

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 097/2023
Data: 07/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS ESTUDA LEILÃO PARCIAL DO TERMINAL STS10	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PROJETA INÍCIO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM 2024.....	5
50 MILHÕES DE MOTIVOS PARA INOVAR	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
COM LULA, RAQUEL LYRA ANUNCIA EMPRÉSTIMO DE R\$ 911 MILHÕES	8
GOVERNADOR ANUNCIA FERROVIA E TRIPLICAÇÃO DE ESTRADAS PARA FOMENTAR TURISMO.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	10
TRECHO DUPLICADO DA BR-101/AL BENEFICIA ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CANA DE AÇÚCAR EM SÃO MIGUEL DOS CAMPOS	10
NA ESTRADA #008: A VOLTA DOS INVESTIMENTOS EM RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE RODOVIAS	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – UMA NOBRE INICIATIVA	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Hidrovias 1</i>	12
<i>Hidrovias 2</i>	12
<i>Hidrovias 3</i>	12
<i>Malha Sul</i>	13
<i>Antaq</i>	13
NACIONAL - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA APROVA TEXTO QUE REGULAMENTA ARMAZENAMENTO DO DIÓXIDO DE CARBONO	13
NACIONAL - IMPULSIONADA POR INCENTIVO FISCAL, PRODUÇÃO DE AUTOVEÍCULOS CRESCE 27,4% EM MAIO.....	14
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS PREPARA ESTUDO PARA APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO	14
REGIÃO SUDESTE - PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ APRESENTADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS	16
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS TERÁ CONCURSO PÚBLICO ANO QUE VEM.....	16
REGIÃO SUDESTE - RECEITA IMPEDE ENVIO DE 71 KG DE COCAÍNA PARA O EXTERIOR PELO COMPLEXO SANTISTA	17
PORTUGAL - APEXBRASIL VAI PARTICIPAR DE LIVE SOBRE COMÉRCIO ENTRE BRASIL E PORTUGAL	18
REGIÃO SUL - PORTOS PARANAENSES REGISTRAM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO MÊS DE MAIO.....	18
INSTITUTO SOCIAL BRASIL EXPORT É LANÇADO COM FOCO EM CRIANÇAS E JOVENS COM DEFICIÊNCIA	19
OPINIÃO – ARTIGOS - POR QUE 6 DE JUNHO NÃO É O DIA DA LOGÍSTICA?	23
OPINIÃO – ARTIGOS - AS ESTRATÉGIAS ESG PARA PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NO SETOR PORTUÁRIO.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ	27
MARCO TEMPORAL: APÓS VOTO DE MORAES, STF ADIA JULGAMENTO COM PEDIDO DE VISTA DE MENDONÇA	27
PLANALTO VETA CORTE DE VERBAS DO SESC E DO SENAC.....	29
MAIOR NAVIO DE GUERRA DO MUNDO É COLOCADO SOB COMANDO DA OTAN NA NORUEGA; FOTOS	31
CORTE DE JUROS NO BRASIL ESTÁ PRÓXIMO, SEGUNDO BANCO AMERICANO	31
SEIS EM CADA DEZ PASSAGEIROS DO RJ QUE EMBARCAM DO SANTOS DUMONT ACEITAM VOAR DO GALEÃO, MOSTRA PESQUISA.....	32
INFLAÇÃO DE MAIO DESACELERA E FICA ABAIXO DE 4% EM 12 MESES, COM MENOR PRESSÃO DE ALIMENTOS E COMBUSTÍVEIS.....	34
REFORMA TRIBUTÁRIA: ESPECIALISTAS APROVAM PROPOSTA, MAS ALERTAM PARA EXCESSO DE ALÍQUOTAS	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
AGRONEGÓCIO NÃO TERIA O TAMANHO QUE TEM SEM O DINHEIRO DO ESTADO, DIZ LULA.....	38
SUMMIT ESTADÃO DEBATE OS ALICERCES DO UNIVERSO ESG.....	40
SUBSÍDIOS DO GOVERNO, NA MIRA DE HADDAD, BATERAM R\$ 581,5 BI EM 2022, MAIOR PATAMAR EM 6 ANOS.....	40
POR QUE OS PREÇOS DAS PASSAGENS AÉREAS NÃO BAIXAM? LEIA ARTIGO.....	43
‘O BRASIL PERDERÁ MERCADOS SE NÃO CUIDAR DOS BIOMAS’, ALERTA AMBIENTALISTA.....	43
VALOR ECONÔMICO (SP)	45
PORTO DE SANTOS PRIORIZA OBRAS PÚBLICAS	45
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ESTÁ DESCARTADA, DIZ PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	47
AGÊNCIA BRASIL - DF	48
STF RETOMA JULGAMENTO DO MARCO TEMPORAL. ENTENDA O QUE ESTÁ SENDO JULGADO.....	48
UNIÃO PAGA R\$ 1,4 BILHÃO EM DÍVIDAS ATRASADAS DE ESTADOS	50



PORTAL PORTOS E NAVIOS 51

ITAJAÍ E GOVERNO FEDERAL VÃO ASSINAR NOVO CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DO PORTO AO MUNICÍPIO POR MAIS 25 ANOS .	51
PETROBRAS ATINGE MAIOR NÍVEL MENSAL DE UTILIZAÇÃO DAS REFINARIAS DESDE 2015	52
ARTIGO - REDUÇÃO DE IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO: SISTEMA BUROCRÁTICO E DEMORADO PRECISA SER MAIS DINÂMICO	53
CAP DO PORTO DE IMBITUBA TEM NOVO PRESIDENTE	54
ANP APROVA NOVO MODELO DE SEGURO-GARANTIA PARA DESCOMISSIONAMENTO	54
ARTIGO - A CULTURA DATA DRIVEN (ORIENTADA POR DADOS) E O COMEX!.....	55
FILIPE RICARDO ARAÚJO E TARCÍSIO FERNANDES.....	57
ARTIGO - CRIANDO UM ECOSISTEMA LOGÍSTICO SUSTENTÁVEL PARA REDUZIR O CARBONO	58
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 98 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL.....	60
PORTO DO RECIFE REGISTRA AUMENTO DE 9,73% EM CARGAS EM MAIO	61
PORTOS DO PARANÁ REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO MENSAL DA HISTÓRIA EM MAIO DE 2023	62
ESTALEIRO RIO GRANDE FARÁ MAIOR REPARO DESDE RETOMADA EM 2021	62
BAIXA AUTONOMIA E EXCESSO DE CONTROLE INDUZEM À INEFICIÊNCIA, APONTA POVIA.....	63
AGENTES ESPERAM GARANTIR ATÉ FINAL DO ANO ESTABILIDADE JURÍDICA DO REPORTO.....	65

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA 66

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	66
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS ESTUDA LEILÃO PARCIAL DO TERMINAL STS10

Duas propostas serão entregues ao Ministério de Portos e Aeroportos

Por: *Bárbara Farias*



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, receberá duas propostas envolvendo o STS10 Foto: Sérgio Furtado/Imagens Aéreas/Divulgação SPA

O terminal STS10 está incluído na meta de clusterização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos e a Autoridade Portuária de Santos (APS) estuda a possibilidade de promover um leilão parcial da área. Contudo, quem deverá bater o martelo em relação ao tema é o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que receberá duas

propostas envolvendo o STS10.

Para que haja uma definição sobre o tema, o presidente da APS, Anderson Pomini, disse nesta terça-feira (6) que é preciso concluir tratativas com duas empresas que atuam no Porto: a Ecoporto e a Brasil Terminal Portuário (BTP). Disso também depende a transferência do Terminal de Passageiros, que recebem os turistas de cruzeiros marítimos, para a região dos armazéns 1 ao 3, no Valongo.

“Talvez (haja o leilão de) uma parte, mas isso está em estudo. A nossa missão é entregar ao ministro dois formatos de STS10: o Max, que é toda a área (cais do Sabóó), e um menor, onde está instalado o Ecoporto”, disse Pomini, que confirmou para hoje a assinatura de um contrato transitório com a Ecoporto por mais seis meses.

“Isso quer dizer que estamos preocupados com a manutenção de mil empregos, que é um pleito dos sindicatos e uma preocupação também do Ministério de Portos e Aeroporto”.

Pomini explicou que a destinação da área dos armazéns 1 ao 3, no Valongo, para o Terminal de Passageiros dependia da situação contratual do Ecoporto. Uma vez firmado o contrato provisório, será possível dar andamento às tratativas de transferência do equipamento turístico, hoje instalado em Outeirinhos - no futuro, esta região deverá ser destinada às operações de fertilizantes.

“O contrato transitório permite que o Ministério de Portos possa planejar o futuro daquela área. A gente vai retomar o diálogo com o Concais para definir o modelo e, a partir daí, vamos estabelecer qual será a indenização, os critérios de contrapartida, levando-se em consideração que eles têm um contrato com segurança jurídica, assinado recentemente”, explicou o presidente da APS. O contrato do Concais para exploração do terminal tem vigência até 2038.

“Estamos considerando a necessidade de implementação (no Porto de Santos) de uma infraestrutura de grande porte como o STS10 Max, a manutenção dos empregos e os investimentos que já foram feitos por empresas que se instalaram ali, com total risco no passado, como é o caso da BTP, que realizou a descontaminação da área do antigo lixão (Alemoa)”.

Porto-Cidades

Pomini disse ainda que, dentro do plano de metas da APS, estão incluídos a revitalização e a implementação do Parque Valongo e o programa de visitação permanente ao canal de navegação do

Porto de Santos, “que já conta com cerca de 500 manifestações de pessoas que desejam conhecer o nosso porto pelo canal”.

“Nós pretendemos implementar o Parque Valongo, considerando os armazéns 1, 2 e 3, sob responsabilidade da Autoridade Portuária; 4, 5 e 6, a cargo da Prefeitura de Santos; e o 7, sob responsabilidade mista que, conforme o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), há a necessidade da implementação de uma escola técnica voltada aos interesses portuários. Nós conversamos com o Sesi, com o Crea, entidades que nos procuraram com a intenção de formatar uma parceria para implementarmos essas escolas técnicas cujos temas estarão vinculados à operação portuária”.

O presidente da APS ressaltou que vem recebendo propostas de empresas interessadas em subsidiar a restauração da área e, na sequência, cuidar da gestão, por meio da Proposta de Manifestação de Interesse (PMI) prevista em lei.

Por fim, ele comentou que a reabertura do Museu do Porto, localizado na esquina da Avenida Rodrigues Alves com a Rua João Alfredo, no Macuco, está prevista para este mês. “Nós dependemos somente da agenda do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que faz questão de estar presente”.

Concurso público

Na coletiva, o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, disse que um concurso público será aberto pela gestora do Porto de Santos com o objetivo de preencher 100 vagas. “Todos os nossos setores internos estão deficitários”, declarou. Contudo, datas sobre o processo seletivo não foram informadas.

Passarela

O presidente da APS anunciou ainda que será construída uma rampa de acesso para ciclistas e pedestres na passarela da Alfândega, que dá acesso ao Terminal de Barcas Santos-Vicente de Carvalho, após inúmeras reclamações de usuários que transitam diariamente pelo local.

“Essa passarela gerou diversos problemas, em especial pela canaleta que não possibilitava o uso pelos ciclistas, com vários ciclistas carregando a bicicleta nas próprias costas. Nós pedimos um novo projeto à Rumo (empresa que construiu e custeou a passarela) para que contemple os ciclistas. Teremos rampas laterais que, inclusive, viabilizarão que o ciclista utilize o equipamento sem que desça da bicicleta para isso. Será implementado já no próximo mês”.

Quanto aos elevadores, Pomini disse que os motores já foram substituídos e os equipamentos estão funcionando normalmente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/06/2023

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PROJETA INÍCIO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM 2024

Os investimentos atualizados são calculados em quase R\$ 5 bilhões e APS tem 50% do valor em caixa

Por: Bárbara Farias



Diretoria da Autoridade Portuária de Santos explicou as obras estruturantes prioritárias elencadas no plano de metas na manhã desta terça-feira (6); entre elas está a dragagem de aprofundamento do canal de navegação Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A obra do túnel submerso Santos-Guarujá deve começar em 2024, conforme o plano de metas da Autoridade Portuária de Santos (APS). Após o projeto ser aprimorado, os investimentos



necessários foram atualizados para R\$ 5 bilhões e há pelo menos 50% do valor em caixa. As novidades foram anunciadas à imprensa pelo presidente da APS, Anderson Pomini, nesta terça-feira (6), na sede administrativa do Porto de Santos.

“O túnel Santos-Guarujá tem um orçamento previsto perto de R\$ 5 bilhões. Nós já contamos com R\$ 2,5 bilhões no caixa e a licitação será promovida pela própria Autoridade Portuária, tendo em vista os retornos importantes para a sociedade, para a economia e para as operações portuárias”, afirmou Pomini.

Um grupo de trabalho formado por representantes de diversos órgãos públicos se reuniu nas últimas semanas para atualizar o projeto, que no ano passado era orçado em R\$ 2,9 bilhões.

Segundo ele, conforme consta no plano de metas da APS, detalhado por A Tribuna no último sábado (3), as obras da ligação seca estão programadas para iniciar já no próximo ano, “assim que os órgãos nos autorizarem, após a atualização das licenças junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) em especial, a autorização pelo Ministério de Portos e Aeroportos e publicação do edital”.

O diretor de Infraestrutura da APS, Carlos Magano, afirmou que o prazo previsto de construção do túnel é de quatro anos a partir da contratação das obras, mas destacou que a Autoridade Portuária já estuda meios de concluir o empreendimento em menos tempo.

Câmara dos Deputados

O projeto atualizado do túnel será apresentado na próxima terça-feira (13), em Brasília, na Câmara dos Deputados. Na última segunda-feira (5), deputados federais percorreram o canal de navegação do Porto de Santos para conhecer o traçado da ligação seca, cuja embocadura será instalada na região da Capitania dos Portos de São Paulo, na Margem Direita, passando pelo linhão do canal e chegando até a região de Conceiçãozinha, em Vicente de Carvalho, na Margem Esquerda.

“Recebemos a Comissão de Transporte e Infraestrutura da Câmara dos Deputados, que é a comissão responsável por portos e aeroportos. Recebemos sete deputados federais, incluindo a Rosana Valle (PL), da região, que vieram conhecer o local de embocadura e desembocadura do túnel. Eles vieram buscar mais informações e conhecer um pouco do projeto”, explicou o presidente da APS.

Segundo ele, partiu dos parlamentares o convite para a apresentação do projeto na Comissão de Transporte e Infraestrutura da Câmara. “Nossa diretoria apresentará o projeto em Brasília, para que a gente destaque porque o túnel nesse local é tão importante para as operações portuárias, para Santos, para as questões sociais e econômicas da região e do País”.

Planalto-Baixada Santista

Concluídos os trabalhos de aprimoramento do projeto do túnel, Pomini disse que encaminhará na próxima terça-feira a proposta da ligação seca ao governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) e pedirá a ele que o Estado participe dos investimentos.

Segundo Pomini, o contato se dará pelo fato de, nos últimos meses, Freitas ter manifestado interesse no túnel submerso.

Além disso, a APS solicitará ao Governo de São Paulo a construção de uma terceira ligação rodoviária entre o Planalto e a Baixada Santista, com o objetivo de desafogar o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), favorecendo principalmente o trânsito de caminhões que transportam cargas às duas margens do Porto de Santos.

Infraestrutura

O plano de metas da Autoridade Portuária contempla também a reforma e a remodelação das avenidas perimetrais das duas margens do Porto. Entre as prioridades em Santos, estão a conclusão das obras na Alemoa, principalmente, uma rotatória.

Já do lado de Guarujá, Pomini disse que a APS está em tratativas com a empresa que executa os serviços, visando o reequilíbrio financeiro e a conclusão dos trabalhos.

“Não é caso de judicialização. Nós, inclusive, incluímos essa obra na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC, a ser anunciado pelo Governo Federal) para que a gente possa avançar sobre esse importante obra que é a Avenida Perimetral de Guarujá”.

Dragagem

Outra prioridade no Porto de Santos é a dragagem do canal de navegação. Inicialmente, a Autoridade Portuária contratará estudos para testar, em simulações, a viabilidade do aprofundamento do canal para 16 metros e, na sequência, para 17 metros. Segundo o presidente da APS, Anderson Pomini, isso servirá “para receber navios acima de 366 metros”. No entanto, ele adiantou que os editais para dragagem deverão ser lançados já neste ano.

“Os dois editais são para este ano. É um trabalho complexo que demanda a participação de diversos profissionais, engenheiros habilitados na área, alguns da Unicamp, do Rio de Janeiro, da própria casa, principalmente tendo em vista o contrato de aprofundamento, que é complexo e exige vários estudos e a participação desses profissionais”.

De acordo com ele, são dois contratos no radar. “O primeiro é de manutenção, que a gente pretende ampliar de dois para dez anos. É o que a legislação autoriza. Depois, tem um outro, para o aprofundamento de 17 metros, faseado, sendo 16 metros na primeira”.

O diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária, Carlos Magano, explica que serão contratados estudos do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) e da Unicamp “no sentido de fazer as simulações das deposições em cada um dos cenários”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/06/2023

50 MILHÕES DE MOTIVOS PARA INOVAR

Não é possível desenvolver um produto ou um serviço para atender somente um terminal ou um porto

Por: Maxwell Rodrigues



Porto de Ashdod Foto: Divulgação

Já não é de hoje que acompanhamos portos de outros países e a retórica do aprendizado e da troca de conhecimento. A globalização permite que possamos estar em qualquer lugar do mundo em até 18 horas. Um mundo conectado e que compete para empreender, realizar e planejar. Algo que impressiona. Mas por que não surfamos essa onda da inovação e do desenvolvimento?

Nos EUA, sabemos que as cidades, os portos e a logística são grandes diferenciais do crescimento. Na Europa temos o mesmo entendimento. O que surpreende esse colunista é saber que, no Oriente Médio, os países crescem e se desenvolvem, apesar de todas as dificuldades. Tel Aviv e Dubai são exemplos dessa realidade. Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, é um monstro de prosperidade. Já Tel Aviv fica em Israel, um país pequeno e cheio de inimigos ao seu lado. Mesmo assim, ambos empreendem, investem e crescem de verdade. Sem a famosa política envolvida que impede tudo, por lá a conhecida política ajuda a construir e desenvolver cada um deles.

Em Israel, durante a Missão Internacional Porto & Mar Brasil-Israel 2023, visitamos o Porto de Ashdod. Muitos me perguntaram se Israel tem porto. A resposta é sim: Israel tem porto e muito mais



que isso. Possui um complexo portuário que abriga em suas instalações uma área destinada à criação, ao suporte e ao desenvolvimento de startups. Empresas que querem começar um negócio, mas que não possuem capital financeiro para tanto ou até mesmo experiência administrativa e operacional.

Em Ashdod, o porto seleciona boas ideias e faz com que startups comecem a estruturar o trabalho com base em provas de conceito dentro do próprio porto. Ajudadas pelos gestores e com aporte de dinheiro quando necessário, as startups priorizam experimentar soluções dentro do próprio porto e criam “musculatura” de seus produtos ou serviços para, depois, colocarem tudo no mercado mundial.

Por lá, as startups não desenvolvem soluções para atender ao porto A ou B e sim para atender ao mundo. Isso sim é um bom plano de negócio, pois sem capilaridade as empresas não sobrevivem. Não é possível desenvolver um produto ou serviço para atender somente a um terminal ou um porto. Isso não tem escala e conseqüentemente não para em pé! As empresas acabam falindo antes mesmo de começar.

Talvez seja por isso que temos poucos investimentos nessa área no Brasil. Alguns podem dizer que existem fundos próprios para isso e já disponíveis, mas quem já se aventurou a captar esse recurso? Faça o teste e veja quanto tempo irá perder somente com isso. Talvez um bom negócio seja criar uma startup para captar recursos no Brasil. Ou não? Claro que não, captar recurso a longo prazo e com taxas atrativas é impossível em um país que especula o capital ao invés de investir em infraestrutura e negócios.

Investir em novos negócios é aplicar valores significativos e esperar por resultados de longo prazo e muito expressivos. A roda do investimento, por exemplo, deve ser o investimento de milhões de dólares, objetivando o resultado concreto de um ou dois negócios que gerem dividendos de bilhões de dólares. Bons exemplos em Israel são a criação do Waze e do pen drive.

Alguns pensam que são negócios únicos e que dificilmente ocorrerão novamente. Um grande equívoco, essa é a fórmula. Por lá, investem em milhares de empresas, sabendo que uma, duas ou três trarão resultado. Por aqui, investimos pouco para resolver problemas pontuais e esperamos que o resultado ocorra no dia seguinte. O perfil do investidor por aqui irá mudar quando o mindset do mercado mudar.

Essa mentalidade de um país inovador de forma estruturada e com soluções factíveis de serem realizadas foi o que trouxemos na bagagem de Israel. O Porto de Ashdod está investindo US\$ 50 milhões em novos negócios dentro do setor portuário global e a missão internacional do Grupo Tribuna conseguiu firmar um convênio junto a esse investidor.

Estamos prontos e com a concreta oportunidade em mãos de realizar. Bons projetos demandam tempo e o resultado só aparece no final. E você, está pronto para surfar nessa onda da inovação? Seja bem-vindo a bordo do mundo moderno!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

COM LULA, RAQUEL LYRA ANUNCIA EMPRÉSTIMO DE R\$ 911 MILHÕES

Segundo Raquel Lyra, o Governo de Pernambuco vai tomar empréstimo junto ao Banco do Brasil.

Da Redação ME



Raquel Lyra: verba para saúde e infraestrutura/Foto de Janaína Pepeu/Secom

O Governo de Pernambuco vai tomar empréstimo junto ao Banco do Brasil no valor de R\$ 911 milhões. A informação foi dada pela governadora Raquel Lyra (PSDB) nesta manhã de quarta-feira, no Compaz Ariano Suassuna, no Recife. O comunicado ocorreu durante solenidade de lançamento do novo programa Farmácia Popular, pelo presidente Luiz Inácio do Lula da Silva (PT).

O presidente chegou ontem à tarde ao Recife e retorna hoje às 13h45. Nesta manhã ele relançou a Farmácia Popular num evento com várias autoridades. E na ocasião a governadora disse que os recursos do BB serão direcionados a investimentos em saúde e de infraestrutura. Como exemplo, ele citou as reformas em hospitais e obras de manutenção de rodovias.

Lula

Na manhã de hoje, Lula cumpre compromissos no Recife e no Paulista, na Região Metropolitana. Após o ato na capital pernambucana, o petista e a tucana irão participar da cerimônia de inauguração de um campus do Instituto Federal de Pernambuco (IFPE) no bairro de Maranguape I. Ontem, o presidente Luiz Inácio do Lula da Silva (PT) foi ao polo automobilístico de Goiana, na Mata Norte, para a inauguração da linha de produção de um novo modelo da Ram pela Stellantis.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 07/06/2023

GOVERNADOR ANUNCIA FERROVIA E TRIPLICAÇÃO DE ESTRADAS PARA FOMENTAR TURISMO

Entrega da primeira etapa do eixo viário Rota Encantada, com investimentos de R\$ 6 milhões, vai impulsionar o turismo em Piranhas.

Da Redação ME



Anel Viário de Piranhas vai impulsionar o turismo/Foto: Pei Fon / Agência Alagoas

O governador de Alagoas, Paulo Dantas, anunciou a triplicação de estradas e uma nova ferrovia para impulsionar o turismo no sertão alagoanos. A ferrovia terá seu traçado ligando Piranhas a Delmiro Gouveia.

O estado também pretende duplicar a via urbana que vai de Delmiro Gouveia a Arapiraca para dar mais segurança na estrada e desenvolver o Sertão.

“Quem estiver em Delmiro, Piranhas e Olho D’água do Casado poderá ir a Maceió em vias duplicadas. E isso tudo significa melhor escoamento na produção, melhor mobilidade, valorização dos imóveis e segurança nas estradas”, anunciou Paulo Dantas durante solenidade de entrega do novo acesso ao centro da cidade histórica de Piranhas, que completou 136 anos no último sábado.

