia, Valor — Pequim

Os empréstimos chineses no exterior caíram acentuadamente nesta década, quando a pandemia do covid-19 e a inflação afetaram as economias emergentes envolvidas na iniciativa de infraestrutura de Pequim conhecida como Rota da Seda.

Um total de US\$ 76,8 bilhões em dívidas foi renegociado - em alguns casos cancelados - de 2020 a 2022, mostram dados do Rhodium Group. Esse número é mais de quatro vezes os US\$ 17 bilhões em dívidas problemáticas dos três anos anteriores.



Obras de infraestrutura da China afetam economia de países emergentes — Foto: AP Photo

O primeiro ano da pandemia, 2020, foi o pior com US\$ 48,7 bilhões, mas os US\$ 9 bilhões em 2022 ainda foram quase o triplo do valor de 2019.

Pequim apoiou a construção de portos, estradas, ferrovias e outras infraestruturas da Ásia à África e Europa por 10 anos sob a Iniciativa Rota da Seda, do presidente chinês, Xi Jinping.

Mas esse vasto empreendimento diminuiu à medida que as dívidas problemáticas se acumularam. O investimento chegou a cerca de US\$ 100 bilhões por ano até 2019, mas caiu em meio à pandemia, para cerca de US\$ 60 bilhões a US\$ 70 bilhões por ano a partir de 2020, mostram dados do American Enterprise Institute.

As renegociações de empréstimos vêm acompanhadas de assistência financeira. Dos US\$ 240 bilhões em ajuda que a China forneceu a mais de 20 mercados emergentes entre 2008 e 2021, cerca de 30% foram concedidos apenas em 2020 e 2021, de acordo com pesquisas do Banco Mundial, AidData e outros.

Cerca de 70% da ajuda veio por meio de linhas de swap cambial, dando aos países com baixas reservas cambiais acesso ao yuan para pagar dívidas.

Os países que recebem esse apoio incluem o Sri Lanka, que foi levado à inadimplência devido ao aumento da dívida externa. Quando os credores do Sri Lanka se reuniram recentemente para discutir a reestruturação da dívida, a China participou como observadora, até o momento sem se envolver nas negociações.

Os riscos financeiros não são apenas para os tomadores de empréstimos, mas também para a China.

Embora Pequim tenha as maiores reservas de divisas estrangeiras do mundo, chegando a US\$ 3,2 trilhões no final de abril, muito disso está vinculado a empréstimos a países em desenvolvimento.

As contas bancárias corporativas e de varejo chinesas tiveram saídas líquidas de transações no exterior pelo segundo trimestre consecutivo nos três meses até março, em meio a uma queda nas exportações. Se a tendência continuar, a China poderá ter menos capital para emprestar ao exterior.

O esforço de Pequim para desenvolver indústrias como a de semicondutores para competir com os Estados Unidos também pode retirar recursos dos empréstimos da Rota da Seda.

Este ano completa-se uma década desde que Xi propôs o conceito do plano de infraestrutura. A China planeja sediar seu primeiro Fórum da Rota da Seda desde 2019 ainda este ano. Com o aumento das dívidas incobráveis, os observadores estarão atentos às mensagens que Pequim enviará sobre investimentos futuros e como lidará com os tomadores de empréstimo.

"A China continuará a usar a Rota da Seda para expandir sua influência nos países em desenvolvimento e garantir recursos, ao mesmo tempo em que está atenta aos problemas da dívida", disse Yoshino Tamai, do Instituto de Pesquisa Itochu. "Seu investimento deve aumentar gradualmente, mas é difícil vê-lo voltando ao pico pré-covid".

A Itália, único país do Grupo dos Sete (G7) envolvido na iniciativa, está se distanciando. Um alto funcionário disse à Reuters neste mês que é improvável que Roma renove o acordo com a China quando expirar, no início de 2024, mas acrescentou que é necessário mais tempo para as negociações com Pequim.

Os críticos dizem que o acordo não trouxe o impulso esperado para o crescimento econômico da Itália, com as exportações para a China registrando um crescimento lento em comparação com as importações. 31/05/2023 22:04:08

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/06/2023

CÂMARA APROVA MP DA REESTRUTURAÇÃO DOS MINISTÉRIOS POR 337 VOTOS A 125

Por Raphael Di Cunto e Caetano Tonet, Valor — Brasília



Medida provisória que reestrutura o governo iria caducar na quinta-feira Pablo Valadares/Câmara dos Deputados

A Câmara dos Deputados aprovou na quarta-feira (31), por 337 votos a 125, a medida provisória (MP) da reestruturação dos ministérios com o esvaziamento das Pastas do Meio Ambiente, Povos Indígenas e Desenvolvimento Agrário em relação à proposta original do governo Lula (PT). Houve uma abstenção. Agora a matéria segue para o Senado, que deverá analisar o texto nesta quinta-feira (1).

