

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 099/2023
Data: 14/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PROJETO SOBRE TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TEM TARIFA EQUIVALENTE À DA Balsa.....	4
PROGRAMA DE DESCONTOS PARA CAMINHÕES NOVOS NÃO ANIMA AUTÔNOMOS DO PORTO DE SANTOS	6
PARA MELHORAR, É PRECISO INVESTIR E DESBUROCRATIZAR... ..	8
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	9
SULOG E NOVA FASE INVESTEM R\$ 6 MILHÕES E INOVAM NO MERCADO DE GÁS	9
PERNAMBUCO TEM MAIS DE 426 MIL PESSOAS ENDIVIDADAS	10
GOVERNADOR DO PIAUÍ APRESENTA DIFERENCIAIS NA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NA ALEMANHA.....	12
BRASIL PODE SE TORNAR UMA POTÊNCIA NA PRODUÇÃO DE LÍTIO, DIZ SIGMA.....	13
DÉFICIT NA BALANÇA DOS QUÍMICOS RECUA, MAS CHEGOU A INCRÍVEIS US\$ 19,6 BILHÕES NOS PRIMEIROS CINCO MESES DESTE ANO	15
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	16
EDUARDO NERY: DESENVOLVIMENTO DAS HIDROVIAS É A ÚLTIMA FRONTEIRA DO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA	16
REUNIÃO COLEGIADA - PUBLICADA PAUTA DA 545ª REUNIÃO DE DIRETORIA COLEGIADA DE 2023	17
INSTITUCIONAL - ANTAQ PARTICIPA DA NOR-SHIPPING 2023 TENDO TRANSIÇÃO ENERGÉTICA COMO DESTAQUE.....	18
INSTITUCIONAL - COMUNICADO ANTAQ: INDISPONIBILIDADE DE SISTEMAS E PRORROGAÇÃO DE PRAZOS PROCESSUAIS	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	19
RODOVIAS - ORÇAMENTO MAIS ROBUSTO PERMITE LIBERAÇÃO DE 45 QUILOMETROS REVITALIZADOS NA BR-158/PA.....	19
RODOVIAS - PROJETO DE ADEQUAÇÃO DA BR-262/ES É AUTORIZADO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	20
PORTAL PORTO GENTE	21
PORTOS PRIVADOS E ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGA PODEM SE INSCREVER NO 1º PRÊMIO ATP	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – AÇÃO REPUBLICANA.....	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
Túnel 1	23
Túnel 2	23
Túnel 3	23
Túnel 4	23
NACIONAL - UNIÃO E ESTADO DE SÃO PAULO ADMITEM PARCERIA POR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	24
NACIONAL - ATP VAI PREMIAR PROJETOS DE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE DE TERMINAIS PRIVADOS	25
NACIONAL - ABTP DEFENDE PRORROGAÇÃO DO REPORTO EM COMISSÃO NA CÂMARA	26
REGIÃO NORDESTE - EMPRESAS INAUGURAM CENTRO DE DESTROCA DE BOTIJÕES NO PORTO DE SUAPE	27
NACIONAL – VEM AÍ NORDESTE EXPORT 2023 - 19 E 20 DE JUNHO.....	28
REGIÃO NORDESTE - GOVERNO DO MARANHÃO ENTREGA NOVA LANCHATA TÁTICA PARA SEGURANÇA PORTUÁRIA	29
REGIÃO SUDESTE - PM AMBIENTAL RECEBE NOVA EMBARCAÇÃO PARA PATRULHAMENTO NO LITORAL DE SP	29
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	30
VLI LANÇA DESAFIO PARA O SETOR DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	30
EXPORTAÇÕES DE GRÃOS 2022/23 DA UCRAÍNA ALCANÇAM 47,1 MILHÕES DE TONELADAS.....	31
SANTOS BRASIL BATE RECORDE DE PRODUTIVIDADE NO TECON VILA DO CONDE	32
ANTT APROVA PRIMEIRO EDITAL DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO PARANÁ.....	33
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	34
DIREITO DE PREFERÊNCIA DÁ CONFORTO À PETROBRAS EM NEGOCIAÇÃO POR AÇÕES DA BRASKEM, DIZ PRATES.....	34
IBAMA TEM AUTONOMIA PARA DECIDIR SOBRE EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS, AFIRMA PRESIDENTE DA PETROBRAS.	35
REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE CONTEMPLAR INCENTIVO A HIDROGÊNIO VERDE, DEFENDE GOVERNADOR DO CEARÁ	38
RETOMADA DA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO CHEGA NO MERCADO DE SERVIÇOS.....	39
JORNAL O GLOBO – RJ.....	42
APÓS REUNIÃO COM PAES, LULA DECIDE LIMITAR VOOS DO SANTOS DUMONT	42
APÓS S&P MELHORAR VISÃO SOBRE O BRASIL, HADDAD DIZ QUE 'FALTA O BC SE SOMAR A ESSE ESFORÇO'	43
LIRA PEDE MAIS NÚMEROS, E ACORDO PARA MUDANÇAS NO ARCAFOUÇO FISCAL É ADIADO	45
DEZ ANOS APÓS SUSPENDER PARTE DA LEI DOS ROYALTIES, CÁRMEN LÚCIA BUSCA ACORDO ENTRE ESTADOS E UNIÃO	45
BOAS NOTÍCIAS AMPLIAM PRESSÃO SOBRE COPOM POR QUEDA DOS JUROS.....	46



ARCABOUÇO FISCAL: RELATOR VAI DISCUTIR COM LIRA RETIRADA DO FUNDO DO DF, FUNDEB E AJUSTE NO PERÍODO DE INFLAÇÃO.....	47
EMIRADOS ÁRABES ASSINAM ACORDO PARA INVESTIR EM ENERGIAS RENOVÁVEIS NO BRASIL.....	48
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	49
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROPÕE MUDANÇAS EM CONCESSÕES DE RODOVIAS PARA REDUZIR RISCOS.....	49
ACORDO UNIÃO EUROPEIA-MERCOSUL EMPERRADO.....	50
DISCUSSÃO SOBRE ESG AVANÇA NO BRASIL, MAS AINDA PRECISA DE MATURAÇÃO, DIZEM ESPECIALISTAS.....	51
TOTALENERGIES FECHA CONVÊNIO DE R\$ 130 MILHÕES COM UNIVERSIDADES PARA PESQUISA EM ENERGIA RENOVÁVEL.....	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
PETROBRAS ADMITE 'TRABALHAR INTERNAMENTE' SOBRE COMPRA DE AÇÕES DA BRASKEM.....	55
CARRO ELÉTRICO VIRÁ, MAS É PRECISO INVESTIR EM INFRAESTRUTURA, DIZ ALCKMIN.....	55
SANTOS DUMONT SÓ TERÁ VOOS PARA SP E BRASÍLIA, AFIRMA PAES.....	57
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	58
HADDAD QUER ATRELAR DESONERAÇÃO DA FOLHA À REFORMA TRIBUTÁRIA.....	58
POSTOS DO RIO SÃO INTERDITADOS POR VENDER ETANOL ADULTERADO.....	59
GRUPO INTERMINISTERIAL COMBATE VIOLÊNCIA FINANCEIRA CONTRA IDOSOS.....	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	60
GOVERNO APOSTARÁ EM OBRAS NOS PORTOS PÚBLICOS PARA CAPTAR CAPACIDADE E DAR FLUIDEZ À CARGA.....	60
REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ONERAR SETOR PORTUÁRIO EM QUASE 40%.....	61
EDUARDO NERY: DESENVOLVIMENTO DAS HIDROVIAS É A ÚLTIMA FRONTEIRA DO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA.....	62
PORTO DE ARATU RECEBE NAVIO COM EQUIPAMENTOS PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDE.....	63
ARTIGO - PARA SER E NÃO APENAS PARECER SER ESG.....	64
PORTO DE ÍMBITUBA FECHA MELHOR MAIO DE SUA HISTÓRIA.....	65
VLI E COPI INAUGURAM CORREDOR DE FERTILIZANTES DO ARCO NORTE.....	65
GRUPO BUSCA MOBILIZAÇÃO DE USUÁRIOS PARA REGULAÇÃO SOBRE ABUSIVIDADE.....	67
SNPTA PREPARA DIAGNÓSTICO SOBRE SUSTENTABILIDADE E INOVAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO.....	69
ABASTECIMENTO DE METANOL GANHA ESPAÇO ENTRE ARMADORES GLOBAIS.....	70
SIEM OFFSHORE E TOTALENERGIES ESTENDEM CONTRATO PARA DUAS EMBARCAÇÕES NO BRASIL.....	71
ATP REALIZA PRIMEIRA EDIÇÃO DE PREMIAÇÃO PARA SUSTENTABILIDADE ENERGÉTICA E INOVAÇÃO.....	71
PORTO ITAPOÁ REALIZA INVESTIMENTOS NO SEU SISTEMA DE MONITORAMENTO E RESPOSTA A INCIDENTES.....	72
FORTEPAR INICIA ATIVIDADE NO PORTO DE PARANAGUÁ COM BOA PRODUTIVIDADE.....	72
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	73
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	73



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROJETO SOBRE TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TEM TARIFA EQUIVALENTE À DA BALSA

Presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini apresentou proposta na Câmara dos Deputados

Por: **Bárbara Farias**



O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, apresentou o novo modelo do túnel submerso Santos-Guarujá aos membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, na tarde de terça-feira (13), em Brasília Foto: Divulgação

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, apresentou o novo modelo do túnel submerso Santos-Guarujá aos membros da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, na tarde de terça-feira (13), em Brasília. Conforme o projeto, a obra tem orçamento estimado

de R\$ 5,850 bilhões, com prazo de execução em quatro anos, e está prevista a cobrança de um pedágio nos moldes de tarifa social, com valor semelhante ao cobrado na travessia de balsas Santos-Guarujá.

Hoje, vale lembrar, os preços praticados na travessia são de R\$ 12,30 para carros e R\$ 6,20 para motos, entre outros preços, cobrados somente no embarque no lado guarujaense. Ainda segundo Pomini, a APS trabalha para iniciar as obras do túnel em 2024 e concluí-las em 2027 ou 2028. Os recursos virão do próprio caixa da gestora do Porto de Santos, do Banco dos Brics (grupo composto por Brasil, China, Índia, Rússia e África do Sul) e por concessão.

De acordo com o projeto, as embocaduras do túnel serão instaladas no berço do Cais da Marinha, na Margem Direita, em Santos, e na região conhecida como Prainha, em Vicente de Carvalho, em Guarujá, abaixo do Linhão, na Margem Esquerda. O traçado submerso não foi alterado e a extensão é de 860 metros.

Em sua apresentação, Pomini mostrou o cronograma com investimentos definidos para a obra ano a ano, mas ponderou que o valor é "passível de redução em razão da concorrência". Seriam R\$ 50 milhões em 2023, R\$ 1 bilhão em 2024, R\$ 2,5 bilhões em 2025, R\$ 1,3 bilhão em 2026 e R\$ 1 bilhão em 2027/2028.

Em 2022, o valor previsto para o projeto no Governo Bolsonaro era de R\$ 2,9 bilhões e a obra fazia parte do rol de investimentos obrigatórios do eventual concessionário no plano de desestatização da APS, que acabou não avançando no Governo Lula.

Conflito de competências

Presente à sessão da Comissão de Viação e Transportes, o secretário de Parceria em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini, defendeu a competência do Governo do Estado para elaborar outra modelagem e conceder a obra e operação do túnel a um concessionário privado por meio de uma parceria público-privada (PPP).



“Um modelo de concessão de 30 anos que permite ao operador construir e definir uma tarifa adequada. A PPP resulta em um ganho de eficiência”, defendeu Benini. Contudo, Pomini refutou a possibilidade. “Levaria sete anos somente para concluir a concessão por meio de PPP”.

Questionado sobre a construção de uma nova via como alternativa ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) pelos deputados, Benini disse que o Estado avalia dois projetos, o da Linha Verde e o da terceira rodovia Planalto-Baixada Santista. Ele explicou que o projeto da Linha Verde consiste em um traçado desde o Rodoanel Leste, na altura de Suzano, até a Margem Esquerda do Porto, pela Rodovia Cônego Domenico Rangoni.

“O projeto da Linha Verde está com o PMI (Procedimento de Manifestação de Interesse) aberto, com prazo de construção de sete anos a partir da assinatura do contrato. Nós estamos analisando qual tem o melhor custo-benefício para o Estado”, explicou.

Na sessão de ontem, o membro do Comitê Brasileiro de Túneis, Tarcísio Barreto Celestino, ressaltou que o projeto submerso é o equipamento mais eficaz, operacional e seguro para ligar Santos e Guarujá.

Perimetral de Guarujá

Na manhã de terça-feira (13), antes de embarcar para Brasília, Pomini visitou a Rua Idalino Pinez, mais conhecida como Rua do Adubo, importante corredor de acesso de caminhões aos terminais da Margem Esquerda do Porto de Santos.

Em vídeo publicado nas redes sociais, ele disse que encaminhará ao ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, o pedido de recursos federais para a remodelação da Avenida Perimetral, incluindo a Rua do Adubo, com o objetivo de ampliar a capacidade de fluxo dos atuais dois mil caminhões por dia para cinco mil por dia. “Nós temos um problema seríssimo de logística que precisa ser resolvido”.

De acordo com o presidente da APS, os investimentos na via perimetral de Guarujá serão incluídos na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que deve ser anunciado no mês que vem pelo Governo Federal, e que o corredor rodoviário fará conexão com o túnel submerso.

Acompanharam Pomini na visita o superintendente de Meio Ambiente da APS, Sidnei Aranha; o superintendente de Assuntos Governamentais de Guarujá, Jairo de Almeida Lima Neto; e os secretários de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Adalberto Ferreira da Silva, e de Meio Ambiente de Guarujá, Ricardo de Souza.

Com a palavra, os deputados da Região

Sobre a audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, a deputada federal Rosana Valle (PL) declarou que o encontro “não trouxe muitas novidades” e ponderou que, “até o momento, não há a demonstração clara de onde virá o recurso para essa importante obra. Outra questão fundamental e que ficou latente na audiência é a discussão sobre de quem é a competência para a obra. A Autoridade Portuária entende ser da União, enquanto o Governo de São Paulo entende ser do Estado”.

Em meio a isso, Rosana diz que é preciso “unir esforços para que esse túnel saia do papel. Tenho dialogado bastante com o governador Tarcísio de Freitas e sei do seu esforço em implementar a obra. Espero que o Governo Federal também se esforce e se una ao projeto do Governo de São Paulo para que a população da nossa região possa ser beneficiada”.

Por sua vez, o deputado federal Alberto Mourão (MDB) defende “a liberação de recursos para que o projeto saia do papel e facilite a mobilidade urbana da região”. Ele destaca os ganhos que a ligação seca entre as margens Direita e Esquerda trará ao Porto de Santos.

"A Baixada Santista merece o investimento. Este será um passo importante para a mobilidade e economia. Somos uma região metropolitana e o investimento em mobilidade reflete em desenvolvimento econômico e qualidade de vida de toda a população".

Já a assessoria de imprensa do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) informou que ele está afastado temporariamente das atividades parlamentares, mediante atestado médico, e por isso compareceu aos compromissos na Câmara. Contudo, o chefe de gabinete de Barbosa, Flavio Jordão, acompanhou a audiência pública de ontem para atender as demandas de trabalho.

Devido a outros compromissos na Câmara Federal, o deputado federal Carlos Alberto da Cunha, o Delegado Da Cunha (PP), não participou da audiência pública sobre o túnel. O parlamentar acompanhou os trabalhos da Comissão de Segurança Pública da Câmara e da CPI das apostas esportivas.

Detalhes

Em sua apresentação, o presidente da APS, Anderson Pomini, destacou alguns números envolvendo o projeto do túnel submerso.

- Previsão de 78 mil pessoas/dia
- 860 metros de extensão para ligar as duas margens do Porto
- Dois minutos para cumprir o trajeto
- Previsão de inclusão do VLT
- Gratuidades garantidas a ciclistas e pedestres
- Garantia de navegação a navios de grande porte
- Redução de 710.640 toneladas de CO2 em 10 anos
- Melhora nas operações portuárias
- Potencialização das áreas retroportuárias
- Integração com o futuro Aeroporto de Guarujá
- Moradias para 700 famílias da Prainha, em Guarujá
- Até 10 milhões de turistas beneficiados na temporada

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/06/2023

PROGRAMA DE DESCONTOS PARA CAMINHÕES NOVOS NÃO ANIMA AUTÔNOMOS DO PORTO DE SANTOS

Valores altos de veículos novos tornam aquisição inviável, segundo motoristas ouvidos por A Tribuna
Por: Bárbara Farias



Foto: Alexander Ferraz/AT

Caminhoneiros autônomos criticam o programa de redução de preço de veículos do Governo Federal, criado com o objetivo de movimentar o setor e facilitar a renovação de frota, com foco em caminhões com mais de 20 anos de uso. A medida provisória sobre o tema, em vigor desde o último dia 5, vale por quatro meses, mas a categoria afirma que os altos valores de caminhões 0 KM e seminovos tornam a troca inviável.

O programa foi desenhado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), em parceria com o Ministério da Fazenda, que o estruturou do ponto de vista fiscal. No total, serão destinados R\$ 1,5 bilhão para as duas



frentes, sendo R\$ 500 milhões aos automóveis de passeio e R\$ 1 bilhão para a troca de ônibus e caminhões.

No caso dos veículos pesados, os novos emitem até 98% menos material particulado na atmosfera do que a frota que sairá de circulação e os descontos podem variar entre R\$ 33,6 mil a R\$ 99,4 mil, dependendo do produto. Em nota, o MDIC esclareceu que “o programa é emergencial e não substitui o Renovar (no caso de caminhões e ônibus) nem o Rota 2030 (automóveis), estruturantes e de longo prazo. O governo estuda as melhores soluções para os próximos passos destes dois programas”.

Para o motorista autônomo Bernardo Ferreira Barros, de 68 anos, que exerce a profissão há quatro décadas, a medida não compensa e ele prova isso na ponta do lápis. Ele, transporta cargas para o Porto de Santos, lamenta o fato de os serviços terem caído em torno de 50% neste ano.

“Por exemplo, o meu caminhão vale em torno de R\$ 200 mil. Já um caminhão de 2015 vale R\$ 410 mil. Para eu trocar, tenho que dar o meu, o Governo dá mais R\$ 90 mil e eu tenho que financiar R\$ 110 mil. Já o 0 KM custa R\$ 1 milhão. Eu não consigo pagar um financiamento dessa proporção, com prestação de R\$ 20 mil por mês, com o serviço que nós temos hoje”.

O motorista autônomo Glauber Ferreira Antunes, que transporta cargas há 15 anos, compartilha da mesma opinião. “Hoje, um caminhão 0 KM custa, no mínimo, R\$ 700 mil. Eu tenho dois, um de 2010 e outro de 2003, avaliados em R\$ 150 mil e R\$ 78 mil, respectivamente. Se eu vender os dois, não consigo comprar um novo, ou seja, fica inviável ter um caminhão novo, sendo que um usado atende as minhas necessidades”.

Glauber complementa que “uma prestação de um novo custaria em torno de R\$ 10 mil mensais, isso sem contar os gastos com seguro, estacionamento, IPVA e rastreamento. O nosso frete não acompanha os custos de um financiamento e mais esses outros gastos”.

Em nota, o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Luís Neiva, informou que, apesar dos incentivos anunciados, o setor ainda não deve investir na renovação da frota na Baixada Santista devido a diversos fatores, como baixa demanda de trabalho, taxa de juros elevada e altos valores dos caminhões.

“Outro fator que deve ser levado em consideração é que a maioria das empresas não possui veículos com mais de 20 anos. Caso o cenário se altere positivamente, os empresários podem mudar da locação para compra de novos veículos. Torcemos para que isso aconteça”.

Montadoras

No dia seguinte ao anúncio da medida provisória pelos ministros Fernando Haddad, da Fazenda, e Geraldo Alckmin, do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Márcio de Lima Leite, elogiou a abrangência do programa adotado.

“Embora seja um programa de curta duração, traz um ânimo para todo o ecossistema automotivo e coloca um foco sobre um setor que tem potencial para gerar incontáveis benefícios à sociedade brasileira de forma geral”.

A Anfavea estima que cerca de 100 mil a 110 mil automóveis e comerciais leves deverão usufruir dos descontos de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil, antes do esgotamento do teto de R\$ 500 milhões em créditos tributários disponibilizados pelo Ministério da Fazenda. Isso deverá ocorrer em pouco mais de um mês.

Já para caminhões e ônibus, espera-se um prazo mais largo para o teto de R\$ 1 bilhão ser alcançado.

PARA MELHORAR, É PRECISO INVESTIR E DESBUROCRATIZAR...

Não basta investir em infraestrutura, é preciso simplificar os processos

Por: *Gesner Oliveira*



Foto: Ilustração: Max

O Brasil precisa de investimentos para desenvolver sua infraestrutura. Mas não é apenas a falta de recurso que prejudica o crescimento da economia brasileira. A burocracia excessiva e a morosidade para implementar projetos importantes também tornam os produtos brasileiros menos competitivos na economia mundial. Os exemplos do custo da burocracia são fartos e um deles é a Ferrogrão (EF-170). A ferrovia foi estruturada para ser o grande projeto de infraestrutura do País para baratear a logística da exportação de grãos do Centro-

Oeste.

Em estudo desde 2016, o projeto enfrentou e enfrenta diversos empecilhos políticos e ambientais. Em sua mais recente barreira a ser transposta, em 2020, um partido impetrou a Ação Direta de Constitucionalidade (ADI) 6.553 contra a Lei Federal 13.452/2017, que destinava parte da área do Parque Nacional do Jamanxim para a faixa de domínio da ferrovia. No início deste mês, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes enviou a ação para o Centro de Soluções Alternativas de Litígios (Cesal) da Corte, além de permitir a retomada dos estudos e processos administrativos do projeto.

Em especial, a autorização permite continuar a tramitação do projeto na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no Ministério dos Transportes e no Tribunal de Contas da União (TCU), enquanto analisa-se e procura-se solução para a ADI. Os quase sete anos de atrasos do processo da Ferrogrão deveriam ser exemplo da importância da celeridade no setor público para destravar importantes investimentos no Brasil – contudo, não é o que segue em outros inúmeros exemplos, como o processo de licitação do terminal STS10, no Porto de Santos.

Conforme já tratado nessa coluna, o projeto do STS10 vive intenso debate sobre restrições impostas na minuta de seu edital, limitando a participação de empresas verticalizadas, isto é, armadores que também seriam operadores portuários. Em maio, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou que realizará revisão na proposta de restrições à movimentação do futuro operador, caso verticalizado.

Engana-se, no entanto, se o leitor acha que tais restrições serão retiradas e a livre concorrência será permitida – de acordo com Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq, as mudanças visam apenas uma nova redação para deixar mais claro que o dispositivo serve para “fomentar a competição”.

Após mais de um ano desde o fim dos estudos para o STS10, o projeto está em discussão no TCU, ainda sem data para ir a plenário. Mais uma vez, a demora nas burocracias públicas pode atrapalhar o investimento em infraestrutura. Ainda que seja importante discutir tais projetos de forma profunda e com toda a sociedade, é vital também impor celeridade na avaliação.

Cada novo ano em atraso significa o adiamento dos benefícios gerados pelos investimentos em infraestrutura para a toda a sociedade. Não basta investir, é preciso simplificar os processos e tomar as decisões com celeridade para garantir a retomada do crescimento da economia. Como diria o escritor português José Saramago, “não tenhamos pressa, mas não percamos tempo”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 14/06/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

SULOG E NOVA FASE INVESTEM R\$ 6 MILHÕES E INOVAM NO MERCADO DE GÁS

Empresas criam o primeiro Centro de Destroca de botijões de gás do Brasil, totalmente automatizado.

Por Patricia Raposo



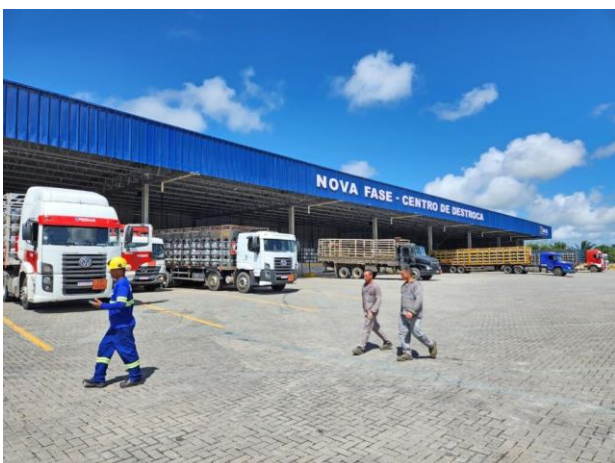
Sistema de triagem no pátio da Sulog/Foto: divulgação

A troca de botijões de gás é uma operação lenta, confusa e que demanda tempo e dinheiro. Essas trocas acontecem todos os dias, com milhões de botijões, em pátios diversos no Brasil, porque não existe uma fidelização da companhia de gás. O cliente pode comprar hoje um botijão da Nacional Gás, por exemplo, e amanhã outro da Copa Energia. Os entregadores recolhem os depósitos vazios sem questionar a marca. Mas depois, vão perder tempo envolvidos na destroca dos vasilhames.

Para colocar ordem nesse processo, reduzir custos e otimizar as operações, duas empresas se uniram em torno de uma solução: a pernambucana Suape Logística (Sulog) e o Grupo Nova Fase, do Paraná. Com investimentos de R\$ 6 milhões, elas inauguraram no pátio de triagem de caminhões da Sulog, localizado no Complexo Industrial e Portuário de Suape, um exclusivo e inovador Centro de Destroca (CD) de botijões de GLP (Gás Liquefeito de Petróleo), o popular gás de cozinha.

A Sulog aportou R\$ 5 milhões nas instalações físicas, numa área de 4 mil m², e a Nova Fase outros R\$ 1 milhão na automação, sistema de esteiras, câmeras de monitoramento e estrutura operacional. A estimativa é de que sejam separados de 50 mil a 90 mil vasilhames por dia.