O governador de Alagoas entregou a primeira etapa do eixo viário Rota Encantada, que conta com 2 km de pavimentação asfáltica, e investimentos de R\$ 6 milhões, oriundos de recursos próprios do tesouro estadual.

Turismo em Piranhas

Em 2022, Piranhas recebeu 1 milhão de visitantes, e com esta obra, a expectativa é de que em 2023, a cidade atinja um recorde de visitantes, segundo o governador Paulo Dantas. Na ocasião da entrega

da obra, no último sábado (03), Dantas assinou convênio para a segunda fase da alça, orçada em R\$ 5,5 milhões. Esta etapa terá 5,5 km de extensão.

O prefeito de Piranhas, Thiago Freitas, prevê que a alça promoverá ainda mais o desenvolvimento turístico e econômico da cidade. “Com este eixo, toda essa área vai sofrer um boom imobiliário”, disse Freitas, comungando da mesma expectativa de Dantas de que neste ano, o turismo em Piranhas baterá o recorde de visitantes.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 07/06/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

TRECHO DUPLICADO DA BR-101/AL BENEFICIA ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CANA DE AÇÚCAR EM SÃO MIGUEL DOS CAMPOS

Liberada ao trânsito pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, pista dupla da travessia urbana garantirá mais segurança aos motoristas que entram e saem do município alagoano



Determinação do Governo Federal é duplicar totalmente a rodovia em todo o Nordeste - Foto: Felipe Brasil/MT

Município com relevância regional por conta da produção das indústrias açucareira e de extrativismo de petróleo, São Miguel dos Campos (AL) terá seu acesso rodoviário aprimorado a partir desta quarta-feira (7). O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, liberou ao trânsito mais um trecho duplicado da BR-101/AL, dentro da travessia urbana da cidade.

As intervenções ocorreram entre os quilômetros 135 e 137 em um segmento que teve as obras interrompidas por mais de um ano. Retomadas com investimento de R\$ 17,5 milhões, as obras vão desafogar o trânsito intenso e oferecer mais conforto e segurança a motoristas e passageiros. Os serviços na rodovia federal incluíram uma nova pista em pavimento rígido, drenagem e sinalização vertical e horizontal, garantindo maior fluidez para quem trafega.

A aprovação da Emenda Constitucional nº 126/2022 permitiu a continuidade de programas de transferência de renda com Bolsa Família e Farmácia Popular, ao mesmo tempo que recompôs o orçamento de diversas áreas do governo, que estavam em queda desde 2016. No caso do Ministério dos Transportes, estão previstos cerca de R\$ 22 bilhões para 2023; deste total, R\$ 429,9 milhões são para Alagoas, valor 3,3 vezes maior do que a quantia paga em 2022.

“Nossa expectativa é resolver os problemas pendentes nos trechos que faltam para deixar a BR-101 100% finalizada em Alagoas. O presidente Lula me pediu que nós finalizássemos a BR-101 em todo o Nordeste, que foi uma obra que ele começou lá atrás e que andou muito lentamente nos últimos anos, devido aos baixos investimentos de gestões anteriores”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Intervenções

No total, a travessia urbana de São Miguel dos Campos conta com sete quilômetros de extensão. A previsão da liberação total da duplicação é janeiro de 2024. Participaram da solenidade o governador de Alagoas, Paulo Dantas, o prefeito de São Miguel dos Campos, George Clemente, entre outras autoridades federais e da região.



O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) já havia liberado o tráfego em pista simples desde a conclusão das obras de recuperação de uma erosão que foi aberta em decorrência das fortes chuvas ocorridas em 2021. Na época, o DNIT realizou intervenções de desvio e execução de dispositivos de drenagem para evitar que as águas pluviais seguissem em direção à erosão. Assim que as chuvas na região diminuíram, foram iniciados os serviços para a recomposição do corpo estradal, restabelecendo o tráfego que estava interrompido.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 07/06/2023

NA ESTRADA #008: A VOLTA DOS INVESTIMENTOS EM RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE RODOVIAS

Oitavo episódio do podcast do Ministério dos Transportes traz novidades sobre obras nos estados de Roraima, Acre e Mato Grosso

O novo episódio do podcast Na estrada chega com a assinatura de diversas ordens de serviço que darão início a uma série de obras de recuperação e manutenção em rodovias de Roraima, Acre e Mato Grosso. As obras chegam em socorro a estados com rodovias federais que, por negligência de gestões anteriores, estão em estados ruins ou péssimos. A intenção é deixá-las em estado bons ou ótimos até o fim do ano.

Com participações do ministro dos Transportes, Renan Filho, do governador de Roraima, Antônio Denarium, do prefeito de Comodoro (MT), Rogério Vilela, e do superintendente regional do DNIT de Mato Grosso, Antônio Gabriel, o novo episódio já está disponível no Spotify e no SoundCloud.

Confira abaixo os principais temas tratados no episódio:

- Os investimentos do Ministério dos Transportes na BR-174, em Roraima;
- Os três trechos da BR-174 que receberão melhorias;
- A importância da manutenção desses trechos para a integração nacional e sul-americana de Roraima;
- As obras de manutenção da BR-364, no Acre;
- O aumento de investimento no estado amazônico, em comparação com a última gestão;
- Previsão do início das obras e o que será feito na rodovia federal do Acre;
- Os dois trechos que somam quase 300 quilômetros que passaram por intervenções na BR-364, no Mato Grosso;
- A importância desse corredor logístico para o escoamento da produção do estado;
- As metas estabelecidas para deixar a rodovia em condições boas ou ótimas.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 07/06/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA NOBRE INICIATIVA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Maior fórum de debates sobre portos, transporte e infraestrutura do País, o Brasil Export lançou nessa terça-feira, dia 6, o Instituto Social Brasil Export (ISBE). A solenidade ocorreu na sede da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). A iniciativa reforça o compromisso real dessa e das demais empresas do grupo em promover inclusão e oportunidades para pessoas com deficiência, especialmente crianças e jovens.

A criação do ISBE foi anunciada pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. E a missão da entidade foi apresentada por sua esposa, Fabíola Silva Souza, presidente do instituto.



O Instituto Social Brasil Export tem uma clara visão de atuação. Primeiramente, buscará a formação e capacitação de crianças e adolescentes com deficiência, respeitando suas limitações, mas também enaltecendo suas potencialidades únicas. É um passo fundamental para proporcionar a eles oportunidades igualitárias desde cedo. Além disso, o ISBE visa preparar a sociedade e o mundo corporativo para receber essas pessoas quando se tornarem adultas. O objetivo é promover a inclusão de forma justa e digna, enxergando os indivíduos com deficiência como parte produtiva do mercado de trabalho. É importante ressaltar que o instituto não se trata de caridade ou assistencialismo, mas sim de agentes de transformação que buscam agregar valor às marcas e empresas envolvidas, deixando uma marca positiva na sociedade em que vivemos.

A força do Instituto Social Brasil Export reside na união de três pontas fundamentais: família, terceiro setor e empresas. Essa parceria é essencial para impulsionar a transformação social e garantir a plena participação das pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida. É um chamado à ação para todos os setores da sociedade.

O primeiro projeto apoiado pelo ISBE, o “Porto para o Futuro”, é uma excelente demonstração prática do compromisso do instituto. Essa parceria com o Instituto Amigu e o Camps de Santos visa beneficiar jovens em situação de vulnerabilidade social, proporcionando-lhes treinamento adequado e apoio necessário para sua integração no mercado de trabalho na região da Baixada Santista. É uma iniciativa concreta que traz resultados tangíveis para a comunidade.

A criação do Instituto Social Brasil Export é um exemplo inspirador de como a iniciativa privada pode desempenhar um papel fundamental na promoção da inclusão e na construção de uma sociedade mais justa e igualitária. E mais: é um exemplo de como empresas e empresários podem ajudar as comunidades onde estão inseridos, contribuindo para o desenvolvimento social e econômico do País.

O ISBE está lançando as bases para uma mudança significativa na vida das pessoas com deficiência, capacitando-as e preparando-as para um futuro digno e produtivo. É hora de apoiar essa iniciativa com entusiasmo e comprometimento, pois é apenas através da colaboração entre famílias, organizações do terceiro setor e empresas que poderemos construir uma sociedade mais inclusiva, onde todos tenham a oportunidade de prosperar e brilhar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

HIDROVIAS 1

O orçamento do Governo Federal para o setor hidroviário tem sido subaproveitado, mostra pesquisa realizada pela Universidade de Brasília (UnB), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O estudo analisou documentos oficiais e a gestão de 109 projetos de infraestrutura hidroviária, realizados de 2014 a 2020. E comprovou que, nesses sete anos, um total de R\$ 238,15 milhões destinados a esse segmento não foi utilizado. A quantia equivale a 111% de um orçamento anual inteiro do setor.

HIDROVIAS 2

Os dados da pesquisa foram publicados na revista Cadernos EBAPE.BR, na edição distribuída no último dia 29 do mês passado.

HIDROVIAS 3

Apesar da subutilização do orçamento, “boa parte dos gestores que atuam há anos no setor insiste em culpar a falta de recursos pelo baixo desempenho do transporte por hidrovias no Brasil”, cita uma das autoras da pesquisa, Bruna Renata Cavalcante de Barros. Nas entrevistas realizadas com executivos, todos criticaram a falta de planejamento. “Mais do que elevar a disponibilidade de

recursos, para aumentar o investimento em transporte hidroviário é necessário dotar o setor de governança adequada para executar as obras e os serviços necessários”, afirma Bruna.

MALHA SUL

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) avalia prorrogar a concessão da Malha Sul, principal ferrovia do Paraná, ao invés de realizar uma nova licitação. A linha ferroviária é operada pela Rumo Logística (Grupo Cosan). O contrato de exploração terminará em 2027. De acordo com a ANTT, a proposta está sendo estudada e, se aprovada internamente, será apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU) e passará por audiências públicas. Há três anos, em 2020, a agência prorrogou a concessão da Malha Paulista, também firmada com a Rumo.

ANTAQ

Foi adiada a sessão da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados que debaterá as prioridades da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para este ano. Originalmente, ela ocorreria hoje. Agora, o tema será discutido na reunião da próxima semana, no dia 14, às 9 horas. Está prevista a participação do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. A pauta partiu do próprio presidente da comissão, deputado federal Cezinha de Madureira (PSD-SP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

NACIONAL - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA APROVA TEXTO QUE REGULAMENTA ARMAZENAMENTO DO DIÓXIDO DE CARBONO

Senadores também regularizaram o reaproveitamento do material

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



O autor do projeto que regulamenta o armazenamento de dióxido de carbono é o ex-senador e atual presidente da Petrobras, Jean Paul Prates Crédito: Tomaz Silva/Agência Brasil

A Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou ontem um projeto de lei que organiza o armazenamento de dióxido de carbono em reservatórios geológicos ou temporários. O reaproveitamento do material também foi regularizado pelos senadores.

O projeto é do ex-senador e atual presidente da Petrobras, Jean Paul Prates. O relator, Jayme Campos (União-MT), apresentou parecer favorável com emendas. O texto não será analisado pelo plenário do Senado, pois tem caráter terminativo na Comissão de Meio Ambiente da Casa.

Na prática, o texto faz parte da pauta verde que vem ganhando as discussões de infraestrutura, com a proposta da atividade econômica de armazenamento de dióxido de carbono (CO₂) de interesse público, como forma de redução de emissões de gases causadores de efeito estufa e posterior reaproveitamento para a descarbonização da economia.

Segundo o texto, a inserção e armazenamento permanente de dióxido de carbono “devem ocorrer em formação geológica localizada nas bacias sedimentares do território nacional, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental sob jurisdição do Brasil”.

Ainda de acordo com o texto, o armazenamento não-permanente de CO₂, para fins de comercialização e reúso, será realizado em reservatórios acima da superfície que atendam especificações mínimas aptas a garantir a segurança do conteúdo contra vazamentos, conforme regulamentação técnica e licenciamento ambiental.



Para a exploração de reservatórios geológicos em blocos de armazenamento será necessário um Termo de Outorga Qualificada do Poder Executivo.

Na justificativa do seu projeto, Jean Paul Prates disse que entre as estratégias disponíveis para viabilizar a descarbonização da economia está a utilização de mecanismos de sequestro geológico de carbono Carbon Capture and Storage (CCS).

“No plano global, a atividade de CCS tem sido apontada como elemento estratégico em diversas projeções de cenários de transição que visam a atingir metas de emissões líquidas de zero CO₂ até 2050, conforme relatórios da Agência Internacional de Energia (AIE) e do Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC)”, disse o então senador.

Para Jean Paul Prates, entre os pontos importantes está o fato de o sistema de captura poder ser integrado a diferentes tipos de infraestrutura estacionária, em que se ocorre a emissão para atmosfera de grande quantidade de dióxido de carbono, tais como usinas termelétricas por fonte fóssil, plantas de produção de fertilizantes nitrogenados, unidades de processamento de gás natural, pólos petroquímicos, siderúrgicos, cimenteiros e refinarias de petróleo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/06/2023

NACIONAL - IMPULSIONADA POR INCENTIVO FISCAL, PRODUÇÃO DE AUTOVEÍCULOS CRESCE 27,4% EM MAIO

Em 2023, foram produzidos 227.900 unidades em maio, alta de 10,7% se comparada ao mesmo período de 2022

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

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio participou ontem (6) de um evento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Na ocasião, a entidade divulgou que a produção de autoveículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) cresceu 27,4% em maio deste ano.

Na segunda-feira (5), Alckmin participou de um anúncio junto com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para incentivos fiscais para ônibus, caminhões e carros. O programa visa reduzir os preços dos veículos e aquecer o setor da indústria automotiva.

A Medida Provisória 1.175/2023 que entrega o programa foi publicada ontem no Diário Oficial da União. “Nós estamos muito otimistas com a resposta dos consumidores, com a preservação do emprego e com o fortalecimento da indústria”, disse Alckmin sobre a proposta.

O presidente da Anfavea, Márcio Lima Leite, afirmou que a expectativa criada para os benefícios dessa MP foi o que movimentou o setor no último mês. Em 2023, foram produzidas 227.900 unidades em maio, alta de 10,7% se comparada com 2022.

O licenciamento e a exportação dos autoveículos também registraram aumento de 9,8% e 30,4%, entre abril e maio, respectivamente. No mês passado foram 176.500 unidades licenciadas e 44.300 exportadas. O licenciamento de ônibus de janeiro a maio também apresentou um cenário positivo. O aumento foi de 61,7% em comparação com o mesmo período de 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/06/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS PREPARA ESTUDO PARA APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO

INPH e Unicamp farão simulações para verificar impacto dos sedimentos em 16 e 17 metros de profundidade

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



Créditos: Divulgação Porto de Santos

O Porto de Santos (SP) está preparando um estudo para verificar os impactos causados pela dragagem de aprofundamento do canal de acesso do complexo, prevista para ser feita em duas fases: a primeira para 16 metros; e a segunda para 17 metros.

De acordo com Carlos Magano, diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), a contratação das entidades deve ser feita ainda neste mês.

“Nós estamos contratando o INPH (Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias) e a Unicamp para fazermos simulações a respeito das deposições (de sedimentos) em cada um dos cenários, em 16 metros e 17 metros”, disse Magano.

Ele explicou que quando é feita uma modificação na profundidade do canal marítimo, a deposição de sedimentos aumenta, por isso as simulações são necessárias. Além dos estudos, a obra ainda precisa de licenciamento ambiental.

Se efetivada a profundidade de 17 metros, o Porto de Santos poderá receber navios com mais de 366 metros e com até 15 mil TEU. Hoje, com profundidade de 15 metros, o complexo recebe navios de até 366 metros e com até 14 mil TEU.

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou que a obra de aprofundamento será pública.

Já o contrato da dragagem de manutenção da profundidade, que é renovado a cada dois anos, deve ser ampliado para 10 anos de validade.

“Está em estudo a ampliação desse contrato, que vence no próximo ano, para um formato maior, de 10 anos. Isso possibilitaria a realização de obras de infraestrutura na origem dos resíduos”, ressaltou Pomini, garantindo que o novo prazo contratual é autorizado pela legislação atual, evitando conflitos com o Tribunal de Contas da União (TCU).

As informações foram repassadas pela diretoria da APS em um encontro com jornalistas na sede da Autoridade, ontem (6) pela manhã.

STS 10

Outro tema da coletiva foi a licitação do terminal de contêineres STS 10. Pomini disse que a APS está avaliando dois formatos para a área.

Um deles contempla toda a área do terminal, o que praticamente dobraria a capacidade do porto para operações com contêineres, saindo de 5 milhões de TEU para 10 milhões/ano. Mas para isso, seria preciso rescindir contratos com empresas que atuam no entorno, como a BTP e a Ecoporto.

A segunda possibilidade é o STS 10 em um formato reduzido, mantendo cerca de mil empregos e as operações já instaladas.

A área do STS 10 também pode ser diminuída devido à transferência do Terminal Marítimo de Passageiros de Santos, que sairá da região do Outeirinhos para o Valongo, uma das metas do ministério de Portos e Aeroportos, do ministro Márcio França.

“Estamos estudando o melhor formato para o STS 10, levando em consideração a necessidade de transferência do Terminal de Passageiros e contemplando a possibilidade de renovação dos contratos”, ressaltou Pomini.



Inclusive, hoje (7) será assinado a renovação de contrato transitório com a Ecoporto por mais seis meses. “Precisamos de uma estrutura como o STS 10, mas mantendo empregos e os investimentos que já foram feitos pelas empresas que se instalaram ali”, pontuou.

E atendendo a pedidos de entidades, com a Associação Comercial de Santos e sindicatos, a APS irá revisar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do complexo porque a gestão passada não contemplou os cais públicos, afirmou Pomini. Contudo, ainda não há data para essa revisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

REGIÃO SUDESTE - PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ APRESENTADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

O projeto do túnel imerso que ligará as duas margens do porto, entre Santos e Guarujá, será apresentado na próxima terça-feira (13), às 16h, na Câmara dos Deputados, em Brasília.

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

A comissão que analisa o assunto se reuniu ontem (6) na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS) para realizar os últimos ajustes antes da apresentação, que visa o apoio dos deputados e sugestões de melhorias.

A apresentação em Brasília será feita pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e pelo presidente da APS, Anderson Pomini.

Os parlamentares terão acesso a detalhes do túnel imerso, que deve ser construído a uma profundidade de 21 metros no solo oceânico, evitando conflitos com a possível dragagem de aprofundamento que prevê 17 metros de profundidade para o canal aquaviário do porto.

Com a obra de 860 metros de extensão, a travessia de passageiros entre as duas margens, que hoje é feita por balsas e leva cerca de 20 minutos, será concluída em 1 minuto e 48 segundos, apontam estudos.

Segundo a APS, levantamentos mostraram que cerca de 72 mil pessoas cruzam o canal todos os dias. Com o túnel, o acesso marítimo ao Porto de Santos ficará livre apenas para as operações com navios.

A obra também deve abrir espaço para a expansão portuária no lado Guarujá, já que cerca de 650 famílias que moram na comunidade Prainha serão realocadas para conjuntos habitacionais e a área ficará livre para futuras operações.

Em valores atualizados, o túnel está orçado em R\$ 5 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS TERÁ CONCURSO PÚBLICO ANO QUE VEM

São previstas pouco mais de 100 vagas, contemplando todos os níveis de escolaridade

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai abrir concurso público em 2024. Serão pouco mais de 100 vagas, contemplando todos os níveis de escolaridade.

A informação foi repassada pelo presidente da estatal, Anderson Pomini, na manhã de ontem (6), em um encontro com a imprensa.



Pomini explicou que mais de 400 funcionários aderiram ao Programa de Demissão Voluntária (PDV) promovido pela gestão passada, por isso todos os setores internos da Autoridade Portuária estão deficitários.

Segundo Anderson Pomini, todos os setores internos da APS estão deficitários devido a um PDV promovido pela gestão passada, daí a necessidade de um concurso público Crédito: Gabriel Imakawa/Brasil Export

“Nós estamos trabalhando com absoluta boa vontade dos empregados da companhia, que inclusive estão dedicando finais de semana para nos ajudar na implementação e no avanço das nossas metas”,

disse o presidente.

Passarela vai ganhar rampa

Anderson Pomini anunciou também que a passarela ao lado da Alfândega de Santos, inaugurada em janeiro deste ano, vai ganhar uma rampa para a passagem de ciclistas.

O equipamento usado por quem precisa atravessar a Avenida Perimetral virou alvo de reclamações, principalmente por quem utiliza a bicicleta, já que a única forma de conduzir este tipo de veículo é através de uma canaleta para pneus que acompanha toda a lateral da ponte, mas que os usuários apontaram como ineficiente.

Por isso, a maioria das pessoas acaba carregando a bicicleta nas costas enquanto sobe ou desce as escadas da passarela.

Para acabar com o problema, o presidente da APS garantiu que a empresa Rumo, responsável pela construção, irá iniciar as obras da rampa ainda neste mês.

“Já temos todas as liberações e a empresa Rumo vai iniciar as obras nos próximos dias”, ressaltou.

Está prevista também a construção de outras passarelas sob a Avenida Perimetral: uma entre os armazéns 3 e 4, no Valongo; e outra na área onde hoje é o Terminal Marítimo de Passageiros, na região do Outeirinhos. Ainda não há data para o início dessas obras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

REGIÃO SUDESTE - RECEITA IMPEDE ENVIO DE 71 KG DE COCAÍNA PARA O EXTERIOR PELO COMPLEXO SANTISTA

Tabletes da droga foram localizados em um contêiner refrigerado vazio

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

Durante operação no Porto de Santos na última segunda-feira (5), equipes da Receita Federal e da Alfândega de Santos interceptaram o envio de cocaína pelo cais santista para o exterior. A droga foi encontrada em um contêiner refrigerado vazio. As autoridades não informaram qual o destino do carregamento. Ninguém foi preso.

A seleção do contêiner ocorreu durante as atividades de rotina realizadas pela Alfândega de Santos no complexo portuário santista e contou com a participação de servidores de outras Unidades da Receita Federal.



A equipe da Receita encontrou diversos tabletes de cocaína na estrutura do contêiner, na área reservada aos componentes para refrigeração Crédito: Divulgação/Polícia Federal

A equipe de Gestão de Riscos, com o auxílio de imagens de escâner, identificou possível contaminação na estrutura do contêiner, na área reservada aos componentes para refrigeração.

Ao ter acesso a área reservada, os fiscais confiscaram diversos tabletes embalados que sinalizaram positivo para cocaína.

Após a confirmação, a Polícia Federal foi acionada para os procedimentos de polícia judiciária da União e para realizar a perícia no local dos fatos. A cocaína foi apreendida e levada para a delegacia da PF, em Santos, onde prosseguirá as investigações a partir de informações fornecidas pela Receita Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

PORTUGAL - APEXBRASIL VAI PARTICIPAR DE LIVE SOBRE COMÉRCIO ENTRE BRASIL E PORTUGAL

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

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) vai participar da live Os desafios do crescimento do comércio exterior entre Brasil e Portugal, a ser realizada pelo conselho do Portugal Export hoje, às 10 horas. O debate será transmitido pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br) e pelo canal do Youtube do BE News. A ApexBrasil será representada pelo analista de investimento Marcos de Souza Vale. O evento ainda terá a participação do ex-ministro da Infraestrutura Marcelo Sampaio, do ministro conselheiro da Embaixada do Brasil em Portugal Olympio Faissol Pinto Júnior, do diretor-executivo da Rangel Logistics, Mario Silva, e do presidente do Porto de Sines, José Luis Cacho. O Portugal Export é o fórum internacional do Brasil Export voltado ao debate sobre os setores de infraestrutura e comércio exterior da nação europeia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

REGIÃO SUL - PORTOS PARANAENSES REGISTRAM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO MÊS DE MAIO

Novo recorde registrado, de 6.125.886 milhões, superou em 0,73% a marca anterior, de maio de 2021

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br



De acordo com a Portos do Paraná, o resultado alcançado foi puxado principalmente pelas exportações, que cresceram 29% em maio, comparando 2023 a 2022 Crédito: Claudio Neves/Portos do Paraná

Os portos do Paraná registraram no mês de maio a movimentação de 6.125.886 milhões de toneladas de cargas, o melhor mês da história da Autoridade Portuária. Anteriormente, o melhor mês de movimentação nos portos paranaenses também ocorreu em maio, mas em 2021.