Após aprovarem o texto-base, os deputados passaram a analisar quatro emendas do PL ao texto. Por acordo, apenas uma foi aprovada, a que rejeitou a extinção da Funasa (Fundação Nacional da Saúde), proposta pelo governo Lula, concluindo assim a votação da MP.

A votação do texto-base ocorreu após sucessivos adiamentos por reclamação dos deputados sobre a demora em nomear indicados políticos para cargos no Executivo e em liberar os recursos das emendas parlamentares ao Orçamento, pedido de desculpas pelos responsáveis pela articulação política do governo e um acordo entre os partidos governistas e independentes no fim da noite.

Os partidos independentes, União, PP e Republicanos, afirmaram, contudo, que está será um "último gesto" de confiança no governo e que esperam que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) dê mais atenção à articulação política. Há expectativas, dentro da Câmara, de que isso leve a reforma ministerial e a entrada do PP e Republicanos na Esplanada.

A MP que reestrutura a Esplanada e estabelece 37 ministérios precisa ser aprovada até a noite de hoje pela Câmara e Senado para não perder a validade. Se caducar, o governo voltaria a estrutura



do governo Bolsonaro, com 14 ministérios a menos e uma crise administrativa para lidar. Pastas como a da Cultura, da Indústria, do Planejamento e dos Portos seriam derrubadas.

O relatório, do deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL), atendeu a pedidos da bancada ruralista e dos partidos de centro-direita para esvaziar os ministérios do Meio Ambiente (que perdeu o controle do Cadastro Ambiental Rural e da Agência Nacional de Águas) e dos Povos Indígenas (que não terá mais o poder de decidir sobre a demarcação de novas terras).

O governo chegou a ensaiar uma tentativa de retomar a versão original, mas cedeu diante das muitas insatisfações da Câmara e do risco de derrota. Ainda conseguiu convencer Psol/Rede a não proporem emendas no plenário, sob o risco de que partidos do Centrão também fizessem e desfigurassem mais a nova estrutura planejada pelo governo petista.

O deputado Túlio Gadelha (Rede-PE) reclamou em plenário dessa nova configuração. “Chegamos a esse texto final lamentando por não apresentar nossos destaques [emendas], mas entendendo que é preciso construir acordos para que o presidente Lula possa governar. Esse é o sacrifício das nossas duas grandes ministras”, disse.

Impasse

As discussões entre os partidos que levaram aos vários adiamentos, contudo, não foram sobre a estrutura dos ministérios ou função de cada Pasta. A reclamação geral e pública foi de que o governo “tratou mal” os deputados, não nomeou seus indicados políticos para cargos no Executivo e está demorando a pagar as emendas parlamentares.

Esse argumento, contudo, acabou pesando contra os próprios deputados e alguns partidos decidiram votar a favor para não ficar com a pecha de fisiológicos. “Demos margem para o governo poder jogar na Câmara a culpa por sua ineficiência e problemas na economia do país caso a gestão parasse”, disse o líder de um partido independente.

O líder do União Brasil, deputado Elmar Nascimento (BA), afirmou que sua bancada estava dividida, mas que decidiu votar a favor por causa do acordo entre os líderes. Para ele, a Câmara já deu diversos recados de insatisfação com “a forma contraditória e desgovernada” do governo de lidar com a base aliada, mas a derrubada dos ministérios seria exagerada. “Não tem qualquer lógica política de fazer isso, seria uma resposta totalmente fora do padrão”, disse.

No fim, apenas PL e Novo votaram contra o projeto. Líder da oposição, o deputado Carlos Jordy (PL-RJ) vinculou a aprovação à liberação de cargos e emendas para os deputados. “Não queríamos estar nessa negociação para criar 37 ministérios. Poderíamos estar no Guinness porque só a Índia tem mais ministérios do que o governo Lula”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/06/2023

CRISE NA TRAMITAÇÃO DA MP DOS MINISTÉRIOS PÕE GOVERNO LULA SOB PRESSÃO

Parlamentares cobram solução de problemas de articulação política e até reforma ministerial, em queda de braço com o Executivo

Por Raphael Di Cunto, Caetano Tonet, Marcelo Ribeiro, Renan Truffi e Fabio Murakawa, Valor — Brasília

A crise envolvendo a tramitação da medida provisória que reestrutura o Executivo aumentou a pressão e a tensão do Congresso sobre o Palácio do Planalto. Líderes partidários e deputados pedem resolução dos problemas de articulação política do governo para analisarem matérias que sejam de interesse do Executivo e até uma reforma ministerial. Nesse sentido, a votação da MP seria “o último gesto da Câmara” a favor das pautas do governo, afirmaram líderes partidários e deputados.

Lira decidiu junto com os líderes partidários votar nesta quarta-feira (31) a MP após dois adiamentos, muitas reclamações e longa negociação. Até a publicação desta reportagem a votação não havia ocorrido.