Impacto no mercado de gás



Esse projeto, que gerou 70 empregos diretos, vai permitir que as empresas Nacional Gás, Copa Energia, Super Gás e Liquegás possam levar adiante os planos de centralizar em Suape o envase dos botijões, encerrando essas operações em Alagoas e Paraíba. “Isso trará grande redução de custos, porque toda estrutura destinada ao envase nesses estados será desmobilizada e os botijões serão enviados pelo ramal rodoviário para posterior distribuição pelas empresas locais”, explica Bruno César, diretor executivo da Sulog.

Centro de Destroca da Nova Fase no Pátio de Triagem da Sulog/Foto: divulgação
Dinâmica da destroca

Com tecnologia, a dinâmica de destroca de botijões fica simplificada e ágil. Os caminhões chegam ao pátio de triagem agendados e, no horário acertado, as esteiras de separação são conectadas a

eles. Noventa e seis câmeras e sensores fazem a leitura dos vasilhames e os separam com base em suas cores. Em seguida, eles são levados para envasamento nas companhias de gás que ficam instaladas na área primária do Porto de Suape

“As trocas eram muito desorganizadas. Ao voltar com os botijões vazios, os funcionários de cada empresa separavam manualmente os vasilhames da concorrente, para que fossem recolhidos posteriormente. Isso gerava descontrole no estoque, perdia-se muito tempo com essa operação de idas e vindas de uma empresa a outra”, recorda o diretor.

Inovação

A unidade instalada em Pernambuco não apenas é o primeiro Centro de Destroca do Norte Nordeste, mas também o primeiro do Brasil com automação. “A integração do sistema de 96 câmeras, plataforma tecnológica de reconhecimento de padrões e as linhas transportadoras de movimentação de vasilhames com separadores automáticos é, de fato, um projeto pioneiro e sem nada parecido até onde conhecemos no país”, explica Rodrigo Lengler, diretor de Tecnologia e Inovação da Nova Fase.

“Além dos benefícios indiretos de mobilidade urbana e racionalização de tráfego na região, traremos benefícios diretos junto aos terminais de distribuição de gás, conferindo agilidade, produtividade, foco e redução de custo em toda cadeia logística”, afirma Bruno César.

O diretor da Sulog destaca os ganhos sociais e de bem-estar para os transportadores, que deixam de fazer as destrocas embaixo de sol e chuva, realizadas manualmente em pátios descobertos no interior da área portuária e de forma precária, sem nenhum sistema ou processo visando garantir cumprimento de metas de saúde, segurança ocupacional e produtividade.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/06/2023

PERNAMBUCO TEM MAIS DE 426 MIL PESSOAS ENDIVIDADAS

O endividamento alto é um problema porque as pessoas passam a consumir menos, ajudando a economia a ficar estagnada.

Da Redação ME



Pernambuco tem 426.148 pessoas endividadas e 170.561 inadimplentes, segundo o recorte da Pesquisa da CNC.
Foto: divulgação Fecomércio-AL

As famílias pernambucanas estão endividadas. Este percentual chega a 81,5%, patamar superior a da média do País que está em 78,3%, segundo informações da Fecomércio-PE, mesmo com a sequência de três meses consecutivos de queda na taxa de endividamento em Pernambuco, que caiu 0,24% em maio em comparação ao mês de abril. Em números absolutos, Pernambuco conta com 426.148

mil pessoas endividadas e outras, 170.561 mil (32,6%) com dívidas em atraso, os chamados inadimplentes.

Segundo a Pesquisa de Endividamento e Inadimplência do Consumidor (PEIC), o principal tipo de endividamento é aquele contraído junto ao cartão de crédito para 93,8% dos endividados. Ainda em Pernambuco, os incapazes de pagar suas dívidas no próximo mês são 18,2% entre as famílias com renda de até 10 salários mínimos, de acordo com a PEIC, realizada mensalmente pela Confederação Nacional do Comércio (CNC).



O número de endividados, ainda de acordo com a pesquisa, pode ser explicado pelo avanço do desemprego no Estado, comprometendo o fluxo de rendimentos familiares; já o de inadimplentes reflete o fato de que os consumidores desempregados buscam evitar contrair mais dívidas.

Aqueles com dívidas em atraso já somam 32,6% dos entrevistados, o que representa um total de 170.561 inadimplentes. Geralmente, quando a inadimplência ocorre, é comum observar uma desaceleração no consumo, o que afeta, principalmente, pequenas empresas do setor de comércio e serviços. Depois do endividamento no cartão de crédito, o carnê foi o segundo tipo de dívida mais escolhida entre as duas faixas de renda. Isso ocorre porque os varejistas oferecem a facilidade desta modalidade de pagamento, o que atrai os consumidores que não desejam utilizar o cartão de crédito. Em alguns casos, essa modalidade pode oferecer juros zero, o que incentiva mais os clientes a efetuarem suas compras dessa forma.

Para as famílias de renda mais elevada, o financiamento de carros é o terceiro tipo de endividamento mais comum. Com as medidas implementadas pelo Governo Federal para subsidiar carros até R\$120 mil com descontos entre R\$ 2 mil a R\$ 8 mil, espera-se um aumento dessa prática nos próximos meses.

O atraso dos endividados

Já o tempo médio de atraso nos pagamentos das dívidas em Pernambuco é de 59 dias, enquanto no Brasil é de 63 dias. Cerca de 33% dos entrevistados relataram ter o tempo de comprometimento das dívidas entre 3 e 6 meses. É sabido que o pagamento de juros, mora e multa é inevitável em caso de atrasos. Portanto, quanto mais cedo a dívida for quitada, melhor para o orçamento familiar, pois sobra mais renda disponível a ser destinada para consumo e/ou poupança. Por isso, é importante reduzir ao máximo o tempo de atraso das dívidas, garantindo uma melhor saúde financeira dos domicílios, como aconselham os especialistas.

Outro aspecto relevante, que dialoga com o problema da dívida, é o efeito da inflação. Os dados do Boletim Focus mostram que há uma expectativa de queda na inflação até o fim do ano, o que pode contribuir para o aumento do poder de compra dos consumidores.

O economista da Fecomércio, Rafael Lima, destaca: “Os dados sobre inflação do boletim Focus do Banco Central do último mês trazem otimismo principalmente para as famílias de renda mais baixa, que é o grupo mais lesado com a inflação. A redução da taxa de inflação pode corresponder a um aumento de renda disponível, que ajuda no consumo e a quitar dívidas. Em contraponto, o alto desemprego em Pernambuco reflete principalmente nas famílias que não terão condições de pagar as dívidas contraídas, sendo enquadrados como inadimplentes”.

Entenda mais sobre a pesquisa

A PEIC é elaborada pela (CNC) e ganhou um recorte especial para o Estado de Pernambuco, feito pela Fecomércio-PE. A pesquisa considera que o endividamento das famílias se refere a contas ou despesas contraídas com cartão de crédito, cheques pré-datados, carnês de lojas, empréstimo pessoal, compra de imóveis, prestações de carros e seguros. No levantamento, as estimativas também diferenciam dois grupos de renda: famílias com renda de até 10 salários mínimos e famílias com renda superior a esse patamar. O objetivo da pesquisa é diagnosticar o nível de endividamento e inadimplência do consumidor. Também são apurados o percentual de inadimplentes, a intenção de pagar dívidas em atraso e o nível de comprometimento da renda.

A pesquisa define, ainda, o potencial de inadimplência, que é a expectativa dos devedores não pagarem suas dívidas no mês subsequente ao levantamento. Já o atraso no pagamento (inadimplência) é o ato de não cumprir efetivamente os compromissos assumidos com o endividamento.

A pesquisa acompanha o nível de comprometimento do consumidor com dívidas e sua relação com a capacidade de pagamento, revelando informações importantes para a tomada de decisão dos empresários do comércio.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/06/2023

GOVERNADOR DO PIAUÍ APRESENTA DIFERENCIAIS NA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE NA ALEMANHA

Para mais de 100 lideranças e investidores interessados na temática, o governador frisou que a grande meta é tornar o Piauí um dos principais produtores de hidrogênio verde no mundo

Por Jairo Lima



O governador Rafael Fonteles (PT) levou o evento promovido pelo Governo do Estado para a Alemanha. Foto: SECOM/PI

produção de hidrogênio verde.

O governador Rafael Fonteles (PT) participou nesta segunda-feira (12), em Berlim, na Alemanha, do II Summit Piauí – Europa de Hidrogênio Verde. O evento é promovido pelo Governo do Estado, e teve como objetivo apresentar as potencialidades do Piauí na área de energias renováveis para autoridades, investidores e instituições europeias, para atrair investimentos para a

O evento contou com a presença da prefeita de Berlim, Franziska Giffey; da vice-diretora-geral de Cooperação Bilateral em Ação Climática e Transição Energética, da Agência Internacional de Energia (BMWK), Ursula Borak, que representou o Governo Alemão; e o ministro-conselheiro da Embaixada do Brasil na Alemanha, Luiz Eduardo Gonçalves, que representou o embaixador Roberto Jaguaribe, dentre outras autoridades.

Para mais de 100 lideranças e investidores interessados na temática, o governador frisou que a grande meta é tornar o Piauí um dos principais produtores de hidrogênio verde no mundo. Para isso, apresentou as vantagens competitivas que o estado apresenta e que facilitam a produção deste que é considerado o combustível do futuro. “Produzimos quatro vezes mais a energia que consumimos. O nosso potencial, por outro lado, é dez vezes maior que o produzido. Nós temos o maior parque solar (em São Gonçalo do Gurguéia) e o maior parque eólico (em Lagoa do Barro e Queimada Nova) da América Latina”, disse o governador.

Ele citou ainda a Zona de Processamento de Exportação do Piauí (ZPE), que facilita as exportações e a atração de investidores, e o fato de o Piauí ser banhado pelo Rio Parnaíba, “o maior rio genuinamente nordestino”. O governador reforçou que o H2V Piauí, o Vale de Hidrogênio Verde do Piauí, está em fase de estudos e planejamento com o objetivo de trazer investimentos, sustentabilidade e geração de emprego e renda para o Piauí.

“Foi um encontro extremamente produtivo, que aponta perspectivas muito promissoras de investimentos para o Piauí, com geração de riquezas para nosso estado, mais oportunidades de negócios e emprego e renda para nossa gente”, disse Rafael Fonteles por meio de suas redes sociais.

O ministro-conselheiro Luiz Eduardo Gonçalves ressaltou a importância do evento. “O Piauí apresentou muitas oportunidades de investimentos ao público alemão aqui presente, especialmente na área de transição energética. Tenho a certeza de que o estado desponta para ser um dos principais centros de produção de hidrogênio verde no Brasil e no mundo”, disse.

Os empresários Pedro Vaquer, da Solatio Energia, e Luciano Guido, da Solar Outdoor Media, que já firmaram compromissos com o estado, apresentaram os seus projetos de implantação de plantas industriais para a produção de hidrogênio verde no Piauí.

Também participaram do evento o professor Jesse Van Griensven Thé, da Universidade de Waterloo (Canadá), que analisou tecnicamente os diferenciais competitivos do Piauí; e o professor Patrick Cnubben, especialista em transição energética, que está contribuindo para a construção do Vale do Hidrogênio no Piauí. Acompanharam o governador no II Summit Piauí – Europa o secretário de Governo, Marcelo Noletto; o presidente da Investe Piauí, Victor Hugo Almeida; e a primeira-dama, Isabel Fonteles.



PORTO DE LUÍS CORREIA

Antes do II Summit Piauí – Europa, o governador e sua comitiva se reuniram com representantes da maior empresa alemã de transporte de cargas, a Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG. O grupo opera cerca de 700 navios próprios e fretados com porte bruto total de 40 milhões de toneladas.

A empresa tem a intenção de operar no Piauí com o transporte de minério de ferro e soja via Porto de Luís Correia. Para isso, um Memorando de Entendimento

(MoU) deve ser assinado entre as partes em um próximo encontro, desta vez no Brasil, para firmar esta grande parceria em prol do desenvolvimento do Piauí.

União Europeia

Em suas redes sociais, o governador destacou o encontro entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, que aconteceu também nesta segunda-feira, em Brasília. “A pauta sobre o Hidrogênio Verde é destaque em todo o mundo! Durante a reunião no Brasil com o presidente Lula, a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, anunciou que o bloco vai investir R\$ 10,5 bilhões no país para a produção de hidrogênio verde, considerado o combustível mais limpo do mundo”, disse Rafael Fonteles.

Segundo Fonteles, no caso do Piauí, o estado já firmou ‘entendimentos com empresas que planejam investir um valor 5 vezes maior: R\$ 50 bilhões para a produção do combustível verde em nosso estado’. “Estamos trabalhando muito para sermos a principal referência em Hidrogênio Verde nas Américas, dadas as nossas vantagens competitivas, naturais e institucionais”, lembrou o governador.

Nas eleições de 2022, venceu o pleito Rafael Fonteles ao lado do vice, Themistocles Filho (MDB). A coligação é composta pela federação PT/PC do B/PV e dos partidos MDB, PSD, Solidariedade, PSB, PROS e AGIR. Ele substitue no executivo do estado, a ex-governadora Regina Sousa (PT), que, por sua vez, realizou o chamado mandato tampão com a saída do ex-governador petista Wellington Dias, que hoje é ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome do Brasil do governo Lula 3.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 14/06/2023

BRASIL PODE SE TORNAR UMA POTÊNCIA NA PRODUÇÃO DE LÍTIO, DIZ SIGMA

Segundo a executiva, o Brasil estará numa “posição imbatível para alimentar a América do Norte e a Europa”, chamadas de cadeia do Atlântico

Informações: InfoMoney



(Reuters) – Com a flexibilização do comércio exterior de lítio, o Brasil pode se tornar uma potência na produção do mineral, em momento de alta demanda pelo produto devido ao advento das baterias, avaliou a co-CEO da canadense Sigma Lithium Resources Corporation, Ana Cabral-Gardner, em entrevista à Reuters.



A executiva explicou que a dispensa de autorização da Comissão Nacional de Energia Nuclear, vinculada ao Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovações, deve atrair diversas empresas estrangeiras para a mineração no país, destravando investimentos nos próximos três anos.

“Por causa dessa regulação anacrônica, que classificava o lítio como de interesse nuclear, você caía em um meandro regulatório que não tornava o produto competitivo”, disse Cabral-Gardner.

Segundo a executiva, o Brasil estará numa “posição imbatível para alimentar a América do Norte e a Europa”, chamadas de cadeia do Atlântico, enquanto o mundo busca a eletrificação de carros. Recentemente, o presidente da Tesla, Elon Musk, visitou o país, mas a questão do lítio, estratégica para a sua companhia, não foi levantada oficialmente.

O decreto que flexibiliza as exportações de lítio no Brasil, publicado na quarta-feira pelo governo federal, tem o potencial de viabilizar mais de 15 bilhões de reais em investimentos na produção do minério até 2030.

O diretor de Geologia e Recursos Minerais do estatal Serviço Geológico do Brasil (SGB), Marcio Remédio, explica que o decreto corrige uma distorção que vem da década de 70, quando nascia a energia nuclear no Brasil.

“O lítio é usado em um volume muito pequeno nos reatores. Como, na época, ele era um mineral mais escasso, foi considerado um mineral estratégico. Por isso foi feita essa regulação de controle do comércio exterior”, disse Remédio.

A mudança na legislação não afeta os negócios da Sigma Mineração, subsidiária brasileira da canadense. A mineradora, que deve começar a produzir lítio até o fim do ano, já tinha estoque suficiente para atender à regra anterior. A empresa tem, hoje, 28 áreas concessionadas no país.

“Dentro dessas 28, nós tínhamos 9 áreas que foram produtoras no passado, antes de 2010. Dessas 9, três já foram validadas conforme padrões dos Estados Unidos e do Canadá. Essas três áreas, sozinhas, já têm 85,7 milhões de toneladas de reservas de lítio”, disse Cabral-Gardner.

A flexibilização trazida pelo decreto será importante para futuras mineradoras. O Ministério de Minas e Energia afirma que a rápida e recente evolução do mercado de lítio motivou a mudança.

Segundo o ministério, o anúncio de vários investimentos ao redor do mundo na cadeia de produção de veículos elétricos indica a oportunidade de fortalecer o posicionamento do Brasil e atrair investimentos que ele estima que podem chegar a 15 bilhões de reais até 2030.

PARTICIPAÇÃO DO BRASIL

Marcio Remédio, diretor do SGB, afirma que, hoje, o Brasil responde apenas por cerca de 1,5% da produção mundial de lítio.

“Nós podemos chegar, a longo prazo, pelo menos 10 anos, a 5%. Por que 5%? Porque a produção mundial também vai crescer”, disse Remédio.

Hoje, só duas empresas produzem lítio no Brasil: a Companhia Brasileira de Lítio (CBL) e a AMG Brasil. Mas há várias empresas com projetos de mineração em andamento.

Segundo a Agência Nacional de Mineração (ANM), os alvarás de pesquisa publicados, de todos os minérios, saíram de 5.285 em 2020 para 10.098 em 2021. Não há dados específicos sobre lítio.

Tomás de Paula Pessoa, advogado de direito minerário e ex-diretor da ANM, afirma, porém, que o Brasil não tinha uma procura tão intensa por projetos de mineração de lítio.

Ele afirma que o maior interesse está diretamente ligado à transição energética, principalmente por conta da eletrificação das frotas mundo afora.

“A evolução dos veículos elétricos e a sua maior oferta no mercado mundial ampliou a necessidade desses minérios para a produção de baterias. Agora, o Brasil vai poder exportar para fábricas de baterias mundo afora”, disse Pessoa.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 14/06/2023

DÉFICIT NA BALANÇA DOS QUÍMICOS RECUA, MAS CHEGOU A INCRÍVEIS US\$ 19,6 BILHÕES NOS PRIMEIROS CINCO MESES DESTA ANO

Informações: *PetroNotícias*



O déficit na balança comercial de produtos químicos atingiu US\$ 19,6 bilhões no acumulado dos cinco primeiros meses deste ano – 16,3% inferior ao igual período em 2022. Este indicador registrou um saldo comercial negativo de US\$ 59,1 bilhões nos últimos 12 meses (entre junho de 2022 e maio de 2023). Entre janeiro e maio de 2023, os fluxos de produtos químicos tiveram como resultados importações de US\$ 25,9 bilhões e exportações de US\$ 6,3 bilhões, respectivamente recuos de 15,3% e de 11,9% na comparação com o mesmo período do ano passado. Apesar das reduções dos valores monetários importados de produtos para o

agronegócio (36,1% em intermediários para fertilizantes e 32,8% em defensivos agrícolas), no acumulado deste ano, foram registrados aumentos consideráveis nas quantidades físicas importadas de resinas termoplásticas (31,5%), de fibras sintéticas (20,8%) e de produtos químicos diversos (5,0%), todos esses grupos cujas capacidades instaladas contam com ociosidade decorrente das dificuldades de competitividade e de importações predatórias que ameaçam a fabricação nacional em segmentos estratégicos para o País.



Fatima Abiquim

As exportações, entre janeiro e maio de 2023, foram de US\$ 6,2 bilhões e de 5,8 milhões de toneladas, respectivamente quedas de 11,9% e de 9,2%, no contexto das crescentes dificuldades comerciais em termos de autorização de operações e de recebimento de pagamentos das vendas feitas à Argentina, individualmente o principal parceiro comercial brasileiro em produtos químicos. A Diretora de Economia e Estatística da Abiquim, Fátima Giovanna Coviello Ferreira, diz que apesar da retração do déficit comercial nos primeiros cinco meses de 2023, a aceleração do crescimento de

quantidades físicas adquiridas em grupos estratégicos, nos últimos meses, pressiona a indústria instalada e ameaça a própria fabricação nacional.

“A retirada do REIQ e os cortes tarifários, agravados pelas reduções na LETEC para resinas termoplásticas, foram particularmente sentidos por grupos estratégicos de produtos químicos, o que resultou em importantes aumentos de ociosidade das suas capacidades instaladas. Contudo, uma oportunidade de transformar esse cenário está refletida no andamento do Programa Gás para Empregar, anunciado pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que pode tornar o Brasil mais competitivo, atraindo inúmeros investimento que estão, há tempos, represados, ajudando na reindustrialização do País, uma das metas do atual governo”, avaliou.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 14/06/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

EDUARDO NERY: DESENVOLVIMENTO DAS HIDROVIAS É A ÚLTIMA FRONTEIRA DO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA

Investimentos nas hidrovias e desenvolvimento da Cabotagem foram defendidos pelo diretor-geral durante audiência pública da Câmara



Eduardo Nery - O diretor-geral fez uma apresentação aos parlamentares mostrando as atribuições e competências da ANTAQ

Brasília 14/06/202 “Não podemos mais prescindir desse modal que nos trará uma matriz de transportes mais equilibrada e menores custos logísticos”. Essa foi a afirmação feita pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, em audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes (CVT)

da Câmara dos Deputados, nesta quarta-feira (14).

Durante a audiência, que tratou das prioridades da Agência, o diretor-geral reafirmou que a instalação de hidrovias no país é uma prioridade da autarquia. Falou, ainda, que o modal é imprescindível para o equilíbrio da matriz de transportes brasileira.

“As hidrovias são a última fronteiras do desenvolvimento da infraestrutura. Precisamos fazer as primeiras hidrovias para termos uma curva de aprendizado e desenvolver a nossa matriz”, afirmou.

Ainda durante o seu discurso, o diretor-geral explicou que a Agência já desenvolve suas atividades para o fortalecimento das hidrovias seguindo as diretrizes do Plano Setorial Hidroviário, que vem sendo construído em conjunto com a Infra S.A.

“Temos Planos Setoriais que estão sendo muito bem construídos e em fase de conclusão por parte da Infra S.A. Há um plano Setorial Portuário e, pela primeira vez, um Plano Setorial Hidroviário, que conversa com o Plano Nacional Logístico. Ele precisa ser concluído, mas já estamos bebendo dessa fonte, que tem uma inteligência e tecnologias que permitirão simulações de quais serão os investimentos prioritários”, disse

Tanto o Plano Setorial Hidroviário, quanto o Plano Setorial Portuário se somam ao Plano Terrestres e Aeroviário para identificar as principais ações necessárias para o desenvolvimento dos subsistemas de transportes nacionais (Ferroviário, Rodoviário, Hidroviário, Portuário e Aeroviário).

Os planejamentos fornecerão os insumos para elaboração do Plano de Ações Públicas, que reúne os projetos, ações, iniciativas normativas ou políticas públicas que serão realizados pelo Poder Público, tanto em termos de infraestrutura, quanto aquelas destinadas ao aperfeiçoamento das práticas setoriais, em temas como veículos, equipamentos, pessoal, informações, governança, gestão e operação.

Cada um dos quatro Planos Setoriais deve indicar, essencialmente, de que forma serão tratadas as necessidades e aproveitadas as oportunidades de oferta de capacidade dos subsistemas de transportes constantes no PNL, contemplando os seus respectivos planos setoriais de parcerias.

Incentivo à Cabotagem

Ainda durante a sua participação na audiência pública, Eduardo Nery ressaltou a relação direta entre a Cabotagem e multimodalidade, defendendo que o modal precisa de mais incentivos para se desenvolver no país.

“A Cabotagem tem uma relação direta com a multimodalidade. 90% dos Operadores de Transporte Multimodal são de Cabotagem. Portanto, precisamos ter custos de combustíveis mais atrativos e simplificação tributária. Também precisamos ampliar a nossa oferta de frota que atende a esses serviços”, falou.

Além do diretor-geral, estiveram presentes na audiência pública os diretores da ANTAQ, Alber Vasconcelos e Caio Farias.

VTMIS



O superintendente de Regulação explicou sobre a tarifa aprovada pela ANTAQ na CICS da Câmara Um dia antes, na terça-feira (13), foi a vez do superintendente de Regulação da ANTAQ, Bruno Pinheiro, participar de outra audiência pública, desta vez promovida pela Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) da Câmara dos Deputados, para tratar da situação dos portos no Brasil.

Em sua apresentação, Pinheiro falou sobre a recente revisão tarifária obrigatória aprovada pela ANTAQ prevista em contrato de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), agora Vports.

O servidor explicou que, apesar do aumento expressivo na tarifa do VTMIS, houve uma redução geral tarifária de mais de 13% em comparação à dezembro de 2021, quando o porto, ainda público, teve a sua última revisão tarifária

“São 170 itens tarifários com 57 tarifas reduzidas. Tivemos reduções importantes. Por exemplo, um navio de contêiner que entrava no Porto de Vitória pagava R\$ 116 mil. Com a tarifa aprovada pela ANTAQ pagará R\$ 68 mil, redução de mais de 40%. Sobre o VTMIS, de fato tivemos um aumento. Mas era uma tarifa deficitária. Ela não remunerava os custos que a 'Codesa pública' tinha para manter aquela estrutura. Agora ela remunera os custos e remunera o BDI previsto em contrato”, explicou.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 14/06/2023

REUNIÃO COLEGIADA - PUBLICADA PAUTA DA 545ª REUNIÃO DE DIRETORIA COLEGIADA DE 2023

Reunião será realizada na próxima quinta-feira (15), pelo Canal do YouTube da ANTAQ

Brasília 13/06/2023 - Foi publicada a pauta da 545ª Reunião Ordinária de Diretoria (ROD) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A reunião acontecerá na próxima quinta-feira (15) e será transmitida no canal do YouTube da autarquia.

Confira a pauta da 543ª Reunião Ordinária de Diretoria

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 14/06/2023

INSTITUCIONAL - ANTAQ PARTICIPA DA NOR-SHIPPING 2023 TENDO TRANSIÇÃO ENERGÉTICA COMO DESTAQUE

Realizado a cada dois anos na Noruega, evento objetiva trazer soluções para indústria marítima mundial tratando de temas relacionados à preservação do meio ambiente



O diretor da ANTAQ discutiu com entidades do setor soluções para a indústria marítima global.