Segundo a Autoridade Portuária, a melhor marca mensal foi de 6.081.354 toneladas. Ou seja, o novo recorde registrado superou em 0,73% a marca anterior. Comparada aos mesmos 31 dias de maio em 2022, a movimentação geral alcançada agora, no mês, é 16% maior.

De acordo com a Portos do Paraná, o resultado alcançado foi puxado principalmente pelas exportações, que cresceram 29% no mês, comparando 2023 a 2022. Foram 4.176.175 toneladas neste ano, contra 3.242.924 toneladas em maio de 2022.

“Os volumes de graneis carregados, soja, farelo e açúcar, além da carga geral, foram os grandes responsáveis pelos excelentes resultados alcançados”, analisou Luis Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

A alta performance, como explica o executivo, é reflexo do trabalho operacional, que tem concentrado todos os esforços em otimizar os tempos e melhorar a produtividade no embarque dos navios.

Nas importações, houve registro de uma leve queda de 4%, comparando as 1.949.712 toneladas movimentadas no último mês e as 2.025.369 toneladas dos mesmos 31 dias no ano passado.

Outros dados

Segundo a Autoridade Portuária, nos cinco meses de 2023, os portos paranaenses obtiveram números expressivos com 25.220.449 toneladas movimentadas. O volume é 5% maior que as 23.961.677 toneladas que foram registradas de janeiro a maio do ano passado.

As exportações se destacam também no recorte ampliado: 16.146.244 toneladas em 2023, 14% maior que as 14.215.619 toneladas acumuladas no mesmo período em 2022. As importações registraram queda no acumulado, de 7%. Neste ano, de janeiro a maio, 9.074.204 toneladas de cargas foram descarregadas. Em 2022, no período, 9.746.057 toneladas.

“Além da soja e outros graneis sólidos, que registram grandes volumes, na exportação os segmentos dos contêineres e líquidos também contribuíram para o aumento registrado em 2023”, declarou o diretor-presidente da Portos do Paraná.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/06/2023

INSTITUTO SOCIAL BRASIL EXPORT É LANÇADO COM FOCO EM CRIANÇAS E JOVENS COM DEFICIÊNCIA

Solenidade de fundação ocorreu nessa terça-feira, dia 6, em evento da Associação Comercial de Santos, em Santos (SP)

Por Alexandre Fernandes alexandre@portalbenews.com.br

Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



“Não seremos um instituto de caridade. Seremos agentes de transformação da sociedade”, destacou a presidente do ISBE, Fabiola Souza Créditos: José Luiz Borges

A emoção marcou a solenidade de fundação do Instituto Social Brasil Export (ISBE), realizada ontem (6), no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). A iniciativa do Brasil Export, maior fórum de debates sobre portos, transporte e infraestrutura do País, visa desenvolver e apoiar programas voltados a pessoas com deficiência (PCD), especialmente crianças e jovens. Uma realidade que o casal

Fabício Julião, CEO do Brasil Export, e Fabiola Silva Souza, presidente do instituto, conhecem muito bem.

Segundo Julião, foi João Vitor, o filho mais velho do casal, um autista não-verbal, a inspiração para a criação do instituto. Não por acaso, a data do aniversário dele foi escolhida para a fundação do ISBE. “O meu filho João Vitor, justamente hoje (ontem), completa 5 anos. E ele me trouxe mais do que eu poderia imaginar que teria um dia na minha vida”, relatou Fabíola, em um discurso emocionado e aplaudido de pé por um auditório lotado de empresários e autoridades da região (leia a íntegra na página 5).

Em suas respectivas falas, os dois procuraram detalhar como a entidade irá atuar. Fabíola explicou que o instituto trabalhará na “formação das crianças e capacitação de adolescentes, respeitando as limitações e, principalmente, as potencialidades de cada um, e na preparação da sociedade e do mundo corporativo para receber essas pessoas já na condição de adultas, sem caridade ou assistencialismo, mas enxergando esses indivíduos como parte produtiva do mercado de trabalho”.



A presidente ressaltou que tudo isso só será possível com a união de três pontas: família, terceiro setor e empresas. “Não seremos um instituto de caridade. Seremos agentes de transformação da sociedade. Além de agregar valor às marcas e empresas, somos responsáveis por deixar uma marca positiva no mundo em que vivemos”, completou.

“Vamos, primeiramente, cuidar da primeira infância, da fase de ouro, que precisa receber o total apoio nos seus tratamentos, de forma simplificada e profissional, e isso fará toda diferença na frente”, afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião

“Vamos, primeiramente, cuidar da primeira infância, da fase de ouro, que precisa receber o total apoio nos seus tratamentos, de forma simplificada e profissional, e isso fará toda diferença na frente. Depois, vamos, em um segundo estágio, focar na inserção no mercado de trabalho. Aproveitar todas essas empresas para que possamos criar uma formação de mão de obra específica para esses setores, trazer oportunidade que precisam trabalhar e não por cotas, mas porque eles vão ser bons naquele treinamento para o qual serão capacitados”, disse o CEO do Brasil Export.

Autoridades

O lançamento do instituto social integrou a programação da “Rodada da Cidadania”, promovida pela Associação Comercial de Santos. Diversas autoridades e apoiadores do projeto estiveram presentes e também discursaram.

O advogado Elias Francisco da Silva Junior, vice-presidente do Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos, salientou a importância da agenda de desenvolvimento social colocada em prática pelas empresas. “Em meio a nossas agendas bastante tomadas pelo trabalho e compromissos, é preciso sempre somar com



“É preciso sempre somar com projetos, comprometidos com o poder público e o direito de se inserir com o grande setor”, afirmou Fabrício Julião.



Fabíola Travençolo, esposa de João Vitor, e Fabrício Julião, CEO do Brasil Export, durante a inauguração do Instituto Social.



Elias Francisco da Silva Junior, vice-presidente do Camps, durante a inauguração do Instituto Social.



Fabrício Julião, CEO do Brasil Export, durante a inauguração do Instituto Social.



Fabrício Julião, CEO do Brasil Export, durante a inauguração do Instituto Social.



Elias Francisco da Silva Junior, vice-presidente do Camps, durante a inauguração do Instituto Social.



pessoas compromissadas para poder assumir o desafio de se conectar com a agenda social. Não existe desenvolvimento social sem desenvolvimento econômico”, disse.

Representando uma das principais empresas do segmento portuário do Brasil, Fábio Siccherino, diretor-presidente da DP World Santos, reforçou seu compromisso em colaborar com o Instituto em benefício dos projetos e ações que serão promovidos e incentivou que outras empresas e empresários também possam colaborar com a iniciativa.

O empresário Luiz Awazu enalteceu a importância de projetos como o do Instituto Social Brasil Export, mostrando como o setor privado pode auxiliar a comunidade.

A solenidade também contou com participações e discursos de Sílvia Teixeira Penteado, reitora da Universidade Santa Cecília e coordenadora da Câmara de Instituições de Ensino da ACS; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; e Fábio Ferraz, secretário de Governo da Prefeitura de Santos.

Primeiro projeto

O primeiro projeto apoiado pelo Instituto Social Brasil Export já está definido. Será o “Porto para o Futuro”, desenvolvido pelo Instituto Amigu e pelo Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. Em sintonia, com o objetivo do instituto social, o projeto beneficiará a entrada de jovens com vulnerabilidade social no mercado de trabalho, com treinamento adequado e todo o apoio necessário para que estejam integrados ao ambiente profissional da região da Baixada Santista. A parceria foi firmada durante a programação do Santos Export 2023, no último dia 15 de maio.

Discurso de fundação do Instituto Social Brasil Export

Por Fabíola Souza, presidente do Instituto Santos, 6 de junho de 2023

Eu poderia perfeitamente dizer que estou aqui como uma empresária. Alguém que sempre buscou um propósito potente na carreira e, com a idealização deste Instituto Social, sente-se agora realizada. Mas, não. Hoje, essencialmente, estou aqui no papel de mãe. A maternidade me deu o propósito que me traz até aqui hoje. A maternidade atípica, por sua vez, me abriu um universo de novos propósitos. Muitos deles para os quais eu nem imaginava que estava preparada. Hoje, eu tenho o propósito que sempre pedi, à maneira perfeita de Deus.

Entre em um mundo de grandes mulheres em que encontrei inspiração e, mais do que isso, admiração. Mulheres essas engajadas em seus trabalhos 24 horas por dia, algo que nunca tinha visto nem no profissional mais workaholic com quem já cruzei ou no gestor de mais alto nível que passou pelo meu caminho. A essas mães, deixo meu reconhecimento e agradecimento pelo caminho que abrimos e abriremos juntas, mesmo que na porrada.

Não falo somente da carga e jornada de trabalho que enfrentamos, principalmente ao considerarmos finais de semana, feriados, noites e dias dormir e sem descanso. Falo da excelência da entrega e, principalmente, da persistência em continuar. Diferentemente de um trabalho convencional, o nosso trabalho de mãe atípica não só não é remunerado, e tampouco valorizado, mas também exige potencialidades braçais, intelectuais, emocionais e de periculosidade. Muitas vezes os nossos objetivos, mesmo considerando todo o esforço e excelência do nosso trabalho, não serão atingidos. Mas temos que continuar persistindo apesar dos tombos serem em maior quantidade do que as vitórias.

Isso me fez repensar muito noções de idealização. Você deixa de idealizar um filho dentro dos padrões e passa a idealizar um mundo que aceite os padrões do seu filho, que aceite todos os padrões escolhidos por Deus. E isso faz muito mais sentido!



Na minha concepção atual, nenhum jovem deveria ser obrigado a seguir uma cartilha de sucesso e felicidade tão comumente imposto às nossas crianças. Uma cartilha padronizada há décadas e, como podemos ver diariamente no noticiário, que não vem dando certo. O mundo mudou, e nós temos que seguir sua direção para não apenas evoluirmos e sermos pessoas melhores, mas para contribuir para que o mundo continue avançando e sendo cada vez melhor para os nossos filhos.

Cada ser humano é único e especial e todos temos como contribuir, sem exceção. Para isso, precisamos de agentes capacitados que possam identificar qual é a função que cada pessoa tem para contribuir com nossa sociedade, para auxiliar o outro que precisa da nossa ajuda, para compreender e aceitar humildemente que não existe o certo e o errado, o melhor e o pior. Todos estamos aqui com o mesmo objetivo, amar e evoluir.

Vivemos há tempos no auge da depressão e do egocentrismo. A noção de amor, como Deus nos ensinou em seu primeiro mandamento, está completamente deturpada. Aqui na nossa realidade, de acordo com IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a inclusão da pessoa com deficiência no mercado de trabalho ainda é um obstáculo. Apenas 28,3% dos que possuem idade de trabalhar se posicionam na força de trabalho em território nacional. Para ser mais transparente quanto à situação atual, menos de 1% do total dos empregos formais no Brasil são ocupados por pessoas com deficiência (PCDs). A desigualdade também transparece no nível de escolaridade. Quase 68% da população com deficiência não têm instrução ou não possuem o Ensino Fundamental completo.

Apenas receber e aceitar nossas crianças em suas escolas não pode ser, em hipótese alguma, uma atitude considerada de inclusão em uma escola. É uma obrigação no mundo que queremos construir. Inclusão é oportunizar as mesmas condições adaptadas às necessidades e individualidades de cada um.

Mas eu tenho esperança. Também vejo nosso cenário atual com otimismo e potencial para avançarmos em busca de nossos objetivos por inclusão. O Brasil foi o país latino-americano que mais buscou o termo ESG no Google em 2021, demonstrando que o setor privado brasileiro está mais atento sobre o seu papel essencial para o desenvolvimento consciente e sustentável da sociedade.

O meu filho João Vítor, justamente hoje, completa 5 anos. E ele me trouxe mais do que eu poderia imaginar que teria um dia na minha vida. Mais tudo. Mais significado, mais entendimento da vida, mais amor ao próximo, mais empatia, mais responsabilidade, mais paciência, mais consciência, mais consistência, mais propósito, mais noção do que importa... O curioso é que não consigo me lembrar de nada que ele tenha me proporcionado de menos. Tudo bem, me tornei menos magra e muito menos jovem, mas isso também já não tem a mesma importância de antes.

Hoje, ele é meu maior desafio. No trabalho a gente demite quem não atinge nossas expectativas iniciais, enquanto nos relacionamentos muitas vezes abandonamos nossos parceiros quando eles não suprem nossos anseios e interesses do momento. Nas amizades, muitas são descartadas por não mais caber em nossas vidas. E muitas são construídas por conveniência, sem valor intrínseco ao amor que pressupomos aos nos conectarmos com alguém. Aqui, quero deixar muito claro a todos vocês: não existe a palavra desistir. Não existe em minha casa e não haverá nesse Instituto. Por isso que grande parte das ações sociais partem de famílias, que somente depois de sentir na pele a dor da exclusão arregaçam as mangas, deixam o luto e vão à luta.

Nunca conseguirei devolver ao meu filho toda a mudança positiva que ele fez em mim. Por mais que eu precise cuidar dele minha vida inteira. Mas é aí que reside uma questão fundamental. Não estarei para sempre aqui, e o mundo precisa estar preparado para recebê-lo e incluí-lo. Por isso, planto a semente deste Instituto para ele. Para que um dia ele colha os frutos do amor ao próximo e não carregue o fardo de, assim como outros neurodivergentes, serem invisíveis.

Para que consigamos fazer essa semente crescer com excelência, nós, do Instituto Social Brasil Export, pretendemos atuar em duas vertentes:

1. Formação das crianças e capacitação de adolescentes (respeitando as limitações e, principalmente, as potencialidades de cada um);
2. Preparação da sociedade e do mundo corporativo para receber essas pessoas já na condição de adultas, sem caridade ou assistencialismo, mas enxergando esses indivíduos como parte produtiva do mercado de trabalho.

Nosso intuito é fazer com que dentro de uma empresa eles possam ajudar na criação e no desenvolvimento de produção, colaborando na construção de laços e valores importantes para essas instituições.

E é com base nisso que surge nossa missão de unir essas três pontas: a família, o terceiro setor e as empresas. Isso é imprescindível para que possamos construir um ecossistema do bem e consigamos reverter o quanto pudermos essa realidade separatista e cruel que vivemos.

Não queremos que engulam nossos filhos à força, esse não é nosso objetivo. Queremos que tenham o direito de serem preparados, formados, incluídos enquanto crianças e adolescentes, para que estejam aptos para o mercado de trabalho. Precisamos sustentar projetos de formação de equipes nas escolas, em centros comunitários e clínicas públicas, de modo que o tratamento e a educação também não sejam somente um assistencialismo fajuto para cumprirem obrigações com a lei. Se pensarmos bem, este ainda é um ponto-cego em nossas lutas diárias. Você tem até uma terapeuta ou acompanhante escolar, mas essa não tem formação ou conhecimento suficiente para trabalhar as potencialidades e dificuldades de nossas crianças.

E a mesma coisa vale para as empresas. Não podemos jogar nossos jovens no mercado de trabalho sem construir uma relação de parceria, acompanhamento e consultoria nessas companhias.

Poderemos lutar pela lei das cotas, afinal a cota tem sua importância na sociedade atual, mas não é ela que resolverá o problema. A cota não trata a ferida, só mascara a dor e, por isso, não tem sustentabilidade e nem viabiliza os impactos positivos que almejamos.

Não seremos um instituto de caridade. Seremos agentes de transformação da sociedade. Além de agregar valor às marcas e empresas, somos responsáveis por deixar uma marca positiva no mundo em que vivemos.

Nosso objetivo, falando na “linguagem do Brasil Export”, é atuar como uma ponte, uma estrada, um túnel, uma rodovia ou uma ferrovia, um elo, afinal, que nos permita a conexão com o setor de logística e de infraestrutura que nos rodeia. Setor esse que transforma vidas, que gera riquezas, que sustenta nosso País. E vamos fazer isso com causas que, comprovadamente, contribuam para a construção de uma sociedade mais justa e humana.

Meu muito obrigada a todos e todas. Deixo aqui o convite para que possam participar de alguma forma como agentes dessa transformação do futuro que começamos a construir juntos hoje.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - POR QUE 6 DE JUNHO NÃO É O DIA DA LOGÍSTICA?



JOSÉ GERALDO VANTINE

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião

opinioao@portalbenews.com.br





Vou explicar e informar.

Ao liderar um grupo de colegas para criar a Associação Brasileira de Logística (Aslog) em 1989, nosso principal objetivo foi congregiar pessoas para o desenvolvimento da profissão na área de Logística e criação de curso bacharelado em Logística.

O conceito

1. Não existe “dia de atividade”, exemplo: “Dia da Engenharia”. É “Dia do Engenheiro”. Nem “Dia da Administração”, mas “Dia do Administrador” etc.
2. Trata-se de profissão regulamentada pelo Ministério da Educação (MEC), como médico, engenheiro e administrador. Mas não existe o vocábulo “logístico” como substantivo denominando a profissão. Pode sim, se usado como adjetivo. Por exemplo: “Condomínio Logístico”, “Operador Logístico”.
3. Portanto, o que se pode denominar como profissional de Logística? Apenas “Tecnólogo em Logística” é reconhecido pelo MEC;
4. Já o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), no CBO – Código Brasileiro de Ocupação, apresenta muitas funções (não profissões), como “Analista de Logística” – código 2527-15; “Auxiliar de Logística” – código 4141-40; e até mesmo “Diretor de Logística e Suprimentos” – código 1226-05 (leiam artigo de minha autoria na edição da Logweb de maio/junho-2022, página 17);
5. Em 2016, o MTE incluiu a ocupação de “Engenheiro de Logística” – código 2149-45, da família ocupacional de “Engenheiro de Produção”;
6. Portanto, do ponto de vista técnico, só existem duas profissões regulamentadas no setor de Logística. Tudo o mais, eu classifico como “Função”;
7. Tive a sorte de conviver com os maiores mestres da academia americana na área de Logística. Entre eles, destaco o amigo Douglas Lambert, Ph.D. e professor emérito da Ohio State University. E lá conheci o curso de graduação bacharelado (Bachelor of Science in Logistics), equivalendo aqui ao curso superior de 5 anos de Administração em Logística. Esse é considerado o “Profissional de Logística”;

Então, o que deve ser considerado no dia 6 de junho?

A origem

1. Inicialmente em 14 de abril de 2010, através de proposição da Aslog (representada por Rodrigo Vilaça, Altamiro Borges e Adalberto Panzan), a deputada Aline Correa entrou com projeto de lei para a criação do “Dia do Profissional da Logística”, a ser comemorado no dia 6 de junho;
2. Tempos depois, a Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara Federal encaminhou o processo para audiência pública presidida pelo deputado federal Leopoldo Meyer (PSB-PR). Ali como testemunha, Paulo Fleury (Instituto de Logística e Supply Chain) e Paulo Resende (Fundação Dom Cabral), além de Rodrigo Vilaça;
3. Como se observa até esse ponto, tudo aconteceu longe do conhecimento dos associados da entidade e sem que esses pudessem opinar;
4. Depois dos trâmites regulamentares, em 3 de maio de 2022, o presidente Bolsonaro sancionou a Lei 14.329/22, instituindo o “Dia do Profissional de Logística”.

Grande erro técnico e histórico

1. Desde o início de abril de 2010, foi usado, como elemento motivador para definição da data de 6 de junho, o Dia D (garanto que 90% de quem estão lendo esse artigo sabe que seu significado);
2. Na justificativa, o grande erro técnico e histórico foi considerar a mais sangrenta batalha da 2ª Guerra Mundial (1939/1945) – em 6 de junho de 1944, as tropas aliadas lutaram contra as tropas da Alemanha nazista (leia-se Hitler) na região da Normandia, no norte da França (procurem na internet). Foi denominada “Operação Overlord”;
3. Segundo o Museu Memorial do Holocausto de Washington, DC, 7 mil veículos marinhos, 155 mil soldados, 11 mil aeronaves e 50 mil veículos de guerra participaram dessa batalha, que durou 80 dias, na qual morreram cerca de 10 mil soldados aliados e 9 mil alemães!
4. Erro nº 1: Técnico. Essa operação não é considerada como “Logística”, mas como “Tática de Guerra”. E não tem relação alguma com a Logística Empresarial;

5. Erro nº 2: Histórico. Para os brasileiros (à exceção dos 21 mil soldados da Força Expedicionária Brasileira, conhecidos como “Pracinhas”, que lutaram na Itália e são considerados heróis), esse fato nada representa, foi distante, sem envolvimento direto do Brasil, aconteceu há 80 anos. Foi uma infeliz referência utilizada;
6. Erro nº 3: Coletivo. Nas redes sociais, as pessoas repetem a comemoração do “Dia da Logística” sem sequer analisar o que pode evidenciar ou estudar o significado. Esse é o que chamo de “Efeito papagaio.”

Dúvida e solução sobre o profissional

1. Profissional: quem estuda Engenharia é engenheiro (é um substantivo) e quem se especializa em software é engenheiro de software. Quem estuda Marketing não é “marketeiro”, é mercadólogo. Mas em Logística não existe o “Logístico”;
2. Como vimos, na Logística temos dois profissionais nomeados: “Tecnólogo em Logística” e “Engenheiro de Logística”;
3. O que fazer para corrigir esse erro técnico? Eu mesmo trabalho há 50 anos em Logística, dos quais 36 em consultoria. Posso ser considerado um profissional de Logística? Em tese não!
4. Qual a solução? Do bravo caminhoneiro, passando pelos estivadores, até gerentes, diretores e vice-presidentes, que atuam em alguma atividade dos processos logísticos, considero-os como “Profissional de Logística”. Basta refletir sobre a definição da Logística e aplicar esse conhecimento, pois tem muita bobagem nas redes sociais.

“...é parte integrante do processo da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla de forma eficaz e eficiente o fluxo e armazenamento de bens, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem ao ponto de consumo de modo a atender aos requisitos dos clientes”.

Dúvida e solução – referências & inspiração

Ano após ano, eu defendo a mesma tese: o Dia Nacional do Profissional de Logística deve ter como referência e inspiração a fundação da Aslog – Associação Brasileira de Logística, em 6 de junho de 1989, uma vez que a Lei n. 14.329, de 3 de maio de 2002, diz que “fica instituído o dia 6 de junho como o “Dia Nacional do Profissional de Logística, a ser celebrado anualmente em todo território nacional”. Felizmente não menciona a inadequada e incorreta justificativa original. Conheçam a cerimônia da fundação da Aslog no site <https://vantine.com.br/assembleia-fundacao-aslog/>.

O GRANDE ERRO TÉCNICO E HISTÓRICO FOI CONSIDERAR A MAIS SANGRENTA BATALHA DA 2ª GUERRA MUNDIAL (1939/1945) - EM 6 DE JUNHO DE 1944, AS TROPAS ALIADAS LUTARAM CONTRA AS TROPAS DA ALEMANHA NAZISTA (LEIA-SE HITLER) NA REGIÃO DA NORMANDIA, NO NORTE DA FRANÇA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - AS ESTRATÉGIAS ESG PARA PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL NO SETOR PORTUÁRIO



CELSO PEEL

desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT-SP), vice-presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export

opinio@portalbenews.com.br



FLÁVIA FARDIM

sócia do Escritório Fardim & Burian Advogadas Associadas e assessora jurídica da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Espírito Santo



O funcionamento de um porto é capaz de movimentar a economia local, gerando emprego e renda, aumentando o comércio e facilitando o transporte de mercadorias e pessoas. Em contrapartida, pode gerar algum tipo de poluição. Para a redução dos prejuízos socioambientais, a ESG – sigla em inglês



que, traduzida, significa meio ambiente, responsabilidade social e governança – surgiu com o objetivo de promover um desenvolvimento mais sustentável no âmbito público e privado.