O dia começou com uma ligação do presidente Lula diretamente para ele, para entender os motivos da insatisfação, seguiu com pedido de desculpas dos responsáveis pela articulação política do governo e terminou com o discurso geral na Câmara de que este seria o último apoio dos partidos independentes, como União, PP e Republicanos, a favor de pautas que são de interesse do PT, mas não necessariamente do país (como a reforma tributária).

As bancadas ainda iriam se reunir na noite desta quarta-feira, mas a tendência era aprovar a proposta. “Se eu tenho alguma credibilidade aqui dentro, precisava desse gesto. Fiz esse apelo em nome do presidente Lula”, disse o líder do governo na Câmara, deputado José Guimarães (PT-CE). No encontro, ele reconheceu problemas na relação com o Legislativo, pediu desculpas e prometeu trabalhar para resolver os impasses.

A MP que reestrutura a Esplanada e estabelece 37 ministérios precisa ser aprovada até a noite de hoje pela Câmara e Senado para não perder a validade. Se caducar, o governo voltaria a estrutura do governo Bolsonaro, com 14 ministérios a menos e uma crise administrativa para lidar. Pastas como a da Cultura, da Indústria, do Planejamento e dos Portos seriam derrubadas.

As discussões entre os partidos que levaram ao adiamento da votação de terça-feira para ontem, contudo, não foram sobre a estrutura dos ministérios ou função de cada pasta. A reclamação geral e pública foi de que o governo “tratou mal” os deputados, não nomeou seus indicados políticos para cargos no Executivo e está demorando a pagar as emendas parlamentares.

De acordo com o líder de um partido independente, a Câmara ficou numa posição ruim para rejeitar a medida provisória após o adiamento ocorrer por esses motivos. “Demos margem para o governo poder jogar na Câmara a culpa por sua ineficiência e problemas na economia do país caso o governo parasse”, disse ele.

A avaliação da maioria dos líderes é de que os deputados saíam como fisiológicos caso rejeitassem a MP. Além disso, o relatório do deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL) foi elogiado por incorporar pedidos dos partidos de centro e direita, como o esvaziamento dos ministérios do Meio Ambiente (que perdeu o controle do Cadastro Ambiental Rural e da Agência Nacional de Águas) e dos Povos Indígenas (que não terá mais o poder de decidir sobre a demarcação de novas terras). Ambos foram fruto de acordo com a bancada ruralista.

Lira conversou pela manhã por telefone com Lula. Afirmou que o petista está desempenhando muito bem o papel de chefe de Estado, mas “esqueceu o papel de chefe do governo” e que incomodou os deputados por dar mais atenção aos líderes da América Latina do que aos problemas internos do país. Relatou ainda a insatisfação com as travas da Casa Civil a nomeações para cargos e liberação de emendas. “O Lula disse que não sabia disso. Bom, agora sabe e será cobrado diretamente”, afirmou um deputado.



À imprensa, ele voltou a reclamar que não há base aliada consolidada e apenas 130 deputados votam de forma sistemática com o Executivo na Câmara. Quem tem garantido a aprovação das matérias, como o arcabouço fiscal, são os “partidos independentes e a oposição”, mas que eles não precisam ter compromisso com matérias que são pauta de governo e não do país.

Presidente da Câmara, Arthur Lira preside sessão
— Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

“Não há achaque, não há pedidos, não há novas ações. O que há é insatisfação generalizada dos deputados.”

Havia expectativa de que Lira e Lula se encontrassem pessoalmente nesta quarta-feira, antes da votação, mas isso não ocorreu. Ao chegar a Câmara, já no começo da noite, Lira disse que a reunião era “fake” e que Lula ficou de se reunir com Guimarães e Padilha a tarde para tratar do assunto. “Não tive nenhum retorno, não”, respondeu à imprensa. Deputados disseram que Lula preferiu encontrá-lo em outro momento para que não ficasse com cara de que de decidiu “com a faca no pescoço” ou que houve fisiologismo na votação.

Do outro lado da rua, no Palácio do Planalto, contudo, as críticas foram vistas como uma operação de Lira junto com Guimarães para derrubar o ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI) da Presidência da República, Alexandre Padilha (PT), e colocar o líder do governo em seu lugar. Isso porque, ao chegar à Câmara, o deputado do PP chamou Guimarães de “herói” e atribuiu a ele a responsabilidade por uma possível vitória do governo.

Palacianos também veem nos gestos e cobranças de Lira um desejo por indicar ministros, como o da Saúde, o que ele refuta. Deputados governistas que são seus aliados também dizem que isso não foi tratado, mas que as pressões do presidente da Câmara por “ajustes” podem ser interpretadas como a senha para trocar ministros do União Brasil por outros que representem melhor a bancada e levar PP e Republicanos para dentro do governo, mesmo que informalmente. Neste caso, a ministra da Saúde, Nísia Trindade, seria a favorita para perder o cargo por falta de respaldo político e por controlar um orçamento bilionário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/06/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EQUINOR ALCANÇA PRODUÇÃO DE 110 MIL BARRIS DIÁRIOS EM PEREGRINO

Da Redação OFFSHORE 01/06/2023 - 16:34



Foto Rodrigo Abreu de Oliveira Santos / Divulgação Equinor

O campo de Peregrino, na Bacia de Campos, atingiu a produção de 110 mil barris de petróleo por dia (bpd) neste ano. A marca é a capacidade máxima de processamento do FPSO – Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência do ativo e foi alcançada por meio de investimentos em tecnologias e infraestrutura.