Brasília 13/06/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) esteve presente na Nor-shipping 2023. O evento, que é realizado a cada dois anos na Noruega, apresenta soluções para a indústria marítima global.

O diretor da ANTAQ Lima Filho representou a autarquia no evento que traz para o país nórdico empresas expositoras de quase 50 países, reunindo, sob o mesmo teto, inovações e melhores práticas da Europa, Ásia, América África e Oriente Médio.

Neste período, representantes das indústrias marítimas de diversos países aproveitam para trocar experiências, participar de inúmeras palestras sobre temas inovadores, especialmente relacionados à transição energética, preservação do meio ambiente e inovações no setor. O Nor-shipping também serviu para que as entidades internacionais reforçassem suas “maritime networks”, consolidando parcerias e encontrando novas oportunidades em suas atividades.

Lima Filho palestrou em duas mesas de debates, nas quais foram tratados temas como energia limpa; os portos brasileiros e o papel da ANTAQ na indústria marítima. O diretor participou, ainda, de encontros com autoridades norueguesas e teve a oportunidade de apresentar as atividades da Agência e as perspectivas dos portos brasileiros sob a ótica da transição energética a médio e longo prazo.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 14/06/2023

INSTITUCIONAL - COMUNICADO ANTAQ: INDISPONIBILIDADE DE SISTEMAS E PRORROGAÇÃO DE PRAZOS PROCESSUAIS

Prazos processuais com vencimentos no dia 12 de junho serão automaticamente prorrogados

Comunicado
ANTAQ

Indisponibilidade de sistemas Prorrogação de prazos processuais.

Clique aqui e saiba mais!



Devido a problemas na infraestrutura elétrica do edifício sede da Agência, os prazos processuais com vencimento em 12/6 passarão a vencer em 13/6.

Brasília 12/06/2023 - Informamos que, devido a incidente na infraestrutura elétrica do edifício sede da Agência ocorrido na noite passada, o SEI e todos os sistemas finalísticos da Instituição estão fora do ar, com previsão de retorno à normalidade durante a noite de hoje.

Nos termos do § 2º do art. 58 da Portaria-DG nº426/2022, os prazos processuais com vencimento hoje, dia 12 de junho de 2023, ficam automaticamente prorrogados para amanhã, dia 13 de junho de 2023.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/06/2023

RODOVIAS - ORÇAMENTO MAIS ROBUSTO PERMITE LIBERAÇÃO DE 45 QUILÔMETROS REVITALIZADOS NA BR-158/PA



Ministério dos Transportes vai investir cerca de R\$ 1,6 bilhão nas rodovias e hidrovias do Pará neste ano. Valor é 2,5 vezes maior do que o executado em 2022

Rodovia é fundamental para o escoamento da produção pelo porto de Vila do Conde (PA) - Foto: Divulgação/DNIT

um trânsito mais seguro em uma rodovia fundamental para o escoamento da produção de minérios do sudeste do Pará pelo porto de Vila do Conde, na cidade de Barcarena (PA). Foram liberados 45 quilômetros revitalizados da BR-158/PA, em trecho que vai do Km 794 ao Km 839 da BR-158/PA, localizado em Santana do Araguaia (PA).

Foram aplicados R\$ 15 milhões em serviços de microrrevestimento e recuperação da sinalização, executados pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A renovação ocorreu como parte do contrato de manutenção que atende quase 200 quilômetros da rodovia, importante rota para o escoamento da produção de minérios de ferro, bauxita e manganês do Pará ao exterior via transporte marítimo.



Solenidade nesta terça-feira (13) em Brasília, com a presença do ministro dos Transportes, Renan Filho; da vice-governadora do Pará, Hana Tuma; do ministro das Cidades, Jader Filho; e de parlamentares federais e estaduais marcou a formalização da liberação do trecho ao trânsito à população paraense.

Investimento

“Cabe dizer que recebemos a BR-158 com 73% do seu percurso em condições ruins ou péssimas e que esperamos aplicar, só nessa rodovia, R\$ 330 milhões na recuperação dessa estrada”, destacou Renan Filho. Na ocasião, o ministro ressaltou o fato do Pará ter assumido a terceira posição no ranking dos estados que mais aplicaram recursos desde o início de ano. Até o momento, foram aplicados R\$ 417 milhões, ou 25,4% dos investimentos previstos para o estado.

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, prevê investimento de aproximadamente R\$ 1,6 bilhão nas rodovias federais e no modal aquaviário do Pará, valor 2,49 vezes maior do que o investido em 2022 pela gestão anterior. Do total previsto ao estado na lei orçamentária, aproximadamente R\$ 907 milhões se encontram reservados para ações de manutenção e conservação no setor rodoviário.

De janeiro de 2023 até o momento, já foi possível finalizar as obras da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Mosqueiro (PA), aumentando a segurança no embarque e desembarque de passageiros e cargas, bem como ampliar a visitação das rotas da região, que conta com 23 praias de água doce. Outro avanço foi contratar as obras de pavimentação dos 35 quilômetros restantes do principal corredor de exportação da safra agrícola do Pará, a BR-163/PA.

Período de obras

O objetivo do Governo Federal é devolver às rodovias federais paraenses condições adequadas de trafegabilidade, com mais segurança para os usuários, uma vez que essas estradas contaram com baixos investimentos nos últimos anos, o que levou a uma deterioração da malha viária.

Com a aproximação do verão amazônico, em julho, e o fim do período de chuvas, serão retomados serviços e obras fundamentais para o estado como a construção do trecho Altamira a Rurópolis da BR-230/PA e o Novo Repartimento a Tucuruí na BR-422/PA.

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

Data: 14/06/2023

RODOVIAS - PROJETO DE ADEQUAÇÃO DA BR-262/ES É AUTORIZADO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Propostas abrangem duplicação e restauração de mais de 180 quilômetros da rodovia federal. Ordem de serviço foi assinada nesta terça-feira (13), pelo ministro Renan Filho

Atendendo à uma demanda histórica da população capixaba, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, autorizou nesta terça-feira (13) a elaboração dos projetos de adequação da BR-262/ES. Com investimento de R\$ 22,2 milhões, a iniciativa engloba propostas para duplicação e restauração do trecho de 180,6 quilômetros de pistas simples, entre o município de Viana, no Espírito Santo (km 15,9), e a divisa com Minas Gerais (km 196,5).

Também faz parte do projeto a elaboração do estudo de impacto ambiental/relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA) referente à rodovia. A duplicação da rodovia trará benefícios na redução dos custos operacionais e ambientais do transporte rodoviário, diminuirá os riscos de acidentes, facilitará a mobilidade urbana e rural e contribuirá com a geração de empregos diretos e indiretos, impulsionando a economia do Espírito Santo.

Entre as soluções propostas na contratação para elaboração do projeto básico de engenharia, destacam-se a implantação de interseções em dois níveis, vias elevadas, passarelas para travessia



de pedestres, túnel rodoviário para transposição de segmento de relevo extremamente acidentado e a duplicação das 17 pontes ao longo do trecho. A elaboração dos projetos ficará a cargo do Consórcio Pedra Azul, constituído por quatro empresas de engenharia.

A medida será possível com a assinatura da ordem de serviço pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante evento em Brasília. Participaram da solenidade o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande; o diretor-geral do Departamento Nacional de Transportes, Fabrício Galvão; e parlamentares da bancada federal do estado no Congresso Nacional.

“A BR-262 é uma rodovia fundamental para o desenvolvimento do estado e para a segurança das pessoas, por esse motivo, essa obra será inserida nas prioridades do novo plano de investimento do país”, afirmou Renan Filho, que ressaltou, ainda, que o governo terminará neste ano outras obras importantes para o Espírito Santo, como o Contorno do Mestre Álvaro, na BR-101, e a BR-447/ES.

Relevância

Importante para a integração nacional, a BR-262 é uma rodovia transversal que liga Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul. Tem papel fundamental na logística capixaba, pois conecta áreas destinadas à pecuária, à agricultura e à mineração, além de polos industriais e comerciais aos portos capixabas.

Pela via, é transportada rumo aos portos capixabas boa parte do café exportado pelo Espírito Santo e pela região de Manhuaçu, em Minas Gerais. O mesmo acontece com hortifrutigranjeiros que suprem os mercados da Grande Vitória.

Outros investimentos

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, atua na manutenção, operação e conservação rotineira de toda malha rodoviária federal das BR-262/ES, BR-259/ES, BR-482/ES, BR-393/ES, BR-342/ES, BR-447/ES e BR-484/ES, totalizando aproximadamente 600 quilômetros com 100% de cobertura contratual. Em 2023, o investimento previsto para o estado é de aproximadamente R\$ 416,7 milhões. Com este valor, serão criados 2,9 mil empregos diretos e indiretos, possibilitando a geração de renda para mais de três mil pessoas.

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

Data: 14/06/2023



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTOS PRIVADOS E ESTAÇÕES DE TRANSBORDO DE CARGA PODEM SE INSCREVER NO 1º PRÊMIO ATP

Redação Portogente

Associação de Terminais Portuários Privados premiará projetos em duas categorias. A Premiação será realizada no 10º Encontro ATP, dia 24/10, em Brasília

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) abriu, nesta terça-feira (13/6), as inscrições para o 1º Prêmio ATP, destinado a reconhecer os melhores projetos nas categorias de sustentabilidade energética e de inovação tecnológica portuária. Terminais de uso privado (TUPs) e estações de transbordo de carga (ETCs) poderão se inscrever, gratuitamente, até o dia 15 de julho, por meio do formulário eletrônico da premiação, no site da entidade.

A categoria sustentabilidade energética exige que a inscrição de projetos seja por meio de cadastro de artigo de até 20 páginas, e a de inovação tecnológica portuária, de artigo ou de relatório técnico com o mesmo limite. As propostas devem estar em fase de teste ou de implementação. Também são aceitas iniciativas já executadas. Não serão admitidos projetos em estágio conceitual ou que não saíram do papel. A mesma empresa poderá concorrer a mais de uma das categorias da premiação.



Na categoria de sustentabilidade energética portuária, serão premiados com troféu os três primeiros trabalhos com as melhores iniciativas para a geração de energia acessível e limpa ou relacionados ao consumo responsável de energia, conforme prevê os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs) números 7 e 12, respectivamente. Para avaliar esses projetos, a comissão julgadora vai considerar os seguintes critérios: inovação e originalidade; viabilidade técnica e financeira; impacto ambiental; aplicabilidade e funcionalidade; resultados e benefícios sustentáveis; e engajamento e parcerias.

Já na categoria inovação tecnológica portuária, serão premiadas, também com troféu, as três empresas com os melhores resultados associados à implementação de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica portuária. São os chamados projetos de PD&I tecnológica portuária. Nessa categoria, a comissão julgadora vai avaliar originalidade, relevância estratégia para o setor; aplicabilidade e funcionalidade; viabilidade técnica e financeira; engajamento e parcerias.

A premiação será realizada durante o 10º Encontro ATP, em Brasília, no dia 24 de outubro de 2023. O resultado do Prêmio ATP estará disponível no site da Associação (www.portosprivados.org.br)

Clique neste link e acesse o edital completo: <https://www.portosprivados.org.br/na-midia/premio-atp>

*Fonte: Portal Porto Gente
Data: 14/06/2023*



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AÇÃO REPUBLICANA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A parceria entre a União e o Estado de São Paulo em obras estratégicas para o desenvolvimento do Porto de Santos (SP) é de extrema importância para impulsionar o crescimento e a eficiência do cais santista, o principal porto do País. Nesse sentido, a construção do túnel Santos-Guarujá e mesmo a nova rodovia entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos são projetos fundamentais que requerem o apoio conjunto das esferas governamentais.

O túnel Santos-Guarujá tem sido objeto de discussões e debates há bastante tempo. Demanda antiga da região, sua construção é considerada estratégica para melhorar a infraestrutura portuária e a mobilidade na região. Durante a audiência da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizada ontem, dia 13, para debater a obra do túnel, o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, representando o Ministério de Portos e Aeroportos, e o secretário de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, Rafael Bennini, ressaltaram, cada um da sua forma, a importância da colaboração entre a União e o Estado para a concretização desse empreendimento.

A construção do túnel Santos-Guarujá trará diversos benefícios para o Porto de Santos e para a região como um todo. Ao proporcionar uma ligação mais rápida e eficiente entre os dois municípios, reduzirá significativamente o tempo de deslocamento e os custos logísticos, facilitando o escoamento de cargas e contribuindo para aumentar a competitividade do porto. Além disso, também melhorará a qualidade de vida dos moradores da região, reduzindo congestionamentos e promovendo um fluxo mais fluido de veículos.

Outro projeto de grande relevância é a nova rodovia entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos, projeto que está sob responsabilidade do Estado de São Paulo. Essa via será fundamental para otimizar o transporte terrestre de cargas, permitindo uma ligação mais eficiente entre a capital paulista e o porto. Com a melhoria das condições rodoviárias, haverá um aumento da capacidade de



escoamento da produção e uma redução dos custos logísticos, fortalecendo ainda mais a posição do Porto de Santos como um importante polo de comércio internacional.

Rusgas políticas à parte, o importante foi que Pomini e Benini deixaram evidente a vontade da União e do Estado de firmarem parcerias para alavancar a construção do túnel e da rodovia. E ao falar sobre parcerias, leia-se apoio financeiro. Independente do jogo político, o compromisso foi assumido. E esse tipo de postura é um exemplo da cooperação necessária para o desenvolvimento do País. A união de esforços entre as esferas governamentais é essencial para superar desafios e viabilizar projetos que impulsionem a economia, fortaleçam a infraestrutura e promovam o progresso das regiões portuárias.

Portanto, é fundamental que a União e o Estado de São Paulo continuem trabalhando de forma conjunta, estabelecendo parcerias sólidas e eficientes, para que essas obras estratégicas se tornem realidade. A construção do túnel Santos-Guarujá e a nova rodovia entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos são investimentos indispensáveis para o desenvolvimento econômico e logístico do Brasil, trazendo benefícios não apenas para o setor portuário, mas para toda a sociedade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TÚNEL 1

A reunião da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizada na tarde de ontem, para debater o projeto do túnel submerso do Porto de Santos, deixou claro que o Ministério de Portos e Aeroportos e o Governo de São Paulo querem estar juntos nesse empreendimento. As agendas políticas do Palácio do Planalto e do Palácio dos Bandeirantes não foram esquecidas, mas ficou evidente que elas podem ser deixadas de lado para viabilizar uma obra que pode garantir pontos positivos para os dois grupos. Representando o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, destacou que espera o apoio do Estado ao túnel, um projeto de competência da União. E o secretário de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, Rafael Benini, falando pelo governador Tarcísio Gomes de Freitas, prometeu dar essa ajuda, não fazendo questão “de qualquer protagonismo”.

TÚNEL 2

Algumas diferenças ainda persistem, especialmente em relação ao modelo de negócios a ser adotado para viabilizar o túnel do Porto de Santos. Mas não parece que tai ponto possa prejudicar as conversas entre as partes.

TÚNEL 3

Uma postura semelhante foi adotada quando, durante a audiência da comissão, se tratou da necessidade de uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos. Benini disse que o traçado ainda não está definido. Uma opção é ter uma nova pista na área de concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes, o que pode garantir uma implantação mais rápida e barata. E é possível ter uma rodovia construída em uma nova área, como trata o projeto Via Green. Citando o ministro Márcio França, Anderson Pomini afirmou que o Governo Federal está disposto a repassar recursos para essa obra.

TÚNEL 4

A reunião da Comissão de Viação e Transportes também teve momentos mais “conflituosos”. Ao ser questionado pelo deputado federal Antônio Carlos Rodrigues (PL-SP), ex-ministro de Transportes, Portos e Aviação Civil, sobre o projeto executivo do túnel do feito pela Dersa, Rafael Benini disse que ainda não havia recebido - sua pasta assumirá os projetos da autarquia estadual, atualmente em processo de liquidação. De imediato, Rodrigues ligou para o liquidante da Dersa, Laércio Simões, e perguntou sobre o projeto, colocando seu celular no viva voz. Todos puderam ouvir Laércio dizendo

que o projeto já havia sido repassado para Benini. O secretário estadual manteve a versão de que ainda não recebeu o estudo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

NACIONAL - UNIÃO E ESTADO DE SÃO PAULO ADMITEM PARCERIA POR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Representantes das esferas federal e estadual debateram a construção da via em audiência de Comissão da Câmara

Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br e Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, representou o Governo na audiência promovida pela Comissão de Viação e Transportes
Crédito: Reprodução/Instagram/Anderson Pomini

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados discutiu ontem (13) a construção do túnel imerso ligando as duas margens do Porto de Santos (SP), nas cidades de Santos e Guarujá. E tanto a União como o estado de São Paulo admitiram trabalhar em conjunto para tirar do papel um projeto que há décadas é aguardado pela população da

região da Baixada Santista.

Entre os presentes, representando o Ministério de Portos e Aeroportos, estava o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS). Anderson Pomini, que apresentou os traços do projeto executivo para a construção do túnel. E do lado do Governo Estadual, o secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

A discussão sobre a obra durou cerca de três horas. Embora exista a disposição de ambos os lados por uma parceria em prol do túnel, algumas divergências vieram à tona durante a audiência. A principal delas diz respeito ao modelo de investimento na construção do túnel.

A ideia do Governo Federal é custear o projeto e depois realizar uma concessão para recuperar parte do investimento feito nas obras. Já a gestão do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) quer implantar o modelo de Parceria Público-Privada (PPP).

Segundo o presidente da APS, a obra deve seguir o modelo proposto pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Ele defendeu que a obra é de cunho social e por isso deve ser iniciada pelo Governo. Ele lembrou que existe uma preocupação com a tarifa social do túnel que pode ter o valor de R\$ 15. O secretário Benini, porém, insistiu que a PPP é a única forma de tirar a discussão do papel. Nesse caso, a concessão seria feita antes das obras e a empresa vencedora arcaria com os custos logo de início.

Os dois projetos já possuem uma estimativa de início das obras e do valor do investimento. A previsão do custo das obras é de R\$ 5 bilhões e a APS já possui R\$ 2 bilhões em caixa. A publicação do edital seria feita neste ano mesmo, segundo a Autoridade Portuária. As obras devem começar no início de 2024, com término em 2028.

Anderson Pomini ressaltou que a obra do túnel Santos-Guarujá não vai comprometer as obras de infraestrutura portuária. “Essas obras estão garantidas. O orçamento é de R\$ 2.378 bilhões”, disse.

Projeto executivo

Durante a audiência pública, parlamentares e representantes da APS discutiram sobre a empresa que está com o projeto executivo da construção do túnel.

Segundo os deputados, a Dersa (Desenvolvimento Rodoviário SA), empresa de construção já extinta, controlada pelo Governo de São Paulo, não teria estabilidade para possuir o projeto executivo da obra Santos-Guarujá. Em 2012, durante a gestão do então governador Geraldo Alckmin, a estatal apresentou um projeto de túnel imerso, que não foi adiante.

Pomini argumentou que à época não havia concorrência entre as competências e a Dersa ficou responsável pela obra. Mas atualmente os governos federal e estadual divergem sobre qual esfera arcaria com o projeto. “Como hoje ambos querem, a competência federal poderá contar com o apoio do estado”, disse o presidente da APS.

Terceira pista

Apesar das discordâncias, União e Estado procuraram apontar para uma convergência. Em dado momento, o presidente da APS disse que gostaria de ter o apoio de São Paulo para a construção do túnel. E que o Governo, numa espécie de contrapartida, colaboraria com o Estado, inclusive financeiramente, nas obras de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos.

“O ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França já se manifestou a favor de conversar com o presidente Lula para pedir aporte para a construção da terceira via”, disse Anderson Pomini. “Isso sim é política pública. O Governo do Estado apoia com aporte financeiro a construção do túnel e o Governo Federal apoiaria, inclusive com aporte financeiro, a terceira via de acesso Planalto-Santos”, completou.

Hoje os caminhoneiros que utilizam o Sistema Anchieta-Imigrantes para chegar ao Porto de Santos só dispõem de uma pista da Via Anchieta.

O prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB), também esteve presente na audiência. O prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), foi representado pelo secretário de Assuntos Portuários e Emprego, Bruno Orlandi, que participou de forma remota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/06/2023

NACIONAL - ATP VAI PREMIAR PROJETOS DE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE DE TERMINAIS PRIVADOS

Interessados podem se inscrever até o próximo dia 15 de julho, por meio do site da entidade

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Os terminais interessados poderão concorrer ao Prêmio ATP nas categorias sustentabilidade energética portuária e inovação tecnológica portuária Crédito: Divulgação/Porto do Açu

Os terminais portuários privados brasileiros terão seus principais projetos de inovação e sustentabilidade destacados neste ano, com o 1º Prêmio ATP. A iniciativa foi lançada nessa terça-feira, dia 13, pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). Haverá duas categorias – sustentabilidade energética e inovação tecnológica portuária – e os interessados devem se inscrever até 15 de julho, preenchendo um formulário eletrônico disponível no site da ATP.

Na categoria de sustentabilidade energética portuária, serão premiados os três melhores projetos relacionados à geração de energia limpa e acessível, ou ao consumo responsável de energia, em linha com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 7 e 12. A comissão

Julgadora avaliará critérios como inovação, viabilidade técnica e financeira, impacto ambiental, aplicabilidade e funcionalidade, resultados sustentáveis, engajamento e parcerias.

Já na categoria de inovação tecnológica portuária, serão premiadas as três empresas com os melhores resultados obtidos por meio de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica portuária. A comissão julgadora analisará critérios como originalidade, relevância estratégica para o setor, aplicabilidade e funcionalidade, viabilidade técnica e financeira, engajamento e parcerias.

As empresas poderão concorrer em ambas as categorias, desde que atendam aos requisitos. O prazo para inscrição encerra em 15 de julho. Os projetos devem estar em fase de teste ou implementação, sendo também aceitas iniciativas já executadas. No entanto, projetos em estágio conceitual ou que não saíram do papel não serão considerados.

O resultado do Prêmio ATP será divulgado durante o 10º Encontro ATP, que ocorrerá em Brasília em 24 de outubro deste ano. A premiação será feita por meio da entrega de troféus às três melhores propostas de cada categoria. Os interessados em obter mais informações sobre o concurso podem acessar o site da Associação de Terminais Portuários Privados (www.portosprivados.org.br), onde está disponível o edital completo.

A ATP, fundada em 2013 e com sede em Brasília, representa os interesses do segmento portuário privado e busca contribuir para a modernização dos portos brasileiros. Atualmente, a associação conta com 30 empresas de grande porte e 54 terminais de uso privado em todo o país. As empresas associadas da ATP são responsáveis pela movimentação de 60% da carga portuária do Brasil e pela geração de 47 mil empregos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

NACIONAL - ABTP DEFENDE PRORROGAÇÃO DO REPORTO EM COMISSÃO NA CÂMARA

Segundo presidente da entidade, investimentos feitos pelos terminais portuários dependem desse benefício

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



Para o deputado Helder Salomão, é necessário que a Câmara discuta o tema, “visto que a atividade portuária é estratégica para o desenvolvimento nacional” Crédito: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

A Comissão de Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados debateu ontem a situação dos Portos brasileiros. Parlamentares e representantes do setor defenderam a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, destacou que os investimentos dependem do Reporto e que a discussão se torna mais necessária para o setor com a tramitação da reforma tributária no Congresso Nacional.

“Precisamos urgentemente renovar o Reporto para que a gente continue fazendo os investimentos tão necessários”, disse. Segundo ele, a reforma tributária elevaria a carga tributária das empresas do setor em cerca de 38%.



Os parlamentares presentes na reunião se comprometeram a levar as preocupações do setor adiante com a criação do grupo de trabalho sobre a situação dos portos brasileiros. “Essa Casa precisa realizar outros momentos para debater o tema, visto que a atividade portuária é estratégica para o desenvolvimento nacional”, disse o deputado Helder Salomão (PT-ES).

Entre outras preocupações estão as privatizações no setor. O principal questionamento foi sobre o modelo de venda da Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (Codesa), em 2022. A desestatização da Codesa (hoje VPorts) foi a primeira de uma autoridade portuária.

“O governo entregou a autoridade portuária, que é o papel do estado brasileiro de conduzir a visão pública do porto, na mão de um ente privado. Essa é a nossa grande discordância”, defendeu o presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, José Adilson.

Adilson e o presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), Eduardo Guterra, pediram ao secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, a criação de um grupo de trabalho para analisar os desdobramentos da privatização da Codesa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

REGIÃO NORDESTE - EMPRESAS INAUGURAM CENTRO DE DESTROCA DE BOTIJÕES NO PORTO DE SUAPE

Sulog e Grupo Nova Fase investiram R\$ 6 milhões para implantar primeiro empreendimento automatizado no Brasil

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

A Suape Logística (Sulog/PE) e o Grupo Nova Fase, do Paraná, inauguraram no último dia 6 um Centro de Destroca de botijões de GLP (Gás Liquefeito de Petróleo), ou gás de cozinha, no Porto de Suape (PE).

A unidade fica no pátio de triagem de caminhões da Sulog e, além de ser o primeiro Centro de Destroca do Norte-Nordeste, é o primeiro do país a ser automatizado.

Foram investidos um total de R\$ 6 milhões, sendo R\$ 5 milhões aplicados pela Sulog nas instalações físicas em uma área de 4 mil metros quadrados, e mais R\$ 1 milhão pela Nova Fase, em automação, sistema de esteiras, câmeras de monitoramento e estrutura operacional.

O Centro de Destroca vai possibilitar que os botijões vazios de diversas marcas, que chegam misturados nos caminhões, sejam separados de forma automatizada antes de seguirem para envasamento nas companhias de gás que ficam instaladas no complexo portuário pernambucano.

A estimativa é de que sejam processados entre 40 mil e 50 mil vasilhames por dia.

Até então, as operações de destroca eram realizadas manualmente por trabalhadores terceirizados em pátios descobertos no interior da área portuária, sem nenhum tipo de automação.