O objetivo principal da implementação das estratégias ESG é de otimizar os lucros, de forma a reduzir os custos operacionais e gerar maior receita, ao tempo que implementa boas práticas de forma a promover um impacto positivo na sociedade, tanto no panorama social quanto ambiental. Os resultados da aplicação dessas estratégias fomentam o desenvolvimento sustentável, que surge com o equilíbrio entre o bem-estar econômico, ambiental e social.

Em 2015, líderes globais se reuniram com o objetivo de erradicar a pobreza extrema, combater a desigualdade e a injustiça e conter as mudanças climáticas até 2030. Na agenda para alcançar esses resultados, foram estabelecidas 17 metas globais, chamadas de objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS)¹. Em 2023, a Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), em parceria com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), lançou um Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária².

É de fácil percepção que os portos têm buscado alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável e o próprio guia mencionado lista uma série de formas de implementar as estratégias ESG no setor portuário, justamente para incentivar a promoção de atitudes concretas com essa finalidade. Em paralelo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) criou um Índice de Desempenho Ambiental (IDA), que avalia, por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental nos portos brasileiros.

O IDA leva em consideração diversos critérios para avaliar o desempenho ambiental dos portos brasileiros. Tendo como parâmetro o índice de 2022, entre 23 portos do País, é possível inferir uma média aritmética geral aproximada do índice de 77,83. Ou seja, falta muito para que o setor portuário alcance um desenvolvimento sustentável de forma igualitária pelos portos do Brasil. Até mesmo porque, nos terminais privados, a média aritmética já cai para 69,864, demonstrando que o desafio é ainda maior entre os stakeholders do setor privado.

A literatura jurídica tem desempenhado um glorioso papel, buscando proteger o direito a um meio ambiente equilibrado por meio da adoção de princípios fundamentais, como o princípio da prevenção e da precaução, indicando claramente que, nas estratégias ESG, é necessário tanto conter os danos ambientais, prevenindo-os, quanto antecipar os riscos das atividades humanas, a fim de se precaver de um impacto ambiental negativo⁵.

À luz do exposto, percebe-se que as abordagens ESG buscam garantir a responsabilidade ambiental e a sustentabilidade, promovendo um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a proteção do meio ambiente. Assim, a promoção de práticas de cooperação, estudo e efetivação em governança para responsabilidade social e ambiental, mostra-se necessária também ao setor portuário, pedra fundamental para a economia brasileira.

1 ODS. Grupo de Trabalho da Sociedade Civil para a Agenda 2030 do Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <https://gtagenda2030.org.br/ods/>. Acesso em 05 jun. 2023

2 CUTRIM, Sérgio. Guia de melhores práticas de sustentabilidade portuária: a estratégia ESG. Coordenação técnica Sérgio Cutrim; equipe técnica Adriano Nascimento Barbosa [et al.]. São Luís: EDUFMA, 2023. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2023/03/guia-de-melhores-praticas-desustentabilidade-portuaria-digital.pdf>. Acesso em 05 jun. 2023.

3 A média aritmética foi realizada com base nos dados disponíveis no site da ANTAQ: <http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>. Foram contabilizados o IDA dos seguintes portos: Itajaí (99,53), Itaqui (99,12), Suape (98,34), Paranaguá (98,29), Santos (96,95), Vila do Conde (96,77), Belém (95,07), Santarém (92,42), Rio Grande (90,21), Ilhéus (87,83), Aratu (85,78), Recife (85,10), Antonina (84,56), Fortaleza (83,04), Vitória (82,83), Salvador (82,52), Cabedelo (82,38), Porto Alegre

(71,77), São Sebastião (71,34), Pelotas (68,12), Itaguaí (51,92), Santana (35,73) e Porto Velho (32,74).

4 A média aritmética foi realizada com base nos dados disponíveis no site da ANTAQ: <http://web.antaq.gov.br/ResultadosIlda/>. Foram contabilizados o IDA dos seguintes TUP: Terminal Portuário Privativo de Alumar (94,81), Terminal de Tubarão (93,41), Terminal de Praia Mole (89,53), Terminal Aquaviário de São Sebastião (88,81), Terminal Thyssenkrupp (83,38), Terminal Aquaviário Solimões (75,25), Terminal Trombetas (68,83), Granel Química Ladário (59,85), Terminal de Barracas Oceânicas (50,56), TUP Ocrim (35,12) e TUP Ibepear (29,00).

5 MILARÉ, Édis. Direito do ambiente. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015. p. 264

O OBJETIVO PRINCIPAL DA IMPLEMENTAÇÃO DAS ESTRATÉGIAS ESG É DE OTIMIZAR OS LUCROS, DE FORMA A REDUZIR OS CUSTOS OPERACIONAIS E GERAR MAIOR RECEITA, AO TEMPO QUE IMPLEMENTA BOAS PRÁTICAS DE FORMA A PROMOVER UM IMPACTO POSITIVO NA SOCIEDADE, TANTO NO PANORAMA SOCIAL QUANTO AMBIENTAL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

MARCO TEMPORAL: APÓS VOTO DE MORAES, STF ADIA JULGAMENTO COM PEDIDO DE VISTA DE MENDONÇA

Corte tem dois votos contrários à tese sobre data da demarcação; Análise não tem data para ser retomada

Por Mariana Muniz e Daniel Gullino — Brasília



O ministro Edson Fachin, durante sessão do STF – Foto : Carlos Moura/STF/18-05-2023

O Supremo Tribunal Federal (STF) retomou na tarde desta quarta-feira o julgamento do marco temporal das terras indígenas. Terceiro ministro a votar, Alexandre de Moraes se posicionou contra o marco temporal e reconheceu que "os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam independe da existência de um marco temporal em 05 de outubro de 1988". O ministro André Mendonça pediu vista do caso.

Em seu voto, Moraes propôs uma compatibilização entre os direitos fundamentais da comunidade indígena e os direitos "de todos aqueles que de boa fé adquiriram uma terra" reconhecida como terra tradicional indígena. Pela tese do ministro, nesses casos a "indenização deve ser completa àquele que de boa fé comprou a terra", uma vez que "a omissão, o lapso, foi do poder público, que tem que arcar com isso para a paz social".

— Me parece que há necessidade, eu diria, nem do oito nem do 80 nos reflexos da decisão do Supremo Tribunal Federal. Porque há necessidade, de um lado, de se garantir efetivamente, ou o mais realisticamente possível, os direitos sobre as terras, sobre a posse das terras, às comunidades tradicionais, sem renegar totalmente às pessoas de boa-fé o ato jurídico perfeito, o valor do direito de propriedade.



Logo após o voto de Moraes, o ministro André Mendonça afirmou que gostaria de refletir sobre os aspectos levantados pelo colega, e pediu vista. Pelas novas regras do STF, os ministros têm até 90 dias corridos para devolver o caso para julgamento.

— Ainda que não antecipe uma aderência, em si, à tese trazida e ao voto do ministro Alexandre, mas a necessidade de maior reflexão sobre a matéria, razão pela qual eu peço vista — declarou.

Após o pedido de vista de Mendonça, a presidente do STF, Rosa Weber, disse contar com uma devolução do julgamento a tempo de poder votar. Rosa se aposenta em outubro, mas deve deixar a Corte um pouco antes.

— O voto do ministro Alexandre sem dúvida hoje nos abriu caminho para um aprofundamento dos estudos, eu só espero que eu tenha condições de votar porque eu tenho uma limitação temporal — afirmou.

Após o julgamento, a presidente da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), Joênia Wapichana, classificou ao GLOBO o posicionamento de Moraes contra o marco temporal como "importante". No entanto, defendeu que seja feita uma discussão mais aprofundada a respeito da proposta de indenizações e compensações feitas pelo ministro aos ocupantes das terras dos povos originários.

A sessão foi acompanhada por integrantes de 21 etnias indígenas, lideranças como o Cacique Raoni e por integrantes do governo federal, como a ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara, além de Wapichana.

'Futuro do país'

Ao chegar para a sessão, Fachin afirmou que a Corte vai julgar nesta quarta-feira "uma parte substancial do futuro do país".

— O Supremo hoje julga uma parte substancial do futuro do país — disse Fachin ao chegar para o julgamento.

O julgamento foi retomado após uma interrupção de dois anos. Esta será a sétima sessão em que o plenário se reúne para debater o tema que, além de interessar ao governo e a entidades indígenas, opõe ambientalistas e produtores rurais.

O que se discute na ação é se, para o reconhecimento de uma área como território indígena, é necessária a comprovação de que os indígenas ocupavam a terra no momento da promulgação da Constituição de 1988.

Em seu voto, contrário à tese do marco temporal, Fachin afirmou que os direitos territoriais originários dos indígenas existem antes da promulgação da Constituição. Na avaliação do relator, a chamada teoria do marco temporal ignora, em sua formulação, a situação dos índios isolados, ou seja, comunidades indígenas de pouco ou nenhum contato com a sociedade envolvente, ou mesmo com outras comunidades indígenas.

Votou também o ministro Nunes Marques, mas no sentido contrário. Para o ministro, quem efetivamente ocupa em um determinado marco temporal, não tem o direito de ampliar a ocupação. Na avaliação do ministro, sem o marco temporal a expansão das terras indígenas poderia ocorrer "infinitamente".

O que se discute na ação é se, para o reconhecimento de uma área como território indígena, é necessária a comprovação de que os indígenas ocupavam a terra no momento da promulgação da Constituição de 1988. Ao todo, 214 processos que tratam do mesmo tema estão suspensos e aguardam um desfecho do Supremo.

O marco temporal chegou ao STF por meio de uma ação de reintegração de posse movida pelo governo de Santa Catarina contra o povo Xokleng, referente à Terra Indígena (TI) Ibirama-Laklãnõ, onde também vivem indígenas Guarani e Kaingang.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/06/2023

PLANALTO VETA CORTE DE VERBAS DO SESC E DO SENAC

Decisão do presidente Lula garante a continuidade dos serviços ofertados aos brasileiros e contou com apoio de senadores e da população brasileira

Por CNC



Presidente Lula vetou os artigos 11 e 12 do PLV 09/2023
— Foto: RICARDO STUCKERT/PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 09/2023, vetando os artigos 11 e 12, que desviavam 5% da arrecadação do Serviço Social do Comércio (Sesc) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac) para a Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur). O governo federal

cumpriu, assim, o acordo feito na semana passada, que permitiu a aprovação, no Senado Federal, da Medida Provisória nº 1.147/2022, que institui o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse).

— O compromisso do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, é vetar a matéria relativa ao Sesc e ao Senac. Compromisso contratado é compromisso cumprido — anunciou o líder do governo no Senado Federal, Jaques Wagner (PT-BA), na sessão plenária do dia 24 de maio.

A sanção com os vetos do presidente Lula encerra a possibilidade de que os trabalhadores do comércio de bens, serviços e turismo e a população de forma geral fossem prejudicados com fechamento de unidades e restrições dos serviços prestados pelo Sesc e pelo Senac em todo o Brasil.

Em sua mensagem, Lula afirma que decidiu vetar parcialmente a PLV, por contrariar o interesse público: “Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa retira valores consideráveis do orçamento do Serviço Social do Comércio e do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial de forma imediata, o que pode acarretar prejuízos para alguns serviços sociais relevantes prestados pelas instituições do Sistema S.”

Para o presidente da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), José Roberto Tadros, todos os brasileiros agradecem o trabalho do líder do governo e o compromisso do presidente Lula.

APOIO DE SENADORES

O presidente da CNC reforçou especialmente o apoio dos 31 senadores que apresentaram requerimentos de impugnação, emendas supressivas ou destaques e defenderam no plenário o Sesc e o Senac, o que abriu espaço de negociação para retirada dos artigos do PLV. Além da mobilização dos colaboradores e da população em todo o Brasil, que resultou em mais de 1 milhão de adesões ao abaixo-assinado em defesa das duas instituições.

— Firmamos uma parceria com o objetivo de melhorar a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico. No Brasil, não dá para pensar esse desenvolvimento sem o crescimento do turismo. O



nosso Sistema não pode transferir recursos líquidos, pois a finalidade e o foco são a qualidade de vida e a capacitação do trabalhador. Dessa forma, vamos auxiliar a Embratur. Todos saem ganhando, mas quem ganha mais é o Brasil.

“Firmamos uma parceria com o objetivo de melhorar a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico”

José Roberto Tadros, Presidente da CNC

ABAIXO-ASSINADO TEVE MAIS DE 1 MILHÃO DE PARTICIPANTES

Em 20 dias, o Sesc e o Senac receberam o apoio de mais de 1 milhão de brasileiros que assinaram um abaixo-assinado contra os cortes no Sesc e no Senac. São cidadãos que entraram no portal “Petição Pública” para registrar sua posição a favor do fortalecimento das instituições.

A defesa do Sesc e do Senac agregou todas as centrais sindicais trabalhistas e confederações patronais do país. A Confederação Nacional Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), responsável pela administração superior e defesa jurídica do Sesc e do Senac, contou com o apoio da Confederação Nacional da Indústria (CNI), da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Confederação Nacional das Cooperativas (CNCoop). Elas assinaram uma carta entregue aos senadores com a solicitação de que os artigos 11 e 12 do projeto de lei fossem derrubados. “A inserção dos mencionados artigos no texto atual da proposição prejudicará milhões de atendimentos oferecidos à população nas áreas de saúde, educação, assistência, cultura, lazer e profissionalização”, afirma o texto.

Também se manifestaram por carta a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a Força Sindical, a União Geral dos Trabalhadores (UGT), a Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), a Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST), a Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB), a Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio e Serviços da CUT e a Confederação Nacional dos Trabalhadores no Comércio (CNTC). O Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB) enviou ao senado uma carta argumentando que os artigos são inconstitucionais. E mais: 27 senadores protocolaram requerimento de matéria estranha para que os artigos que tratavam dos cortes fossem considerados “não escritos”.

Além disso, dezenas de personalidades das artes e dos esportes, como Fernanda Montenegro, Maria Bethânia, Lenine, Dudu Nobre, Renata Sorrah, Pedro Bial, Maitê Proença, Diego Ribas e Bernardinho, também se posicionaram contrariamente à proposta.

Dia S foi marcado pela defesa do Sistema Comércio

Colaboradores do Sistema Comércio, usuários, alunos, professores, artistas e atletas de todo o Brasil foram às ruas questionar a iniciativa de transferir 5% dos recursos do Sesc e do Senac para a Embratur. Realizadas de forma simultânea no dia 16 de maio, o Dia S alcançou diversas cidades dos 26 estados e do Distrito Federal.

Os manifestantes lembraram que, além do fechamento de unidades do Sesc e do Senac, a medida também poderia provocar demissões de mais de 3.600 trabalhadores, além do fechamento de 7,7 mil matrículas em educação básica e 31 mil em ensino profissionalizante. A distribuição de alimentos realizada por intermédio do Programa Mesa Brasil Sesc poderia ser reduzida em 2,6 milhões de quilos. Seriam comprometidas, ainda, as obras de manutenção ou início de novas unidades por todo o país, previstas no orçamento 2023 pactuado pelo Conselho Fiscal do Sesc e do Senac.

Ao longo das atividades do Dia S, os manifestantes lembraram que a proposta levada ao Congresso é contrária a inúmeras decisões do Supremo Tribunal Federal (STF). Elas já estabeleceram que as contribuições dos grandes empresários do setor terciário devem ser destinadas exclusivamente para as finalidades previamente definidas – não são, portanto, verbas públicas que possam ser remanejadas.

Por lei, todos os recursos de Sesc e Senac devem financiar programas de bem-estar social aos comerciários e suas famílias, além de criar e administrar escolas de aprendizagem comercial e

cursos práticos, de formação continuada ou de especialização para os empregados do comércio. Mesmo quem não contribui, caso das micro e pequenas empresas, também é beneficiado pela qualificação de funcionários e pela melhoria das condições de vida e de consumo da população em geral.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/06/2023

MAIOR NAVIO DE GUERRA DO MUNDO É COLOCADO SOB COMANDO DA OTAN NA NORUEGA; FOTOS

Com 333 metros de comprimento e 41 metros de largura, a embarcação tem capacidade para abrigar 4,5 mil pessoas

Por O Globo e agências internacionais — Noruega



Gerald R. Ford tem 333 metros de comprimento e 41 metros de largura – Foto : Reprodução

Considerado o maior navio de guerra do mundo, o USS Gerald R. Ford foi colocado neste mês sob comando da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) para participar em manobras no mar da Noruega. Com 333 metros de comprimento e 41 metros de largura, a embarcação da Marinha dos Estados Unidos tem capacidade de abrigar 4,5 mil pessoas, além de 90 aviões e helicópteros.

A construção chegou às águas de Oslo, capital norueguesa, em 24 de maio, mas desde a última sexta-feira está sob comando aliado com objetivo de realizar “atividades de segurança marítima”, além de treinos no mar do país. De acordo com a Otan, a ação é programada. As atividades que terão participação do navio ocorrerão na próxima semana e terão a Noruega como anfitriã.

Ao todo, o Grupo de Ataque Gerald R. Ford é composto por seu carro-chefe e homônimo, o porta-aviões USS Gerald R. Ford (CVN 78), um agrupamento de esquadrões aéreos chamado de Carrie Air Wing Eight (CVW 8), o Esquadrão de Contratorpedeiros Dois (DESRON 2), e o cruzador de mísseis guiados Ticonderoga USS Normandy (CG 60) e o contratorpedeiro classe Arleigh Burke USS Ramage.

“Esta transferência de autoridade constitui uma exibição tangível e transparente de capacidades avançadas em operações de todos os domínios e o compromisso defensivo da Aliança da Otan na Área de Responsabilidade do Comandante Supremo Aliado da Europa (SACEUR)”, disse o comunicado da organização.

A última vez que a Otan assumiu o comando de um grupo de ataque de porta-aviões dos EUA foi em março de 2023, com o porta-aviões norte-americano USS George H.W. Bush no Mediterrâneo e a participação no exercício Neptune Strike.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/06/2023

CORTE DE JUROS NO BRASIL ESTÁ PRÓXIMO, SEGUNDO BANCO AMERICANO

Bank of America diz que IPCA de maio reforça projeção de início de corte da Selic em agosto

Por Alvaro Gribel — Brasília

O IPCA abaixo do esperado em maio, de 0,23%, contra mediana de 0,33% das projeções do mercado financeiro, reforçou as apostas por parte do Bank of America, um dos maiores bancos dos EUA, de que o Banco Central brasileiro irá começar a cortar os juros já na reunião de 2 de agosto.



Por essa lógica, na próxima reunião, em junho, no dia 21, o BC manteria a taxa Selic em 13,75%, mas faria um sinal mais claro ao mercado de que o ciclo de queda estaria se aproximando. Ou seja, a redução aconteceria daqui a duas reuniões.

Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, durante audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) – Foto : Lula Marques/ Agência Brasil

Segundo o BofA, o índice de difusão caiu, assim como a taxa em 12 meses. A reoneração da gasolina, prevista para junho e junho, seria compensada por mais um corte de preços, em função da cotação do petróleo e do dólar.

"A surpresa do IPCA de maio coloca viés de baixa na nossa estimativa, de 5,5% para o IPCA deste ano, e reforça nossa expectativa de corte da Selic em agosto", disse o banco em relatório a clientes.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/06/2023

SEIS EM CADA DEZ PASSAGEIROS DO RJ QUE EMBARCAM DO SANTOS DUMONT ACEITAM VOAR DO GALEÃO, MOSTRA PESQUISA

Número sobe a oito caso preço da passagem aérea no aeroporto internacional fique menor
Por Glauce Cavalcanti — Rio



Santos Dumont passou a operar com grande volume de passageiros enquanto Galeão ficou esvaziado Lucas Tavares

A transferência de voos do Santos Dumont para o aeroporto do Galeão teria demanda de passageiros, de acordo com pesquisa do Instituto Fecomércio de Pesquisas e Análises (IFec RJ).

Seis de cada dez passageiros que embarcam em voos saindo do aeroporto central do Rio de Janeiro aceitariam fazer esse voo partindo do Galeão.

Caso a passagem ofertada para a mesma rota saindo do aeroporto internacional, na Ilha do Governador, tenha preço menor, esse número sobe a oito em cada dez viajantes.

O levantamento ouviu mais de 1.600 passageiros residentes no estado no embarque do Santos Dumont entre 16 e 22 de maio.

— Ficou comprovado que qualquer decisão que proponha a transferência de voos do Santos Dumont para o Galeão terá mercado. E, se essa transferência de voos for acompanhada de barateamento do preço das passagens, há ainda mais chances de mais pessoas voarem, além de incluir viajantes da classe C — explica Otávio Leite, consultor da presidência da Fecomércio RJ e coordenador da pesquisa.

O problema dos aeroportos do Rio

A pesquisa foi realizada em meio a negociações entre os governos federal, estadual e municipal em busca de uma solução para os aeroportos do Rio de Janeiro.

O Santos Dumont mantém crescente fluxo de passageiros — tendo encerrado 2022 com 10,17 milhões, acima do limite de 9,9 milhões — enquanto o Galeão vem perdendo viajantes, voos e conectividade, o que impacta a malha internacional do terminal.



Em fevereiro de 2022, a Changi, controladora da RIOgaleão, concessionária que administra o aeroporto internacional, pediu para devolver o ativo à União. Em fevereiro deste ano, a companhia afirmou que, caso as condições econômico-financeiras do contrato fosse revistas, poderia seguir gerindo o aeroporto.

Formalmente, o processo de devolução segue. O governo federal, porém, temendo abrir um precedente para outras concessionárias no setor de transportes, fez uma consulta ao Tribunal de Contas da União (TCU) pedindo uma avaliação da corte sobre a possibilidade de deixar de relincar o Galeão.

Até aqui, auditores do TCU apresentaram pareceres contraditórios. A decisão final depende do voto do relator e de aprovação em plenário, o que pode ocorrer ainda este mês.

Oportunidade de mercado

Para Leite, faltava, nesse debate, ouvir o usuário sobre a proposta de transferir voos de um aeroporto para o outro.

— Com uma amostra robusta de viajantes, a pesquisa mostra a migração de voos para o Galeão pode ser implementada porque terá mercado, demanda de passageiros — frisa ele. — Outra coisa é que com a maior parte dos passageiros viajando a negócios, o Galeão tem oportunidade de avançar com foco no turismo.

Dos passageiros ouvidos, 51% afirmaram viajar a negócios. E, do total, mais de 27% são usuários da ponte aérea Rio-São Paulo. Quase dois terços (60%) dos usuários têm como destino cidades da Região Sudeste.

Alguns resultados do levantamento, continua Leite, são também relevantes. Um é que “existe a crença”, diz ele, de que quem voa do Santos Dumont mora na Zona Sul. Mas a pesquisa mostra que o terminal central é hoje o aeroporto do Estado do Rio, afirma.

É que o levantamento mostra que 34% dos viajantes vivem em Centro, Zona Sul, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. Outros 17,3% vêm da Zona Norte, enquanto 12,4% vêm de outras partes da Zona Oeste e de Jacarepaguá. Havendo ainda os viajantes de fora da capital, com 12,4% do interior do estado, 12,3% da Grande Niterói e 11,6% da Baixada Fluminense.

‘Elitização dos passageiros’

O perfil do passageiro também aponta para a oportunidade na migração de voos.

— Essa realidade aeroportuária do Rio está muito restrita ao perfil socioeconômico das classes A e B. Existe uma concentração clara, uma elitização dos passageiros — destaca o consultor.

Em média, esse passageiro que parte do Santos Dumont tem 43 anos de idade, com a maioria dos entrevistados contando com nível superior (78,3%) e empregada (70,8%) tanto no setor privado quanto no público.

A prefeitura e o governo do estado pedem que as operações do Santos Dumont sejam limitadas a voos para São Paulo e Brasília, com a transferência dos demais para o Galeão, mantendo uma operação coordenada dos dois aeroportos. Mas ainda não há posição do governo federal.