Peregrino é operado pela Equinor (60%), que tem como parceira no campo a Sinochem (40%). Peregrino é o primeiro ativo da Equinor no Brasil e é o maior campo produtor operado pela companhia fora da Noruega. Desde 2011, ano do início da produção no campo, mais de 220 milhões de barris foram produzidos com segurança.

“Graças ao esforço e à dedicação de muitos profissionais, depois de sete meses de operação na Fase 2 de Peregrino, chegamos neste marco importante para a nossa companhia. Este campo conta a história da Equinor no Brasil e é muito gratificante testemunhar seu sucesso não só por aqui, mas também sua representatividade no portfólio global da empresa. Esse marco é também reflexo da maneira como aplicamos nossos pilares estratégicos na condução de nossas operações,

assegurando a segurança de nossos funcionários, criando valor local e atuando para diminuir significativamente as emissões de nossas operações”, declara Veronica Coelho, presidente da Equinor no Brasil.

Após um extenso programa de manutenção, atualizações e reparos no FPSO e instalação de uma nova plataforma, a Peregrino C, em outubro de 2022 a Fase 2 do campo produziu seu primeiro óleo. A segunda fase estendeu a vida útil do ativo até 2040 e adicionará de 250 a 300 milhões de barris de óleo no campo, enquanto reduz pela metade as emissões de CO2 por barril ao longo da vida útil remanescente do ativo.

Iniciativas para aumento de recuperação

Em Peregrino, tecnologia e inovação são importantes aliadas para o aumento de recuperação de óleo dos reservatórios e contribuíram para o marco de 110 mil bpd. O campo conta com um plano estratégico de Increased Oil Recovery (IOR) – Recuperação Avançada de Petróleo, e oportunidades de otimizar e aumentar a produção são constantemente avaliadas.

“Na Equinor, temos como prioridade a segurança das pessoas e de nossas operações. Atingir a marca de 110 mil barris, após investirmos em tecnologias e passarmos por um profundo processo de aperfeiçoamentos no ativo é, sem dúvidas, operar com eficiência, segurança e de maneira mais sustentável”, afirma Raul Portella, vice-presidente de Operações da Equinor no Brasil.

Redução de 50% das emissões de carbono

Em setembro de 2022, a Equinor implementou seu projeto de importação de gás no campo de Peregrino, substituindo a utilização de diesel por gás natural como fonte energética das operações do campo. O gás é entregue por meio do gasoduto Rota 2, da Petrobras.

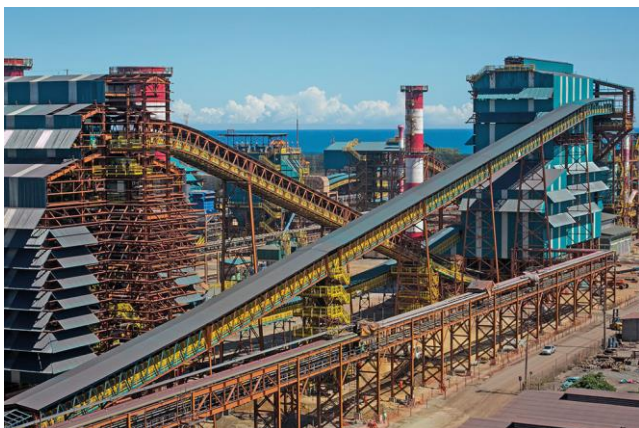
A iniciativa é capaz de evitar 100 mil toneladas de emissões de CO2 do campo por ano, cerca de metade das emissões por barril de petróleo produzido, por meio da redução de 80% em consumo de diesel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

VALE INFORMA PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA SAMARCO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/06/2023 - 16:34



A Vale celebrou, juntamente com a BHP Billiton Brasil, a Samarco Mineração e credores que detêm mais de 50% dos créditos das notas da Samarco e dívidas bancárias a descoberto um acordo vinculante, que define os parâmetros da reestruturação da dívida da Samarco.

O plano será implementado por meio de um plano de recuperação consensual, sujeito à aprovação dos credores e homologado pelo Juízo da Recuperação Judicial.

Nos termos acordados, a Samarco deve sair da recuperação com uma estrutura de capital enxuta. Os pagamentos aos credores financeiros serão feitos ao longo do tempo, em linha com o ramp-up operacional e geração de caixa da Samarco.