“No Centro, os funcionários que realizam a destroca passarão de operações terceirizadas embaixo de sol e chuva, para uma operação centralizada, com todas as condições para qualidade e bem-estar”, explicou Rodrigo Lengler, diretor de Tecnologia e Inovação da Nova Fase.

Ele destacou ainda que o sistema de automação será integrado por 96 câmeras, plataforma tecnológica de reconhecimento de padrões e linhas transportadoras de movimentação de vasilhames com separadores automáticos.

“É, de fato, um projeto pioneiro e sem nada parecido até onde conhecemos no país”, afirmou Rodrigo.



Já Bruno César, diretor executivo da Sulog, declarou que além dos benefícios indiretos de mobilidade urbana e racionalização de tráfego na região, “traremos benefícios diretos junto aos terminais de distribuição de gás, conferindo agilidade, produtividade, foco e redução de custo em toda cadeia logística”.

Ele resalta ainda que as companhias que envasam o gás ganharão agilidade no processo devido a redução de mão de obra e ganho operacional. Já os revendedores de GLP terão uma destroca mais rápida e os caminhões seguirão para o envase com os botijões já separados.

O Grupo Nova Fase atua no segmento de requalificação de vasilhames para GLP desde 1995 e possui 10 unidades que atendem parte da demanda de 22 estados realizando requalificação, manutenção e inutilização de vasilhames.

A Sulog faz parte do Grupo Agemar, especializada em soluções integradas de infraestrutura portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

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

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

NORDESTE EXPORT 2023

JOÃO PESSOA - PB
20 de junho - 9h15

PAINEL 1

Perspectivas do transporte ferroviário para o desenvolvimento da região Nordeste

PRESENCAS CONFIRMADAS

- Felipe Queiroz, Diretor da ANTT
- Anderson Abreu, Gerente Geral de Relações Institucionais da VLI
- Humberto Mota, Presidente da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)

Evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

NORDESTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

REGIÃO NORDESTE - GOVERNO DO MARANHÃO ENTREGA NOVA LANCHA TÁTICA PARA SEGURANÇA PORTUÁRIA

Embarcação vai auxiliar as atividades de policiamento fluvial/marítimo no combate ao contrabando de mercadorias

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A embarcação, que será utilizada pelo Bope da PM do Maranhão, também estará disponível para auxiliar demandas de outros órgãos, como a PF e a Receita Federal Crédito: Divulgação

O Governo do Maranhão, por meio da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), entregou uma nova lancha tática, modelo DSG 680, à Polícia Militar.

O investimento tem o objetivo de fortalecer a segurança portuária e auxiliar as atividades de policiamento fluvial/marítimo no combate ao contrabando de mercadorias, armas de fogo, entorpecentes e outros ilícitos penais nos portos e terminais portuários do litoral maranhense.

A embarcação, que será utilizada pelo Batalhão de Operações Policiais Especiais (Bope) da Polícia Militar do Maranhão, também estará disponível para auxiliar demandas de outros órgãos, como a Polícia Federal e a Receita Federal, visando interconectar diferentes entidades que atuam no Porto do Itaqui.

Durante a entrega, o governador Carlos Brandão falou sobre a importância da nova embarcação e sobre futuros investimentos que possam beneficiar também questões que envolvam emergências médicas, a partir de ambulâncias fluviais; e acesso a serviços essenciais como o transporte de mercadorias.

“Hoje, por meio da Emap, podemos disponibilizar uma lancha tática em uma parceria no valor de R\$ 700 mil. Tem como finalidade o patrulhamento de toda a área costeira da nossa ilha para combater o crime, o contrabando e o tráfico de drogas. É um equipamento que ainda não tínhamos e poderá ser utilizado em outras cidades, dependendo da necessidade”, afirmou o governador Carlos Brandão.

O presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Gilberto Lins, destacou a relevância da parceria entre a Secretaria de Segurança Pública e o Porto do Itaqui na aquisição da lancha, ressaltando que poucos portos no Brasil possuem esse tipo de equipamento.

“Estamos muito felizes junto ao governador para a entrega desta lancha que irá fazer o patrulhamento costeiro do Maranhão, nos guardando aqui no porto”, pontuou o presidente da Emap.

A embarcação

A DGS 680 é bastante usada por equipes de segurança por ter sido testada e aprovada em ambientes extremos, sendo considerada ideal para missões de inspeção naval, patrulha e transporte.

Tem capacidade de amortecimento a impactos, baixa propagação de chamas, baixo custo de manutenção e baixa percepção em radares, trazendo vantagens aos policiais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023

REGIÃO SUDESTE - PM AMBIENTAL RECEBE NOVA EMBARCAÇÃO PARA PATRULHAMENTO NO LITORAL DE SP

Barco blindado foi batizado de Mokarran, fazendo alusão ao tubarão-martelo

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



O barco Mokarran tem capacidade de mais de 2 toneladas de carga e conta com três motores de 300 hp, podendo atingir a velocidade máxima de 40 nós
Crédito: Divulgação/PM Ambiental

O comando da Polícia Militar Ambiental no Litoral de São Paulo recebeu uma nova embarcação que será usada para patrulhamento marítimo pela região da Baixada Santista. Batizada de Mokarran, em referência ao tubarão-martelo, o barco que é blindado foi entregue pela Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil).

O barco é equipado com três motores de 300 hp, o que, segundo a pasta, proporciona eficiência nas ações de fiscalização ambiental e combate à criminalidade na região litorânea.

“Essa conquista reforça o compromisso do Governo Estadual com a proteção do meio ambiente e a conservação dos recursos naturais ao longo dos 700 quilômetros de costa. A nova embarcação será um recurso valioso para monitorar e fiscalizar áreas de preservação ambiental, preservando a biodiversidade e os ecossistemas marinhos”, afirmou a Semil, em nota.

Ainda de acordo com a Semil, a Mokarran tem capacidade de mais de 2 toneladas de carga e velocidade máxima de 40 nós. Além disso, o casco garante a operação segura em navegação costeira.

Os bancos da embarcação seguem as exigências da Marinha do Brasil, permitindo que os tripulantes e demais militares desempenhem suas funções com um mínimo de conforto, considerando o seu emprego em inspeções prolongadas no mar.

O evento de entrega da nova embarcação marítima da PM ocorreu em Guarujá (SP) e contou com a presença de autoridades estaduais e dos municípios da Baixada Santista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/06/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

VLI LANÇA DESAFIO PARA O SETOR DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Informações: Diário do Comércio (14 de junho de 2023)

Para a VLI Logística, a inovação e a transformação digital têm um papel de reinvenção fundamental, garantindo a oferta de uma logística mais competitiva para os nossos clientes e a sustentabilidade do nosso negócio, ao mesmo tempo em que prepara a VLI para disrupções do setor. Por isso, a companhia concentra os seus esforços de inovação e digital nas principais frentes de transformação deste setor – alicerçadas em novos modelos de negócios e tecnologias fortemente embasados em conectividade, concentradas em três pilares: modos de transporte, otimização dos ativos e orquestração/colaboração de redes logísticas complexas.

Para sustentar os esforços nestes três pilares de transformação do setor, a companhia constrói e faz a gestão de um robusto portfólio de iniciativas de inovação e transformação digital. Ele é formado por iniciativas resultantes do ecossistema de inovação, que a VLI fomenta interna e externamente, como ideias apresentadas em nossos programas de intraempreendedorismo, com diferentes níveis de



incerteza; novos negócios inovadores incubados e impulsionados pelas frentes de Corporate Venture Building (CVB) e de Corporate Venture Capital (CVC).

“Temos uma forte atuação na frente de inovação aberta. Em relação às startups, por exemplo, ao longo de sua trajetória, a VLI mapeou mais de 600, promoveu 135 eventos de conexão e ouviu 385 pitches de startups, fomentando uma relação que fez com que a VLI seja reconhecida com uma das empresas mais ativas no ecossistema de inovação aberta do 100 Open Corps”, disse a gerente de inovação, Fernanda Pires.

Novo desafio

No começo de junho, a companhia está lançando mais um desafio para startups. Desta vez para identificar startups com soluções de rastreabilidade de ativos ferroviários em pátios e terminais. “Nossa expectativa é identificar, dentro do pátio ou terminal, onde está cada ativo durante o processo previsto nas operações, permitindo atuarmos de forma preventiva a possíveis desvios de tempo nas etapas de carga, descarga, manutenção, limpeza e manobra, por exemplo”, explica Fernanda Pires.

Para garantir a entrega aos clientes, conforme o combinado, em termos de prazo e quantidade, a VLI conta com mais de 24 mil vagões em operação em suas malhas e/ou em malha de concessionárias parceiras. Para as viagens de cada cliente, a companhia usa atualmente um sistema de GPS que rastreia cada locomotiva e associa os vagões que irão fazer parte da sua composição.

Hoje, nos pátios, são realizadas operações manuais de formação de trens e manobras de posicionamento dos vagões para oferta ou destinação às oficinas. Já nos terminais, são feitas, também manualmente, manobras internas e processos de carga e descarga, bem como abastecimento e outras atividades operacionais.

Sendo assim, a companhia busca soluções inovadoras que possibilitem à VLI a rastreabilidade dos ativos para garantir uma identificação precisa das etapas e do tempo gasto para cada uma delas (tempos e movimentos) nas operações dos pátios e terminais, da VLI e de clientes, antecipando-se a desvios de entrega e focando na satisfação do cliente.

CrITÉRIOS de seleção

A companhia está aberta a sugestões e ideias escaláveis e de baixo custo, desde tecnologias de identificação por imagem em tempo real a sensoriamento do pátio e terminal e evitando ao máximo a necessidade de intervenção em cada um dos ativos, o que acarretaria um altíssimo custo total e complexa gestão da solução no longo prazo, visto o enorme volume e variedade de ativos envolvidos (vagões, em sua maioria).

Como fator de eliminação, a empresa busca soluções que não demandem mobilização ou esforço de seus clientes, seja sistêmico, operacional, ou processual, principalmente nos terminais de carga e descarga geridos ou contratados por eles.

A solução não pode depender de parceria informal. Todos os terceiros ou parceiros envolvidos na solução devem estar formalmente vinculados à proposta no ato da submissão ao desafio.

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

Data: 14/06/2023

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS 2022/23 DA UCRÂNIA ALCANÇAM 47,1 MILHÕES DE TONELADAS

Informações: Forbes (14 de junho de 2023)

As exportações de grãos da Ucrânia para a temporada 2022/23 ficaram em 47,1 milhões de toneladas até 14 de junho, mostraram dados do Ministério da Agricultura nesta quarta-feira (14).

O ministério não forneceu uma comparação exata para a mesma data do ano anterior, mas disse que a Ucrânia havia exportado 47,8 milhões de toneladas de grãos até 17 de junho de 2022.



O volume até agora na atual temporada de julho a junho incluiu 16,2 milhões de toneladas de trigo, 27,9 milhões de toneladas de milho e cerca de 2,7 milhões de toneladas de cevada.

O ministério disse que as exportações de grãos durante o mês de junho foram de 1,8 milhão de toneladas.

Após um bloqueio causado pela invasão da Rússia em 24 de fevereiro de 2022, o acesso a três portos ucranianos no Mar Negro foi liberado no final de julho do ano passado sob um acordo entre Moscou e Kiev mediado pelas Nações Unidas e a Turquia.

Grande produtora e exportadora de grãos, a produção de grãos da Ucrânia caiu para cerca de 53 milhões de toneladas em peso limpo no ano civil de 2022, ante um recorde de 86 milhões de toneladas em 2021.

As autoridades culpam a queda nas hostilidades nas regiões leste, norte e sul do país.

O governo disse que a Ucrânia pode colher 44,5 milhões de toneladas de grãos em 2023.

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

Data: 14/06/2023

SANTOS BRASIL BATE RECORDE DE PRODUTIVIDADE NO TECON VILA DO CONDE

Informações: Santos Brasil (13 de junho de 2023)

São Paulo, 7 de junho de 2023. O Tecon Vila do Conde bateu recorde mensal de produtividade no último mês de maio. O terminal de contêineres operado pela Santos Brasil no porto de Barcarena (PA) alcançou a marca de 37,48 MPH (Movimentos por Hora) – medida que computa o número de embarques e desembarques de contêineres nas embarcações atracadas no cais do terminal e indica eficiência na operação.

Desde o início do ano, o Tecon Vila do Conde vem operando com elevada produtividade, tendo registrado uma média de 36,2 MPH no primeiro trimestre, a melhor da história do terminal.

A marca é reflexo de uma série de investimentos em tecnologia, infraestrutura e treinamento de equipes, que vêm sendo realizados pela Santos Brasil para aumentar a eficiência do terminal e, consequentemente, o nível de serviço prestado aos clientes.

Entre as iniciativas da Companhia destaca-se a implantação do software Opus TOS (Terminal Operating System), que integra as operações de pátio, cais e gates e traz mais eficiência no planejamento, permitindo a gestão da operação em tempo real, com ganhos no padrão operacional, ritmo e velocidade.

A conclusão das obras de pavimentação, drenagem e iluminação de uma nova área de 20 mil m², que passou a ser usada como pátio de contêineres vazios – elevando a área total do terminal para 108 mil m² -, também contribuiu para os bons resultados, bem como a sinergia entre as equipes e a maior rapidez na manutenção de equipamentos.

Em 2022, a Santos Brasil investiu R\$ 39 milhões em melhorias de infraestrutura e na ampliação da área de armazenagem para permitir que o terminal absorva o crescimento do transporte de cargas containerizadas na região Norte do país e, também, de cargas de projeto. Mais R\$ 120 milhões serão destinados a obras de expansão, sistemas e compra de novos equipamentos com o objetivo de ampliar em quase 40% a capacidade do Tecon Vila do Conde, que passará dos atuais 217 mil TEUs/ano para 300 mil TEUs/ano até 2025.

De acordo com Roberto Teller, diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, o Tecon Vila do Conde está localizado em uma região que cresce a taxas maiores que o país, por isso a Companhia está destinando pesados investimentos para a ampliação de sua capacidade e eficiência. “Os primeiros resultados deste esforço já puderam ser observados por nossos clientes. Prova disso é



que, em abril, o terminal alcançou a nota mais alta na sua história de acordo com nosso indicador de satisfação do cliente”, diz.

O Tecon Vila do Conde é um terminal fluvial de contêineres e de carga de projetos, com um enorme potencial de crescimento, impulsionado pelo agronegócio e mineração na exportação e por equipamentos e máquinas na importação. Está estrategicamente localizado no Arco Norte, no delta do Rio Amazonas, em uma área de grande capilaridade hidroviária e também muito próxima às principais rotas marítimas internacionais, com acesso a todos os continentes.

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

Data: 14/06/2023

ANTT APROVA PRIMEIRO EDITAL DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO PARANÁ

Informações: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (13 de junho de 2023)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, na Reunião de Diretoria (Redir) desta quinta-feira (11/5), o edital do Lote 1 para concessão das Rodovias Integradas do Paraná, que vai ser publicado nesta sexta-feira (12/5), no Diário Oficial da União (DOU). O leilão está previsto para dia 25/8.

No momento, as vias não possuem uma concessionária responsável na região. As concessões foram entregues pelo estado há cerca de um ano e meio. Sendo assim, o objetivo é resgatar a manutenção e conservação dos trechos leiloados, promovendo o desenvolvimento econômico das cidades interligadas, a segurança dos usuários, e outros benefícios necessários para o desenvolvimento da infraestrutura da região e do país.

Ao todo, serão leiloados seis lotes em relação ao sistema rodoviário que compõe a conexão entre o porto de Paranaguá, a Região Metropolitana de Curitiba e a Ponte da Amizade, na fronteira com o Paraguai. O segundo lote tem previsão de ter o edital aprovado e publicado no início de junho.

Concessão – O contrato será de 30 anos e o primeiro lote abrangerá uma extensão total de 473 km, compreendendo as BR-277/373/376/476/PR e as PR-418/423/427.

Investimentos – Para o primeiro lote, a previsão de receita após 30 anos está avaliada em cerca de R\$ 27 bilhões. Em relação aos investimentos (Capex) previstos para o trecho, o valor estimado é de R\$ 7,9 bilhões, sendo que 47% desse valor será destinado à expansão e melhoria de capacidade das rodovias, seguindo às orientações do projeto.

Já os custos operacionais devem destinar cerca de R\$ 5,2 bilhões (Opex) para o investimento em serviços gerais e administrativos, como por exemplo: serviço médico e mecânico, pontos de parada de descanso para caminhoneiros, sistema de balanças e pesagem, entre outros.

Benefícios – De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia (PER), os principais benefícios incluem 344 km de obras de duplicação, 81 km de faixas adicionais, 38 km de terceira faixa e 41 Km em vias marginais. Serão ainda 11 passarelas; 60 paradas de ônibus; 70 Obras de Arte e Especiais; entre outros.

Além disso, a rodovia contará com 9 Bases de Serviços Operacionais e de Atendimento ao Usuário (BSO/SAU), que contarão com 3 ambulâncias tipo D, destinada ao suporte avançado de vida, em outras palavras, para o atendimento e transporte de pacientes de alto risco de vida (tipo UTI), além de 7 ambulâncias tipo C.

Estarão a serviço dos usuários um completo sistema de serviço de atendimento mecânico, com 6 guinchos leves, 4 guinchos pesados, além de 2 caminhões pipa e 2 caminhões gaiola.

A rodovia também disponibilizará 1 ponto de parada e descanso para caminhoneiros.

Inovações – O modelo operacional apresentado pelo projeto ainda traz propostas de modernização e inovação em tecnologias para auxiliar o monitoramento e assistência nas rodovias, como o investimento em Câmeras com tecnologia OCR, que permitem reconhecimento de placas, em pontos estratégicos; Painéis de Mensagem Variável (PMV), sendo 14 fixas e 5 móveis; 100% de iluminação em pontos críticos como trechos urbanos, viadutos e entroncamentos; Sistema de Pesagem automático (WIM).

Outra novidade é a disponibilização de WiFi nos pontos de atendimento ao usuário e áreas de descanso para caminhoneiros.

Praças de Pedágio- Nos trechos definido no lote 1, já existem 5 praças: Imbituva, São Luiz do Purunã, Iratí, Porto Amazonas e Lapa, que deverão ser restauradas e modernizadas para atender às demandas represadas e necessidades da região.

O projeto apresenta desconto em todas as praças quando comparado à tarifa praticada no encerramento das concessões em 2021. Por exemplo, em Porto Amazonas, o valor praticado vigente é de R\$14,96, para o carro de passeio. Com o desconto apresentado, deverá cair para R\$10,60, cerca de 29% a menos no valor.

O leilão será exclusivamente por menor tarifa, com aportes crescentes e proporcionais acima de 18%

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

Data: 14/06/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

DIREITO DE PREFERÊNCIA DÁ CONFORTO À PETROBRAS EM NEGOCIAÇÃO POR AÇÕES DA BRASKEM, DIZ PRATES

"A gente tem mantido uma posição inerte por enquanto, embora internamente a gente esteja trabalhando", explicou o presidente da Petrobras

Por Hanrikson de Andrade/Hanrikson de Andrade 14 de junho de 2023 Em Combustíveis, Empresas, Petróleo e gás, Política energética



Jean Paul Prates, presidente da Petrobras. Crédito: REUTERS/Adriano Machado

BRASÍLIA – O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou na manhã desta quarta (14/6) que o direito de preferência pelas ações da Braskem deixa a companhia confortável em meio às tentativas de compra da petroquímica, detida em sociedade com a Novonor.

O executivo afirmou também que a Petrobras está trabalhando internamente no caso. Em nota, a companhia afirmou ontem que nenhuma decisão foi tomada sobre permanecer, sair ou assumir a participação da Novonor.

"Nós temos direito de preferência e estamos confortáveis diante dessa posição. Vamos analisar tudo o que está acontecendo, mas não podemos dizer nada nesse caso, justamente porque gera muita

especulação”, afirmou em Brasília. “A gente tem mantido uma posição inerte por enquanto, embora internamente a gente esteja trabalhando.”

Prates e membros da cúpula da Petrobras se reuniram com o vice-presidente e ministro da Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin (PSB). Nesta quarta (14/6), ocorrerá a primeira reunião do Confert, conselho para tratar de políticas para o setor de fertilizantes, do qual a Petrobras faz parte.

Disputa pelas ações da Braskem

A Unipar tem interesse em ser sócia da Petrobras na Braskem, segundo o Valor. A proposta pela parcela da Novonor tem “flexibilidade”, diz o jornal, citando fontes da negociação.

No Estadão, por sua vez, a notícia é que a Petrobras avalia cobrir a oferta da Unipar, de R\$ 10 bilhões em dinheiro, para ficar com o controle Braskem.

Além de afirmar que nenhuma decisão foi tomada, a Petrobras disse que a atuação no setor petroquímico é um dos elementos do plano estratégico 2024-2028.

Em maio, a Braskem confirmou que sua controladora, a Novonor, recebeu uma proposta não vinculante pela petroquímica – uma sociedade com a Petrobras.

Oferta R\$ 37,5 bilhões por 100% da Braskem, feita em consórcio pela gestora americana Apollo e a Adnoc, petroleira estatal de Abu Dhabi, segundo diferentes veículos. Valor não é confirmado oficialmente.

A Braskem encaixa-se no plano de internacionalização da Adnoc, que decidiu acelerar a produção de suas reservas de óleo e gás nos Emirados Árabes Unidos e aumentar investimentos globais em gás natural, produtos químicos e energias renováveis.

Em 2022, a companhia árabe anunciou um plano de investimento de US\$ 150 bilhões em cinco anos. A meta é antecipar, de 2030 para 2027, a meta de produção de 5 milhões de barris/dia de petróleo – e se tornar net zero até 2050, segundo a Bloomberg.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/06/2023

IBAMA TEM AUTONOMIA PARA DECIDIR SOBRE EXPLORAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS, AFIRMA PRESIDENTE DA PETROBRAS

“Eu sou contra, por exemplo, quem coloca que o órgão ambiental está atrapalhando”, afirmou Prates *Por Hanrikson de Andrade Hanrikson de Andrade 14 de junho de 2023 Em Meio ambiente, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética*



Navio-sonda ODN II, do grupo Ocyan (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA – O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, ressaltou nesta quarta (14/6) a autonomia do Ibama no processo de decisão sobre a exploração de petróleo na Bacia da Foz do Amazonas.

“Eu sou contra, por exemplo, quem coloca que o órgão ambiental está atrapalhando, travando. Ele está fazendo o trabalho dele. E a gente respeita isso”, afirmou.



A declaração acontece após a negativa do Ibama na concessão de licença ambiental para exploração na região. A Petrobras investiu mais de R\$ 1 bilhão na campanha de exploração de petróleo na Bacia da Foz do Amazonas

A empresa, porém, devido à negativa do Ibama, teve que remover a sonda de perfuração da região. Atualmente, a sonda está operando na Bacia de Campos em serviços de curta duração.

“Nós disponibilizamos mais embarcações de apoio, mais equipamentos e fizemos toda uma complementação de acordo com as exigências que foram colocadas no último despacho”, afirmou o presidente da Petrobras.

Há duas semanas, foi feito um pedido de reconsideração, mas o Ibama não tem prazo para responder. Prates lembrou que “a lei não prevê prazo nesse sentido, e é por isso que a gente teve que fazer uso dessa sonda para não ficar lá de stand-by esperando”.

O presidente da Petrobras reiterou o respeito da estatal pela autonomia do Ibama e demais órgãos reguladores, enfatizando que a empresa está seguindo “a forma que o Direito manda que a gente se comporte perante órgãos reguladores e órgãos ambientais”.

Entre investimentos e despesas, campanha custou mais de \$ 1 bilhão

A Petrobras calcula que, desde 2013, já foram gastos cerca de R\$ 1,2 bilhão no projeto de exploração em águas profundas da Bacia da Foz do Amazonas, no Amapá, nas diferentes fases da campanha. Essas informações são de maio.

Considerando todo o aparato necessário, a exemplo do aluguel da sonda e dos recursos aplicados em infraestrutura na região, há uma estimativa de R\$ 3,4 milhões de despesas diárias, desde dezembro.

Nas etapas prévias à perfuração, que envolvem o levantamento de dados sísmicos e outros investimentos, foram aportados cerca de R\$ 700 milhões, desde 2013, segundo análises internas da companhia.

Com a negativa do Ibama, em maio, a Petrobras iniciou os trabalhos para retirada da ODN 2, sonda contratada com a Ocyan, que será desmobilizada junto com recursos associados para trabalhos na região Sudeste.

“Estamos em processo de desmobilização da sonda para navegação em direção ao Sudeste”, informou à Petrobras nesta segunda (5/6). Na sequência, a companhia informou que iniciou a navegação do navio sonda.

“A Petrobras reitera que todos os recursos mobilizados no Amapá e no Pará para realização da Avaliação Pré-Operacional (simulado para testar os planos de resposta à emergência) foram viabilizados estritamente em atendimento a decisões e aprovações do Ibama, conforme registrado em autos públicos, seguindo as balizas legais e normativas vigentes”, completa.

O Ibama não tem prazo para responder ao pedido de reconsideração feito pela Petrobras em 25 de maio.

“A companhia aguarda o posicionamento do Ibama em relação ao pedido de reconsideração da decisão de indeferimento da licença ambiental”, conclui a empresa.

Antes de o Ibama negar o licenciamento, a Petrobras aguardava o agendamento da APO para, posteriormente, conseguir a licença de fato para perfuração de um poço pioneiro no FZA-M-59.

O envio da sonda à Bacia da Foz do Amazonas, no ano passado, foi uma das exigências feitas pelo Ibama para o agendamento da APO. A ideia é simular a resposta a um caso de emergência na região.



O que aconteceu na Foz do Amazonas?