O ministro Márcio França, de Portos e Aeroportos, afirmou no fim de maio que as operações do Santos Dumont começarão a ser reduzidas a partir do mês que vem, com a previsão de encerrar 2023 com movimento ao redor de 9 milhões de passageiros, ante uma previsão de 11 milhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/06/2023

INFLAÇÃO DE MAIO DESACELERA E FICA ABAIXO DE 4% EM 12 MESES, COM MENOR PRESSÃO DE ALIMENTOS E COMBUSTÍVEIS

Indicador ficou em 0,23% no mês, após alta de 0,61% em abril. Resultado ficou abaixo da previsão dos analistas e favorece queda da taxa de juros

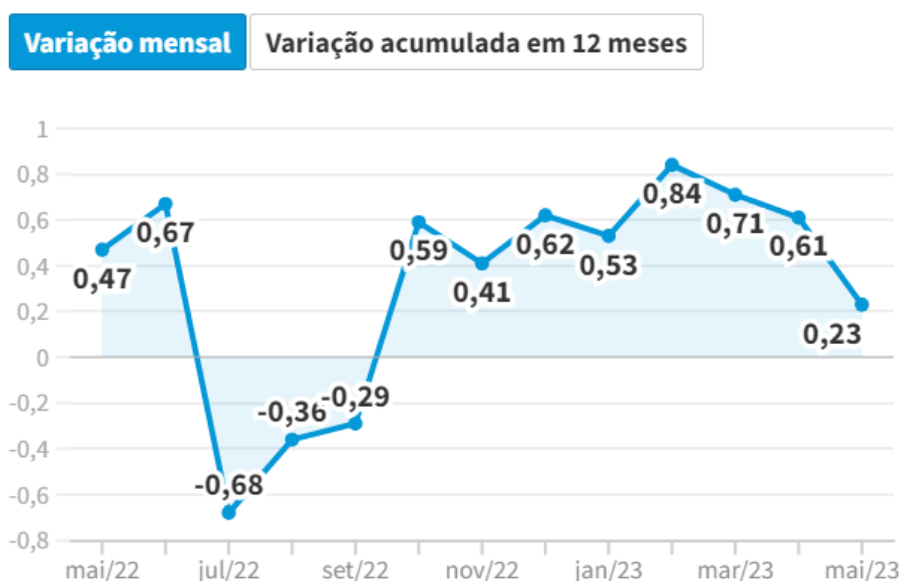
Por Carolina Nalin — Rio

Uma desaceleração nos preços dos alimentos, somada a uma queda nos preços dos combustíveis e passagens aéreas, levaram a inflação a desacelerar para 0,23% em maio, após uma alta de 0,61% em abril. É a menor variação desde setembro de 2022, quando houve deflação de 0,29%. Os dados são do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e foram divulgados pelo IBGE nesta quarta-feira.

- O resultado veio abaixo do esperado pelos analistas, que projetavam alta de 0,33% no mês, segundo projeção mediana de 43 instituições financeiras ouvidas pelo Valor Data
- Em 2023, a alta acumulada do IPCA é de 2,95%. Nos últimos 12 meses, o índice avançou 3,94%
- A inflação se mostrou menos disseminada: o índice de difusão, que mede o percentual de itens pesquisados com aumento de preços, ficou em 56% (menor variação desde agosto de 2020)

O comportamento dos preços

Variação da inflação, em %



Fonte: IBGE - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo

Preços dos alimentos sobem menos em maio

Dos nove grupos investigados pela pesquisa, sete apresentaram alta em maio. Apesar da maioria dos grupos terem registrado aumento nos preços, a inflação desacelerou por conta de uma menor pressão sobre o grupo Alimentação e bebidas - que passou de uma alta de 0,71% em abril para 0,16% em maio - e uma queda nos grupos Transportes (-0,57%) e Artigos de residência (-0,23%) no período.

Carro popular: Montadoras reduzem preços dos automóveis; veja qual dá maior desconto
Os preços das passagens aéreas caíram 17%, enquanto os combustíveis recuaram 1,82%, por conta das quedas do óleo diesel, da gasolina e do gás veicular.

André Almeida, analista da pesquisa do IBGE, explica que o grupo de alimentos possui o maior peso na cesta de consumo, o que acaba influenciando bastante no resultado geral. Os preços dos alimentos consumidos no domicílio ficaram estáveis em maio, após alta de 0,73% em abril.



Houve queda nos preços das frutas, do óleo de soja e das carnes, itens que sofrem menor volatilidade frente ao hortifrutigranjeiros. Por outro lado, houve aumento nos preços do tomate, do leite longa vida e do pão francês.

— Nos casos do tomate e do leite, os aumentos de preço estão relacionados a uma menor oferta — explica Almeida.

Do lado das altas, os destaques foram os grupos de Saúde e cuidados pessoais (0,93%) e Habitação (0,67%). No grupo Saúde, planos de saúde, medicamentos e itens de higiene pessoal, em especial os perfumes, contribuíram para a alta do segmento. Já no grupo Habitação, a influência veio dos aumentos nos preços da água e esgoto e da energia elétrica, que registraram reajustes em algumas capitais, segundo o IBGE.

Para os próximos meses, a expectativa é de que a gasolina apresenta nova deflação apesar da nova alíquota do ICMS, já que houve uma redução dos preços na refinaria, anunciada pela Petrobras em meados de maio. Já em julho, o combustível deverá subir pelo retorno integral de tributos federais.

Segundo Luciana Rabelo, economista do Itaú Unibanco, o índice de preços acumulado em 12 meses continuará a desacelerar em junho. Mas voltará a subir em julho, no mês seguinte, diante da volta dos impostos:

— Em julho a gente já deverá ter o IPCA acumulando em 12 meses acelerando, voltando a ficar acima de 4% — explica.

Inflação menor em 2023

Economistas avaliam que o cenário para a inflação no ano melhorou frente ao esperado anteriormente, em razão de um aumento menos intenso nos preços. A prévia da inflação, medida pelo IPCA-15, desacelerou em abril para 4,16% em 12 meses e ficou abaixo do teto da meta estipulada pelo Banco Central para o ano, que é de 4,75%.

A perspectiva de uma "desinflação" gradual, como dizem os economistas, tem levado a uma melhora nas previsões para a inflação para 2023 e 2024 apontada pelo Boletim Focus, que reúne projeções do mercado. Os analistas reviram a estimativa do IPCA para 5,69% neste ano, ante 5,71% na semana anterior. Esta é a terceira queda seguida. Para 2024, a projeção caiu de 4,13% para 4,12%.

Apesar do cenário mais benigno, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, tem reforçado que o processo de redução da inflação no Brasil é lento e ainda exige o trabalho do BC com a política monetária restritiva. Segundo Campos Neto, é preciso ter certeza de que o BC conseguirá fazer a inflação convergir para o centro da meta, que para este ano é de 3,25%, com teto de 4,75%. Para 2024 e 2025, a meta é de 3%, com teto de 4,5%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/06/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: ESPECIALISTAS APROVAM PROPOSTA, MAS ALERTAM PARA EXCESSO DE ALÍQUOTAS

Relatório preliminar da reforma tributária, apresentado na Câmara dos Deputados, prevê a unificação dos tributos sobre o consumo em dois impostos e abre espaço para diferentes taxas de cobrança

Por Vinicius Neder — Rio

Os pontos principais do relatório preliminar da reforma tributária, apresentado ontem no grupo de trabalho criado para tratar do tema na Câmara dos Deputados, foram avaliados positivamente por economistas consultados pelo GLOBO, mas há uma série de alertas.

Na opinião deles, requer atenção, especialmente, um eventual excesso de alíquotas, mas há também dúvidas sobre a viabilidade de se criar um sistema de cashback, com devolução de parte

dos impostos pagos pelos mais pobres, e críticas sobre a manutenção da Zona Franca de Manaus. Por outro lado, concordam que é melhor uma reforma imperfeita que nenhuma.



Plenário da Câmara – Foto : Brenno Carvalho / Agência O Globo

O texto final da reforma tributária deve ser votado na Câmara na primeira semana de julho. Essa foi a previsão comunicada pelo relator do projeto na Casa, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), ontem.

O ponto central da reforma é a criação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, ou seja, na prática serão dois impostos diferentes para centralizar os cinco tributos sobre consumo. O IVA federal vai reunir IPI, PIS e Cofins, enquanto o IVA subnacional, a ser gerido por estados e municípios, juntará ICMS e ISS.

Para Manoel Pires, coordenador do Observatório de Política Fiscal do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV Ibre), embora um único IVA com uma só alíquota fosse considerado o formato ideal para o Brasil -- a exemplo do que acontece em vários países --, a solução dos deputados é uma saída para viabilizar politicamente a aprovação da reforma.



Segundo Pires, pesquisador da FGV, proposta de deputados viabiliza a aprovação da reforma tributária — Foto: Leo Pinheiro/Valor

– Há boas experiências com o IVA dual, como no Canadá – afirmou Pires, lembrando que esse formato é útil especialmente em países federados como o Brasil.

A reforma ideal não seria essa

Para Sérgio Gobetti, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e assessor da Secretaria de Fazenda do Rio Grande do Sul, a

proposta preliminar veio “dentro do esperado”.

– A reforma ideal não seria essa, mas entre a ideal e a factível, é melhor a segunda opção – disse o pesquisador, acrescentando que não se pode abrir mão da unificação dos tributos estaduais com os municipais, alvo da resistência de alguns prefeitos. – A despeito de não ser a reforma ideal, a proposta é muito boa e será preciso defendê-la contra o lobby do atraso – completou.

Poucas alíquotas

Para os economistas, a adoção de poucas faixas distintas de taxação é importante para que a simplificação tenha como resultado a redução da burocracia e o impulso ao crescimento econômico.

Segundo Pires, a adoção de mais de uma alíquota no IVA é inevitável, países europeus que adotam esse modelo também fazem isso, mas para que a reforma seja bem-sucedida, o ideal seria que a maioria das atividades econômicas pagasse a alíquota média ou intermediária.

O relatório preliminar apresentado ontem aponta a criação de uma alíquota padrão e outras para bens e serviços específicos, sem definir quantas. O texto sugere tratamento especial para saúde, educação, transporte público coletivo urbano, aviação regional e produção rural, recomendando ainda avaliar uma alíquota própria para produtos da cesta básica.

– A diferenciação de alíquotas pode tirar eficiência da reforma – alertou Gobetti, completando que será preciso atenção na regulamentação das alíquotas.

Regimes especiais

Pires também considera inevitável a criação de “regimes especiais” para setores que não se enquadram bem na lógica do IVA.

Na apresentação do relatório preliminar, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), relator da reforma, citou como setores que poderão ter regimes diferenciados “todas as operações com imóveis”, incluindo a construção civil, os serviços financeiros, incluindo bancos, seguradoras e corretoras, e o setor de “combustíveis e lubrificantes”.

'Cashback' é a principal inovação

Também estão entre os pontos principais do relatório preliminar da reforma tributária a criação de um sistema de cashback para baixa renda e a manutenção da Zona Franca de Manaus. Pires destacou o sistema de cashback como a “principal inovação” da proposta costurada pelo relator, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), mas ponderou que há dúvidas sobre sua viabilidade política.

Na prática, o sistema seria uma compensação para a reintrodução de impostos sobre produtos básicos, como alimentos.

Gobetti, do Ipea, ponderou que, caso haja muitas faixas de alíquotas mais baixas que a padrão, especialmente sobre os produtos da cesta básica, o efeito “progressivo” (de maior justiça tributária) do cashback poderá perder força.



O relator da reforma tributária, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) — Foto: Wesley Amaral/Câmara dos Deputados

Isso porque a ideia do sistema é focar o benefício tributário apenas nos mais pobres, ou seja, evitar que os consumidores mais ricos também aproveitem o benefício para pagar menos impostos sobre produtos básicos.

Zona Franca, um 'vespeiro'

A manutenção dos subsídios para a Zona Franca de Manaus é o ponto mais negativo da proposta dos deputados, na avaliação de uma nota técnica do Centro de Liderança Pública (CLP) assinada pelos economistas Daniel Duque e Pedro Trippi, e divulgada antes do anúncio do relatório preliminar.

Para os economistas da entidade, o prazo de 50 anos previsto para a manutenção dos benefícios tributários para indústrias que se instalem na área fabril do Amazonas deveria ser mais curto.



Vista aérea do polo industrial de Manaus: modelo da Zona Franca vai na contramão da reforma tributária — Foto: Divulgação/Suframa

Para criticar a Zona Franca, especialistas frequentemente apontam para o valor elevado que os governos deixam de arrecadar naquele polo industrial e para os efeitos negativos sobre a produtividade, já que os subsídios incentivam a ineficiência das companhias, como a instalação de fábricas longe dos mercados consumidores.

O problema, segundo Pires, é que o assunto é um “vespeiro” do ponto de vista político. Parlamentares da região constroem suas carreiras políticas com base na defesa da Zona Franca. No



fim do mês passado, O GLOBO mostrou que a Zona Franca de Manaus era o principal entrave para um consenso no grupo de trabalho em torno do relatório.

Fundo de compensação

Como esperado, o relatório preliminar também manteve a proposta de criar um Fundo de Desenvolvimento Regional para impedir que alguns estados e municípios tenham perdas muito grandes de arrecadação no novo sistema.

Os estados querem um fundo de R\$ 100 bilhões por ano, até 2032, sendo a maior parte ou a totalidade desse dinheiro bancada com recursos federais, para assegurar a existência de instrumentos de incentivo à atividade econômica, de acordo com integrantes do Comsefaz (comitê que reúne secretários de Fazenda das unidades da federação).

Segundo a nota técnica do CLP, o fundo é importante para garantir a transição do atual sistema tributário para o novo, introduzido com a reforma.

Fim da 'guerra fiscal'

Pires, da FGV, lembra que o novo sistema acabará com a chamada “guerra fiscal”, eliminando vantagens tributárias, oferecidas por alguns estados, que acabam sendo determinantes para uma empresa decidir pela localização de suas instalações. Sem essas vantagens, estados menos desenvolvidos poderão perder arrecadação com a eventual saída de empresas.

– A questão é qual o volume (do fundo), qual o critério de rateio (dos recursos) e quem banca. Há dúvida sobre qual a parcela da União e como isso afetará as finanças públicas federais – afirmou Pires.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AGRONEGÓCIO NÃO TERIA O TAMANHO QUE TEM SEM O DINHEIRO DO ESTADO, DIZ LULA

Em evento na Bahia, petista afirmou ter telefonado ao presidente chinês, Xi Jinping, para tentar destravar 70 mil toneladas de carne brasileira fora do prazo atualmente retidas em contêineres no

Por Isadora Duarte e Eduardo Gayer

BRASÍLIA E LUÍS EDUARDO MAGALHÃES (BA) - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta terça-feira, 6, que o agronegócio brasileiro — pequeno, médio e grande — precisa da ajuda do Estado para manter suas atividades.

Em discurso na Bahia Farm Show, em Luís Eduardo Magalhães (BA), ele defendeu as políticas do PT para o setor em comparação com a adotada pelo ex-presidente Jair Bolsonaro, que tinha melhor interlocução com o agro.

“Se não é o Estado colocar o dinheiro, muitas vezes o agronegócio não estaria do tamanho que está para financiar máquinas, safra e garantir exportações”, disse o presidente no evento. Segundo ele, é “mentira” dizer que os produtores do setor não precisam do governo.

“Quem é do agro sabe como foi o Plano Safra no ano passado, talvez o pior Plano Safra da história do agronegócio”, criticou, em referência à política bolsonarista.

Crítico do atual nível da Selic, hoje em 13,75%, Lula criticou os juros cobrados do setor agro. “Quem é da agricultura sabe o que aconteceu no tempo em que o PT governava este País. Vocês

compravam essas máquinas que parecem coisa de outro mundo pagando 2% de juro ao ano. Hoje, vocês estão pagando 18, 19% ao ano”, declarou o presidente.



Lula defendeu políticas dos governos petistas para o agronegócio e criticou o Plano Safra de 2022 Foto: WILTON JUNIOR/ ESTADÃO

“Está praticamente impossível as pessoas comprarem e nós entendemos que é obrigação do Estado criar as condições e ajudar”, completou, ao lado do ministro da Agricultura, Carlos Fávaro.

Rivalidade

Lula classificou como uma “polêmica maluca” uma suposta rivalidade entre o pequeno produtor e o agronegócio, o que para o petista não existe. “São duas coisas totalmente necessárias ao País; não há rivalidade. Não há por que ter preconceito do grande com o pequeno, ou do pequeno contra o grande. O Brasil precisa dos dois”, declarou.

A declaração ocorre em meio à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) no Congresso que trata do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), ligado ao PT e crítico dos grandes produtores.

“Temos de valorizar os dois. Quando a agricultura vai bem, a indústria de máquinas vai bem”, afirmou o presidente. Ele lembrou que, em 2008, em seu segundo mandato, foram mais de 80 mil tratores de 80 cavalos vendidos para o setor agro.

Ele voltou a dizer que o governo será rigoroso em punir o desmatamento ilegal. “Quem agir como bandido e desmatar vai sofrer as penas da lei”, afirmou o presidente, para quem “nenhuma pessoa honesta” pode derrubar floresta para plantar.

“Temos 30 milhões de pastos para recuperar”, disse o petista, reiterando que suas falas não miram os produtores rurais comprometidos com o meio ambiente.

Exportações retidas

No discurso, o presidente relatou ter telefonado ao presidente da China, Xi Jinping, e pedido a liberação de produtos exportados fora do prazo ao país asiático. Lula se envolveu pessoalmente para tentar destravar 70 mil toneladas de carne brasileira atualmente retidas em contêineres na China.

“(O produtor) tem direito de ganhar o dinheiro pelo produto que produziu”, declarou o petista no evento. “Se Deus quiser, essas pessoas (produtores) vão poder receber o dinheiro que merecem. Não precisa nem me falar obrigado. É só continuar produzindo para poder baratear preço da carne, porque o povo está querendo comer picanha”, acrescentou, garantindo que tomou a iniciativa de ligar para Xi Jinping sem saber se o produtor de carne votou nele ou não.

A uma plateia do setor agro, em termos gerais mais alinhada ao bolsonarismo, Lula ressaltou que o Brasil precisa da agricultura tanto quanto precisa da indústria.

“Não tem rivalidade entre exportar produto manufaturado ou commodities”, afirmou. “É bobagem dizer que a soja não é alimento. Porque a galinha que a gente come tem soja”, seguiu, em novo aceno ao agronegócio.

*A jornalista Isadora Duarte viaja a convite da Aiba

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/06/2023

SUMMIT ESTADÃO DEBATE OS ALICERCES DO UNIVERSO ESG

Evento, em formato presencial e online, será realizado na quarta-feira, 14
Por Redação

Questões legais, tecnológicas e, tão importante quanto, relacionadas às métricas com base em dados analisados transversalmente. Todos esses ingredientes do universo ESG, ligado às práticas ambientais, sociais e de governança dos setores privado e público, estarão em debate na quarta-feira, 14, em São Paulo.

O Summit ESG 2023 ocorre no auditório do Masp, para convidados, a partir das 9h. Os painéis acontecerão até o fim do dia, às 18h. Interessados em acompanhar as conversas remotamente podem fazer a inscrição neste link.

Um dos contextos de fundo envolvendo a questão do ESG é saber diferenciar as práticas realmente responsáveis da chamada “maquiagem verde” (“greenwashing”). Por isso, um dos painéis da programação oficial prevê um debate com especialistas mergulhados na questão. Eles irão responder como fazer com que os resultados tenham impactos positivos para o planeta e, consequentemente, para as pessoas.

Valéria Michel, diretora de Sustentabilidade da Tetra Pak Brasil e Cone Sul, Alda Campos, CEO da Pares Estratégia & Desenvolvimento, e Alessandra Umbelino, do Grupo BMV (certificação ESG), estão entre os nomes confirmados para essa discussão.

O enfrentamento das mudanças climáticas aliado à ciência, tecnologia e recursos financeiros, e a combinação de todas essas áreas em projetos duradouros, serão abordados pelo palestrante Luiz Fernando do Amaral, CEO da Science Based Targets Initiative.

Os caminhos para uma economia global net zero estão abertos, mas ainda muito longe de estarem consolidados. Saber por onde caminhar é fundamental.



Evento ocorrerá no MASP, na Avenida Paulista Foto: TIAGO QUEIROZ/ESTADÃO

A segunda palestra da programação tem um enfoque internacional. O cientista ambiental Jonathan Foley vai discutir como a transformação do planeta pode ocorrer a partir de soluções apoiadas na própria natureza.

Foley é diretor-executivo do Projeto Drawdown, uma organização sem fins lucrativos que trabalha para viabilizar projetos de descarbonização da atmosfera. Para isso, o time liderado pelo pesquisador americano

busca e compartilha possíveis soluções climáticas em diferentes setores, como indústria, transporte, agricultura e construção. Entre 2014 e 2018, ele foi presidente da Academia de Ciências da Califórnia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/06/2023

SUBSÍDIOS DO GOVERNO, NA MIRA DE HADDAD, BATERAM R\$ 581,5 BI EM 2022, MAIOR PATAMAR EM 6 ANOS

Incentivos fiscais atingiram 5,86% do PIB no último ano do governo Bolsonaro, na contramão do quadro de dificuldade nas contas públicas; ministro da Fazenda quer cortar R\$ 150 bi

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Apesar das promessas de derrubar as renúncias e incentivos fiscais, o governo brasileiro gastou R\$ 581,5 bilhões em subsídios em 2022, último ano do mandato do ex-presidente Jair Bolsonaro.

A conta chegou a 5,86% do Produto Interno Bruto (PIB), confirmando tendência de alta verificada desde 2021 após quatro anos no patamar de 4% do PIB. O aumento vai na contramão da realidade de dificuldade das contas públicas. O pico dos subsídios ocorreu em 2015, no governo Dilma Rousseff, quando a União gastou 6,6% do PIB.

Incentivos fiscais

Subsídios têm alta expressiva em 2022 após 4 anos no patamar de 4% do PIB

Evolução dos subsídios da União

EM PORCENTAGEM DO PIB

■ TOTAL ■ FINANCEIROS E CREDITÍCIOS ■ TRIBUTÁRIOS



Fonte: SMA/MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

ESTADÃO #1

De 2021 para 2022, a fatura com os subsídios aumentou R\$156,2 bilhões. Com esse valor, daria para zerar o rombo das contas públicas em 2023, previsto pela equipe econômica em R\$ 136,2 bilhões, e ainda ainda sobriam R\$ 20 bilhões.

Os dados foram revelados pelo Ministério do Planejamento e Orçamento na 7ª edição de relatório sobre os subsídios tributários, financeiro e de crédito (veja abaixo a diferença), que impactam as contas do governo e contribuem para a elevação da dívida pública.

A divulgação dos dados ocorre no momento em que o governo Luiz Inácio Lula da Silva anunciou um programa de subsídio para estimular a venda de carros, caminhões e ônibus novos, com custo inicial de R\$ 1,5 bilhão, e o programa “Desenrola”, de renegociação de dívidas com garantia do Tesouro Nacional.

No governo Bolsonaro, o Congresso chegou a aprovar uma emenda constitucional obrigando o governo a apresentar um plano para reduzir as renúncias fiscais de cerca de 4% para 2% do PIB, mas nada aconteceu.

‘Caixa-preta’

O valor total dos subsídios foi antecipado em abril pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em entrevista ao Estadão. Ele afirmou que os incentivos custavam R\$ 600 bilhões aos cofres públicos, prometeu cortar esses gastos e abrir o que chamou de “caixa-preta” das empresas e pessoas físicas beneficiadas pelos subsídios.



Haddad quer cortar R\$ 150 bi em renúncias fiscais. Foto: Wilton Júnior/Estadão

Com o projeto do novo arcabouço fiscal, Haddad prometeu cortar em R\$ 150 bilhões esses benefícios, chamados por ele de “jabutis tributários, mas vem sofrendo pressão para aumentar essa conta, como aconteceu com o programa para a indústria automobilística.

No anúncio dos dados, o secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos do Ministério do Planejamento e Orçamento, Sergio Firpo, disse que não existe subsídio “bom ou mau”, mas que é preciso avaliar permanentemente esses gastos para verificar se eles estão funcionando ou devem ser encerrados.