A contribuição da Samarco para financiar a reparação será limitada de 2024 a 2030 a US\$ 1 bilhão, com contribuições adicionais dependendo do excesso de fluxo de caixa gerado pela empresa. O saldo remanescente da reparação deverá ser dividido igualmente entre a Vale e a BHP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

PORTO DE ITAJAÍ LANÇARÁ DIA 5 EDITAL PARA ESCOLHA DE ARRENDATÁRIO TRANSITÓRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/06/2023 - 13:36



Arquivo/Divulgação

Autoridade portuária informou que fará seleção de um operador transitório, por processo simplificado, devido ao anúncio da APM Terminals sobre encerramento das atividades no terminal a partir de 30 de junho

A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) lançará, na próxima segunda-feira (5), processo licitatório simplificado para celebração de contrato de arrendamento transitório da área operacional nos berços 1 e 2 do terminal. O novo edital levará em conta a decisão, comunicada na última quarta-feira (31) pela APM Terminals, atual arrendatária, de que encerrará suas atividades no Porto de Itajaí a partir de 30 de junho, com o fim do contrato de transição hoje vigente.

O objetivo da licitação será buscar novo parceiro privado para dar continuidade e volume às operações portuárias e movimentações de cargas no terminal neste período transitório, enquanto o governo federal elabora o edital de arrendamento das áreas operacionais do Porto de Itajaí. No certame para celebração de contrato de arrendamento transitório, poderão participar quaisquer operadores portuários interessados, desde que atendam as condições de habilitação e qualificação que estarão previstas no edital.

Para a regularização temporária do uso da área a ser desocupada pela APM Terminals serão observados todos os procedimentos legais e prévias autorizações junto ao Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A SPI considera importante a adoção de medidas imediatas para evitar a ociosidade da área após a saída da APM e afirma que a intenção é buscar parcerias com operadores portuários que possam realizar a movimentação de contêineres. A autoridade portuária acrescentou que existe uma garantia mínima prevista até a conclusão da licitação para o novo arrendamento, que o governo federal tem previsão de iniciar nos próximos meses. "Faremos um processo licitatório transparente e dentro da legalidade para que o nosso porto retome suas operações o mais breve possível", destacou em nota o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

O prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, disse que a administração municipal está desde 2017 solicitando constantemente ao governo federal a realização do novo processo de arrendamento do Porto de Itajaí para as próximas décadas, que é o que garantirá mais investimentos, prosperidade e desenvolvimento econômico para o porto, a cidade e o estado.

Morastoni considerou que o anúncio da saída APM Terminals no final de junho, após 20 anos de parceria com o porto, mostra a dificuldade atual dos operadores fecharem contratos neste período de transição. "Seguiremos fazendo a nossa parte, colocando edital na praça, de modo de encontrarmos um novo operador, mas ao mesmo tempo reiteramos ao governo federal para que acabe com essa insegurança e faça logo o leilão definitivo da operação em nosso terminal", afirmou o prefeito, que na próxima semana terá audiência em Brasília com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

RJ SANCIONA LEI QUE PREVÊ PLANO PARA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Da Redação* INDÚSTRIA NAVAL 01/06/2023 - 11:37



Divulgação Alerj

Estaleiros fluminenses e instalações industriais que já tenham LO para construção, reparação e manutenção de embarcações poderão apresentar solicitação ao Inea para para executar também desmantelamento

autoría da deputada estadual Célia Jordão (PL) e publicada na última segunda-feira (29), autoriza a criação do Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Economia do Mar. Os estaleiros fluminenses e instalações industriais que já possuam licença ambiental de operação (LO) para atividade de construção, reparação e manutenção de embarcações poderão solicitar averbação para executar o desmantelamento de embarcações, apresentando ao Instituto Estadual do Ambiente (Inea), a solicitação de inclusão da atividade em sua licença, acompanhada do respectivo plano da instalação para a reciclagem de embarcações.

O governo do Rio de Janeiro sancionou, com vetos parciais, uma lei que pode estimular as atividades desenvolvidas para reciclagem de embarcações e demais ativos marítimos poderão ser estimuladas no estado. A Lei 10.028/23, de

Para cada ativo a ser reciclado, o proprietário deverá elaborar um plano específico, o qual contemplará todo o respectivo planejamento e gestão, desde a sua entrega na instalação de reciclagem de embarcação (IRE) até a destinação final de componentes, partes ou resíduos de seu desmantelamento, onde inclui-se o inventário de materiais perigosos, seguindo as condicionantes dispostas no próprio plano de reciclagem, bem como na legislação brasileira aplicável.

As operações destinadas à reciclagem de embarcações devem ser realizadas em condições apropriadas, estando a embarcação a ser desmantelada atracada em cais, provido de barreiras flutuantes de contenção, acomodada em uma carreira ou rampa, colocada em dique seco ou flutuante, transportada por balsa, rebocada ou por máquinas próprias. A lei proíbe a reciclagem de embarcação, deliberadamente, encalhada na praia ou no estuário de rios para tal finalidade, ficando o responsável pela embarcação sujeito à multa, bem como os gestores envolvidos sujeitos às demais penalidades impostas pela legislação civil, criminal e ambiental em vigor.