- Em maio, o Ibama negou o pedido de licença da Petrobras para perfurar um poço no FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas, em águas profundas no Amapá. Seria a primeira etapa de uma campanha com diversos poços de exploração para, futuramente, produzir petróleo nessa nova fronteira.
- O Ibama entendeu que é preciso realizar a Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS) da Foz do Amazonas. É um estudo que precisa ser contratado pelo governo federal, não pela Petrobras. O órgão ambiental também listou outras lacunas no plano apresentado pela Petrobras.
- A AAAS é uma responsabilidade conjunta do Meio Ambiente (MMA) e de Minas e Energia (MME). O MME, contudo, discorda do entendimento do Ibama e do MMA. Para a pasta, a AAAS é um instrumento restrito à decisão de licitar ou não blocos em uma determinada região. Na Foz do Amazonas, o leilão já ocorreu, em 2013.
- Em 25 de maio, a Petrobras apresentou um pedido de reconsideração da decisão do Ibama. Quatro dias depois, iniciou o trabalho para desmobilizar a sonda de perfuração que seria utilizada na campanha no Amapá. A companhia, no entanto, mantém o interesse em obter a licença e explorar a região.

Gestão passada contou com licença para o fim de 2022

As decisões de investimento e o envio da sonda e demais recursos para o Amapá foram tomadas durante a gestão anterior, no governo de Jair Bolsonaro (PL). A companhia chegou a prever que seria possível iniciar a campanha no fim de 2022.

Na virada do ano, a companhia esteve dedicada ao licenciamento estadual da estrutura de resgate de fauna em Belém, no Pará – o centro de despetrolização, incluído no projeto ambiental.

O plano de investimentos aprovado em dezembro do ano passado prevê US\$ 3 bilhões para perfuração de 16 poços na Margem Equatorial, entre 2023 e 2027. Desses, 14 poços são projetados para a Bacia da Foz do Amazonas; e dois no offshore do Rio Grande do Norte, na Bacia Potiguar.

Para as bacias do Sudeste, foram previstos 24 poços exploratórios no período. Outros dois são previstos para a Colômbia.

Ibama nega licença com base em falta de estudos

Ao negar o pedido de licença, o Ibama alega que não seria cabível autorizar a realização da APO porque, em etapas anteriores, a Petrobras teria deixado de atender a outros requisitos.

São eles: correções no plano de atendimento à fauna; ajustes no plano de comunicação com comunidades indígenas do Oiapoque (AP); e ausência de uma AAAS (Avaliação Ambiental de Área Sedimentar).

A companhia entrou com recurso em 25 de maio e, desde então, vem divulgando as mudanças implementadas para tentar convencer o Ibama.

O número de embarcações dedicadas ao atendimento à fauna oleada, por exemplo, passou para 12.

Além disso, há previsão de construção de uma unidade de despetrolização no Oiapoque, na costa do Amapá. Antes, a resposta dependia do deslocamento à base operacional, a mais de 800 km do poço, em Belém (PA).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/06/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE CONTEMPLAR INCENTIVO A HIDROGÊNIO VERDE, DEFENDE GOVERNADOR DO CEARÁ

Ministério de Minas e Energia trabalha em uma proposta de marco legal para o hidrogênio e pretende levar a votação ainda em 2023

Por Gabriel Chiappini/Gabriel Chiappini 14 de junho de 2023 Em Hidrogênio, Política energética



Elmano de Freitas, governador do Ceará (reprodução, Twitter)

RIO — O governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), defendeu, nesta terça (13/6), que a reforma tributária (PECs 45/19 e 110/19) – prevista para ser votada na primeira semana de julho – inclua incentivos fiscais ao hidrogênio verde, tais como os que existem para as energias eólica e solar fotovoltaica.

O governador afirmou durante o Congresso de Hidrogênio para América Latina e Caribe que, em conversa com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ressaltou a oportunidade do Brasil em industrializar sua economia por meio do hidrogênio verde.

“Em conversa com o ministro Haddad, coloquei que de maneira nenhuma o Brasil pode perder essa oportunidade (...) Precisamos garantir na reforma tributária a extensão do que nós tivemos, por exemplo, para as energias eólicas e solar. A extensão disso para o hidrogênio verde”, disse.

O Ceará já possui 30 memorandos de entendimento com empresas interessadas em integrar o hub de hidrogênio verde no Porto de Pecém. Segundo o estado, os projetos representam investimentos de US\$ 29,7 bilhões.

“Estamos apresentando uma proposição ao governo federal na reforma tributária, a partir de escuta com os investidores que estamos discutindo os memorandos”, contou o governador cearense.

Ele lembra que os pré-contratos de investimentos de hidrogênio verde com o estado são de longo prazo, podendo chegar a 40 anos.

“Vamos ter uma transição na reforma tributária. Precisamos saber qual a regra de transição desse incentivo fiscal que temos hoje para o futuro (...) Os investimentos nessa área são de valores expressivos, e necessitam de política pública clara, de segurança jurídica de longo prazo”, defende Freitas.

MME trabalha em marco legal

O governador cearense também defendeu a necessidade de um marco legal para eólicas offshore e para o hidrogênio verde.

“Precisamos garantir junto ao governo federal a aprovação da regulamentação da eólica offshore e outro projeto de lei no Senado com respeito ao hidrogênio verde. É muito importante que possamos garantir segurança jurídica, clareza no aspecto legal”.

O secretário nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia (MME), Thiago Barral, afirmou que um das prioridades da pasta no Programa Nacional do Hidrogênio é contribuir para que o marco legal do hidrogênio de baixo carbono seja votado ainda este ano.

O MME vem trabalhando na elaboração de uma minuta de um projeto de lei para o hidrogênio de baixo carbono.

“Estamos, a partir daquilo que já está posto publicamente no Congresso Nacional, fazendo um esforço de aportar também as discussões no âmbito do governo federal para que possamos acelerar a maturidade e termos uma proposta o mais rápido possível, apta a ser votada, que representa essa visão de consenso e esse sentimento de pressa que temos”, disse o secretário.

Em busca de financiamento

Outra preocupação do governador Elmano de Freitas é o financiamento desses projetos bilionários de hidrogênio verde pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Banco do Nordeste do Brasil (BNB)

“A prioridade absoluta do Ceará junto ao Banco Nordeste é que ele e possa financiar e colaborar com a transição energética, ajudando o Nordeste brasileiro a se desenvolver, a mesma coisa no BNDES”, destacou Elmano.

Barral também afirmou que o MME vem olhando com atenção para a questão do financiamento

“Temos nos aproximado do BNDES e estamos fazendo um mapeamento, com apoio do BID, dos instrumentos financeiros que podemos ter para esses empreendimentos”, explicou o secretário.

Ele lembrou que dentro do plano de investimento proposto pelo governo brasileiro para receber recursos do Climate Investment Funds, está o financiamento para um hub de hidrogênio no Porto do Pecém, no Ceará.

O estado cearense também vem desenhando a cooperação do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) para oferecer linhas de crédito dedicadas a projetos de hidrogênio verde e renováveis.

Paralelamente, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) também avalia o financiamento desses projetos junto ao BNB.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 14/06/2023*

RETOMADA DA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO CHEGA NO MERCADO DE SERVIÇOS

O mercado de sondas, termômetro da exploração de óleo e gás, dá sinais de aquecimento. E preço do petróleo volta a subir

Por epbr 14 de junho de 2023 Em Comece seu Dia, Mercado offshore, Petróleo e gás



A sonda Titanium Explorer, da Vantage Drilling

O mercado de sondas, termômetro da exploração de óleo e gás, dá sinais de aquecimento, com aumento das taxas de diárias de afretamento das unidades de flutuantes se aproximando dos níveis de 2014 no caso das sondas necessárias para atividades mais complexas, em águas ultraprofundas.

— A Wood Mackenzie estima que o custo vai continuar subindo até 2025 e até o fim deste ano o mercado pode voltar a praticar taxas acima dos US\$ 500 mil por dia.

É o aquecimento do mercado. A exploração de óleo desacelerou em anos recentes, tanto em razão das crises econômicas e sobe e desce do mercado de petróleo, como a pressão por mudança no perfil da oferta de energia.



No site: Mercado de sondas para exploração de petróleo reaquece e põe ritmo da transição energética em xeque

<https://epbr.com.br/mercado-de-sondas-para-exploracao-de-petroleo-reaquece-e-poe-ritmo-da-transicao-energetica-em-xeque/>

Artigo. A jornada para a transição energética contém freios e há várias razões pelas quais não se pode esperar uma transição instantânea, escreve Marcelo Gauto: Os buracos de minhoca e a transição energética: uma jornada temporal

Opep cumpriu os cortes de maio. A produção dos treze membros do cartel caiu 464 mil barris/dia no mês passado, atendendo em boa parte o corte coletivo anunciado. (Dow Jones)

E espera alta da demanda. Conta que o mercado vai aquecer e, com o controle da oferta, os preços vão voltar a subir.

Brent perto dos US\$ 75. O barril negociado no mercado futuro segue em recuperação, cotado a 74,82 (+0,71%) no fechamento dessa edição. Recupera, assim, parte das perdas na semana. Brent fechou ontem em alta de 3,41%, a US\$ 74,29 o barril.

– Foi uma reação aos dados de inflação dos EUA, que alimentam expectativa de aperto monetário menor no país. Rumores de que a China pode adotar medidas para estimular a economia também influenciaram. (Valor)

Compras da China. As refinarias chinesas esperam nova rodada de importação de óleo este mês. As unidades independentes esperam que a próxima alocação das cotas de importação de petróleo bruto seja feita até 16 de junho.

– Limite das cotas anuais ainda permite 371 milhões de barris, mas incertezas pairam sobre ritmo da liberação (S&P Global Commodity Insights). China é o principal destino das exportações de petróleo brasileiro.

A venda da Braskem. A Unipar tem interesse em ser sócia da Petrobras na Braskem, segundo o Valor. Proposta pela parcela da Novonor tem “flexibilidade”, diz o jornal, citando fontes da negociação.

– No Estadão, notícia que a petroleira pode cobrir a oferta da Unipar, de R\$ 10 bilhões em dinheiro, para ficar com o controle Braskem.

– Do RI: não há qualquer decisão sobre o seu futuro na Braskem, seja para venda ou aumento de participação na Braskem, diz a Petrobras. A companhia afirma também que a atuação no setor petroquímico é um dos elementos do plano estratégico 2024-2028.

E a recompra de ações? A Petrobras anunciou, em maio, que estuda um possível programa de recompra de ações.

– A diretoria da empresa deve submeter ao Conselho de Administração, até o fim de julho, a proposta de uma nova política de remuneração aos acionistas – hoje fortemente centrada em distribuição de dividendos. **No site: O que é a recompra de ações e o que ela pode significar para a Petrobras**

<https://epbr.com.br/petrobras-100-estatal-o-que-e-a-recompra-de-acoes-e-o-que-ela-pode-significar-para-a-petroleira/>

Diversas negociações para renováveis. O diretor de Transição Energética, Maurício Tolmasquim, afirmou ontem que a companhia avalia a geração de energia renovável em terra, além das eólicas offshore, na linha com os estudos para descarbonizar seu consumo de hidrogênio.



– Há diversos acordos de confidencialidade e memorandos de entendimento assinados com empresas nacionais e estrangeiras. Até agora, foram tornadas públicas aproximações com empresas como Equinor, bp e TotalEnergies. (epbr)

Campos maduros. O gerente-executivo Tiago Homem disse que a companhia continuará presente, com fortes investimentos, em ativos maduros de águas profundas e ultraprofundas. (Valor)

Uma mensagem do IBP

Quer conhecer as vantagens e os desafios de diversificar a matriz energética brasileira e como essa diversificação pode contribuir para tornar a energia cada vez mais acessível, prezando pela segurança energética nacional?

Anote na agenda, na próxima semana, Heloisa Borges (EPE), Daniel Maia Vieira (ANP), Gabriel Kropsch (ABIOGÁS), Fernanda Delgado (IBP) e Celso Ferreira (Acelen) vão debater sobre esse e outros temas no primeiro dia do ESG Energy Fórum IBP, que acontece entre 20 e 22 de junho, no Rio de Janeiro.

<https://bit.ly/epbrnoESGForumIbp>

Minha Casa, Minha Vida com GD. O Senado decidiu manter no texto final da MP que recria o programa habitacional os artigos que contemplam a geração distribuída, que é majoritariamente feita por painéis solares. Segue para sanção presidencial (Senado Notícias)

A Abradee (distribuidora) questiona o texto, que propõe a compra compulsória dos excedentes de energia elétrica pelas distribuidoras e a dispensa de licitação para os órgãos públicos na aquisição de excedente de energia dos programas habitacionais.

— Para o setor, desvirtua o marco legal da GD, desequilibra o modelo de compensação vigente e cria uma reserva de mercado. Com a compra de energia obrigatória, o temor é pelo estímulo econômico para uma geração de excedentes sem planejamento (Valor).

— Aneel abre negociação para reequilíbrio da Enel Rio. Consulta pública até 31 de julho cai discutir o reequilíbrio de R\$ 109 milhões para 2020-2021. Aneel negou, contudo, pedido de reconhecimento de eventuais prejuízos como “perdas regulatórias”, devido à redução de mercado verificada durante a pandemia. (Valor)

Hidrogênio, etanol e biogás. A comissão da Câmara dedicada ao hidrogênio aprovou o plano de trabalho para 2023. Na lista, “aproveitamento da energia do hidrogênio contida nos biocombustíveis”, como etanol e biogás.

— O mercado europeu se volta para a tecnologia da eletrólise com energia renovável (H2 verde) e por aqui o agro brasileiro corre para garantir também o seu espaço nessa nova economia que será criada com o hidrogênio de baixo carbono. (epbr)

Acordo para lítio. Argentina e União Europeia assinaram um memorando de entendimento (MoU) na terça (13) para aumentar a cooperação em matérias-primas críticas à transição energética, durante a visita da presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, ao país latino.

– O acordo foi concebido para impulsionar a cooperação em infraestrutura favorável ao clima, bem como novas pesquisas sobre matérias-primas, incluindo o lítio. (Reuters)

Sob nova direção. O novo presidente do Banco Mundial, Ajay Banga, quer que o credor se concentre em projetos mais “escaláveis e replicáveis” na América Latina e em outros lugares para transporte e infraestrutura.

– Banga foi encarregado de transformar o Banco Mundial para expandir amplamente sua capacidade de empréstimo e renovar seu modelo de negócios para combater a mudança climática, entre outros desafios. (Reuters)

Expansão renovável. A matriz elétrica brasileira fechou o mês de maio com expansão de 4,61 GW, sendo 87,6% da capacidade instalada de usinas eólicas e solares.

– De acordo com a Aneel, até 31 de maio 144 usinas entraram em operação comercial: 62 eólicas (2.006,9 MW) e 55 solares fotovoltaicas (2.033,2 MW). Os outros 570 MW vieram de termelétricas, PCHs e CGHs. (epbr)

Eólica para descarbonizar. O Cade aprovou o contrato da White Martins com a Omega Energia para participação conjunta no Parque Eólico Chuí, no Rio Grande do Sul, que prevê o fornecimento de 876.000 MWh/ano de energia renovável para a multinacional de gases industriais. A

– A meta da Linde, controladora da White Martins, é reduzir as emissões absolutas de gases de efeito estufa de escopos 1 e 2 em 35% até 2035, em relação a 2021. (epbr)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

APÓS REUNIÃO COM PAES, LULA DECIDE LIMITAR VOOS DO SANTOS DUMONT

Aeroporto do centro do Rio terá pousos e decolagens apenas para Congonhas e Brasília

Por Sérgio Roxo e Bruno Goes — Brasília



Infraero vai sentir no bolso a redução do fluxo de passageiros do Aeroporto Santos Dumont – Foto : Guito Moreto/ foto de arquivo

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, anunciou nesta quarta-feira que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva aceitou a proposta de limitar os voos do aeroporto Santos Dumont para favorecer o Galeão. Com a decisão, só haverá voos do aeroporto da região central do Rio para Congonhas, em São Paulo, e Brasília. Todos os outros destinos nacionais sairão do Galeão.

Integrantes do governo confirmaram que a proposta de Paes foi aceita pelo presidente. A implantação da limitação não será imediata. Há necessidade de notificar a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O próprio Paes alertou que o fim dos voos do Santos Dumont para outras cidades brasileiras vai demorar porque há passagens vendidas. Ele estima que isso só acontecerá em janeiro.

Paes se reuniu com Lula e os ministros dos Portos e Aeroportos, Márcio França, e da Casa Civil, Rui Costa, no Palácio do Planalto. De acordo com relatos, o clima do encontro foi leve, apesar da pressão que o prefeito do Rio vinha fazendo há meses para encontrar uma solução para o Galeão.

– O que pedi a ele (Lula) é aquilo que a gente vinha pedindo ao governo desde o início, pedi no governo Jair Bolsonaro, mas não foi atendido. E hoje é o presidente que vai fazer. A partir daí a gente vai decidir data, mas o Aeroporto Santos Dumont passará a ser somente para ponte-aérea Rio-São Paulo, ou seja, Rio-Congonhas, e Rio-Brasília. E o Aeroporto Internacional do Rio volta a



receber os voos domésticos que sempre teve, o que permite que o Galeão seja um hub internacional – disse o prefeito.

Dentro do governo, a decisão de Lula foi classificada como "política", já que há questionamentos técnicos sobre os resultados que podem ser obtidos com a restrição. Segundo um técnico da Anac, a decisão pode ajudar a incrementar o volume de passageiros no Galeão. Mas só essa medida não é suficiente para resolver o problema da outorga que é muito elevada.

A expectativa é que o Tribunal de Contas da União (TCU) autorize, na próxima quarta-feira, o governo a renegociar o contrato atual. Pela lei de criação da Anac, o mercado é livre e sendo assim, consumidores e companhias é que decidem para onde voar, cabendo ao poder concedente adequar a demanda à capacidade da infraestrutura aeroportuária.

Paes contou que vinha conversando com Lula sobre a questão do Galeão desde a campanha eleitoral, quando apoiou o então candidato do PT a presidente.

- O Rio é uma cidade que precisa de um aeroporto internacional, é a porta de entrada para o Brasil. Isso afeta não só passageiro, mas carga. Hoje o custo para o carioca é muito maior. É uma conquista excepcional, uma luta de pelo menos dois anos e meio, afirmou.

O prefeito do Rio ainda disse que deixou uma proposta de portaria redigida sobre o tema com Lula. Paes também anunciou que o presidente aceitou dentro do pacote proposto que não seja mais possível aos passageiros fazerem check-ins de voos internacionais no Santos Dumont.

Apesar de não ter voos diretos para o exterior, hoje o passageiro pode despachar bagagens e fazer conexões para cidades de fora do país a partir do aeroporto da região central do Rio.

— Passamos a limitar os voos internacionais do Santos Dumont. O sujeito fazer o seu check-in no Santos Dumont não vai mais ser possível.

Paes reafirmou que o Rio é muito procurado, com a maior parte dos turistas vindo para a cidade. Segundo ele, com não tem voo doméstico no Galeão não tem voo internacional.

- Quando você volta com os voos domésticos, você volta a atrair voos internacionais - disse.

O prefeito disse ainda que a discussão sobre a concessão do Galeão tem aspectos de médio e longo prazo.

- Changi, Cingapura, SPE, são conversas que vamos travar, mas não foram discutidas hoje.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/06/2023

APÓS S&P MELHORAR VISÃO SOBRE O BRASIL, HADDAD DIZ QUE 'FALTA O BC SE SOMAR A ESSE ESFORÇO'

S&P elevou perspectiva do Brasil para positiva pela 1ª vez desde 2019

Por Manoel Ventura e Renan Monteiro — Brasília

Ao comemorar nesta quarta-feira a decisão da agência de classificação de risco S&P Global Ratings de alterar a perspectiva de rating (nota de crédito) do Brasil de estável para positiva, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, aproveitou para cobrar o Banco Central a reduzir a taxa de juros. Hoje em 13,75%, a Taxa Selic é recorrentemente criticada pelo governo Lula.



Ao lado de secretários, o ministro Fernando Haddad comenta a revisão da expectativa de nota do Brasil pela S&P Global Ratings – Foto : Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda

Haddad agradeceu ao Congresso Nacional e ao Judiciário pela aprovação de medidas, e disse que quer também agradecer ao Banco Central.

— Está faltando o Banco Central se somar a esse esforço. Mas eu quero que nós estejamos prestes a ver isso acontecer — disse Haddad, acrescentando acreditar que o Brasil vai retomar o grau de investimento.

Ao lado de secretários, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, comemora decisão da S&P sobre rating do Brasil — Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda

A próxima reunião do Comitê de Política Monetária do BC ocorre na semana que vem, mas não há perspectivas de redução de juros agora, só em agosto.

— Nós temos uma oportunidade de ouro de fazer a diferença. Eu vim aqui agradecer ao Congresso Nacional, ao Supremo Tribunal Federal, pelo que têm feito pelo país. E quero o quanto antes agradecer também a autoridade monetária. Que, a cada declaração pública, está sensibilizada com o clamor dos empresários, dos bancos, das agências de classificação de risco — disse Haddad.



Questionado sobre o fato de que a S&P elogiou a autonomia do BC na nota, Haddad afirmou que isso não pode ser um tabu.

— A autonomia do Banco Central não é um tabu para que a sociedade não discuta o seu destino.

Haddad também rebateu o fato de que as previsões de inflação neste ano e no próximo ainda estejam acima da meta.

— As taxas de juros são muito mais modestas (nos EUA e Europa). Todos nós somos contra a inflação, que chegou a dois dígitos no passado recente. Isso é indesejável para qualquer país. Temos um sistema de metas criado há mais de 20 anos, tem produzido resultados e ninguém pensa em mudar esse regime. Pode ser aperfeiçoado, mas o arcabouço (do sistema de metas) está consolidado na sociedade brasileira — disse o ministro.

Mais cedo, embora tenha melhorado a perspectiva futura sobre o Brasil, a S&P também reafirmou o rating de crédito soberano, que reflete a capacidade do país de honrar seus compromissos financeiros, em "BB-" — nota que o país tem desde 2020.

Essa classificação ainda indica um "grau especulativo" — o que, segundo a agência, aponta que o Brasil está menos vulnerável ao risco no curto prazo, mas segue enfrentando incertezas em relação a condições financeiras e econômicas adversas.

O movimento reflete sinais de maior certeza sobre a estabilidade das políticas fiscal e monetária, que podem acabar beneficiando o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do país.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2023

LIRA PEDE MAIS NÚMEROS, E ACORDO PARA MUDANÇAS NO ARCABOUÇO FISCAL É ADIADO

Presidente da Câmara quer mais demonstrações de impacto financeiro da retirada do Fundo do DF e Fundeb do limite fiscal

Por Victoria Abel — Brasília



O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira – Foto : Divulgação/Câmara dos Deputados

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), pediu ao relator do arcabouço fiscal no Senado, Omar Aziz (PSD-AM), mais números que demonstrem o impacto no orçamento da retirada do Fundo Constitucional do Distrito Federal e do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb).

Lira e Aziz se reuniram nesta quarta-feira para discutir possíveis alterações no texto do arcabouço fiscal que tramita no Senado. A proposta foi aprovada pela Câmara no fim de maio.

Omar Aziz quer acertar as mudanças em acordo com Lira antes de finalizar o relatório. Isso porque, qualquer alteração no mérito da proposta que seja feita pelo Senado levará o projeto de lei de volta para votação dos deputados em plenário.

— Vamos mostrar os impactos e voltar a conversar até terça-feira da semana que vem — disse Omar ao GLOBO.

Lira ainda quer mais provas de que a inclusão do fundo Distrito Federal dentro dos limites fiscais traria prejuízo para investimentos em saúde, educação e segurança pública do DF.

— Naquela discussão de valores do fundo constitucional, assessores da Câmara e da Comissão Mista de Orçamento acharam um valor que estava muito diferente do que administração do GDF encontrou. Teríamos feito um compromisso de que se o Senado, na avaliação, achasse um número diferente e na comparação com a Câmara ficasse muito díspar, a gente poderia reavaliar — afirmou Lira.

Período de inflação

Outra modificação que Aziz quer levar a mesa de debates é o período de cálculo da inflação que está hoje na proposta. O substitutivo do deputado Cláudio Cajado traz um referência que vai de junho de 2022 a junho de 2023.

Como noticiou a colunista Miriam Leitão, o governo está com dificuldade nesse ponto específico do arcabouço. A proposta inicial da equipe econômico de Lula ra que o cálculo da inflação fosse de janeiro a junho e que se projetasse o segundo semestre, isso daria maior folga orçamentária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/06/2023

DEZ ANOS APÓS SUSPENDER PARTE DA LEI DOS ROYALTIES, CÁRMEN LÚCIA BUSCA ACORDO ENTRE ESTADOS E UNIÃO

Ministra do STF suspendeu temporariamente a aplicação da lei dos royalties do petróleo em 2013

Por Mariana Muniz — Brasília

Dez anos após dar uma liminar que suspendeu a redistribuição de royalties de petróleo, a ministra Cármen Lúcia, do Supremo Tribunal Federal (STF), formalizou uma tentativa de acordo entre a União e Estados.



Ministra Carmen Lúcia, durante sessão no plenário no Tribunal Superior Eleitoral Cristiano Mariz

Em despacho datado de 12 de junho, a magistrada encaminhou o caso para o Cesal, Centro de Soluções Alternativas de Litígios, ligado à Presidência do STF. Assim, em razão da tentativa de acordo, não há previsão de julgamento da ação sobre os royalties.

O caso estava liberado para pauta e foi retirado em 2020 a pedido de 17 governadores que buscavam um acordo com o governo federal. Após a pandemia, foi iniciada uma tentativa de conciliação no fim de 2022.

No novo despacho, a ministra assinala o "alto significado do tema e a imprescindibilidade do diálogo e da cooperação institucionais para a solução dos conflitos federativos".

"Neste largo período que medeia entre o ajuizamento da presente ação e, mais ainda, da pendência anômala da cautelar deferida, pela urgência qualificada mas que tem de ser decidida pelo Plenário para referendo, tendo se alongado em razão da instrução completada e o encaminhamento para exame direto do mérito da ação, várias propostas de acordo foram apresentadas e sucessivos os pedidos de retirada de pauta de julgamento pelas partes e, principalmente, pelos Governadores dos Estados, que propuseram acordo para o equacionamento e a solução da questão posta a exame, o que é tanto mais frequente e solução de justiça consensualmente conformada", afirma Cármen Lúcia.