“Os subsídios têm que ter data de validade e avaliação permanente”, disse Firpo, um dos mais importantes especialistas do País nessa área, que entrou no governo Lula com a missão de implementar a “cultura de avaliação”. Esse processo deve começar, inclusive, antes de a política ser implementada, com projetos pilotos, para evitar erros mais à frente.

Cuidadoso, Firpo evitou avaliar se o atual nível é elevado, mas enfatizou que é preciso moderação pelo impacto nas contas públicas. “O subsídio faz parte da caixa de ferramentas da política fiscal e não deve demonizado”, ponderou o secretário. Para ele, os subsídios podem ser utilizados para atingir certos objetivos, como por exemplo, focar em grupos de interesse social.

Questionado pelo Estadão, Firpo disse que não conhece um caso de uma nova política que tenha passado por um processo completo de avaliação antes de ser anunciada.

Razões do aumento

A maior parte do incremento dos subsídios em 2022 foi o creditício, que triplicou, subindo de R\$ 30,5 bilhões para R\$ 92,21 bilhões, uma alta de R\$ 61,71. Esse tipo de subsídio está relacionado a programas oficiais de crédito do governo com taxas subsidiadas.

A razão principal do aumento foi a alta da taxa de juros, o que impactou no custo que o Tesouro Nacional teve para se financiar no mercado com a venda de títulos e pagar esses subsídios. Nesse grupo, a fatura maior foi do Fies (programa de financia o estudante do ensino superior), que subiu R\$ 26,4 bilhões, passando de R\$ 15 bilhões em 2021 para R\$ 41,4 bilhões no ano passado. Em segundo lugar ficou o subsídio do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), que aumentou R\$ 12 bilhões.

Os subsídios tributários, que são os mais conhecidos e representam as renúncias que o governo concede por meio de impostos, que aumentaram R\$ 88,8 bilhões, atingindo R\$ 461,1 bilhões. Boa parte desse aumento ocorreu porque o governo zerou os impostos federais sobre combustíveis, com custo de R\$ 30 bilhões em 2022.

A renúncia com o Simples Nacional – programa simplificado de pagamento de impostos para as micro e pequenas empresas – também entra nessa conta, com aumento de R\$ 13 bilhões do subsídio. O segmento de empresas, no entanto, é crítico à inclusão do Simples no rol de subsídio e trabalha há anos para reverter essa classificação.

Por último, os subsídios financeiros aumentaram R\$ 5,8 bilhões, para R\$ 28,2 bilhões. Esse subsídio aparece no Orçamento quando o governo banca juros mais baratos de empréstimos, como no caso das linhas de financiamento do crédito agrícola. O custo do subsídio do Programa para o fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) saltou de R\$ 2,7 bilhões, em 2021, para R\$ 5,2 bilhões no ano passado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/06/2023

POR QUE OS PREÇOS DAS PASSAGENS AÉREAS NÃO BAIXAM? LEIA ARTIGO

Há outras razões que contribuem para a precificação dos bilhetes que são totalmente alheias à Petrobras

Por Jean Paul Prates e Claudio Romeo Schlosser

Os preços do querosene de aviação (QAV) – combustível usado para abastecer aviões e helicópteros com turbinas a jato – têm apresentado uma queda significativa em 2023, acumulando uma redução de 35% até o momento. Apesar disso, o preço das passagens aéreas não tem acompanhado essa trajetória de declínio, levantando questionamentos sobre os fatores que influenciam esse cenário.

Segundo dados das companhias aéreas, o QAV representa de 30% a 40% do seu custo total. Diante disso, seria de esperar que a queda nos preços do combustível de aviação refletisse diretamente na tarifa dos voos – mas a realidade é outra. E a pergunta que não quer calar: por que isso acontece? Quem se apropria da redução, impedindo-a de chegar ao consumidor?

O preço de venda de QAV da Petrobras só é ajustado uma vez por mês – mais precisamente no primeiro dia útil de cada mês. No dia 1.º de junho, efetuamos a quarta redução de preço consecutiva do QAV.

Por outro lado, as passagens aéreas são ajustadas a cada dia ou, muitas vezes, mais de uma vez no mesmo dia, o que reforça a tese de que há outras razões que contribuem para a precificação dos bilhetes que são totalmente alheias à Petrobras. Esse é um dos muitos temas em que se atribui à Petrobras um papel desproporcional na formação dos preços ao consumidor.



Querosene para aviação tem valor alterado mensalmente Foto: Nacho Doce / Reuters

A estratégia é antiga, mas às vezes ainda cola: culpa-se a Petrobras para mobilizar a opinião pública enquanto diversos atores na cadeia de distribuição preservam suas margens. A economia fica por conta da Petrobras, mais sensível a críticas por se tratar de uma companhia de capital misto, uma estatal, em um movimento de pressão que seria inexistente se a empresa privada

fosse.

Além disso, o contrato celebrado entre a Petrobras e as companhias distribuidoras que, por sua vez, atendem as companhias aéreas, oferece a opção de compra do QAV com um preço fixo por determinado período, previamente definido entre as partes. Nesse caso, os envolvidos estabelecem um preço fixo para um período superior a um mês, garantindo assim a estabilidade dos preços por maior tempo para um determinado volume negociado. São as regras do mercado, com contratos firmes fica mais fácil oferecer preços mais competitivos. É um jeito de buscar por preços melhores com razoabilidade, sem perder de vista a lógica econômica.

*Presidente da Petrobras; e diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/06/2023

‘O BRASIL PERDERÁ MERCADOS SE NÃO CUIDAR DOS BIOMAS’, ALERTA AMBIENTALISTA

Zerar desmate e defender a biodiversidade 'são tarefas urgentes', avisa Carlos Nobre, copresidente do Future Carbon Group
Calos Nobre
Por Sonia Racy

ENTREVISTA COM

Calos Nobre - Ambientalista e copresidente do Future Carbon Group

Uma palavra-chave na grande luta mundial pelo meio ambiente – descarbonização – está presente, há muitos anos, na vida de Carlos Afonso Nobre. Trata-se, simplesmente, de eliminar o excesso de carbono produzido no planeta, para garantir um futuro saudável aos seus habitantes – e Nobre, engenheiro eletrônico, atua nessa cruzada persistentemente.

Nesse caminho, acaba de aceitar ser copresidente do Comitê de Alta Integridade do Future Carbon Group – um instrumento financeiro recém-criado para negociar créditos de carbono. Sua especialidade é o aquecimento global. Pesquisador da USP, participou da feitura do Relatório de Avaliação do IPCC, que foi agraciado com o Prêmio Nobel da Paz em 2007.

Na sua luta contra desmatamentos – sabe-se, segundo publicou o Estadão ontem, que 50% do desmate em 2022 ocorreu em unidades de conservação pertencentes ao governo federal –, Nobre se diz decepcionado com o enfraquecimento que vem ocorrendo no Ministério do Meio Ambiente. “Grande parte da população quer proteger a Amazônia, restaurar a Mata Atlântica, o Cerrado, a Caatinga, o Pantanal, os Pampas. Esse enfraquecimento mostra que somos um País pobremente democrático. A população quer a preservação e os políticos não.”

O foco do Future Carbon, empresa brasileira com atuação global, é buscar soluções de descarbonização unindo “visão de negócio e tecnologia, capital intensivo e excelência técnica”.



Consciência de que a floresta em pé é necessária para o agronegócio ainda não está disseminada, diz Carlos Nobre
Foto: Herton Escobar / Estadão

Falando ao Estadão, Nobre diz que o Brasil pode tornar-se “um dos líderes mundiais no combate à emergência climática”. Mas, por outro lado, advertiu: ele “perderá mercados internacionais se não cuidar dos seus biomas”.

Vamos ao centro do problema: como vai a luta para regular o mercado brasileiro de carbono?

Já começou a aparecer no Congresso um marco legal, que ainda vai ser muito debatido. Temos de ser otimistas para que seja adotado, e logo. É importante porque, quando for regulado globalmente, será um mercado de centenas de bilhões de dólares.

Quando isso vai ocorrer?

Demora, porque nos países em desenvolvimento persiste a ideia de que somente os países ricos devem criar o mercado de carbono. Isso não faz sentido. O Brasil é o quarto maior emissor historicamente. Desde meados do século 19, 86% das nossas emissões de gases de efeito estufa foram de desmatamentos e agricultura.

China e EUA juntos produzem mais de 50% desses gases. E o Brasil, quanto?

O Brasil é responsável por quase 4%. Mas, eticamente, não podemos falar só do total: o cálculo deve ser per capita. Pegar as emissões e dividir pela população. Nesse cálculo, o Brasil em 2022 passou a China: chegou a 11,2 toneladas de CO₂ equivalente por habitante. A China está em 10,5; os EUA em 16,5; Alemanha, entre 10,5 e 11 toneladas. Então, o Brasil tem emissões per capita muito altas.

Qual a perspectiva para a regulação mundial do mercado de carbono?

Acredito que até a COP 29 chegaremos a um acordo sobre o Artigo 6, sobre o mercado de carbono global. Os países tropicais têm um enorme potencial porque suas florestas crescem rapidamente e removem muito gás carbônico da atmosfera pela fotossíntese. Com a Amazônia, cerrado e restauração da Mata Atlântica, o Brasil tem um gigantesco potencial: US\$ 15 bilhões a US\$ 25 bilhões por ano durante muitas décadas.

O sr. presidirá o Comitê de Alta Integridade de um fundo para o mercado de carbono. Como ele atuará?

Sim, o fundo é o Future Carbon. Ele vai assegurar que todos os créditos de carbono negociados sejam verdadeiros. Que representem, de fato, redução das emissões de gases com recrescimento de floresta, que beneficiem a população que mantém a floresta em pé. Quem sabe até a COP 30, que será em Belém do Pará, em 2025, o Brasil já possa ser beneficiado por esses recursos.

O que falta para conscientizar as pessoas a manter a floresta no Brasil?

Falta entender que as florestas em pé tornam a agricultura mais resiliente aos extremos climáticos. Mas o nosso agronegócio, historicamente, é expansionista, visa a posse da terra. E isso faz com que se mantenha uma enorme pressão para desmatamento dos nossos biomas. Mas eu não estou pessimista, acho que conseguiremos inverter, porque a pressão internacional vai crescer demais. O Brasil pode perder muitos mercados internacionais se mantiver essa trajetória de não valorizar os biomas, não zerar os desmatamentos.

Poderia ser diferente?

Com uma pecuária superprodutiva, usaríamos menos de 50% de todo o território hoje utilizado. Quando você faz uma agricultura regenerativa, você diminui a alta temperatura e mantém mais água no solo. E essa agricultura absorve mais carbono. Precisamos criar escala, porque seria, inclusive, muito mais lucrativa.

Acha que podemos chegar lá e usufruir de tudo isso?

Infelizmente, essa cultura de agricultura de expansão inclui um mercado de terras griladas na Amazônia, propriedades até privadas, que desmatam porque acham que o mercado de terras se valoriza. Combater esse crime ambiental é um enorme desafio de todos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/06/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

PORTO DE SANTOS PRIORIZA OBRAS PÚBLICAS

Companhia docas pretende assumir construção de túnel Santos-Guarujá e o projeto de aprofundamento do canal de acesso

Por Taís Hirata — De Santos



Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos: Aprofundamento do canal deve ter início em 2024 — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Com a privatização do Porto de Santos descartada, a nova administração adotou como foco a realização de obras públicas. A construção do túnel Santos-Guarujá, que vinha sendo estruturada como concessão, deverá ser assumida pela própria companhia docas. O projeto de aprofundamento do canal de acesso também deverá ser feito diretamente pela



gestão do porto, segundo o novo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Segundo ele, os recursos para as intervenções virão do próprio caixa da autoridade portuária - que chegou a R\$ 2 bilhões ao fim da última gestão -, além do recebimento de outorgas de futuras licitações de terminais.

O projeto do túnel Santos-Guarujá foi colocado como uma das prioridades da gestão. Hoje, a travessia direta entre as cidades é feita apenas por balsa. A ideia é lançar ainda neste ano o edital da obra, que deverá custar R\$ 5 bilhões, em valores atualizados. O objetivo é começar a construção em 2024. A fase inicial, do traçado, deverá durar cerca de dois anos, mas a conclusão final deverá levar cerca de cinco anos.

O projeto da concessão do túnel foi descartado porque a ideia era garantir a cobrança de uma tarifa social pela passagem, afirmou Pomini, durante conversa com jornalistas, realizada na terça-feira (6), na sede da APS.

“Quando há uma PPP, o mercado se interessa. Acontece que não existe milagre. O mercado investe porque pretende ter um retorno. Nossa intenção é prestigiar o social. Teremos uma tarifa que levará em consideração a atual tarifa da balsa. Daí a necessidade de realizar a obra com recursos próprios”, disse o presidente.

Hoje, a União e o governo paulista disputam o formato do projeto. O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) defende a realização de uma PPP, na linha do projeto que foi estruturado durante sua gestão no Ministério de Infraestrutura, no governo Bolsonaro. No início deste ano, o Estado chegou até mesmo a anunciar que faria a concessão do túnel no âmbito local.

“Não tem milagre, o mercado investe porque quer ter retorno. Queremos prestigiar o social” — Anderson Pomini

Questionada sobre o tema, a secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, afirmou que a equipe segue defendendo o formato de PPP junto ao governo federal. “Nossa preocupação é ter a sustentabilidade no projeto para além da obra. Não adianta fazer a construção e não definir a operação e a manutenção. Por isso estamos estudando como PPP.”

Segundo Pomini, a ideia é que o porto administre a via. Porém, ele afirma que poderá haver uma concessão após a conclusão da obra. “Quando iniciarmos a obra podemos trabalhar a concessão, para que faça a manutenção depois que a obra for entregue, cobrando uma tarifa social”, disse.

Ele também destacou que o governo estadual será convidado a participar da obra por meio de um aporte de recursos na construção. Porém, questionado sobre a divergência com o Estado, o presidente destacou que se trata de uma atribuição federal decidir sobre o empreendimento.

“É competência do governo federal. Sempre que o órgão federal, hierarquicamente superior, se manifesta, não há o que se falar de interesse dos demais entes, salvo se queiram auxiliar”, disse.

A Autoridade Portuária de Santos também descartou a possibilidade de fazer uma concessão do canal de acesso - ideia que vinha sendo aventada pelo mercado portuário. A proposta da administração é fazer o aprofundamento - dos atuais 15 metros para 17 metros - também por meio de uma obra pública.

Nesse modelo, o serviço de dragagem, que garante a manutenção do calado, será mantido em um contrato separado, cuja duração deverá ser ampliada dos atuais 2 anos para 10 anos.

O edital para o novo contrato de manutenção já está em estudo e deverá ser lançado ainda neste ano. A autoridade portuária também planeja lançar o edital para o aprofundamento do canal entre o fim de 2023 e o início de 2024, para que as intervenções tenham início já no próximo ano.

A obra será feita em etapas: primeiro, chegará aos 16 metros - o que, segundo Pomini, já seria viável em 2024. Depois, iria aos 17 metros. O aprofundamento do canal de acesso é considerado prioritário pelos terminais portuários porque permitirá a chegada dos navios de maior porte, que já circulam no mercado internacional, e que são mais eficientes - tanto pelo aspecto econômico quanto ambiental. Hoje, essas embarcações não conseguem trafegar em Santos com sua capacidade máxima.

A autoridade portuária também está reavaliando o projeto de licitação do terminal de contêineres STS10, que poderá ser reduzido, segundo Pomini. “A previsão inicial era de um formato ‘max’, ou seja, a desocupação total da área para um novo terminal que poderia dobrar nossa capacidade de contêineres. Mas temos empresas instaladas que fizeram investimentos vultosos no local, temos outras empresas com cerca de mil empregos. Então estamos fazendo um novo estudo para entender qual formato atende as demandas do porto.”

O presidente também afirmou que haveria outros locais do porto para novos terminais de contêineres, como na margem esquerda e áreas como a Prainha, hoje ocupada por palafitas.

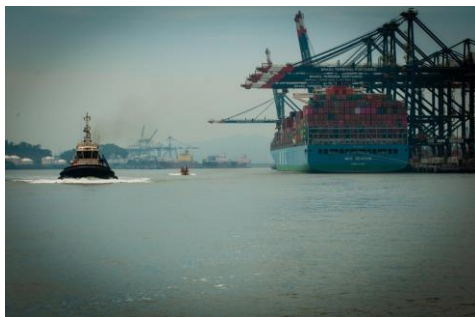
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/06/2023

PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS ESTÁ DESCARTADA, DIZ PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

'Em nenhum local do mundo temos um porto de interesse nacional gerido pelo privado. Os cem maiores portos do mundo são públicos', destaca Anderson Pomini

Por Taís Hirata, Valor — Santos



— **Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

A privatização do Porto de Santos está completamente descartada, ressaltou o novo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

“Em nenhum local do mundo temos um porto de interesse nacional gerido pelo privado. Os cem maiores portos do mundo são públicos. A China, a Europa mantêm a autoridade pública não é por acaso. Os portos exercem atividade essencial de

interesse nacional, são áreas de segurança nacional e gestão pública tem o objetivo de calibrar interesses da sociedade com operações portuárias”, afirmou.

“A função é de regular mercado, controlar o entra e sai do país. E tem uma função social”, completou.

Pomini acrescentou que o Porto de Santos está fazendo novos estudos para a licitação do terminal de contêineres STS10, que poderá ser reduzido. “A previsão inicial era de formato ‘max’, ou seja, a desocupação total da área, com a saída do Ecoporto, para um novo terminal que poderia dobrar nossa capacidade de contêineres. Mas temos empresas instaladas que fizeram investimentos vultosos no local. Temos outras empresas com cerca de mil empregos. Ao mesmo tempo em que porto demanda infraestrutura, há necessidade de manutenção de empregos. Então estamos fazendo um novo estudo para entender qual formato atende as demandas do porto.”

Ele destaca que haveria outros locais do porto para novos terminais de contêineres, como na margem esquerda e áreas como a prainha, hoje ocupada por palafitas.

Pomini também afirmou que o contrato com a Ecoporto, da Ecorodovias, deverá ser renovado de forma transitória, por um prazo de seis meses, em um acordo que deverá ser firmado nesta semana.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/06/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

STF RETOMA JULGAMENTO DO MARCO TEMPORAL. ENTENDA O QUE ESTÁ SENDO JULGADO

Sessão poderá ser acompanhada por telão na lateral do Supremo
Por Felipe Pontes - Repórter da Agência Brasil - Brasília



Brasília – 06/06/2023 Acampamento indígena contra o Marco Temporal na Esplanada dos Ministérios. Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

Nesta quarta-feira (7), o Supremo Tribunal Federal (STF) retoma o julgamento do marco temporal para demarcação de territórios no país. Cinquenta cadeiras foram reservadas no plenário para que indígenas assistam aos debates. A sessão está marcada para começar às 14h.

Um telão também será montado na lateral do Supremo, onde será permitida a permanência de 250 indígenas. A autorização para a presença de representantes dos povos originários foi dada pela ministra Rosa Weber, presidente da Corte, que recebeu, nessa terça-feira (6) alguns desses representantes em seu gabinete.

Assim como nas outras oportunidades em que o recurso sobre o assunto foi pautado, centenas de indígenas vieram a Brasília acompanhar o julgamento de perto.

O caso será retomado com o voto do ministro Alexandre de Moraes, que pediu vista (mais tempo para análise) ainda em 2021, quando se iniciou o julgamento. Até o momento, votaram o relator Edson Fachin, que foi contrário à tese de um marco temporal, e o ministro Nunes Marques, favorável à tese.

Desde segunda-feira (5), indígenas de todo o país se reúnem, em Brasília, em um acampamento montado perto da Esplanada dos Ministérios, para acompanhar a decisão da Corte.

Controvérsia

A disputa está ligada ao julgamento de 2009, em que o Supremo decidiu a favor da demarcação da Terra Indígena Raposa Terra do Sol, Roraima. À época, fez parte do entendimento favorável à medida o fato de que os povos indígenas ocupavam a área no momento da promulgação da Constituição, em 5 de outubro de 1988.

A partir daí, tal entendimento deu vazão a dezenas de processos contra a demarcação de terras indígenas. Com base nessa tese, alguns proprietários rurais conseguiram decisões favoráveis nas primeiras instâncias da Justiça.

O caso que chegou ao plenário do Supremo é um recurso contra decisão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) que, valendo-se do marco temporal, deu razão ao estado de Santa Catarina na disputa com o povo Xokleng pela posse da Terra Indígena Ibirama.

O recurso que discute o tema tem repercussão geral, o que significa que o desfecho do julgamento servirá de parâmetro para analisar a legitimidade de todas as demarcações de terras indígenas no país.

Argumentos

O debate contrapõe povos indígenas e entidades representantes do agronegócio, que alegam ser necessário, em nome da segurança jurídica, estabelecer que somente terras ocupadas por indígenas na data da promulgação da Constituição de 1988 podem ser demarcadas.

Nessa perspectiva, o argumento é de que proprietários que ocupavam e produziam em suas terras antes de 1988 não poderiam ser obrigados a sair somente com base em indícios da existência de indígenas no local em tempos longínquos. Isso colocaria em risco de desapropriação boa parte das terras produtivas do país, alegam os representantes de diversos setores agropecuários.

Em nome da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), o advogado Rudy Ferraz argumentou que o marco temporal é “importante instrumento de conciliação” para a resolução de conflitos agrários.

“Não podemos viver numa insegurança completa, com a possibilidade de qualquer título, daqui a 10 ou 20 anos, ser anulado porque alguém no passado falou que havia possibilidade de ter terra indígena ali”, acrescentou o defensor, em sustentação oral, no início do julgamento.

De lado contrário, organizações como Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib) defendem que a Constituição não faz nenhuma menção a marco temporal, e que a tese desconsidera centenas de anos de esbulhos e perseguições aos povos originários.

“Impor sobre nós o ônus de estar ocupando nossas terras em 5 de outubro de 1988 é desconsiderar esse passado muito recente, no qual sequer tínhamos direito de definir nossos destinos”, disse a advogada Samara Pataxó, coordenadora jurídica da Apib.

Ao todo, falaram no julgamento representantes de 21 entidades favoráveis aos povos indígenas e 13 favoráveis aos produtores rurais. O procurador-geral da República, Augusto Aras, se posicionou contra o marco temporal, frisando que os direitos originários dos povos indígenas já existiam em leis e normas anteriores à Constituição de 1988.

Votos

Em seu voto, o ministro Edson Fachin afirmou que os direitos originários dos povos indígenas são fundamentais, portanto têm o status de cláusula pétrea na Constituição, não podendo ser alterados ou relativizados. Acrescentou que esses direitos já existiam antes da Carta de 1988.

“A data da promulgação da Constituição de 1988 não constitui marco temporal para a aferição dos direitos possessórios indígenas, sob pena de desconsideração desses direitos enquanto fundamentais, bem como de todo o arcabouço normativo-constitucional da tutela da posse indígena ao longo do tempo”, disse o relator.

O ministro Nunes Marques abriu divergência. Para ele, a soberania nacional poderia estar em risco caso não seja estabelecido um marco temporal, diante da possibilidade de uma “expansão ilimitada” das áreas passíveis de reivindicação pelos indígenas.

“Posses posteriores [a 5 de outubro de 1988] não podem ser consideradas tradicionais, porque implicariam não apenas o reconhecimento dos indígenas a suas terras, como o direito de expandi-las ilimitadamente para outras áreas já incorporadas ao mercado imobiliário nacional”, disse Marques.

Projeto de lei

Paralelamente à discussão no Supremo, a Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei de 2007 que institui o marco temporal. A tramitação do PL 490/2007 foi acelerada depois que Rosa Weber, presidente do Supremo, marcou a retomada do julgamento sobre o assunto. A ministra fez o anúncio em abril.



O PL do Marco Temporal foi aprovado na Câmara em regime de urgência, na semana passada, e encaminhado ao Senado. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), já declarou, contudo, que o assunto não tramitará em caráter de urgência na casa, devendo seguir o rito normal de discussão nas comissões temáticas.