Já as embarcações identificadas como abandonadas em áreas de fundeio, quando afundadas, submersas, encalhadas ou perdidas, constituindo ou vindo a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, deverão ter acionamento do representante da autoridade marítima ou da autoridade portuária para as medidas cabíveis, para o perdimento imediato desses ativos. O objetivo é evitar acidentes como o choque do graneleiro São Luiz com a Ponte Rio-Niterói, em novembro do ano passado. “Os resultados na preservação do meio ambiente são múltiplos, que vão muito além de uma destinação mais apropriada dos ativos marítimos. Os estímulos tributários ou de fundos específicos para a retirada de ativos em áreas de interesse ambiental, como a Baía de Guanabara ou outras baías, estuários ou enseadas, podem se reverter em retorno para o turismo e na própria imagem do país no exterior”, afirmou Célia Jordão.

O texto destaca que a reciclagem de embarcações e reutilização de materiais e equipamentos usados, todos resultantes do descomissionamento de navios e demais ativos marítimos que se encontram no fim de seus ciclos produtivos ou de vida útil, podem contribuir para a promoção do desenvolvimento da competitividade empresarial, inovação, educação, cultura e qualidade de vida, desdobrando-se em desenvolvimento econômico e social sustentável.

A autora do projeto declarou que as oportunidades oferecidas a partir do descomissionamento de embarcações localizadas em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) já movimentam expressivo

mercado de leilão de ativos, alavancados pelo elevado valor de mercado das commodities metálicas nela empregadas. Ela citou que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) estima R\$ 50 bilhões os investimentos, entre 2020-2040, no descomissionamento de ativos offshore, considerando 100 plataformas e 1.000 poços offshore. “Tais oportunidades representam demanda contínua e permanente de diversos serviços e equipamentos, com grande capacidade de geração de emprego, renda e tributos para o estado”, salientou a deputada.

O plano determina ainda que os projetos e investimentos em atividades socioeducativas e econômicas relacionadas ao Arranjo Produtivo Local (APL) de reciclagem de embarcações do Estado do Rio sejam submetidos a regime de tramitação prioritária. O objetivo é garantir celeridade por parte dos órgãos ambientais na análise e concessão das respectivas licenças de sua competência.

Vetos

Os vetos recaíram sobre o inciso VII do Art. 2º, que definia pessoa física ou jurídica em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima; Art. 5º, que criava o tratamento Tributário Especial de ICMS; parágrafos 1º e 2º do Art. 9º, que definiam indenização aos órgãos públicos pelos custos com reboque e que a definição do órgão deveria ser regulamentada pelo Executivo; e Art. 12, que criava o Fundo de Emergência para Remoção de Ativos Marítimos (Feramar).

O governo do estado justificou que os primeiros vetos divergem do Código Civil quanto à propriedade. Sobre o tratamento tributário especial, explicou que a ação criaria uma espécie de renúncia de receita do ente estadual. Quanto aos demais vetos, o executivo estadual considerou que eles implicam na competência da União e que a criação do Fundo não é compatível com os recursos financeiros destinados previamente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

MPOR QUER ENCERRAR EM JUNHO DISCUSSÕES SOBRE DECRETO DO BR DO MAR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 31/05/2023 - 20:13

Divulgação



Após consolidação de contribuições recebidas de associações, diretor de navegação do ministério identifica 4 a 5 pontos para dialogar com Fazenda, Marinha e instituições de governo, antes de envio à Casa Civil

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) espera finalizar, ainda no primeiro semestre, as discussões internas para a publicação do decreto regulamentador que dará efetividade ao programa de cabotagem (BR do Mar), instituído pela Lei 14.301/2022. O diretor do departamento de navegação e hidrovias da pasta, Dino Batista, disse, na última terça-feira (31), que existem quatro a cinco pontos que precisam de entendimento ‘técnico-político’ para serem alinhados e encaminhados à Casa Civil para tramitação final.

“As discussões têm necessariamente que envolver a esfera política. São decisões que refletem anseios dos atores econômicos, da sociedade e não podemos achar que estamos imunes a isso”, ressaltou Batista, no Rio de Janeiro, durante painel na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário promovido pela Comissão do Direito Marítimo, Portuário e do Mar da seccional Rio de Janeiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-RJ) e pela Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB Nacional.



Batista falou que pretende, ainda esta semana, despachar com o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, sobre as contribuições recebidas de associações setoriais após o envio de uma minuta de decreto e que foram consolidadas em um documento. “São poucos os pontos de discussão que realmente levam à necessidade de uma decisão que passa pela esfera técnica e política”, garantiu Batista.

Ele disse que, após o MPor fechar entendimento, espera um momento de negociação mais tranquilo com o Ministério da Fazenda, Marinha e demais instituições de governo envolvidas na discussão do que ocorreu no governo passado entre os ministérios da Infraestrutura e da Economia antes da publicação da legislação. “Tudo indica que vamos conseguir uma negociação mais fácil, sem pontos de discordância muito grandes. Significa uma tramitação mais tranquila na Casa Civil com a publicação do decreto de maneira breve”, projetou.