Na decisão de 2013, a ser referendada pelo plenário, a ministra destacou que o fato de os cálculos e pagamentos, especialmente referentes aos royalties, serem mensais, requer providência judicial urgente.

Segundo Cármen Lúcia, a extraordinária urgência demandada para o exame da cautelar foi enfatizada pelo governador do Estado do Rio de Janeiro que incluiu na petição "valores vultosos e imprescindíveis para o prosseguimento dos serviços públicos essenciais estaduais e dos municípios situados no Estado do Rio de Janeiro, e que seriam desidratados com a aplicação imediata do novo regramento".

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2023

BOAS NOTÍCIAS AMPLIAM PRESSÃO SOBRE COPOM POR QUEDA DOS JUROS

Nos bastidores, já começa, inclusive, uma briga pela "paternidade" da melhora no cenário econômico, entre partidários de Haddad e Campos Neto

Por Vera Magalhães



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

Antes mesmo de vir a público o relatório da agência de risco S&P alterando de estável para positiva a perspectiva do rating do Brasil pela primeira vez desde 2019, já havia um clima de euforia no governo federal com a melhora no cenário macroeconômico, que se descolou das dificuldades do governo na articulação política, como destaquei na minha coluna desta quarta-feira no GLOBO.



Essa euforia se traveste, nas conversas com integrantes do governo, mas também com economistas, empresários e até setores do mercado financeiro, num coro de "agora vai" em relação ao Banco Central. Não que alguém mais bem informado conte com uma redução da Selic já na semana que vem, mas a expectativa é por um comunicado que reflita essas boas notícias e indique o início do ciclo de queda dos juros a partir de agosto.

Mas não há certeza quanto a isso, o que faz com que a empolgação com dados como altas sucessivas da projeção do PIB e quedas também semana a semana da expectativa para a inflação seja mesclada com certo nervosismo. Isso porque muitos agentes enxergam certa ambiguidade na diretoria do BC.

Enquanto o presidente da instituição, Roberto Campos Neto, deu declarações favoráveis à ação da equipe econômica para demonstrar compromisso com a responsabilidade fiscal e reconheceu que os indicadores são positivos, outros diretores, num movimento considerado inusual, deram declarações mais pessimistas e que parecem apontar para uma posição contrária ao início da queda da Selic, mesmo em agosto.

Caso se frustre a torcida geral para que o BC finalmente faça um comunicado otimista e apontando o fim próximo do ciclo da manutenção da Selic no patamar de 13,75%, a aposta é que vai voltar a ganhar força a campanha contra Roberto Campos Neto por parte da ala política do governo, desta vez sem que Fernando Haddad se mostre disposto a atuar como anteparo.

Em paralelo à bolsa de apostas quanto ao que o Copom vai decidir e sinalizar na semana que vem, existe entre diferentes analistas uma disputa de narrativa quanto a quem seria o principal responsável pela mudança da maré do cenário econômico, que saiu de um pessimismo na largada do governo Lula para uma fase de otimismo -- traduzido nesta quarta-feira em indicadores como a alta do Ibovespa e a queda do dólar.

Os apoiadores de Campos Neto na política e no mercado apontam a "resiliência" do presidente do BC em manter a diretriz de que o foco era controlar a inflação mesmo nos momentos de mais forte pressão política do PT como responsável pela queda dos preços no curto e médio prazos. Um coro de "Campos Neto estava certo" é ouvido tanto nas bancadas que votaram a favor da autonomia do BC quanto entre economistas liberais e expoentes do mercado financeiro.

A ação para a "suavização" do ciclo, mantendo a taxa de juros num patamar abaixo do que seria necessário, por um cálculo ortodoxo, para que a inflação baixasse até o centro da meta de uma vez, mas por outro lado sem ceder aos apelos políticos por uma redução que não levasse em conta o principal mandato do BC, que é levar a inflação para a meta, estaria se mostrando bem-sucedida agora.

Já os aliados de Haddad veem na aposta do ministro em minar as resistências a ele tanto no PT quanto no mercado o grande fator a ter "virado a chave" das expectativas. E o fato de ele ter costurado politicamente a aprovação rápida do arcabouço fiscal teria propiciado a confiança inclusive dos agentes externos, como visto com o comunicado da S&P.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/06/2023

ARCABOUÇO FISCAL: RELATOR VAI DISCUTIR COM LIRA RETIRADA DO FUNDO DO DF, FUNDEB E AJUSTE NO PERÍODO DE INFLAÇÃO

Relator do arcabouço no Senado tentará convencer presidente de Câmara a validar mudanças no texto. Aziz afirma que só vai alterar os pontos com aval de Lira

Por Victoria Abel — Brasília

O relator do arcabouço fiscal no Senado, Omar Aziz (PSD-AM), está comprometido em retirar o Fundo Constitucional do Distrito Federal e o Fundeb dos limites do arcabouço fiscal. Mas antes de

formalizar as alterações no relatório, ele precisará convencer o presidente Câmara, Arthur Lira (PP-AL), a validar as mudanças. Ambos se reúnem hoje na Câmara.



O presidente da Câmara, Arthur Lira, na votação da MP dos Ministérios — Foto: Brenno Carvalho

Isso porque qualquer alteração no mérito da proposta que seja feita pelo Senado levará o projeto de lei de volta para votação dos deputados em plenário.

— Vou discutir (com Lira) as questões polêmicas: fundo do DF, Fundeb e a as datas da inflação — afirmou Aziz ao GLOBO.

Arcabouço Fiscal: E eu com isso? Entenda como a aprovação pode influenciar na vida dos brasileiros. Outra modificação que Aziz quer levar à mesa de debates é o período de cálculo da inflação que está hoje na proposta. O substitutivo do deputado Cláudio Cajado traz uma referência que vai de junho de 2022 a junho de 2023.

Como noticiou a colunista Miriam Leitão, o governo está com dificuldade nesse ponto específico do arcabouço. A proposta inicial da equipe econômica de Lula era que o cálculo da inflação fosse de janeiro a junho e que se projetasse o segundo semestre, isso daria maior folga orçamentária.

Fundo do DF

O senador Izalci Lucas (PSDB-DF) tem encabeçado a pressão para retirada da verba que atende o Distrito Federal dos limites do arcabouço. Ele acredita que Omar está esforçando para trazer a modificação em relatório, mas não descarta a apresentação de destaques durante votação no plenário.

— O Omar se comprometeu a tirar o fundo do DF. Arthur sinalizou que pode validar o texto do Senado. Mas temos votos pra retirar, se necessário — disse o senador em evento do grupo empresarial Lide, nesta quarta-feira.

Os destaques podem ser apresentados em plenário pelas bancadas dos partidos e são votados logo após o texto-base da proposta.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2023

EMIRADOS ÁRABES ASSINAM ACORDO PARA INVESTIR EM ENERGIAS RENOVÁVEIS NO BRASIL

Fundo árabe Mubadala já se comprometeu em aporte de US\$ 2,4 bilhões em fábrica na Bahia
Por Manoel Ventura — Brasília



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

O Ministério de Minas e Energia o Ministério de Energia e Infraestrutura dos Emirados Árabes Unidos assinaram acordo nesta terça-feira para que o país árabe amplie investimentos em energia renovável no Brasil.

O fundo Mubadala Capital, do país árabe, já planeja investir R\$ 12 bilhões (US\$ 2,4 bilhões) para construir



uma fábrica de diesel verde e querosene de aviação sustentável na Bahia.

O novo acordo, assinado pelo ministro Alexandre Silveira, prevê colaboração no desenvolvimento e investimentos conjuntos em projetos de energias renováveis, com foco em energia solar e eólica, bem como tecnologias secundárias, incluindo armazenamento de baterias, hidroeletricidade e recuperação de energia de resíduos.

Também faz parte do acordo a possibilidade de explorar a produção de hidrogênio verde e de baixo carbono. Esse combustível tem sido considerado uma nova fronteira para energia e o Brasil é visto como ator importante por conta dos parques eólicos.

Para fazer hidrogênio verde, é necessária uma outra fonte de energia, geralmente a eólica. Esse combustível pode ser armazenado e levado para outros países.

O acordo também contempla a exploração em escala comercial de tecnologias de conversão de energia e projetos de descarbonização intersetorial e em biocombustíveis.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROPÕE MUDANÇAS EM CONCESSÕES DE RODOVIAS PARA REDUZIR RISCOS

Novas regras devem valer já no próximo leilão, previsto para ocorrer no início de julho
Por Elisa Calmon

O Ministério dos Transportes vai mostrar ao mercado, nesta quinta-feira, 15, as novas regras para as concessões de rodovias no País. As sugestões buscam reduzir riscos aos investidores e minimizar os problemas de desempenho observados em contratos do setor até hoje.

Segundo a pasta, 66% dos 15 mil km de estradas concedidos no País apresentam problemas. A expectativa é que, após contribuições do mercado, as mudanças passem a valer já no próximo leilão, o da BR-381, previsto para o início de julho.

“Queremos criar contratos mais seguros para ampliar a competição”, afirma o ministro dos Transportes, Renan Filho, em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast. Para atrair mais players, as mudanças buscam uniformizar os contratos, diminuir a judicialização e facilitar a transparência e os equilíbrios nas concessões, ainda conforme o responsável pela pasta.

A proposta que será apresentada aos participantes do Brasil Road Invest, evento promovido na sede da B3 em São Paulo, tem como parâmetros a modicidade tarifária; padronização dos projetos da mesma etapa; possibilidade de aportes públicos quando previstos investimentos de grande vulto; previsão de Parcerias Público-Privadas (PPP) e otimização dos recursos e sustentabilidade.

Nas próximas semanas, os integrantes da pasta vão se reunir com investidores e agentes do mercado para coletar opiniões sobre o novo conjunto de regras. “A parceria entre o público e o privado é a única agenda sustentável, porque os recursos públicos não são suficientes para atender todas as demandas da infraestrutura”, diz Renan Filho.



Equipes técnicas do Ministério dos Transportes indicaram problemas de desempenho nos contratos vigentes que somam R\$ 11 bilhões de investimentos
Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O ministro destaca que a aplicação das mudanças apresentadas às concessões já vigentes depende do aval do Tribunal de Contas da União (TCU). Atualmente, a Corte avalia as regras para otimização de contratos e reequilíbrio de concessões. A pauta inclui a discussão sobre o processo de relicitação, que desde a aprovação da lei, em 2017, nunca foi aplicado a uma

rodovia brasileira.

Em um mapeamento realizado pelo Ministério do Transporte, as equipes técnicas indicaram problemas de desempenho nos contratos vigentes que somam R\$ 11 bilhões de investimentos. A ideia é que a decisão do TCU ajude a resolver esse impasse.

Mudanças e aprimoramentos

A nova política institui prazo de cinco anos para solicitação de desequilíbrios; período limite para promoção do reequilíbrio regulatório pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de reajuste e revisão ordinária anual realizada de forma automática, conforme adiantado pelo Estadão/Broadcast em abril.

No lado da receita, o ministério sugere a previsão da implantação do free-flow (sistema eletrônico de cobrança de pedágio) obrigatoriamente até o quinto ano da concessão para aumentar o faturamento, assim como incentivos para exploração da receita acessória pela utilização da faixa de domínio e auditoria amostral de receita auferida por verificador independente.

Há também previsão de uma regra que obrigue aportes a partir de faixas de deságios oferecidas pelas proponentes em leilão, como forma de proteção da saúde financeira do contrato e evitar a entrada de investidores sem capacidade de realizar as obras previstas.

A pasta sugere ainda a redução de fardo regulatório, tarifas diferenciadas por capacidade e descontos para usuários frequentes. As inovações tecnológicas e de sustentabilidade também compõem a lista, incluindo soluções como fibra ótica e ponto de recarga para veículos elétricos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/06/2023

ACORDO UNIÃO EUROPEIA-MERCOSUL EMPERRADO

Presidente Lula tem questionado cláusulas do acordo de livre comércio entre os blocos; compras governamentais e questões ambientais são os principais entraves

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Por Celso Ming

Esquisita, confusa e inexplicável a ferrenha oposição do presidente Lula para a cláusula de compras governamentais no projeto de acordo de livre comércio entre Mercosul e União Europeia. “Os europeus querem que o Brasil abra as portas governamentais. A gente não vai fazer isso”, disse Lula.

Compras governamentais é o capítulo de um acordo comercial que garante fornecimento aos governos de produtos e serviços (armamentos, material escolar, uniformes, computadores, vacinas, etc.) pelas empresas dos países signatários do acordo. Esta é matéria exaustivamente negociada, sobre a qual se obteve convergência desde 2019. Os termos são flexíveis, excluem compras pelos Estados e municípios, preveem prazos, exceções e tratamento favorecido às pequenas e médias empresas.

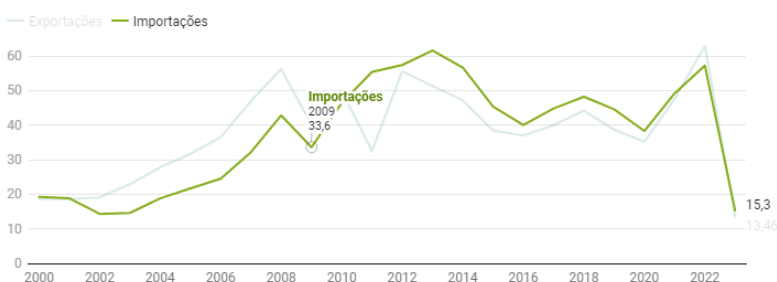
Lula alega que o acordo pode prejudicar empresas brasileiras e produzir invasão de produtos e serviços da União Europeia, o que alijaria as indústrias locais.

Mas os termos não são unilaterais. Valem para as duas mãos de direção. O que se quer de um processo de revitalização da indústria brasileira é que ela se insira nas redes globais de produção e distribuição. Portanto, o que se quer é ampliar o mercado externo. Ora, o acordo União Europeia-Mercosul conta com mais de 700 milhões de pessoas. Abrir mão de acesso a esse mercado equivaleria a optar pelo nanismo comercial. Além disso, se a empresa brasileira não consegue competir nem mesmo no âmbito das compras governamentais locais, onde vai competir?

Entre os blocos

Volume de exportação e importação entre o Mercosul e a União Europeia

Em bilhões de dólares



Obs.: dados de 2023 até março

Gráfico: Estadão • Fonte: Mercosul • Obter dados • Criado com Datawrapper

Se há uma questão a resolver aqui não é a rejeição dessas cláusulas, mas o entendimento das razões pelas quais a indústria brasileira (e do Mercosul) é tão pouco competitiva e quais seriam as saídas para isso. O acordo poderia ser o início da recuperação da indústria – e não o contrário.

Seus termos estão sendo negociados há mais de 20 anos. O último emperramento aconteceu porque os europeus não confiaram no governo Bolsonaro, principalmente pelo descaso com as questões ambientais. Essa foi a razão pela qual a União Europeia incluiu um anexo (side letter) com novas exigências na área ambiental e definição de sanções por descumprimentos.

Três hipóteses para a nova linha dura do presidente Lula: (1) colocação de um ponto de barganha destinado a eliminar as exigências da side letter; (2) necessidade de satisfazer os segmentos nacionalistas mais radicais do PT e aliados que sempre foram contra qualquer acordo de abertura comercial; e (3) oposição de certos setores da indústria, especialmente da área da saúde.

Mas há novidades que podem produzir avanços. A primeira é a de que Bolsonaro, com sua obsessão em fazer passar a boiada, já não está no governo. A outra é a nova e grave preocupação das autoridades europeias com o avanço da China sobre os mercados da América do Sul. Sentem que está passando da hora de ocupar os espaços comerciais e geopolíticos na região.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/06/2023

DISCUSSÃO SOBRE ESG AVANÇA NO BRASIL, MAS AINDA PRECISA DE MATURAÇÃO, DIZEM ESPECIALISTAS

Segundo debatedores reunidos no Estadão Summit ESG, crescimento das discussões sobre o tema no País já se refletem até nas instituições de ensino

Por Eduardo Geraque

A temática ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança), apesar da transformação vivida na última década pelas corporações brasileiras, ainda precisa passar por um processo de maturação. O que não significa que não existam avanços e, principalmente, vários bons

exemplos que podem até ser replicados em larga escala. Esse foi o diagnóstico apresentado pelos debatedores do Estadão Summit ESG 2023, realizado nesta quarta-feira, 14.

O raciocínio serve para as mais variadas áreas, sejam elas de saúde, de mineração ou do varejo. Essa busca pela maturação, após pressão de investidores e consumidores, gera reflexo até mesmo nas salas de aulas do ensino superior, como ficou claro em uma das sessões do evento realizado no auditório do Masp.

“Se já passamos por muitas mudanças na última década, a próxima vai ter ainda muito mais. É uma área em grande ebulição”, afirma Annelise Vendramini, professora do Mestrado da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo. Além da FGV, instituições como o Insper também estão registrando um maior interesse no tema por parte dos alunos que saem da graduação ou até mesmo por pessoas que resolveram mudar o rumo da carreira e passar a fazer algo que deixe um legado maior para a sociedade e o planeta.

No caso específico do setor privado, Luiz Fernando do Amaral, CEO da Science Based Targets Initiative, mostrou como muitas empresas espalhadas pelo mundo estão comprometidas, a partir de metas baseadas na ciência, em reduzir suas emissões de gases de efeito estufa, pelo menos da porta para dentro. Mas, mesmo com números positivos, o horizonte para que o planeta consiga manter o aquecimento em 1,5 graus Celsius em média está distante. “Já fizemos bastante, mas precisamos fazer muito mais”, diz Amaral.



Estadão reuniu especialistas do mercado para debate sobre ESG em diversos campos Foto: MARCELO CHELLO / ESTADÃO

Em linhas gerais, segundo o executivo, os últimos dados apresentados pelo IPCC, o painel climático da ONU, mostram que o tempo, apesar de curto, ainda existe. “Por isso temos esse papel de impulsionar as empresas a enfrentar as mudanças climáticas”, afirma.

A situação é um pouco diferente no setor público, segundo Claudia Pitta, sócia-fundadora da Evolure Consultoria, onde o tema ESG, de uma forma sistêmica, ainda está pouco presente no dia a dia do segmento.

Segundo ela, não existe nada muito maduro hoje no Brasil. “O que eu vejo são ações isoladas, sem gerar muito impacto positivo e sem conexões com algo maior”, explica.

Mas a consultora também cita alguns oásis no deserto, como é o caso da cidade de Salvador, que acabou de realizar a segunda edição do seu Fórum ESG. “O programa de integridade feito na secretaria municipal da Fazenda, por exemplo, criou um canal independente de denúncia.” O que pode ajudar, segundo a consultora, na diminuição da corrupção e no aumento da arrecadação.

De volta ao setor privado, casos como o da Tetra Pak, que há 20 anos se preocupa com a cadeia de reciclagem no Brasil, ou da Iguá Saneamento, que busca focar de forma transversal a questão dos recursos hídricos, também começam a gerar impactos positivos.

Qualquer que seja o setor, público ou privado, desenhar metas no início do processo, e ter boas métricas para acompanhar os percursos é algo essencial, afirmam os especialistas no tema. Além, claro, de o ESG passar a ser central em qualquer plano de negócios.

“A questão cultural ainda é o grande desafio”, afirma Alda Marina de Campos Melo, sócia-fundadora e CEO da Pares Estratégia & Desenvolvimento. “É importante olhar para o tema não como um risco, mas como uma oportunidade. É o momento de repactuar (vários processos)”, explica a consultora.

TOTALENERGIES FECHA CONVÊNIO DE R\$ 130 MILHÕES COM UNIVERSIDADES PARA PESQUISA EM ENERGIA RENOVÁVEL

Aporte vai financiar 24 projetos que envolvem cerca de 235 pesquisadores de diferentes áreas na USP, Unicamp e UFRJ

Por Gabriel Vasconcelos

RIO- A TotalEnergies firmou convênios com três universidades brasileiras e irá investir R\$ 130 milhões em pesquisa e desenvolvimentos (P&D) de projetos integralmente voltados a energia renováveis. O movimento muda de vez o perfil dos esforços de P&D do grupo francês no Brasil, disse ao Estadão/Broadcast o presidente da TotalEnergies no Brasil e diretor-geral de EP, Charles Fernandes.

Antes mais voltado a óleo e gás, agora a maior parte do investimento da companhia para o desenvolvimento de novas tecnologias no Brasil vai privilegiar a transição energética. Ao todo, o aporte vai financiar 24 projetos que envolvem cerca de 235 pesquisadores de diferentes áreas na Universidade de São Paulo (USP), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Segundo Fernandes, esse movimento está em linha com a estratégia global do grupo. No mundo, a TotalEnergies planeja investir US\$ 17 bilhões em 2023, sendo US\$ 5 bilhões para energias renováveis e moléculas descarbonizadas (biocombustíveis, biogás, H2, e-fuels), montante maior que o dedicado a novos projetos em óleo e gás (US\$ 4,5 bilhões). Especificamente na frente de pesquisa e desenvolvimento, que vai receber US\$ 1 bilhão, 65% dos recursos já serão direcionados para renováveis.

No Brasil, com os novos convênios anunciados, o total de R\$ 400 milhões em compromissos existentes de P&D ganham um novo perfil, com 48% dos recursos voltados para renováveis, 38% para óleo e gás e 14% para sustentabilidade e digitalização.



“Os projetos (de P&D) para upstream continuam a ser desenvolvidos, mas serão ultrapassados em volume pelos relacionados à transição energética. Esse novo desenho dos esforços em P&D no País está muito em linha com a estratégia global da companhia”, resume Fernandes.

Em termos globais, a TotalEnergies planeja para 2050 um mix de produtos com apenas 25% em óleo e gás e 75% em energias renováveis ou moléculas de baixo carbono Foto: Benoit Tessier/Reuters

Em termos globais, a TotalEnergies planeja para 2050 um mix de produtos com apenas 25% em óleo e gás e 75% em energias renováveis ou moléculas de baixo carbono. Não é mudança pequena para uma empresa hoje 90% apoiada em óleo e gás e apenas 10% em energias descarbonizadas.

“O Brasil é chave nessa transformação e investimento em P&D, mais do que qualquer outra coisa, é o caminho para antecipar esse objetivo”, completa o executivo.

Para o presidente da TotalEnergies no Brasil e diretor-geral de EP, Charles Fernandes, País tem papel-chave na transição energética Foto: Wagner Pinheiro/TotalEnergies





Convênios

Os convênios que somam R\$ 134 milhões em investimentos valem para um período entre três e cinco anos, e podem ser renovados para desdobramentos ou etapas adicionais. A USP é a universidade que mais vai receber recursos, informa a diretora de pesquisa e desenvolvimento da TotalEnergies no Brasil, Isabel Waclawek. Serão R\$ 80 milhões destinados a 11 projetos da instituição dedicados à inovação em eólica offshore, tecnologias para monitoramento digital de parques eólicos em terra e impacto ambiental de empreendimentos eólicos.

Na UFRJ, onde a TotalEnergies já tem histórico de atividades de pesquisa, serão aportados novos R\$ 31 milhões para sete projetos voltados a sistemas híbridos para eólica offshore e à conexão com o sistema interligado nacional de energia elétrica. Fecha a lista a Unicamp, que vai receber R\$ 23 milhões para seis projetos de tecnologias digitais para aplicação em energia fotovoltaica e baterias, tais como inteligência artificial, digital twins e block chain.

“Se não fizermos isso agora, em 2023, lá em 2030 não vão existir tecnologias locais para a transição energética que a TotalEnergies e o setor como um todo ambicionam, porque há gargalos de natureza local, necessidade de ‘tropicalizar’ soluções”, resume Fernandes.

Negócios

O novo foco em renováveis tem relação com o pipeline de projetos de energia renováveis que a TotalEnergies mantém no Brasil em parceria com a Casa dos Ventos. Trata-se de um portfólio com 12 GW de capacidade a ser construído até 2028. A TotalEnergies tem 34% da joint-venture criada com a Casa dos Ventos.

Desse volume de energia, 1,2 GW já está em operação no Nordeste. A execução dos planos futuros, portanto, vai exigir multiplicar por dez a capacidade atual hoje em funcionamento. Fernandes detalha que, no momento, há 500 MW em construção; 4,5 GW em projetos com desenvolvimento avançado; e o restante, quase 6 GW, para desenvolvimento futuro.

“Esses números deixam claro que o Brasil está tomando uma relevância muito grande no portfólio da TotalEnergies focado em transição energética. E isso vai requerer soluções voltadas à realidade local”, diz Fernandes.

Além dos primeiros movimentos dedicados a tecnologias para eólica offshore no Brasil, tópicos como conexão ao sistema nacional e transmissão para os grandes centros de consumo no Sudeste são de interesse da TotalEnergies que estarão na mira dos pesquisadores à frente dos projetos financiados. Completam essa lista os impactos ambientais das usinas de energias renováveis, tema que deve crescer na agenda futura do País, o monitoramento digital e possíveis sinergias com óleo e gás no ambiente offshore.

Fernandes concorda que o Brasil tem todas as condições para protagonizar a transição energética no mundo, mas afirma que só ter recursos naturais não vai bastar. “Para liderar o processo, será preciso desenvolver e dominar tecnologias. Sem P&D associado a centros locais é pouco provável que o País atinja todo o potencial que tem”, completa o executivo.

Estabilidade

Diretora de pesquisa e desenvolvimento da TotalEnergies no Brasil, Waclawek lembra que a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) obriga as empresas do setor a investirem 1% de sua receita bruta em P&D afim, o que teve escopo ampliado em 2021 para contemplar projetos mais amplos de transição energética.