Com isso, há possibilidade de o projeto acabar no limbo, caso o Supremo considere que a ideia de um marco temporal para a demarcação de terras indígenas fere cláusula pétrea da Constituição.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 07/06/2023

UNIÃO PAGA R\$ 1,4 BILHÃO EM DÍVIDAS ATRASADAS DE ESTADOS

Desde 2016, União desembolsou R\$ 56,98 bi para honrar garantias

Por Luciano Nascimento - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O governo federal pagou, em maio, R\$ 1,4 bilhão em dívidas atrasadas de estados e municípios, informou nesta quarta-feira (7), em Brasília, a Secretaria do Tesouro Nacional (STN). Os números abrangem dívidas garantidas pela União e não honradas por cinco estados e constam do Relatório de Garantias Honradas pela União em operações de crédito.

Foram R\$ 721,93 milhões relativos à inadimplência do Rio de Janeiro, R\$ 352,76 milhões de Pernambuco, R\$ 216,25 milhões do Rio Grande do Sul, R\$ 75,01 milhões de Goiás e R\$ 38,44 milhões de Minas Gerais.

No total, desde 2016 a União desembolsou R\$ 56,98 bilhões para honrar garantias concedidas a operações de crédito em dívidas garantidas de entes subnacionais.

As garantias representam os ativos oferecidos pela União - representada pelo Tesouro Nacional - para cobrir eventuais calotes em empréstimos e financiamentos dos estados, municípios e outras entidades com bancos nacionais ou instituições estrangeiras, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), Banco Mundial e Banco CreditSuisse, entre outros.

Como garantidor das operações, o Tesouro é comunicado pelos credores de que não houve a quitação de determinada parcela do contrato.

Desconto

Caso o ente não cumpra suas obrigações no prazo estipulado, o Tesouro compensa as dívidas, mas desconta o valor coberto com bloqueios de repasses federais ordinários, além de impedir novos financiamentos.

A Secretaria do Tesouro Nacional informou que monitora eventuais atrasos de pagamentos dos contratos garantidos pela União, estabelecendo prazos para regularização de pendências e alertando os devedores para as sanções, penalidades e consequências previstas nos contratos e na legislação.

Caso o ente federativo não acerte as pendências, a exemplo dos casos de honra de aval ou de atraso nos pagamentos de operações de crédito garantidas, ele fica impedido de obter garantia da União para novos contratos de financiamento por até 12 meses.

"Assim, caso estados ou municípios deixem de pagar prestações de contratos garantidos pela União, caberá a ela honrar os valores inadimplidos perante os credores originais e executar as contragarantias por eles oferecidas mediante contratos de contragarantia (que são firmados entre a União e os entes tomadores de crédito). Além do valor original devido, são cobrados do devedor juros de mora, multas e outros encargos previstos nos contratos de empréstimo, também pagos pela União", disse o Tesouro.

Decisões judiciais

Há casos, entretanto, de bloqueio na execução das contragarantias, em razão de decisões judiciais. A secretaria esclarece, entretanto, que o valor de cada garantia honrada é atualizado diariamente pela Taxa Selic, a taxa básica de juros, a partir da data da honra.

“Atualmente, se encontram nessa situação obrigações honradas dos estados de Alagoas, Espírito Santo, Maranhão, Pernambuco e Piauí, além do município de Taubaté (SP). O valor de cada garantia honrada é atualizado diariamente pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) a partir da data da honra, conforme preveem os contratos de contragarantia”, explicou o Tesouro.

O total do saldo a recuperar soma R\$ 3,09 bilhões. Desse montante, o Maranhão tem uma dívida de R\$ 1.032,17 bilhão, R\$ 970,96 milhões são de Pernambuco, R\$ 728,18 milhões do Piauí, R\$ 264,17 milhões de Alagoas, R\$ 63,56 milhões do Espírito Santo e R\$ 34,01 milhões referem-se a dívidas de Taubaté, no estado de São Paulo.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 07/06/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ITAJAÍ E GOVERNO FEDERAL VÃO ASSINAR NOVO CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DO PORTO AO MUNICÍPIO POR MAIS 25 ANOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/06/2023 - 16:25



Itajaí e Governo Federal assinarão convênio de delegação do porto ao município por mais 25 anos - foto Marcelo Roggia

Confirmação da manutenção da autoridade portuária pública e municipal ocorreu nesta quarta-feira (7)

O Ministério dos Portos e Aeroportos do Governo Federal confirmou nesta quarta-feira (7), em reunião com o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, e o superintendente do porto, Fábio da Veiga, que será assinado um novo convênio de delegação do Porto de

Itajaí por mais 25 anos. A medida garantirá a manutenção da autoridade portuária pública e municipal na gestão do terminal, com arrendamento operacional para a iniciativa privada por 35 anos. A assinatura do convênio deve ocorrer em breve, ainda este mês, após o município realizar as mudanças necessárias na estrutura da Superintendência do porto, que se tornará uma empresa pública.

“Aqui em Brasília recebemos notícias muito boas para a nossa cidade e o nosso porto, com a confirmação deste novo convênio de delegação que queremos assinar ainda neste mês. Isso cria uma segurança jurídica muito importante, tanto para a licitação que estamos fazendo para esse período transitório quanto para a licitação que vai escolher o operador privado definitivo para o nosso Porto, o qual será responsável pelos investimentos necessários para um grande desenvolvimento do terminal”, destaca o prefeito de Itajaí.

Com a confirmação da nova delegação, o município tem a obrigação de elaborar uma proposta de empresa pública para administrar o Porto de Itajaí pelos próximos 25 anos. A intenção é encaminhar o documento já na próxima semana para ser apreciado pela Câmara de Vereadores para depois realizar a assinatura da nova delegação junto ao Ministério dos Portos e Aeroportos. A expectativa é realizar todo esse trâmite ainda este mês.

“Agora vamos cumprir mais essa etapa para garantir o convênio de delegação, que é a transformação da Superintendência do porto em uma empresa pública. Os procedimentos serão realizados com celeridade e, após esse trabalho, o ministro Márcio França já se comprometeu em agilizar a assinatura do edital de arrendamento definitivo do Porto de Itajaí, que vai permitir a expansão portuária para quase o dobro do tamanho e todos os equipamentos para trazer a modernidade de forma definitiva ao Porto, garantindo décadas de pujança econômica e qualidade social aos itajaienses”, ressalta Fábio da Veiga.

O novo convênio de delegação do porto ao município terá prazo de 25 anos. Já a licitação para o arrendamento dos quatro berços do terminal itajaiense será válida por 35 anos.

“Estamos concordando com a delegação do Porto de Itajaí ao Município por mais 25 anos para que o terminal retome sua movimentação. Também nos comprometemos em trabalhar para agilizar o processo de arrendamento definitivo do novo operador do Porto de Itajaí”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

Além do prefeito Volnei Morastoni e do superintendente Fábio da Veiga, também integraram a comitiva itajaiense em Brasília nesta quarta-feira a primeira dama do município, Nausicaa Morastoni, a assessora executiva do Porto, Silvia Wanderlinde, e o diretor geral de engenharia do terminal, Jucelino dos Santos Sora. O encontro ainda recebeu apoio da bancada parlamentar catarinense na Câmara de Deputados e no Senado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

PETROBRAS ATINGE MAIOR NÍVEL MENSAL DE UTILIZAÇÃO DAS REFINARIAS DESDE 2015

Da Redação OFFSHORE 07/06/2023 - 16:10



Replan - Foto: Marcos Peron / Agência Petrobras

Marca de 95% foi alcançada em maio deste ano, mesmo com paradas programadas de algumas unidades

As unidades de refino da Petrobras atingiram, em maio, a marca de 95% no percentual de processamento. O Fator de Utilização Total (FUT) das refinarias é o melhor resultado mensal desde julho de 2015. Em alguns dias, na segunda quinzena do mês, o nível chegou a superar os 99%.

O desempenho de maio foi registrado mesmo com paradas programadas de manutenção na RPBC (Cubatão, SP), Refap (Canoas, RS), Reduc (Duque de Caxias, RJ) e Replan (Paulínia, SP).

O fator de utilização total do refino considera o volume de carga de petróleo efetivamente processado e a carga de referência das refinarias, ou seja, sua capacidade operacional, respeitando os limites de projeto dos equipamentos, os requisitos de segurança, de meio ambiente e de qualidade dos derivados produzidos, além da racionalidade econômica das decisões de produção.

Investimentos para atuar de forma competitiva e segura

Neste ano, a Petrobras já fez investimentos relevantes no seu parque de refino. Na RPBC, investimentos de R\$ 720 milhões foram direcionados a sete unidades operacionais da refinaria, com serviços que incluíram a modernização dos equipamentos.

Na Refap, a companhia investiu R\$ 450 milhões na maior parada programada da história da unidade, garantindo a confiabilidade da refinaria, além da implantação de projetos que aumentam a eficiência energética e a segurança dos processos. O sistema de tratamento de gases, por exemplo, resultou em investimentos de R\$ 88 milhões para reduzir a concentração de particulados no gás emitido.

Já a Refinaria Abreu e Lima (RNEST, PE) assinou, em abril, contrato para ampliação e modernização de unidades já em operação. Após a conclusão das obras, esperada para o quarto trimestre de 2024, a refinaria terá um aumento na capacidade total de processamento do Trem 1, dos atuais 115 mil barris de petróleo por dia (bpd) para 130 mil bpd, conforme previsto no Plano Estratégico 2023-2027. A modernização dessas unidades viabilizará o incremento da oferta de diesel para o mercado brasileiro a partir de 2025.

Também recentemente (29/05), a Petrobras anunciou investimento de R\$ 45 milhões na Refinaria de Petróleo Riograndense (Rio Grande, RS), preparando a unidade para ser a primeira biorrefinaria no Brasil a processar matéria-prima 100% renovável.

Segundo o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, as áreas de refino, logística e comercialização da companhia atuam para aumentar a capacidade de processamento, sem se descuidar da segurança: “Estamos trabalhando para aprimorar ainda mais nossos derivados, modernizar as refinarias e reduzir o impacto ambiental das operações, com o máximo de segurança. Também avançamos buscando a descarbonização dos nossos processos, gerando produtos com maior qualidade e mais sustentáveis”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

ARTIGO - REDUÇÃO DE IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO: SISTEMA BUROCRÁTICO E DEMORADO PRECISA SER MAIS DINÂMICO

Por Liliane Quintas Vieira OPINIÃO 07/06/2023 - 15:49



O Governo Federal possui diversos incentivos direcionados à indústria, oferecendo redução no imposto de importação para bens de capital — que são aqueles bens usados para produzir outros bens ou serviços, com o objetivo de satisfazer a necessidade de consumidores e empresas. Alguns destes incentivos são concedidos mediante Ex-tarifário, Lista de Exceção à TEC, entre outros, sendo estas importantes ferramentas de desenvolvimento econômico do país, na medida em que a redução do imposto de importação tem efeitos significativos sobre a economia como um todo.

A grande questão é que a concessão de redução tarifária passa por um procedimento burocrático e demorado, que não condiz com a dinâmica das operações de comércio exterior. Assim, não é raro acontecer de uma empresa requerer o benefício antes de realizar a importação, mas não ter o seu requerimento analisado em tempo hábil. Nesses casos, a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) desconsidera a existência do requerimento e, para desembaraçar a carga, exige o recolhimento do imposto.

A exigência, todavia, é ilegal. Nos parece injusto que uma importação feita após o pedido de concessão do benefício tenha que aguardar indefinidamente uma decisão da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), com altos custos de armazenagem, ou tenha que se submeter ao recolhimento do imposto de importação normalmente para ter o desembaraço perante à RFB.

Recentemente, avaliamos um caso em que uma empresa estava há meses tentando protocolar um requerimento de redução tarifária para um caminhão elétrico sem similar nacional e, por um bloqueio

equivocado do sistema, não conseguia. Após contato com o Comitê de Alterações Tarifárias, finalmente o erro foi corrigido, sendo possível o protocolo do pedido de redução tarifária. A importação foi feita e, ao chegar no Brasil, não havia decisão sobre o pedido do importador.

Verificamos a possibilidade de entrar com ação judicial, com o objetivo de garantir o direito do importador ao não pagamento do Imposto de Importação para liberação do bem, mediante o depósito dos tributos, e para que se aguarde a decisão sobre o pedido apresentado.

O pedido liminar foi acolhido, autorizando ao importador o registro da Declaração de Importação com a suspensão dos tributos aduaneiros, mediante o depósito judicial, para se aguardar a conclusão do processo administrativo de redução tarifária (Mandado de Segurança n. 5000285-57.2023.4.04.7208/SC, Subseção Judiciária de Itajaí).

A decisão, caso se confirme, garantirá ao importador um benefício de aproximadamente 500 mil reais. Dessa forma, é fundamental que os importadores estejam atentos às oportunidades e busquem informação sobre seus direitos.



Ao Governo, impõe-se o dever de cooperar para um comércio exterior mais dinâmico e competitivo, onde possam ser fortalecidas as relações internacionais e impulsionada a atividade econômica.

Liliane Quintas Vieira Liliane Quintas Vieira é advogada, formada pela Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. Pós Graduada em Direito Tributário pela Fundação Getúlio Vargas – FGV

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/06/2023

CAP DO PORTO DE IMBITUBA TEM NOVO PRESIDENTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/06/2023 - 15:13



Tomou posse nesta quarta-feira (7) o novo presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Imbituba. Julio Dias passa a liderar o órgão consultivo da administração do complexo portuário como representante do Governo Federal, conforme previsto na Lei dos Portos. Instituído em todos os portos públicos brasileiros, o CAP é formado por representantes do poder público e das classes empresarial e trabalhadora.

O novo presidente é engenheiro civil e tem larga experiência como servidor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), onde ingressou em 2006. Em 2015, foi cedido à então Secretaria Especial de Portos (SEP) da Presidência da República e permaneceu na pasta, agora sob gestão do Ministério de Portos e Aeroportos, como assessor técnico do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico. Já esteve à frente dos CAPs dos portos de Aratu (BA), Itaqui (MA) e Rio Grande (RS). Dias assume a representação que, desde 2019, estava sob coordenação de Rita Munck.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/06/2023

ANP APROVA NOVO MODELO DE SEGURO-GARANTIA PARA DESCOMISSIONAMENTO

Da Redação OFFSHORE 07/06/2023 - 14:58

A Diretoria Colegiada da ANP aprovou nesta quarta-feira (7) a alteração do modelo de seguro-garantia utilizado em operações de descomissionamento de instalações de exploração e produção



de petróleo e gás natural previsto na Resolução ANP nº 854/2021. O objetivo é adaptá-lo à nova regulamentação da Superintendência de Seguros Privados (Susep) sobre o assunto. Devido a essa alteração, o prazo para que as empresas apresentem garantias financeiras que assegurem o descomissionamento foi prorrogado por 90 dias, passando de 30 de junho para 2 de outubro.

Também foi aprovada a realização de consulta pública de 45 dias, seguida de audiência pública, sobre as alterações realizadas nesse trecho da resolução, permitindo a participação dos interessados e a inclusão de outros aprimoramentos.

A antiga minuta de seguro-garantia aprovada pela ANP, como anexo III da Resolução ANP nº 854/2021, utilizava a Circular Susep nº 477/2013 para construção das suas cláusulas. Com a revogação desta circular, a partir de 1/1/2023, o instrumento passou a ser regido pela Circular Susep nº 662/2022, sendo necessário a adequação do modelo de seguro-garantia de descomissionamento à nova norma.

Uma vez publicado o novo modelo de seguro garantia, as seguradoras poderão emitir novas apólices de seguro, em plena conformidade com as mais novas regulamentações da SUSEP.

Descomissionamento

O descomissionamento é o conjunto de atividades associadas à interrupção definitiva da operação das instalações, ao abandono permanente e arrasamento de poços, à remoção de instalações, à destinação adequada de materiais, resíduos e rejeitos, à recuperação ambiental da área e à preservação das condições de segurança de navegação local.

Esta atividade é uma obrigação contratual, e é realizada ao final da vida produtiva do campo, quando a produção já não é suficiente para sustentar os custos de operação.

O descomissionamento requer que os contratados realizem gastos, exatamente em um momento em que o campo já não apresenta retorno financeiro. Por isso, os contratos para exploração e produção de petróleo e gás natural determinam, além da própria obrigação de conduzir o abandono e a desativação das instalações, a obrigação apresentar garantias financeiras para assegurar os recursos necessários para este fim.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

ARTIGO - A CULTURA DATA DRIVEN (ORIENTADA POR DADOS) E O COMEX!

Por Leandro Barreto e Ana Fragoso OPINIÃO 07/06/2023 - 14:59



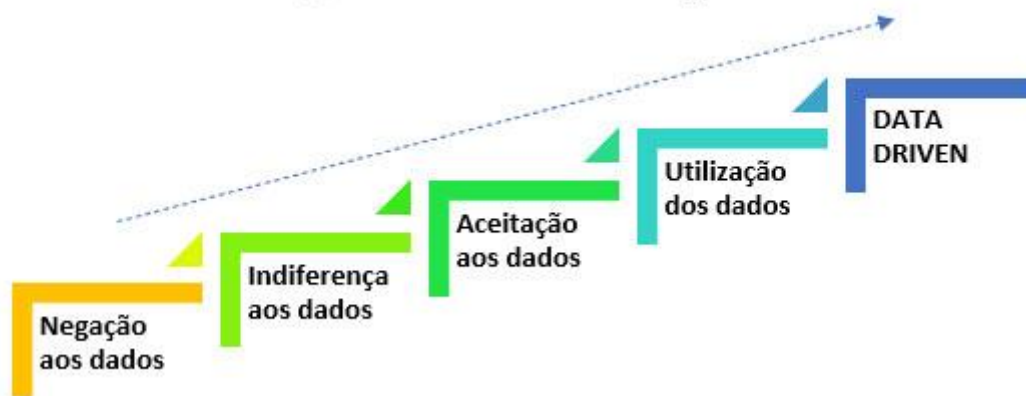
O dinamismo do comércio exterior no Brasil e no mundo tem tornado a adoção de uma cultura Data Driven cada vez mais crucial para as empresas do setor (exportadores, importadores, agentes de carga, terminais portuários, armadores, entre outros), mesmo após o fim da pandemia e a consequente queda dos fretes.

Em um mundo já movido por dados e informações, porém repleto de rupturas e volatilidade, conseguir antecipar decisões estratégicas embasadas em análises objetivas tem se mostrado essencial para se destacar num mercado em constante transformação.

Recentemente, a SOLVE participou de um webinar bastante interessante sobre esse tema, evento esse que foi promovido pela Columbia Trading e brilhantemente moderado pela Gett, tendo contado ainda com a presença sempre bem embasada da Flows (mais detalhes aqui).

Além de perceber que as nossas “dores” (demonstrar que há ciência por trás das oscilações dos fretes e níveis de serviço) são bastante parecidas com a dos demais colegas provedores de “inteligência logística”, pode-se dizer que, dentre as reflexões mais interessantes do webinar, estão os estágios da transformação para uma cultura orientada por dados:

5 estágios da transformação



Já estamos na era dos dados

Muitas vezes demonstrar às pessoas que trabalham no dia a dia do shipping como os dados podem ajudá-las a prever cenários e melhorar/agilizar suas decisões não é das tarefas mais fáceis. Alguns profissionais vêm fazendo isso há tempos (com base no “feeling” extraído de conversas com diferentes players: fornecedores, clientes e até concorrentes) e muito antes do surgimento das novas tecnologias, o que acaba gerando certa desconfiança e indiferença aos dados.

Claro que essas conversas são (e continuarão sendo) bastante importantes, contudo, com o advento da tecnologia e as transformações pelas quais vem passando o comércio exterior (pandemia, hábitos de consumo, guerras, mudanças políticas e novas regulamentações como o IMO 2023), confiar apenas em conversas informais pode não ser mais suficiente para tomar decisões que invariavelmente envolvem dezenas ou centenas de milhões de dólares.

Ainda podemos pedir um táxi (ou uma pizza) por telefone, comprar passagens aéreas (ou hospedagem) numa agência de turismo ou ir até uma agência bancária discutir opções de investimentos, mas após algum período de negação, indiferença e aceitação, temos cada dia mais utilizado as novas tecnologias para realizar essas e outras atividades.

Assim como evoluímos com essas tecnologias em nosso dia a dia, percebendo o valor que elas podem nos entregar, há muita tecnologia disponível para o desenvolvimento da cultura data driven no Comex.

O que é ter uma cultura Data Driven?

A cultura Data Driven é uma abordagem empresarial que coloca os dados como elemento central na tomada de decisões e na condução das operações. Nessa cultura, as empresas utilizam dados coletados e análises objetivas para embasar suas estratégias, processos, ações e reações.

Em uma cultura Data Driven, as decisões não são baseadas apenas em intuição ou experiência, mas também em informações concretas e resultados mensuráveis. Os dados são coletados de diversas



fontes e analisados para que se obtenha insights e padrões que possam orientar a tomada de decisões.

O principal benefício dessa abordagem é a redução da incerteza e do viés subjetivo nas decisões, aumentando a precisão e a eficiência das operações empresariais.

Utilizar dados permite que as empresas identifiquem corretamente as tendências, compreendam o comportamento do mercado, otimizem processos, prevejam resultados e antecipem possíveis problemas.

Desafios a Superar

Apesar dos benefícios, implementar uma cultura Data Driven ainda enfrenta grandes desafios:

1. **Amplitude de aplicação:** Para que a cultura Data Driven seja eficaz, é necessário garantir que todos os departamentos estejam engajados no projeto. Isso demanda tempo!
2. **Cultura:** A adaptação da cultura organizacional é fundamental para o sucesso da implementação da abordagem Data Driven. Compreender a relevância dos dados em relação à missão, visão e valores da empresa é essencial para adotá-la de forma efetiva. E isso demanda muito apoio da alta gestão da empresa!
3. **Aversão a números:** Algumas pessoas ainda evitam lidar com números e preferem confiar em circunstâncias locais e experiência pessoal. Superar essas resistências e demonstrar como os dados podem se tornar um aliado é crucial, mas também demanda algum tempo;
4. **Comunicação:** A falta (ou falha) de comunicação pode gerar conflitos de informações e dificultar a implementação da cultura Data Driven;
5. **Mão de Obra:** Ter colaboradores qualificados e engajados na causa é essencial para extrair o maior proveito dos dados. É importante oferecer cursos e treinamentos sobre os dados.

Em suma, a adoção de uma cultura Data Driven torna-se cada vez mais crucial para as empresas do setor de comércio exterior, tanto no Brasil quanto no mundo.

A capacidade de antecipar decisões estratégicas embasadas em análises objetivas é essencial para se destacar em um mercado em constante transformação. Através do uso sistemático de dados, cada vez mais empresas têm alcançado resultados operacionais e financeiros expressivos.

Na prática temos notado cada vez mais empresas buscando conhecer a origem e o conceito por trás dos dados de terceiros, para que consigam integrá-los aos seus sistemas de gestão, com o intuito de entender como esses dados de fato afetam suas operações (e seus resultados).

Isso só confirma que a era dos dados já está presente no comércio exterior, e aquelas empresas que abraçarem essa cultura estarão melhor posicionadas para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades do mercado globalizado e dinâmico.



Link para assistir ao webinar:
<https://www.youtube.com/watch?v=Tfxw5GcoRA>

Leandro Carelli Barreto é sócio da Solve Shipping Intelligence

Ana Fragoso é formada em Comércio Exterior, com pós em Marketing Internacional e possui uma trajetória de mais de 10 anos no shipping, tendo trabalhado em grandes armadores e forwarders em diferentes países. Atualmente é Head of Marketing & Sales da SOLVE e uma das principais referências em "Slow Marketing" no Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

FILIPE RICARDO ARAÚJO E TARCÍSIO FERNANDES

EXECUTIVOS 07/06/2023 - 14:59



Filipe Ricardo Araújo, ex-Fedex, assume como Chief Commercial Officer, e Tarcísio Fernandes, ex-DHL, é o novo diretor de tecnologia e inovação. Empresa também promove profissionais em cargos internos

A Modern Logistics anuncia novas contratações de profissionais experientes do mercado, que chegam para reforçar o time no momento de expansão da companhia. Filipe Ricardo Araújo assume como novo Chief Commercial Officer (CCO) e Tarcísio Fernandes é o novo diretor de Tecnologia e Inovação da empresa.