Um ano após a publicação da lei, o ministério vem sendo cobrado pelo setor que o decreto precisa sair para que as empresas possam fazer avaliações econômicas para decidir os instrumentos que estarão disponíveis para suas operações. Batista relatou que 2022 foi um ano complicado porque, em determinado momento, o processo eleitoral dificultou a tomada de decisões. “É natural que o governo (atual) chegue com vontade de solucionar esses problemas. Precisamos dar vazão para o decreto, abrindo possibilidade da agência publicar as regulamentações (...) Estamos trabalhando no MPor para dar efetividade para a lei”, afirmou.

No painel, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, lembrou que existem dois acórdãos engatilhados na autarquia aguardando a publicação do decreto que regulamentará o programa. “Estamos acompanhando. Está tudo aguardando o decreto, mas, se impactar o mercado, faremos a audiência pública devida para poder escutá-los e endereçar para poder dar frente ao decreto”, afirmou Vasconcelos.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) considera que a Lei 14.301/2022 trouxe mais opções para as empresas, mas a atividade precisa de mais segurança jurídica e na regulação. Nas contribuições enviadas ao MPor, a Abac defendeu o período de 15 anos para contratos de longo prazo, a fim de evitar a especulação no mercado de navegação e a garantia de atendimento.

“Se alguém vai colocar um navio para atender um contrato de longo prazo, se vai fazer investimentos e US\$ 40 milhões a US\$ 50 milhões, é preciso se ter certeza como será pago”, analisou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano. Ele destacou que os armadores de cabotagem, assim como os de apoio marítimo, precisam de payback para construir navios que ficarão dedicados aos serviços contratados.

O presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ, Godofredo Mendes Vianna, avalia que, sem o decreto, não há como avançar em nenhum projeto. O advogado, sócio do Kincaid Mendes Vianna, observa o mercado demandando regulamentação. “Passou muito tempo do prazo mínimo esperado para ter a regulamentação implementada. A lei já é auto aplicável na parte que não diz respeito ao BR do Mar”, comentou. Entre essas alterações que já são realidade, Vianna citou a possibilidade de afretamento a casco nu, com crescimento gradativo do número de embarcações que podem ser afretadas dependendo da capacidade do armador brasileiro que possui tonelagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

TECON SANTA CLARA AMPLIA MOVIMENTAÇÃO, COM RECORDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 31/05/2023 - 19:20

Terminal fluvial localizado em Triunfo, no Rio Grande do Sul, teve seu maior volume de carga transportado desde que começou a operar, em 2016



A Wilson Sons vem obtendo cada vez mais ótimos resultados com o Tecon Santa Clara, terminal de contêineres de navegação interior, localizado em Triunfo (RS). Em março, o Tecon Santa Clara registrou o maior volume movimentado desde o início de suas operações: 4.765 TEUS, o equivalente a 2.539 contêineres. Percentualmente, representa um aumento de 5% em contêineres e de 15% em toneladas, em relação ao recorde anterior.

Este é o maior índice transportado de cargas no terminal desde outubro de 2016, quando a parceria entre Wilson Sons e Braskem reativou o Píer IV e retomou o transporte de carga pelo Rio Jacuí entre Triunfo e o Porto do Rio Grande. Até então, o maior volume havia sido em outubro de 2018 (4.510 TEU, 2418 contêineres ou 27.044 toneladas), 5,6% inferior ao novo recorde.

Localizado estrategicamente no Polo Petroquímico de Triunfo, o Tecon Santa Clara realiza o transporte multimodal de cargas de importação, exportação e cabotagem. Conta com duas barcaças e quatro escalas semanais no Tecon Rio Grande, levando a carga gaúcha para o mundo. Recentemente, a Wilson Sons ampliou em 33% a sua capacidade operacional com a inclusão da barcaça Guaíba de 160 TEUs, em substituição da antiga de 120 TEUs. “Além de gerar mais oportunidades comerciais para o mercado gaúcho, o incremento da navegação interior é um importante aliado no desenvolvimento de projetos logísticos mais sustentáveis, já que o uso do modal contribui para a redução na emissão de gases de efeito estufa”, comenta a diretora de Sustentabilidade da Wilson Sons, Monica Jaén.