Fernandes admite a obrigatoriedade, mas lembra que para o Brasil atrair recursos de vulto que podem ser direcionados a outras partes do mundo, inclusive de P&D, o setor precisa de estabilidade. Na prática, o executivo critica perturbações no arcabouço regulatório e fiscal do setor, a exemplo do imposto temporário sobre exportações.

“Para tudo é preciso haver previsibilidade de regras, inclusive para P&D. Essa é uma questão delicada para setores que investem com capital intensivo olhando para horizontes de tempo muito longos, de décadas. Nesse ponto queremos a monotonia. Porque o arcabouço está ali e é confiável. É preciso saber se qualquer mudança é temporária ou a ponta de um iceberg maior que ameaça o longo prazo”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/06/2023

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS ADMITE ‘TRABALHAR INTERNAMENTE’ SOBRE COMPRA DE AÇÕES DA BRASKEM

Na prática, isso, pode fazer com a que estatal se torne controladora da companhia petroquímica

Por Renan Truffi, Valor — Brasília



— Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

O diretor-presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, admitiu pela primeira vez, nesta quarta-feira, que a estatal está “trabalhando internamente” na possibilidade de exercer o direito de preferência em ofertas de compra por ações da Braskem. Na prática, isso, pode fazer com a que estatal se torne controladora da companhia petroquímica.

Essa ideia começou a ser ventilada depois que veio a público a oferta da Unipar, de R\$ 10 bilhões em dinheiro, por parte das ações da Braskem. “Essa decisão [compra da Braskem] vai ser tomada no devido momento. Temos direito de preferência, estamos confortáveis com essa posição. Vamos analisar tudo que está acontecendo, mas não podemos dizer nada porque gera muita especulação. A gente tem mantido uma posição inerte, embora internamente a gente esteja trabalhando nisso”, disse Prates.

O presidente da estatal de petróleo falou à imprensa após se reunir hoje, pela manhã, com o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, no Palácio do Planalto. Na prática, isso significa que a Petrobras poderá cobrir a oferta da Unipar. Atualmente, a Novonor, antiga Odebrecht, controla a Braskem com 50,1%, enquanto a Petrobras tem 47%. Outros 2,9% de ações ordinárias estão no mercado de ações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2023

CARRO ELÉTRICO VIRÁ, MAS É PRECISO INVESTIR EM INFRAESTRUTURA, DIZ ALCKMIN

Ao participar de seminário sobre eletromobilidade, vice-presidente demonstrou simpatizar com ideia de o Brasil ter carro híbrido a etanol, até a transição para o 100% elétrico

Por Marli Olmos, Valor — Brasília

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, demonstra simpatia com a ideia defendida por grande parte da indústria automobilística de o Brasil desenvolver e produzir automóveis híbridos, que possam usar etanol, antes de ingressar definitivamente no mercado dos 100% elétricos. “O carro

elétrico virá, mas temos que investir na infraestrutura”, destacou, ao participar do encerramento de seminário sobre eletromobilidade, no Centro de Convenções Ulysses Guimarães, em Brasília.



Brasília (DF), 17/05/2023 - O presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, participa de seminário sobre ESG, na ApexBrasil. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil Marcelo Camargo/Agência Brasil/Agência O Globo

O também ministro de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços repetiu, dessa forma, um dos argumentos sustentados por parte das montadoras. São as mesmas empresas que reivindicam ao governo o fim da isenção do Imposto de Importação para carros elétricos produzidos em outros países.

“Somos o maior produtor de cana do mundo. Isso tem que ser levado em conta na discussão das rotas tecnológicas”, disse.

Mais tomadas

O carro híbrido tem dois motores – um a combustão que ajuda a alimentar outro elétrico. Já modelos 100% elétricos necessitam de tomadas, o que exige a necessidade de o país ter mais postos de recarga espalhadas pelas rodovias, por exemplo.

O ministro aproveitou o evento automotivo para comentar sobre o programa de incentivos fiscais, lançado pelo governo no dia 6, que resulta em descontos nos preços dos carros. “O programa é emergencial, transitório, mas importante”, destacou ele, ao falar com a imprensa após o encerramento do seminário, que durou o dia todo. “A procura (por carros) cresceu”, disse.

Alckmin também elogiou o potencial do Brasil na produção de biocombustíveis e lembrou a intenção do governo de aumentar a mistura de etanol na gasolina, dos atuais 27% para 30%. E mostrou-se preocupado em buscar meios para acelerar a substituição da querosene de aviação pelos biocombustíveis.

“Também podemos fazer hidrogênio verde a partir do etanol”, destacou, repetindo informações que tem colhido com o setor automotivo.

Câmbio “está bom, competitivo e ajuda na exportação”

Para o ministro, o câmbio “está bom, competitivo e ajuda na exportação”. A necessidade de focar o mercado externo foi um dos pontos destacados pelos representantes da indústria que participaram do seminário nesta quarta-feira (14). Segundo eles, sem exportar, o Brasil não alcança escala para pensar na futura produção de carros elétricos.

Alckmin observou, ainda, que os juros estão em queda. “E temos a convicção de que haverá queda da taxa Selic também”, destacou.

Para ele, é preciso estar atento a isso. “Eu comprei um carrinho em 48 prestações. Depois desse tempo, troquei por outro com novo financiamento em 48 meses. Hoje, 70% das vendas são feitas à vista”, disse.

Alckmin estava à vontade com os executivos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), organizadora do seminário “Conduzindo o futuro da eletrificação no Brasil”, que reuniu executivos do setor, ministros e deputados em painéis que duraram todo o dia.

O vice-presidente disse que “quer ouvir a Anfavea” para a neointustrialização do país. A entidade fará parte do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial.

Ao final, o ministro visitou uma exposição de 40 veículos elétricos organizada pelas montadoras no saguão do centro de convenções. Subiu em caminhões, entrou em automóveis e ouviu explicações de empresas como a WEG, produtora brasileira de motores elétricos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2023

SANTOS DUMONT SÓ TERÁ VOOS PARA SP E BRASÍLIA, AFIRMA PAES

Os demais voos com origem e destino no Rio serão feitos a partir do Aeroporto Internacional Galeão
Por Fabio Murakawa, Valor — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu limitar os voos no aeroporto Santos Dumont, em meio a uma cruzada do prefeito do Rio, Eduardo Paes, para viabilizar financeiramente o Aeroporto Internacional do Galeão. Após uma reunião com Lula e o ministro Márcio França (Portos e Aeroportos) no Palácio do Planalto, Paes disse que, por ordem do presidente, os voos no Santos Dumont ficarão restritos à ponte-aérea Rio-São Paulo, com pouso em Congonhas, e aos voos entre Rio e Brasília. Os demais voos com origem e destino no Rio serão feitos a partir do Aeroporto Internacional Galeão. Uma fonte próxima a Lula confirmou ao Valor que o presidente deu essa determinação.

"O que eu pedi a ele é aquilo que pedimos muito desde o governo Bolsonaro e não fomos atendidos e, hoje, o presidente decidiu que vai fazer. Ainda vai decidir data, mas o aeroporto Santos Dumont vai passar a ser tão somente para a ponte-aérea Rio-São Paulo (Congonhas) e Rio-Brasília. E o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro volta a ter os voos domésticos que sempre teve, o que permite que o Galeão seja um hub internacional", disse Paes. "Decisão tomada do presidente Lula. Ele deu o comando e a determinação para que se faça isso."

O prefeito afirmou, além disso, que o governo adotará medidas para impedir que passageiros com voos internacionais em outros aeroportos possam fazer check-in no Santos Dumont - outro fator de esvaziamento do Galeão.

"Não tem voo direto para Miami, Paris e Nova York. Mas não vai ser possível fazer check-in no Santos Dumont para voos internacionais que saem de outros aeroportos", afirmou.

Paes disse que a decisão de Lula é "importantíssima, sob todos os aspectos".

"O Rio é uma cidade que precisa de um aeroporto internacional, é a porta de entrada do Brasil. Isso afeta não só o passageiro, mas carga. Hoje o custo para o carioca é muito maior, para o turista que vem para o Brasil, para o Rio, é muito maior para chegar ao destino final", defendeu.



Santos Dumont — Foto: Lucas Tavares/Agência O Globo

A limitação de voos no Santos Dumont é um pleito antigo do prefeito, que busca viabilizar financeiramente o Galeão. O aeroporto internacional sofre com a concorrência do Santos Dumont, mais central e preferido por passageiros e companhias aéreas.

Paes vem tentando desde o ano passado encontrar uma solução para o Galeão e chegou a se reunir com o ex-presidente Jair Bolsonaro para tratar do assunto.



Um dos problemas do Galeão é a sua viabilidade financeira ante a concorrência com o aeroporto Santos Dumont, mais central. Para especialistas, o aeroporto internacional sofre um esvaziamento causado pela quantidade de voos domésticos que pousam e decolam do Santos Dumont.

Histórico de problemas

Em dezembro, Paes chegou a acusar o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, de “destruir” o Galeão. Tarcísio era ministro da Infraestrutura de Jair Bolsonaro quando a RioGaleão resolveu devolver a concessão, depois que a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) negou pedido de reequilíbrio econômico-financeiro por perdas na pandemia.

Outro problema do Galeão está relacionado à sua concessão, também abordado no encontro entre Paes e Lula. Paes afirmou, no entanto, que uma solução para esse imbroglio “fica para depois”.

A Changi, controladora da RioGaleão, havia desistido do contrato. Agora, ela pretende continuar como concessionária, mas pede melhores condições para seguir como concessionária. O tema está sendo discutido entre Lula e o governador do Rio, Cláudio Castro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/06/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

HADDAD QUER ATRELAR DESONERAÇÃO DA FOLHA À REFORMA TRIBUTÁRIA

Ministro pede parcimônia em alterações no arcabouço fiscal

Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tentará convencer o Senado a atrelar as discussões sobre a desoneração da folha de pagamento para 17 setores da economia à segunda fase da reforma tributária, prevista para tramitar no segundo semestre no Congresso Nacional. Segundo ele, faz mais sentido deixar o tema para o momento em que os tributos sobre a renda forem redesenhados.

Sem entrar em detalhes, o ministro disse que a proposta aprovada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado nesta terça-feira (13) é inconstitucional. “O próprio Congresso aprovou uma emenda constitucional dizendo que esse benefício [a desoneração da folha] tinha data para acabar. Então estamos sensibilizando os senadores. Vamos insistir que a oportunidade para a discussão não é agora, é para depois da [primeira fase da] reforma tributária, para que a gente possa se debruçar sobre isso”, comentou.

Em primeira votação, a CAE aprovou a extensão até 2027 da desoneração da folha de pagamento para os setores que teriam o benefício até o fim do ano. A proposta ainda precisa ser votada em segundo turno pela comissão. Caso não haja recurso para votação no Plenário do Senado, o texto irá direto para a Câmara dos Deputados.

Haddad afirmou que a equipe econômica trabalha em uma proposta alternativa sobre o tema, que pode ser inserida na segunda fase da reforma tributária. “Estamos procurando ser respeitosos com o Congresso. Estou pedindo a confiança de que, depois da [primeira fase] da reforma tributária, vamos entrar na segunda fase em que outros tributos serão redesenhados. Os benefícios previstos têm vigência até fim do ano, não consigo entender a pressa”, declarou.

Fundos regionais



Em relação à primeira fase da reforma tributária, que simplificará a tributação sobre o consumo, Haddad defendeu a existência de um fundo de desenvolvimento regional para compensar eventuais perdas dos estados com as mudanças no Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o fim de incentivos fiscais. No entanto, disse que esse fundo precisa ter um teto e ser adotado gradualmente. “Limite, tem que ter um, lógico, e tem que ter um escalonamento. Isso tem que ter”, comentou, sem entrar em detalhes.

O ministro disse estar aberto a uma eventual ampliação do prazo para a migração do atual regime tributário para o novo previsto na nova reforma tributária. “Essa é uma ideia que nos foi apresentada. Nós estamos analisando, mas o texto, de maneira condicional, vai ser apresentado nos próximos dias eu acho”, afirmou.

Ontem, Haddad reuniu-se com o relator da proposta da primeira fase da reforma tributária na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB). Segundo o ministro, a mudança do sistema de tributação alavancará o crescimento do país, ao criar um regime “mais robusto e transparente”.

Arcabouço

No início da noite desta terça-feira, Haddad reuniu-se com o senador Omar Aziz (PSD-AM), relator do projeto do novo arcabouço fiscal no Senado. O ministro pediu “parcimônia” ao Congresso para não alterar o texto aprovado pelos deputados. “O que concordamos com Aziz é fazer algo com parcimônia, e [apenas] se for o caso”, disse Haddad após o encontro.

O ministro lembrou que, em caso de emendas que mudem o mérito de algum artigo, o texto terá de ser votado novamente pelos deputados. Haddad, porém, disse que qualquer alteração precisa ser acordada com o presidente da Câmara, Arthur Lira. “O que pactuamos primeiro é respeitar o trabalho da Câmara”, declarou.

Alegando educação com o relator no Senado, o ministro disse que não pode dizer que o governo esteja totalmente fechado a mudanças na proposta. “Não posso dizer que não estamos abertos a nada. O senador não vai carimbar o projeto, ele tem a reflexão dele, as circunstâncias dele. Então, eu penso que, quanto mais respeitosos formos em relação ao trabalho do Senado, mais próximo o resultado do Senado vai ser do da Câmara, que é o que a gente quer”, comentou Haddad.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/06/2023

POSTOS DO RIO SÃO INTERDITADOS POR VENDER ETANOL ADULTERADO

Metanol como combustível é ilegal por causa da alta toxicidade

Por Léo Rodrigues – Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

Três postos de combustível situados no Rio de Janeiro foram interditados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Fiscalização realizada esta semana constatou que eles comercializavam etanol hidratado com presença significativa de metanol, o que é vedado por lei.

Os estabelecimentos ficam nos bairros de São Cristóvão, Taquara e Jacarepaguá. Indícios da irregularidade foram identificados por agentes da ANP nessa segunda-feira (12). Inicialmente eles lacraram as bombas e tanques de etanol.

Com a análise laboratorial de amostras coletadas, constatou-se a presença de metanol em concentrações que chegavam a 81,2%. Com o resultado indicando a adulteração, agentes da ANP retornaram ontem (13) aos postos de combustíveis para determinar a interdição das instalações.

Ilegalidade

O uso do metanol como combustível é considerado ilegal em razão da sua alta toxicidade. Quando inalado ou ingerido, pode causar irritação nos olhos, nariz e garganta, bem como dor de cabeça,



náuseas e tonturas. Além disso, em contato com a pele, pode desencadear problemas dermatológicos. A exposição contínua ao metanol afeta ainda o sistema nervoso. Em casos mais graves, há danos em órgãos como o fígado e os rins.

Os três estabelecimentos foram autuados e serão alvo de processos administrativos. Segundo as diretrizes da ANP, a inclusão de metanol no combustível em percentual acima de 50% deve ser punida com base na Lei Federal 9.847/1999, aumentando a multa em 2.000%. Neste sentido, pode ser cobrado um valor superior a R\$ 100 milhões.

Edição: Kleber Sampaio
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 14/06/2023

GRUPO INTERMINISTERIAL COMBATE VIOLÊNCIA FINANCEIRA CONTRA IDOSOS

Portaria que cria o GT foi publicada no Diário Oficial de hoje
Por Fabíola Sinimbu – Repórter da Agência Brasil - Brasília

O Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania (MDHC) criou nesta quarta-feira (14) um grupo de trabalho para enfrentamento à violência financeira e patrimonial contra a pessoa idosa. A medida faz parte das ações no âmbito da campanha Junho Violeta, em alusão ao Dia Mundial de Conscientização da Violência contra a Pessoa Idosa, celebrado nesta quinta-feira (15).

Segundo o painel da Ouvidoria Nacional de Direitos Humanos (ONDH), até a última atualização de dados, em 3 de abril deste ano, foram registradas 17.372 denúncias de violência financeira e patrimonial contra a pessoa idosa. Esse tipo de crime – que envolve, por exemplo, ludibriar a pessoa idosa para desviar dinheiro ou patrimônio –, está previsto no Estatuto da Pessoa Idosa, com pena de reclusão de até quatro anos, para quem o comete.

O grupo de trabalho será coordenado pela Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa Idosa e terá 60 dias para apresentar estratégias para ensinar pessoas idosas a interagir e lidar com tecnologia, campanhas de conscientização, mecanismos de prevenção e aprimoramento dos canais de denúncia contra esse tipo de crime.

As propostas de políticas públicas preveem, inclusive, cooperação técnica com plataformas digitais, para enfrentar este tipo de crime. Segundo o MDHC, um diálogo interinstitucional já foi estabelecido com outros ministérios, empresas que administram redes de mídias sociais e a Federação Brasileira de Bancos (Febraban).

A portaria que cria o grupo de trabalho foi publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira. Ainda no âmbito da campanha Junho Violeta, o ministro Silvío Almeida abre, na tarde de hoje, o seminário Direitos Humanos da Pessoa Idosa: enfrentamento a todas as formas de violência, em Brasília.

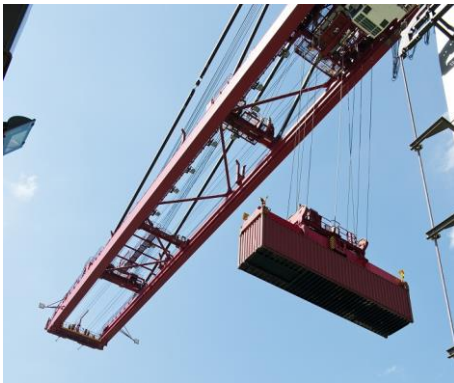
Edição: Denise Griesinger
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 14/06/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNO APOSTARÁ EM OBRAS NOS PORTOS PÚBLICOS PARA CAPTAR CAPACIDADE E DAR FLUIDEZ À CARGA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/06/2023 - 20:58



Arquivo/Divulgação

Secretário disse que carteira de investimentos a ser anunciada será financiada por orçamento da União ou por recursos próprios dos portos

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, afirmou que o governo incentivará a volta de obras públicas no setor portuário, o que não ocorre há mais de cinco anos nos portos com esse tipo de gestão. Ele disse, na última terça-feira (13), que está sendo formada uma carteira de investimentos no setor portuário que serão financiados, ou pelo orçamento geral da União (OGU) ou por meio de recursos próprios dos portos. O objetivo, segundo Pierdomenico, é que as obras públicas possam captar capacidade e dar mais rapidez para a carga entrar e sair dos portos.

O secretário reafirmou que o governo Lula (PT) abandonou os processos de desestatização de portos e ressaltou que a primeira experiência de concessão de uma administração portuária — Vitória e Barra do Riacho (2022) — não se repetirá nesta gestão. Já a concessão de serviços de zeladoria, como dragagem e sinalização, é uma opção para reduzir os principais gargalos operacionais, melhorar a gestão portuária e torná-la mais eficiente.

“Abrimos um debate sobre como propor um novo formato para o setor portuário continuar crescendo e sendo competitivo. A zeladoria pode ser endereçada à iniciativa privada”, comentou durante audiência pública sobre a situação dos portos no Brasil e os efeitos de sua privatização, promovida pela Comissão de Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados.

A expectativa da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) é que a concessão do canal de acesso Porto de Paranaguá (PR) e, possivelmente, do canal de acesso do Porto de Itajaí (SC), juntamente com o arrendamento da antiga área operada pela APM Terminals, ajudem a mensurar o apetite do setor privado para essa modelagem.

"Essas duas experiências vão mostrar para nós qual é a possibilidade e o interesse da iniciativa privada de assumir parte ou a totalidade dessa zeladoria", projetou. Pierdomenico acrescentou que, fora do ambiente do porto organizado, a SNPTA e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) criaram um grupo de trabalho com a finalidade de discutir formas de melhorar o fluxo de implantação de terminais de uso privado (TUPs) do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/06/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ONERAR SETOR PORTUÁRIO EM QUASE 40%

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/06/2023 - 20:04



Arquivo/Divulgação

ABTP avalia que efeitos da aprovação do texto em tramitação no Congresso sobre infraestrutura dos portos deve levar 2 a 3 anos para ser percebidos, o que reforça urgência da renovação do Reporto

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) avalia que a reforma tributária atualmente representa um desafio que pode onerar a carga tributária atual do setor portuário em torno de 38%, de acordo com análise apresentada por consultorias contratadas pela entidade sobre o texto da PEC 45/2019. O diretor-presidente da

ABTP, Jesualdo Silva, ressaltou que qualquer ineficiência tributária econômica nesse setor afeta diretamente a competitividade do Brasil no exterior.

A associação estima que, mesmo que a reforma tributária que está tramitando venha a ser aprovada este ano, o efeito em cima dos investimentos em infraestrutura portuária só acontecerá daqui a dois ou três anos. "Precisamos urgentemente renovar o Reporto para que continuemos fazendo investimentos tão necessários", afirmou Silva, na última terça-feira (13), durante audiência pública sobre a situação dos portos no Brasil e os efeitos de sua privatização, promovida pela Comissão de Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados.

A ABTP, que representa 78 empresas, detentoras de mais de 230 terminais portuários, entre arrendamentos e terminais de uso privado (TUPs), defende a necessidade de renovação do Reporto. A validade do Regime Tributário para incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária vinha sendo estendida desde 2004, quando foi criado. A última renovação, com duração de dois anos, vencerá no final de 2023, e foi concedida durante o governo passado sob a justificativa de que a desoneração de investimentos em infraestrutura viria incorporada à Reforma Tributária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/06/2023

EDUARDO NERY: DESENVOLVIMENTO DAS HIDROVIAS É A ÚLTIMA FRONTEIRA DO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA

Da Redação NAVEGAÇÃO 14/06/2023 - 20:03



Investimentos nas hidrovias e desenvolvimento da cabotagem foram defendidos pelo diretor-geral durante audiência pública da Câmara

“Não podemos mais prescindir desse modal que nos trará uma matriz de transportes mais equilibrada e menores custos logísticos”. Essa foi a afirmação feita pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, em audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, nesta quarta-feira (14).

Durante a audiência, que tratou das prioridades da Agência, o diretor-geral reafirmou que a instalação de hidrovias no país é uma prioridade da autarquia. Falou, ainda, que o modal é imprescindível para o equilíbrio da matriz de transportes brasileira.

“As hidrovias são a última fronteira do desenvolvimento da infraestrutura. Precisamos fazer as primeiras hidrovias para termos uma curva de aprendizado e desenvolver a nossa matriz”, afirmou.

Ainda durante o seu discurso, o diretor-geral explicou que a Agência já desenvolve suas atividades para o fortalecimento das hidrovias seguindo as diretrizes do Plano Setorial Hidroviário, que vem sendo construído em conjunto com a Infra S.A.

“Temos Planos Setoriais que estão sendo muito bem construídos e em fase de conclusão por parte da Infra S.A. Há um plano Setorial Portuário e, pela primeira vez, um Plano Setorial Hidroviário, que conversa com o Plano Nacional Logístico. Ele precisa ser concluído, mas já estamos bebendo dessa fonte, que tem uma inteligência e tecnologias que permitirão simulações de quais serão os investimentos prioritários”, disse

Tanto o Plano Setorial Hidroviário, quanto o Plano Setorial Portuário se somam ao Plano Terrestres e Aeroviário para identificar as principais ações necessárias para o desenvolvimento dos subsistemas de transportes nacionais (Ferroviário, Rodoviário, Hidroviário, Portuário e Aeroviário).



Os planejamentos fornecerão os insumos para elaboração do Plano de Ações Públicas, que reúne os projetos, ações, iniciativas normativas ou políticas públicas que serão realizados pelo Poder Público, tanto em termos de infraestrutura, quanto aquelas destinadas ao aperfeiçoamento das práticas setoriais, em temas como veículos, equipamentos, pessoal, informações, governança, gestão e operação.

Cada um dos quatro Planos Setoriais deve indicar, essencialmente, de que forma serão tratadas as necessidades e aproveitadas as oportunidades de oferta de capacidade dos subsistemas de transportes constantes no PNL, contemplando os seus respectivos planos setoriais de parcerias.

Incentivo à Cabotagem

Ainda durante a sua participação na audiência pública, Eduardo Nery ressaltou a relação direta entre a Cabotagem e multimodalidade, defendendo que o modal precisa de mais incentivos para se desenvolver no país.

“A Cabotagem tem uma relação direta com a multimodalidade. 90% dos Operadores de Transporte Multimodal são de Cabotagem. Portanto, precisamos ter custos de combustíveis mais atrativos e simplificação tributária. Também precisamos ampliar a nossa oferta de frota que atende a esses serviços”, falou.

Além do diretor-geral, estiveram presentes na audiência pública os diretores da Antaq, Alber Vasconcelos e Caio Farias.

VTMIS

O superintendente de Regulação explicou sobre a tarifa aprovada pela Antaq na CICS da Câmara

Um dia antes, na terça-feira (13), foi a vez do superintendente de Regulação da Antaq, Bruno Pinheiro, participar de outra audiência pública, desta vez promovida pela Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) da Câmara dos Deputados, para tratar da situação dos portos no Brasil.

Em sua apresentação, Pinheiro falou sobre a recente revisão tarifária obrigatória aprovada pela Antaq prevista em contrato de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), agora Vports.

O servidor explicou que, apesar do aumento expressivo na tarifa do VTMIS, houve uma redução geral tarifária de mais de 13% em comparação à dezembro de 2021, quando o porto, ainda público, teve a sua última revisão tarifária

“São 170 itens tarifários com 57 tarifas reduzidas. Tivemos reduções importantes. Por exemplo, um navio de contêiner que entrava no Porto de Vitória pagava R\$ 116 mil. Com a tarifa aprovada pela Antaq pagará R\$ 68 mil, redução de mais de 40%. Sobre o VTMIS, de fato tivemos um aumento. Mas era uma tarifa deficitária. Ela não remunerava os custos que a 'Codesa pública' tinha para manter aquela estrutura. Agora ela remunera os custos e remunera o BDI previsto em contrato”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

PORTO DE ARATU RECEBE NAVIO COM EQUIPAMENTOS PARA PLANTA DE HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/06/2023 - 19:30



O terminal TGS II do Porto de Aratu-Candeias recebeu nesta terça-feira (13) o navio "BBC Dakota", vindo do Porto de Roterdã (Holanda) contendo peças e equipamentos para implantação da primeira planta de hidrogênio e amônia verde do país, no Polo Petroquímico de Camaçari/BA.