Araújo tem mais de 20 anos de experiência no mercado de transporte e logística, predominantemente na área comercial, com liderança bem-sucedida em projetos e equipes de alto desempenho. Antes da Modern Logistics, era diretor comercial na FedEx e também atuou em cargos de alta liderança em empresas como TNT Mercúrio e Braspress.

Tarcísio Fernandes, por sua vez, conta com quase 25 anos de atuação como principal executivo de tecnologia em grandes empresas nacionais e multinacionais, nos segmentos de food service, supply chain, e transporte e logística. Entre suas experiências mais relevantes, Tarcísio trabalhou na DHL, Martin Brower e P&G.

“A entrada destes dois novos profissionais reforça o nosso plano de expansão e o compromisso em criar as condições necessárias para um crescimento acelerado e sustentável para nossos acionistas, colaboradores e parceiros de negócios. Filipe e Tarcísio são muito bem-vindos e vão nos ajudar a crescer”, afirma Cristiano Koga, CEO da Modern Logistics, que assumiu o cargo em maio último.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

ARTIGO - CRIANDO UM ECOSISTEMA LOGÍSTICO SUSTENTÁVEL PARA REDUZIR O CARBONO

Por Randeep Somel OPINIÃO 07/06/2023 - 14:59



Após alguns anos difíceis para o setor de armazenamento e logística, as pressões globais sobre a cadeia de suprimentos começaram gradualmente a diminuir, assim como os preços de energia no atacado, levando muitos a adotar uma visão pós-pandemia otimista sobre o progresso do setor. No entanto, devido ao enorme impacto da cadeia global de suprimentos nas emissões de carbono, o progresso da sustentabilidade ainda está em jogo, pois fica claro que o compromisso climático do Acordo de Paris corre um risco real de ser descumprido a menos que uma ação seja tomada imediatamente.

A indústria deve priorizar a redução das emissões de carbono com urgência. Isso garantirá não apenas seu futuro, mas também a saúde e a prosperidade do ecossistema de negócios global, que depende tanto de seus fornecedores, parceiros e clientes. Felizmente, há muitas maneiras pelas quais o setor de armazenamento e logística pode agir de forma cooperativa para garantir que o progresso seja rápido, substancial e alcançável e, em última análise, benéfico para todos - negócios, clientes e planeta.

Extensão dos relatórios de emissões

Os operadores da cadeia de suprimentos estão inseridos nas operações de uma grande variedade de empresas de todos os tamanhos. Isso significa que suas emissões de gases de efeito estufa



(GEE) de escopo 1 e 2 constituem uma grande parte das emissões de escopo 3 de seus parceiros. De uma perspectiva regulatória, agora estamos vendo essa realidade contribuir para uma mudança, pois as organizações enfrentam uma pressão crescente para reportar com mais precisão e reduzir significativamente suas emissões indiretas de governos, investidores e clientes cada vez mais preocupados com o clima.

No ano passado, a Securities and Exchange Commission (SEC) dos EUA recomendou a extensão dos relatórios para obrigar as empresas dos EUA a monitorar isso e, mais recentemente, a UE atualizou sua Diretiva de Relatórios de Sustentabilidade Corporativa (CSRD) para incluir as emissões de GEE do escopo 3. O Reino Unido também está expandindo os requisitos em torno de divulgações financeiras relacionadas ao clima, de acordo com sua estratégia de emissões líquidas zero.

Reportar as emissões do escopo 3 com precisão pode ser difícil para as organizações devido aos desafios de identificar e medir as emissões que estão fora de seu controle. Quando as instalações de armazenamento e logística e outros provedores de serviços terceirizados priorizam a redução de suas próprias emissões de escopo 1 e 2, as emissões de escopo 3 são reduzidas para seus clientes, criando um ecossistema de responsabilidade coletiva, onde a cadeia de suprimentos mais ampla trabalha em conjunto para apoiar a redução de carbono.

O papel do armazém na redução de emissões

O desejo de reduzir o carbono e melhorar a sustentabilidade em toda a linha foi demonstrado por muitos operadores da cadeia de suprimentos nos últimos anos, com vários deles tomando medidas para aumentar a eficiência energética, utilizando energia verde de fontes renováveis, aumentando os esforços de reciclagem, preservando os recursos naturais e reduzindo o uso de óleo diesel. No entanto, existem várias outras maneiras pelas quais os armazéns podem desempenhar um papel, reduzindo não apenas sua própria pegada de carbono, mas também a de seus fornecedores e clientes. Fazer um esforço conjunto para administrar edifícios mais eficientes agora apoiará as metas ESG mais amplas das empresas no longo prazo.

Atualmente, a demanda por espaço de armazenamento supera em muito a disponibilidade, portanto os fornecedores que podem oferecer instalações de uso compartilhado com contratos flexíveis e escaláveis para os clientes dentro de um edifício energeticamente eficiente são cruciais para apoiar o crescimento líquido zero de sua cadeia de suprimentos. A construção de novos edifícios pode agora ser desenvolvida de acordo com especificações de baixo carbono, garantindo que todos os ativos tenham instaladas medidas de resiliência climática de forma a impactar diretamente os perfis de emissões de todos os envolvidos. A escolha de materiais de origem sustentável para os edifícios também é essencial, com técnicas de construção modernas que agora permitem o uso de elementos locais, como aço ou agregado para reduzir o desperdício. A compra de materiais de fornecedores locais é outra maneira de gerenciar de perto a pegada de carbono de um fornecedor.

Passos concretos para reduzir o carbono

Operadores da cadeia de suprimentos e líderes de logística têm várias opções disponíveis para apoiar seus esforços de redução de carbono nos armazéns, redes de transporte e processos de gerenciamento de ativos. A chave para isso é o entendimento de que o corte de carbono faz sentido para os negócios. Ao atualizar as operações com soluções de eficiência energética, essas operações podem economizar mais dinheiro em longo prazo do que o custo do desembolso de capital inicial.

Por exemplo, os armazéns podem implementar um programa agressivo para aumentar a eficiência, incluindo substituição de lâmpadas por modelos LED com sensores de movimento para garantir o uso somente quando necessário, integrando termostatos para controle de atmosfera por zonas, empregando tecnologia de bateria, usando sistemas de supressão de incêndio neutros em carbono e empregando logística reversa para otimizar a frota e impulsionar a reciclagem. Além disso, a instalação de painéis solares conectados diretamente às estações de carregamento de veículos elétricos cria um ciclo renovável, reduzindo drasticamente a necessidade de energia da rede.

Operar exclusivamente com energia gerada a partir de fontes 100% renováveis significa que as organizações dependem menos dos custos flutuantes de energia e os veículos elétricos de logística carregados no local não são suscetíveis a aumentos nos preços do diesel e novos regulamentos relativos às áreas em que podem entrar. Isso permite que os fornecedores reduzam as despesas gerais, mitiguem os riscos organizacionais e permaneçam resilientes à luz das pressões econômicas externas que afetam a cadeia de suprimentos.

Ao observar os fluxos de resíduos e preservar os recursos naturais, a água da chuva pode ser coletada do vasto telhado do armazém para ser tratada e usada para outros fins, incluindo a manutenção da biodiversidade local com sistemas de irrigação alimentados por IA. Reciclar ou reutilizar embalagens plásticas e paletes, bem como monitorar continuamente o desempenho e as condições do estoque para identificar mercadorias, registros e ativos chegando ao fim de seu ciclo de vida são apenas algumas das maneiras pelas quais os armazéns modernos podem inovar para combater as emissões e aumentar sua produtividade ao mesmo tempo.

Trabalhando de forma colaborativa para promover a mudança

O setor de armazenamento e logística não deve subestimar a força de sua posição como lobby, tanto dentro do governo quanto para garantir taxas preferenciais de fornecedores de tecnologias de eficiência energética. Como visto na iniciativa EV100 do Climate Group, a mudança pode ser implementada quando as organizações se unem para fazer promessas de progresso, neste caso, para eletrificar a frota global de veículos de seus membros.



Embora as organizações precisem se concentrar em reduzir sua própria pegada de carbono, em última análise, a chave para reduzir o carbono é a colaboração. À medida que os relatórios obrigatórios sobre emissões indiretas se aproximam, as empresas logo se verão obrigadas a apoiar seus fornecedores e organizações parceiras para incorporar fatores ESG em todas as decisões — esperando que isso nos coloque no caminho de 1.5oC para atingir as metas do Acordo de Paris.

Randeep Somel é vice-presidente e diretor global de Comunicações

e Sustentabilidade da Iron Mountain

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 98 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/06/2023 - 07:27



Porto de Tubarão

Consolidado de janeiro a abril mantém crescimento de movimentação com aumento de 1,91% em comparação aos quatro primeiros meses de 2022

O setor portuário movimentou 98,6 milhões de toneladas em abril deste ano. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O crescimento de 1,2% em comparação ao mesmo período de 2022 foi impulsionado pelo aumento na movimentação de Minério de Ferro e de Soja com 27,4 milhões e 18 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 3,28% e 20,92%.

Petróleo (óleo bruto) fecha o pódio das mercadorias que movimentaram mais de 10 milhões de toneladas no mês com 15,6 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um aumento de 1,5% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 64,4 milhões de toneladas movimentadas em abril de 2023. O número representa um aumento de 3,13% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo dos portos privados pelo segundo mês seguido foi o Terminal de Tubarão com 6 milhões de toneladas movimentadas, o que mostra uma variação positiva de 12,9% quando comparado a abril de 2022.

Terminal de Petróleo Tpet/Toil, localizado no Porto do Açu no Rio de Janeiro também foi destaque entre os cinco TUPs que mais movimentaram no mês. Ao todo, foram 3,62 milhões de toneladas registrando um crescimento de 43,56%.

Portos Públicos

Já os portos organizados movimentaram pouco mais de 34,2 milhões de toneladas durante o mês de abril, o que representa um decréscimo de 2,25% em comparação ao mesmo período do ano passado.

O porto de destaque foi o de Santos com movimentação de 10,9 milhões de toneladas, superando o Terminal de Ponta da Madeira e se tornando a instalação com maior movimentação no mês, após uma variação positiva de 2,44%. Vale lembrar que o Porto Organizado foi responsável por 32% de toda a movimentação portuária pública ao longo do mês.

Consolidado

Entre janeiro e abril o setor portuário movimentou 379,5 milhões de toneladas. Isso representa um acréscimo de 1,91% em comparação com o mesmo período de 2022, sendo que a exportação cresceu 4,16% na comparação com o ano anterior.

Os principais destaques positivos para esse ano foram as movimentações do Terminal de Tubarão (+22,18%) e do Terminal de Petróleo Tpet/Toil - Açu (+55,67%), dos perfis de carga granel sólido (+3,56%) e granel líquido (+3,38%) e das mercadorias milho (+93,70%) e petróleo - óleo bruto (+8,62%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

PORTO DO RECIFE REGISTRA AUMENTO DE 9,73% EM CARGAS EM MAIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/06/2023 - 07:21



Porto do Recife - foto Tsuey Lam

O balanço geral de cargas movimentadas no Porto do Recife teve um resultado positivo para o mês de maio: comparado a maio de 2022, o aumento foi de quase 9,73%. Alguns dos grandes responsáveis por esse crescimento são os fertilizantes, malte e etanol, que sofreram acréscimo considerável em suas movimentações em comparação a maio do ano passado.

O malte, por exemplo, contabilizou pouco mais de cinco mil toneladas no mesmo mês em 2022, enquanto a quantidade passou dos 18 mil toneladas nestes últimos 30 dias. Já o etanol, que não teve nenhuma movimentação durante maio de 2022, chegou a operar mais de 2.300 toneladas em maio de 2023. O comparativo de fertilizantes foi de pouco mais de três mil toneladas movimentadas

em maio do ano passado, tendo sido movimentadas mais de nove mil toneladas durante o mesmo mês deste ano.

A expectativa do Porto do Recife é fechar o primeiro semestre de 2023 com um aumento ainda maior. “Em reunião com o coordenador de Operações do Porto, Edson Bartolomeu, os cálculos, até este momento, já apontam um crescimento por volta de 25% em relação ao primeiro semestre de 2022”, disse Delmiro Gouveia, presidente do porto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

PORTOS DO PARANÁ REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO MENSAL DA HISTÓRIA EM MAIO DE 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/06/2023 - 07:16



Porto de Paranaguá - foto Claudio Neves

Maio de 2023 foi o melhor mês da história na movimentação portuária paranaense. Com 6.125.887 toneladas de cargas, os operadores dos portos de Paranaguá e Antonina alcançaram volume recorde somando produtos de importação e, principalmente, exportação.

A melhor marca mensal anterior era de 6.081.354 toneladas, registrada em maio de 2021. O novo recorde supera em 0,73% o último registro.

Comparada aos mesmos 31 dias de 2022 (5.268.293 toneladas), a movimentação geral alcançada agora, no mês, é 16% maior.

O resultado alcançado foi puxado principalmente pelas exportações, que cresceram 29% no mês, comparando 2023 a 2022. Foram 4.176.175 toneladas neste ano, contra 3.242.924 toneladas em maio de 2022.

“Os volumes de granéis carregados, soja, farelo e açúcar, além da carga geral, foram os grandes responsáveis pelos excelentes resultados alcançados”, destaca o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Nas importações, houve registro de uma leve queda de 4%, comparando as 1.949.712 toneladas movimentadas no último mês e as 2.025.369 toneladas dos mesmos 31 dias no ano passado.

ACUMULADO – Nos cinco meses do ano, os portos paranaenses somam 25.220.449 toneladas movimentadas, volume 5% maior que as 23.961.677 toneladas registradas de janeiro a maio em 2022. As exportações se destacam também no recorte ampliado: 16.146.244 toneladas em 2023, 14% maior que as 14.215.619 toneladas acumuladas no mesmo período em 2022.

As importações registraram queda no acumulado, de 7%. Neste ano, de janeiro a maio, 9.074.204 toneladas de cargas foram descarregadas. Em 2022, no período, 9.746.057 toneladas.

“Além da soja e outros granéis sólidos, que registram grandes volumes, na exportação os segmentos dos contêineres e líquidos também contribuíram para o aumento registrado em 2023”, conclui o diretor-presidente da Portos do Paraná.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

ESTALEIRO RIO GRANDE FARÁ MAIOR REPARO DESDE RETOMADA EM 2021

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 06/06/2023 - 22:19



Foto: Matheus Vieira (Divulgação Ecovix)

Docagem de navio sonda da Ocyan em dique seco levará cerca de 60 dias. Serviços vão gerar 700 empregos no pico dos trabalhos

O Estaleiro Rio Grande (ERG) deu início, nesta terça-feira (6), ao maior serviço de reparo desde a retomada das atividades navais, em 2021. A instalação, pertencente à Ecovix, recebeu o navio sonda ODN I, de propriedade da Ocyan, que fará sua primeira docagem em dique seco para

revisão geral nos sistemas, pintura, manutenção, serviços de tubulação, entre outros.

A embarcação, que será utilizada em um contrato pela Petrobras, pode operar em uma lâmina de água de até 3.048 metros e é capaz de perfurar poços de até 12.195 metros de profundidade. Os trabalhos devem durar cerca de 60 dias e, no pico da mobilização, devem ser gerados 700 empregos para a realização dos reparos. Os trabalhadores interessados podem se inscrever pelo site da Ecovix, na opção "Cadastre seu currículo".

"Estamos nos preparando há mais de três meses para a execução desse trabalho, uma vez que a ODN I nunca esteve em dique seco. O plano de picadeiros (berço que recebe o navio para docagem) foi preparado de maneira inédita", destacou o diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila. Os serviços estão sendo realizados em parceria com a DockBrasil, que vem atuando desde 2021 ao lado do estaleiro nos reparos.

O Estaleiro Rio Grande também observa os movimentos de retomada do setor, especialmente as perspectivas de investimentos no polo naval da cidade. No último dia 29 de maio, a Ecovix recebeu a visita dos presidentes da Petrobras, Jean Paul Prates, e da Transpetro, Sérgio Bacci, que participaram de encontros em Rio Grande (RS).

Nas reuniões, foram discutidas ações para retomar as contratações de embarcações em estaleiros no Sul do Estado. "Ambos foram categóricos em afirmar que tem que ser com responsabilidade para que não ocorra, mais uma vez, um ciclo de remobilização da indústria naval e, daqui algum tempo, uma desmobilização — além das óbvias questões técnicas e comerciais que envolvem contratos dessa magnitude", salientou Ávila.

O diretor operacional da Ecovix acrescentou que a empresa acompanha as oportunidades de mercado — e que possui ampla expertise para diversas atividades no setor. "Temos profissionais altamente qualificados, capazes de atender demandas complexas — além de contribuir para gerar novos empregos e promover desenvolvimento para Rio Grande e toda a região".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023

BAIXA AUTONOMIA E EXCESSO DE CONTROLE INDUZEM À INEFICIÊNCIA, APONTA POVIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06/06/2023 - 22:00



Em evento, presidente do Consad da Portos do Paraná alertou que falta de autonomia e excesso de burocracia escancaram assimetrias entre portos sob administração pública e instalações de gestão privada

O presidente do conselho administrativo da Portos do Paraná, Mário Povia, acredita que o setor portuário brasileiro ainda possui um modelo com baixa autonomia e excesso de controle que induz à ineficiência. Povia identifica uma diferença 'abissal' entre a exploração dentro do porto



organizado e a facilidade que tem para trabalhar o único concessionário (VPorts) e, principalmente, os terminais de uso privado (TUPs). Ele ressaltou, na última semana, que as companhias docas podem ser menos ineficientes com bons gestores, porém existem muitas travas que impedem esse modelo de deslanchar.

Ele também ponderou que Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santos, foram concedidos, mas não perderam algumas características de porto público — por exemplo, a necessidade de a VPorts prestar contas e seguir a cartilha do regulamento de exploração do porto, plano de zoneamento (PDZ) e plano mestre, bem como os demais instrumentos que são objeto de regulação pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Povia destacou que o empreendedor que bate à porta da VPorts tem interesse de fechar contratos 'à la carte' de determinada área, prazo e operação, sob uma 'liberdade regulada' para fazer contratações. "Se existe um modelo hoje landlord no Brasil está em Vitória e Barra do Riacho. Um modelo consagrado no mundo inteiro com a autoridade portuária com autonomia e livre para contratar o que melhor interessa ao mercado", analisou durante a Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário, promovida 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.

Na ocasião, o presidente do conselho administrativo da Portos do Paraná considerou que os portos geridos por companhias docas não podem ser considerados landlord, na medida em que eles não detêm autonomia da autoridade portuária para realizar as mais diversas atividades de contratação. Povia, que foi diretor-geral da Antaq por duas ocasiões e secretário de portos no governo passado, estima que um processo que leva três a quatro anos em uma companhia de gestão federal pode ser feito em três a quatro meses no único porto sob esse modelo atualmente no Brasil. Já num TUP, esse tempo poderia ser reduzido a 30 dias, em alguns casos.

Ele observa ainda interposição de controles, submetendo as autoridades portuárias públicas aos conselhos de administração, conselhos fiscais, comitês de auditoria, auditorias internas, sem falar no Tribunal de Contas da União (TCU), Controladoria Geral da União (CGU), Antaq e Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). "É muita fiscalização e controle, além da judicialização de tudo que faz a empresa. É muito difícil realizar as coisas na companhia docas. Não é impossível, mas vai acontecer em 4 anos, em vez de 3 ou 4 meses", lamentou.

Povia não vê a necessidade de alteração legislativa, mas um talvez um 'pacto' para evitar o excesso de controles sucessivos, por meio de uma agenda buscando um modelo de legislação que oferecesse mais flexibilidade às docas. Ele também sugeriu uma espécie de contrato de gestão que permita ao poder concedente dar autonomia plena aos portos organizados e autoridades portuárias para gerar seus contratos, licitar suas áreas.

Ele ressaltou que o governo tem toda a razão e legitimidade de buscar modelos alternativos e de manter a autoridade pública. "Se é isso que temos para o futuro, talvez fosse bom lançar mão de uma agenda anterior à decisão de fazer as concessões. Talvez a mudança legislativa para que empresas públicas sejam de fato empresas públicas porque hoje elas têm tratamento de autarquia", analisou.

Para Povia, a empresa pública encontra dificuldade de concorrer nesse mercado com TUPs por não ter o mesmo nível de regulação. Ele observa que o decreto 9.048 e a reforma portuária foram positivos para o setor, mas facilitaram a vida dos TUPs em alguns aspectos, aumentando a assimetria do tipo de gestão em relação aos demais modelos.

Por outro lado, ele entende que alguns TUPs ainda sofrem com a ineficiência quando dividem um mesmo cluster com autoridades portuárias públicas. "Há TUPs que dependem de dragagem do canal de acesso de portos e sofrem por conta da dragagem não ser realizada a tempo e modo adequados. Temos efetivamente essa dificuldade e é algo que tem que ser enfrentado", apontou.

Data: 07/06/2023

AGENTES ESPERAM GARANTIR ATÉ FINAL DO ANO ESTABILIDADE JURÍDICA DO REPORTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06/06/2023 - 19:35



Arquivo/Divulgação

Representantes de terminais portuários e agentes setoriais esperam pressionar o governo e o Congresso a fim de garantir, antes do final do ano, a prorrogação e a estabilidade jurídica para o Regime Tributário para incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), previsto para expirar ao término de 2023. A expectativa é que o benefício seja ampliado, pelo menos, pelo período de cinco anos. Os agentes buscam diálogo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, na tentativa de convencer o governo dos

benefícios da extensão do prazo do regime tributário especial para compra de equipamentos portuários, com a apresentação de números e retorno positivos para o setor de infraestrutura.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) avalia que o melhor caminho de tramitação seria por meio de uma medida provisória encaminhada pelo governo. "Temos alguns projetos de lei dentro do Congresso que prorrogam esse prazo, mas não vemos viabilidade dele progredir e sair ainda nesse governo", analisou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, na última semana, durante painel do VIII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport), promovido pela Federação Nacional de Operações Portuárias (Fenop).

Na ocasião, Barbosa disse que acredita que as entidades setoriais possuem poder de convencimento porque, além da perspectiva de investimentos, esse é um benefício com DNA da atual administração do Executivo. Ele lembrou que o Reporto nasceu em 2004, durante o primeiro governo Lula (2003-2006). Os terminais de uso privado (TUPs) defendem uma prorrogação de cinco anos, tempo considerado mais adequado porque a maioria dos equipamentos importados possui prazos de construção e de trânsito até a entrega que dificultam o planejamento no prazo muito curto. "Acredito muito que conseguiremos, até o final deste ano, emplacar uma medida provisória para o Reporto", projetou Barbosa.

No mesmo painel, a presidente do conselho diretor da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), Roberta Carvalhal, concordou que o melhor caminho para resolver o impasse em torno dos prazos do Reporto ainda este ano é a edição de uma MP. Ela chamou a atenção para a necessidade de se desmistificar a ideia de que o governo precisa promover uma reforma tributária sem tratar das pautas setoriais. A avaliação é que esse é o principal motivo pelo qual o processo de renovação do regime especial tem encontrado dificuldades.

"O Reporto não é pauta setorial porque isentar, reduzir ou suspender a incidência de impostos na importação de grandes equipamentos para a atividade portuária reduz o custo portuário. É uma pauta para o Brasil. Precisamos de um custo portuário menor (...) Essa mensagem precisa estar clara na cabeça dos tomadores de decisão para fazermos essa mudança. Porque o prazo é de menos de um ano", apontou Roberta.

O presidente do conselho deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva, reforçou a necessidade de o setor ser propositivo também no Congresso que, nesta legislatura, possui um forte poder de negociação junto ao governo federal. "O Reporto é um ganho. Temos um deadline a acontecer. Vejo razoável a chance de sucesso", avaliou Oliva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/06/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 097/2023
Página 66 de 66
Data: 07/06/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 07/06/2023