Os bons resultados do Tecon Santa Clara ao longo de seus quase sete anos de operação se devem aos investimentos da Wilson Sons. Estudo realizado pela companhia mostrou que o transporte de contêineres via Tecon Santa Clara pode reduzir em mais de 80% a emissão de gases do efeito estufa se comparado com o transporte rodoviário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

TRANSPORTE POR CONTÊINERES PELA BRADO CRESCE 25% DE SP PARA MT

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 31/05/2023 - 19:16



Trens registram recordes na taxa de ocupação de Sumaré (SP) para Rondonópolis (MT), carregando diversos tipos de produtos e democratizando a ferrovia

O transporte de cargas pela Brado de São Paulo em direção ao Mato Grosso cresceu 25% no primeiro trimestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado. Cada vez mais os contêineres que circulam entre Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT) em vagões double stack trafegam cheios, com produtos variados que abastecem Mato Grosso. O recorde no fluxo em direção ao Centro-Oeste foi em junho de

2022, com taxa de ocupação de 94%. Neste ano, março registrou o maior volume para o mês, com mais de mil contêineres carregados.

Defensivos agrícolas, bebidas, produtos de higiene e limpeza e materiais de construção foram as cargas que contribuíram para o aumento, com crescimento de até 115% no caso dos defensivos. A operação é proveniente das indústrias localizadas na Região Metropolitana de Campinas. São mais de 40 produtos atendidos na operação, democratizando o transporte de cargas pela ferrovia e abastecendo o mercado de consumo no interior do País.

De acordo com Rafael Seijas, gerente executivo de Planejamento da Brado, essa solução logística é uma realidade recente e com potencial transformador na região. “Iniciamos em 2017 esse fluxo no mercado interno e no primeiro ano movimentamos 519 contêineres. Cinco anos depois, nosso resultado já ultrapassou a barreira dos 10 mil contêineres por ano em direção ao Mato Grosso”.

Segundo o gerente, a movimentação de cargas da região industrializada com destino ao interior do País pela ferrovia representa uma quebra de paradigma na logística brasileira. “O fluxo habitual é desequilibrado: os ativos rodoviários e ferroviários vão até os portos cheios e retornam para o interior com grande ociosidade”, explica.

Quando essa rota operado pela Brado iniciou, em 2017, foi possibilitada devido ao crescente transporte de milho de venda interestadual, que sai de Rondonópolis com destino a Sumaré, abastecendo as indústrias da região. “A carga do milho no mercado interno foi importante para nos dar regularidade e cadência. A partir do momento que conseguimos estabelecer o fluxo de ida de um trem a cada dois ou três dias, foi criado um terreno muito fértil para começarmos a prospectar os clientes do mercado interno a partir de Sumaré, o que basicamente é ocupar o fluxo de retorno”, diz Rafael. Seis anos depois, hoje os trens estão circulando praticamente cheios nos dois sentidos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023

CBO DIVULGA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE COM DESTAQUE NA REDUÇÃO DE EMISSÕES

Da Redação NAVEGAÇÃO 31/05/2023 - 19:12



Agenda ESG também incluiu avanço em ações de diversidade e inclusão

O Grupo CBO publica seu Relatório de Sustentabilidade de 2022, apontando avanços na agenda ESG. Na área ambiental, a companhia contribuiu com uma redução nas emissões de Gases Efeito Estufa (GEE) de 746 tCO₂e em 2022, o que foi obtido pela redução de consumo do diesel marítimo (674,6 tCO₂e) e pela aquisição de 37 mil créditos de carbono certificados para compensar o consumo de combustível das embarcações.

A CBO desenvolveu iniciativas para diminuir o seu impacto relacionado às mudanças climáticas, com pesquisas de digitalização, hibridização e combustíveis marítimos alternativos e conversão de embarcações do tipo PSV (Platform Supply Vessel) para o modelo híbrido, com o uso de baterias. Um dos destaques é o programa Visão Verde CBO, que incentiva gestão sustentável de recursos e redução da geração de resíduos, o grupo passou a disseminar melhores práticas ambientais, com monitoramento mensal e divulgação dos resultados individuais para as embarcações.

“Atuamos pela implementação de projetos de eficiência ambiental e a conquista do Selo Ouro no Programa GHG Protocol confirma que estamos no caminho certo. Assumimos o compromisso público de compensar anualmente as emissões atmosféricas geradas pela queima de combustível das embarcações em contratos assinados a partir de setembro de 2021 por meio da compra de créditos de carbono. Até 2025, todas as embarcações terão suas emissões compensadas”, explica Marcos Tinti, CEO do Grupo CBO.

Pelo quarto ano consecutivo, o grupo recebeu a certificação do GPTW, com o aumento progressivo da pontuação ano a ano. Em 2022, a CBO avançou com o Comitê for all em uma série de iniciativas para promover a diversidade no ambiente de trabalho. O comitê, criado em 2020, é composto por um grupo de voluntários que debatem as ações necessárias para gerar avanços na diversidade e na inclusão.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 093/2023
Página 69 de 69
Data: 01/06/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Do Comitê, surgiram ações como a publicação do Glossário e o Censo da Diversidade, para maior entendimento da demografia da empresa e melhor direcionamento das ações. Outro destaque foi o lançamento da primeira turma do Projeto Pescar, voltado a pessoas com deficiência (PcDs). O projeto visa a inclusão de pessoas de baixa renda no mercado de trabalho e tem uma trajetória de sucesso na empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 01/06/2023