Está estimado inicialmente que a planta atinja uma produção de cerca de 10.800 toneladas ao ano de hidrogênio verde e de cerca de 600 toneladas ao dia de amônia verde, reduzindo cerca de 400 quilotonelada de carbono (CO²) na atmosfera, possibilitando o

atendimento das indústrias de aço, cimento e metais não ferrosos, bem como o atendimento de regiões mais remotas, mediante a geração de eletricidade.

As peças serão descarregadas e armazenadas para posterior transporte à área onde será instalada a planta da UNIGEL, no Polo Petroquímico de Camaçari/BA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

ARTIGO - PARA SER E NÃO APENAS PARECER SER ESG

Por Monica Bressan OPINIÃO 14/06/2023 - 19:25



Monica Bressan é especialista em governança corporativa, compliance, ISO 37001, ISO 31000, contratos e finanças. Consultora, palestrante e professora. Formada em Direito e em Administração de Empresas, com especialização em Direito Tributário e Mestre em Finanças Corporativas. Com certificação ISO 31000 Lead Risk Manager (Gestão de Riscos) e ISO 37001 Provisional Auditor (Antissuborno). Membro da Comissão de Compliance da OAB/SP. Com mais de 20 anos de experiência organizacional e jurídica.

Uma organização divulgar que adota ações voltadas para o ESG (Environmental, Social and Governance em tradução livre: ambiental, social e governança) não significa, necessariamente, que de fato as pratica. São inúmeros os exemplos de empresas admiradas pelo mercado que em dado momento se envolvem em polêmicas que desconstruem sua imagem e reputação, além de muitas vezes ainda terem de pagar multas e indenizações por posturas ilegais, em total contradição aos pilares do ESG.

Na verdade, muitas dessas empresas só querem parecer sustentáveis, ao invés de serem de fato, praticando o greenwashing (entendido como maquiagem verde) e/ou socialwashing (maquiagem social), ou seja, práticas que promovem iniciativas enganosas de sustentabilidade, caracterizadas pela falta de profundidade, iniciativas rasas e sem métricas consistentes de geração de impacto.

Também existem empresas, por outro lado, que adotam práticas voltadas ao ESG, mas não conseguem ser suficientemente claras nas informações que divulgam, limitando os efeitos positivos e benefícios que poderiam ter.

É preciso basear a publicidade das organizações em dados e resultados sólidos e que possam ser checados de forma objetiva e transparente, engajando assim as partes com quem se relacionam a respeito da sua marca ou produto/serviço.

Ser transparente significa agir de modo franco, verdadeiro, sem subterfúgios. Ao aplicarmos esse conceito às organizações, significa que elas devem procurar, sempre que possível, disponibilizar para as partes interessadas as informações que sejam de seu interesse de forma clara e objetiva.

A transparência é inclusive um dos princípios basilares da governança corporativa e que, juntamente com o princípio da responsabilidade corporativa, fundamentam a adoção de medidas visando a sustentabilidade do negócio e do meio socioambiental em que a empresa está inserida.

É tão importante que em alguns casos a divulgação de informações é uma obrigação legal, como das empresas de capital aberto que devem apresentar relatórios de desempenho econômico-financeiro e publicar os fatos relevantes que podem impactar na tomada de decisão de seus investidores e, também, a regulamentação do Código de Defesa do Consumidor, a ser observado por todas as empresas, inclusive as de pequeno porte, acerca da transparência com que devem operar em relação aos seus consumidores.

Não existe um padrão para divulgação de ações ESG, como ocorre, por exemplo, para a apresentação da dados financeiros-contábeis. Mas isso não significa que deve ser feito de qualquer forma. Há modelos que podem ser usados como referência, como o Global Reporting Initiative (GRI), Sustainability Accounting Standards Board (SASB) e Relato Integrado, entre outros, todos espécies de relatórios de desempenho não-financeiros, associados à sustentabilidade.

Embora a adoção de relatórios de sustentabilidade, como os sugeridos, não seja a única medida necessária para a efetiva implantação de ações ESG, tais relatórios são de extrema importância para se compreender como as empresas estão gerenciando proativamente seus riscos ambientais, sociais e de governança.

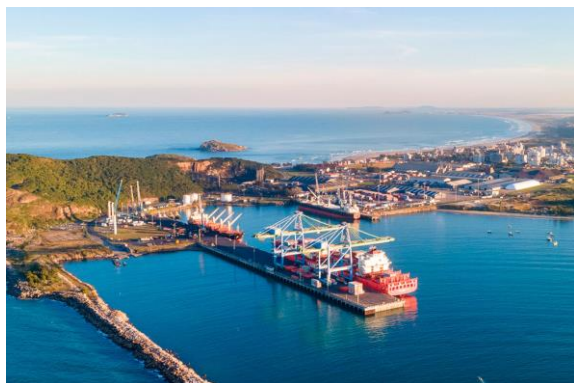
Assim, se uma organização é social e ambientalmente responsável e adota boas práticas de governança corporativa precisa apresentar dados consistentes, de forma transparente e que realmente reflitam a realidade, para ser e não apenas parecer ser, gerando maior credibilidade e confiança para com seus investidores e com quem mais se relaciona.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

PORTO DE IMBITUBA FECHA MELHOR MAIO DE SUA HISTÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/06/2023 - 19:15



Com 700 mil toneladas movimentadas, o mês passado entra para a história do Porto de Imbituba como o melhor maio já realizado no complexo portuário. O recorde mensal foi acompanhado de crescimento de 16,2% em relação ao resultado operacional do mesmo período do ano passado. A marca anterior é de maio de 2021, quando foram transportadas aproximadamente 682 mil toneladas.

Ao todo, foram atendidos 23 navios em maio, predominantemente de produtos de exportação, fluxo que cresceu 30,3% em relação a maio/2022. O envio de cargas ao exterior representou 48,5% da tonelagem total transportada no último mês, enquanto a importação ficou com 39,2% e a cabotagem com a fatia de 12,3%. As principais cargas operadas no período foram o coque de petróleo, farelos (soja e milho), contêineres, sal e milho.

No acumulado do ano, o porto já atendeu mais de 3,2 milhões de toneladas e a expectativa é ultrapassar as 7,3 milhões de toneladas até dezembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

VLI E COPI INAUGURAM CORREDOR DE FERTILIZANTES DO ARCO NORTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/06/2023 - 19:07



Projeto tem investimento de cerca de R\$ 400 milhões e capacidade operacional inicial de 1,5 milhão de toneladas ao ano

A VLI e a COPI, companhias de soluções logísticas integradas e multimodais, realizaram a cerimônia de inauguração nesta quarta-feira (14) do novo corredor de importação de fertilizantes do Arco Norte no Porto do Itaqui, em São Luís (MA). O projeto conta com investimentos conjuntos de aproximadamente R\$ 400 milhões e já nasce com capacidade para movimentar até 1,5 milhão por ano de toneladas do insumo, suprimindo a demanda crescente por fertilizantes no Arco Norte do país. Os testes operacionais foram realizados ainda no final de 2022, e em 2023, mais de 100 mil toneladas de insumos para fertilizantes já foram transportadas pelo corredor, projetado para atender produtores situados em uma área que abrange os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia e Piauí, além do Tocantins, Maranhão e do Distrito Federal.

A operação do novo corredor consiste no carregamento pela COPI, no Porto do Itaqui, de composições da VLI, de onde a carga segue por ferrovias VLI até a nova estrutura especialmente projetada e construída pela COPI para esta operação, destinada à recepção, armazenagem e expedição de fertilizantes, no Terminal Integrador de Palmeirante (TIPA), no Tocantins, de propriedade da VLI. Além destes investimentos, a preparação para a entrada em operação do novo corredor incluiu a aquisição de material rodante para gerar capacidade de movimentação de carga – duas locomotivas, no último ano, e 78 vagões HTT, entregues em março. Os equipamentos se somam à frota da companhia em operação no Corredor Centro-Norte, que liga os estados do Maranhão e do Tocantins.

“A inauguração do corredor de fertilizantes é mais uma mostra do compromisso da VLI com a geração de valor na cadeia de negócios dos nossos clientes e um grande estímulo ao fortalecimento da infraestrutura logística do Arco Norte do país. Estamos certos de que este projeto representará um marco na história do agronegócio de toda a região, pela eficiência e competitividade da ligação ferroviária, que permitirá o transporte de insumos fertilizantes em direção a zonas produtoras e, no fluxo inverso, a movimentação da safra em direção ao sistema portuário do Maranhão, contribuindo para as exportações brasileiras”, afirma Fábio Marchiori, CEO interino e diretor-executivo Financeiro, de Supply Chain e de Serviços da VLI.

“Com a expertise da COPI na logística de fertilizantes, a competência da VLI na movimentação de produtos e a força dos nossos clientes, temos certeza de que este novo fluxo será o catalisador do crescimento do agronegócio na região centro norte do país, contribuindo fortemente para o seu desenvolvimento socioeconômico. Importante destacar também a fundamental parceria e apoio da EMAP como autoridade portuária e agente fomentador de desenvolvimento, e dos poderes públicos estaduais e federal na realização deste feito. Estamos muito felizes em celebrar este importante marco atingido e o início deste novo fluxo”, afirma Guilherme Eloy, CEO da COPI.

Polo industrial do corredor Centro-Norte

A inauguração do corredor logístico de fertilizantes, fruto da parceria entre VLI e COPI, é um primeiro passo para uma grande transformação regional, que culminará na criação de um grande polo industrial no Terminal Integrador de Palmeirante, que possui área de cerca de 230 hectares, com possibilidade de arrendamento de terreno para players de fertilizantes, tradings de agronegócio e outros setores interessados em se instalar e operar no local. A principal vantagem é o ganho em eficiência, pela proximidade com a operação ferroviária e capacidade de armazenagem oferecida no local. O primeiro grande investimento no polo industrial foi anunciado em fevereiro, pela Mosaica Fertilizantes, que investirá R\$ 400 milhões em uma unidade de mistura, armazenagem e distribuição a ser instalada no terminal da VLI, que já tem negociações com outros também players interessados em operar no TIPA.

O movimento poderá ter como consequência a industrialização não apenas do Tocantins, mas de outros Estados da área de influência. A VLI possui experiência neste modelo, com bons resultados para os clientes em operações na Ferrovia Centro-Atlântica, também administrada pela companhia. Um exemplo é a FTO, localizada ao lado do Terminal Integrador de Araguari (MG). Desde 2019, quando se instalou a interligação por correias transportadoras entre a FTO e o TIA, a FTO cresceu 20% ao ano os volumes movimentados pela ferrovia, com destino ao porto de Tubarão, no Espírito Santo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

GRUPO BUSCA MOBILIZAÇÃO DE USUÁRIOS PARA REGULAÇÃO SOBRE ABUSIVIDADE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13/06/2023 - 21:50



Arquivo/Divulgação

Logística Brasil e Cecafé consideram que engajamento é necessário para que Antaq tenha informações consistentes que justifiquem rediscutir metodologia sobre cobrança em casos de sobre-estadia de contêineres, arquivado pela agência em março

Representantes de usuários de portos montaram um grupo de trabalho para traçar estratégias para recorrer da decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que, em março, concluiu que não há abusividade de preços e que a prática de cobrança de sobre-estadia de contêineres no Brasil, em termos de custos e situações de cobrança, está ajustada à prática internacional. O grupo tem a participação da Associação Brasileira dos Usuários de Transportes e da Logística (Logística Brasil) e do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), que apresentaram recurso para o desarquivamento do processo, atualmente sob análise.

As entidades veem a necessidade de que os usuários se mobilizem, a fim de evitar que o processo permaneça arquivado e que o número de abusos apontados aumente. O tema é considerado um dos mais relevantes para a competitividade do segmento, na medida em que os valores de cobrança e execução de sentença por unidade de contêiner são tidos entre os mais altos do mundo.

O arquivamento do processo, iniciado em 2020, impediu a criação de uma metodologia para identificar abusividade no preço de demurrage e detention de contêineres. Na ocasião, a diretoria colegiada firmou o entendimento com 4 votos contrários e 1 a favor do argumento dos usuários. O diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, lembrou que o tema é debatido há seis anos e que, em 2019, houve decisão favorável do Tribunal de Contas da União (TCU) para inclusão da discussão na agenda regulatória da Antaq.

A primeira reunião do GT, realizada de forma remota nesta terça-feira (13), teve a participação de 36 empresas e instituições contrárias à decisão da agência. "Não concordamos com a decisão proferida pela Antaq. Recorremos e vamos ter que correr atrás de melhorar a regulação a nosso favor, nos organizarmos e nos unirmos, reduzindo assimetria de informações", contou Seixas à Portos e Navios.

A partir do diálogo com a Antaq ao longo dos anos, o Cecafé identificou a necessidade de os usuários, em seus diferentes nichos, passarem a reportar mais seus problemas e apresentar denúncias à agência, com objetivo de contribuir com a melhora da regulação praticada. "Percebemos que a regulação existe, mas a Antaq só vai aprimorá-la se os usuários contribuírem para que ela tenha uma regulação harmoniosa. É preciso fortalecer a Antaq e ajudá-la a proporcionar um equilíbrio entre todos os agentes envolvidos no comércio exterior", avalia o diretor-técnico do Cecafé,

Eduardo Heron. Ele considera que o usuário de carga também deve se sentir responsável pela regulação praticada e subsidiar o regulador com informações.

O desafio, segundo o diretor, é trabalhar de forma coletiva, articulada, técnica e mostrar as fragilidades para que Antaq tenha a premissa de regular. Heron observa que a Antaq tem sido técnica e enfática nas colocações de que não tem como regular aquilo que não enxerga e que, sem denúncia e participação nas audiências públicas, não pode regular, sobretudo numa matriz pequena de casos. "Os usuários unindo forças conseguem mostrar para que a Antaq consiga regular de forma mais harmoniosa e equilibrada", comentou. Ele acrescentou que um dos efeitos sofridos pelos usuários são milhões de reais pagos todos os meses, o que acaba retirando competitividade de todos. "Se o usuário não se incomodar com o que paga, nada será feito (...) A conta está ficando cara", afirmou.

Para Seixas, da Logística Brasil, o modelo de regulação Antaq 'ex-post' é desfavorável para os usuários, na medida em que funciona mediante denúncia, em vez de ter uma fiscalização permanente. A Antaq justifica que faltam recursos e que o volume de denúncias representa um percentual pequeno diante dos 10 milhões de TEUs movimentados anualmente pelo setor no Brasil. "Chegamos num ponto em que não conseguimos mais avançar. Não temos um volume de denúncias que justifique a agência mudar o modelo dela. Se o usuário não é ativo, não adianta. Precisamos fundamentalmente de união de esforços em torno da regulação", analisou.

O advogado Osvaldo Agripino, recomenda que um usuário que se sinta prejudicado precisa apresentar provas para que a Antaq possa abrir fiscalização e, eventualmente, analisar se tem condição de deferir uma liminar para suspender a cobrança abusiva. Para o jurista, importadores, exportadores e embarcadores na cabotagem e despachantes aduaneiros precisam estar sempre atentos para garantir seus direitos.

Ele lembrou o caso de uma cobrança de R\$ 1,6 milhão, para uma carga que custava R\$ 80 mil, por um agente de carga. Segundo o advogado, a falta de elementos pela Antaq à época fez com que fosse apresentado recurso ao TCU, determinando a inclusão do tema na agenda regulatória 2019/2020 da agência reguladora. "Estamos num ponto muito técnico e complexo que envolveu uma denúncia na Antaq lá atrás por um usuário", salientou.

O advogado também considera que o usuário que faz algum tipo de acordo ou paga com desconto acaba adotando uma prática que prejudica outros usuários. Agripino espera que a presença de representantes dos usuários nos principais debates e consultas públicas seja maior — diferente da baixa adesão observada, com exceção de entidades específicas, nas discussões da resolução normativa 18/2017, atual RN-62/2021, que trata dos direitos e deveres dos usuários, transportadores e agentes intermediários.

Agripino frisou que a participação dos usuários é relevante para evitar que os órgãos reguladores recebam apenas informações dos prestadores de serviços. Ele acrescentou que representantes de armadores, terminais e agentes de carga são representativos e são vistos com frequência em Brasília e em eventos setoriais, onde têm oportunidade de defender seus interesses. "Observamos que não há como fazer uma regulação equilibrada se o usuário não participa da regulação", alertou.

O desenvolvimento de metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêiner, tema 2.2 da Agenda regulatória (2021-2022), foi considerado cumprido pelo colegiado e arquivado. A Antaq determinou que as superintendências de regulação (SRG) e de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais elaborem uma base de dados com vistas à realização de diagnóstico futuro. A diretora-revisora do processo na Antaq, Flávia Takafashi, considerou que inexistia falha de mercado decorrente da prática de preços abusivos na cobrança de sobre-estadia que justifique uma intervenção regulatória da agência.

"Não ficou demonstrado com base em dados [do relatório da AIR] e em evidências que a demurrage de contêineres represente efetivamente falha de mercado que mereça intervenção regulatória mais incisiva [da Antaq]", afirmou Flávia, durante a 539ª reunião ordinária. Ela foi contrária ao



posicionamento da área técnica da Antaq e favorável pela manutenção do status quo, por entender não ser pertinente, neste momento, que a Antaq se manifeste sobre a natureza jurídica da cobrança de demurrage porque nem mesmo doutrinadores ou o poder judiciário chegaram ao entendimento consensual e também por haver dúvidas sobre a aplicação da natureza jurídica em relação ao Código Civil.

A agência também levou em conta eventuais custos para estabelecer cobranças ou métricas específicas de abusividade nos casos concretos. “Entendo que a agência ainda pode avançar mais no acompanhamento da temática com criação de banco de dados acerca das demandas encaminhadas à Antaq de modo a observar e entender como o mercado se comporta ao longo do tempo, fornecendo insumos para que a agência possa reavaliar a questão mais adiante caso assim entenda”, manifestou a diretora-revisora na reunião do colegiado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

SNPTA PREPARA DIAGNÓSTICO SOBRE SUSTENTABILIDADE E INOVAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13/06/2023 - 19:44

Diretor de gestão e modernização portuária considera que portos públicos estão em diferentes níveis de maturidade e precisam de alinhamento para direcionar ações efetivas

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) pretende fazer um diagnóstico setorial nas áreas de sustentabilidade e inovação para, em breve, definir as ações prioritárias a fim de potencializar boas práticas nos portos brasileiros nos próximos anos. O diretor de gestão e modernização portuária da SNPTA, Otto Burlier, disse, nesta terça-feira (13), que a pasta quer entrar mais forte na agenda e vem trabalhando na aproximação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para evitar retrabalhos e aproveitar o que tem sido feito de positivo nos últimos anos.

O objetivo é estabelecer uma agenda mais tangível de sustentabilidade dos portos brasileiros, buscando parcerias e capacitação. Burlier percebe que a agenda de sustentabilidade ambiental tem se tornado um assunto cada vez mais crítico, com frequente cobrança na direção de uma agenda efetiva. Uma das frentes procura levar experiências positivas implementadas para outros portos públicos.

Burlier observa que os portos públicos estão em diferentes níveis de maturidade. “Entendemos que é importante fazer, minimamente, um alinhamento de conhecimento e um diagnóstico da situação dos portos para sairmos com agenda de curto e médio prazo e plano de metas para os próximos anos”, afirmou durante o XXX CooperPortos, promovido pela Antaq. Esta edição do evento acontece no Porto Sudeste, em Itaguaí (RJ), e tem como tema “A estratégia ESG aplicada ao setor portuário”.

O diretor também destacou que, este ano, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) entrou para o comitê gestor do Programa Nacional do Hidrogênio (Coges-PNH2), coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME). Segundo Burlier, a agenda deste grupo é de médio prazo e reúne Casa Civil, além dos ministérios da Fazenda, Indústria e Comércio (MDIC), Integração e Desenvolvimento Regional, dentre outros órgãos de governo.

Na área de inovação, a secretaria trabalha em formas de incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias. Após o caso da aplicação do 5G no Porto de Suape (PE), no começo do ano, a SNPTA tem conversado com a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) para tentar agilizar a liberação dos sinais 5G pelo país, principalmente em cidades portuárias que não são capitais. “O setor portuário, como é muito intensivo em tecnologias, tem muito potencial para utilização dessas novas tecnologias”, projetou.

Outros programas em andamento na SNPTA têm como objetivo a implementação do Port Community System (PCS) e do sistema integrado de monitoramento do tráfego de embarcações

(VTMIS), além de melhorias do Porto sem Papel, dentre outros programas e projetos para tentar estimular a modernização e a inovação dos portos.

Investimentos

Burlier contou que o MPor deve anunciar em breve uma nova carteira de investimentos públicos nos portos brasileiros, enquanto não são atraídas novas parcerias privadas. “Estamos neste momento discutindo uma nova carteira de investimentos públicos junto à Casa civil. Em breve, devemos ter uma reunião com ministros para voltar a fazer alguns investimentos. Vínhamos trabalhando nos últimos anos com zero de recursos públicos nos portos brasileiros, hoje trabalhamos com a possibilidade”, comentou.

Para este ano, a previsão do governo é de quase R\$ 3 bilhões previstos em investimentos para 18 arrendamentos. Até 2026, estão mapeados cerca de R\$ 75 bilhões em novos investimentos, entre renovações e prorrogações contratuais nos portos públicos, novos arrendamentos nos portos públicos e novos terminais de uso privado (TUPs) a serem autorizados no período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

ABASTECIMENTO DE METANOL GANHA ESPAÇO ENTRE ARMADORES GLOBAIS

Da Redação NAVEGAÇÃO 13/06/2023 - 17:36



O interesse pelo metanol como combustível alternativo para o abastecimento de combustível vem se impondo na indústria naval, que busca alcançar emissões líquidas zero até 2050.

A dinamarquesa Maersk encomendou 19 navios movidos a metanol com o objetivo de transportar 25% de sua carga com combustíveis verdes até 2030. Nesta segunda-feira, anunciou um acordo para abastecer seu primeiro navio a metanol com combustível neutro, que agora entra em operação.

Outros 12 porta-contêineres com capacidade de 16.000 TEUs movidos a metanol, a serem construídas pela Hyundai Heavy Industries, serão entregues à Maersk em 2024. E outros seis navios de 17.000 TEUs estão planejados para entrega em 2025.

A coreana Hyundai Merchant Marine (HMM) tem encomendados um total de nove navios de 9.000 TEUs que utilizarão combustível duplo, com previsão de entrega entre 2025 e 2026. Já a CMA CGM encomendou 18 navios movidos a metanol, enquanto a Cosco Shipping Holdings encomendou 12 unidades de 24.000 TEUs impulsionado pelo mesmo combustível, em outubro passado.

A CMA CGM encomendou ainda seis porta-contêineres de 15.000 TEUs da China State Shipbuilding Corporation (CSSC) em junho passado, com entrega prevista para 2025, e outros 12 gêmeos tipo em abril. Todos capazes de operar impulsionados por metanol.

Agora em junho, a Cosco encomendou mais quatro navios de 16.000 TEUs a metanol.

GNL

Enquanto isso, grupo de lobby anti-GNL "Say No To LNG" investe contra o uso do GNL como alternativa para a descarbonização na indústria marítima. O grupo afirmou nesta terça-feira (13) que investir em navios movidos a GNL não gera dividendo verde. Segundo o grupo, o uso de GNL perpetua o uso de combustíveis fósseis nas próximas décadas.

“O uso de GNL como combustível marítimo terá um impacto insignificante nas reduções de gases de efeito estufa a curto prazo”, acrescentou o comunicado.

O comitê ambiental da Organização Marítima Internacional (IMO) tem reunião em 26 de junho e o grupo de lobby pede ação urgente do órgão para dar um rumo mais definido pela descarbonização. "A IMO e seus estados membros devem tomar medidas imediatas para limitar o aquecimento global a 1,5°C ou menos", afirmou a instituição.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/06/2023

SIEM OFFSHORE E TOTALENERGIES ESTENDEM CONTRATO PARA DUAS EMBARCAÇÕES NO BRASIL

Da Redação *OFFSHORE* 13/06/2023 - 17:36



A norueguesa Siem Offshore assinou extensão contratual com a TotalEnergies para duas de suas embarcações de abastecimento de plataforma que operam no Brasil.

As embarcações são a "Siem Atlas" e a "Siem Giant". A gigante francesa de energia exerceu uma opção de 12 meses para continuar as operações, o que fará com que a dupla permaneça no Brasil até junho de 2024.

A filial brasileira da TotalEnergies, Total E&P do Brasil, reservou os navios por dois anos em setembro de 2020. O acordo para os navios também incluiu duas opções de um ano. Esta última prorrogação é a segunda prorrogação da empresa após exercer a primeira no final de julho de 2022 .

Antes de a dupla começar a trabalhar para a TotalEnergies em 2020, o contrato anterior com a gigante francesa no Brasil foi em 2018.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/06/2023

ATP REALIZA PRIMEIRA EDIÇÃO DE PREMIAÇÃO PARA SUSTENTABILIDADE ENERGÉTICA E INOVAÇÃO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 13/06/2023 - 17:36



A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) abriu, nesta terça-feira (13), inscrições para o 1º Prêmio ATP, destinado a reconhecer os melhores projetos nas categorias de sustentabilidade energética e de inovação tecnológica portuária. Terminais de uso privado (TUPs) e estações de transbordo de carga (ETCs) poderão se inscrever, gratuitamente, até o dia 15 de julho, por meio do formulário eletrônico da premiação, no site da entidade.

A categoria sustentabilidade energética exige que a inscrição de projetos seja por meio de cadastro de artigo de até 20 páginas, e a de inovação tecnológica portuária, de artigo ou de relatório técnico com o mesmo limite. As propostas devem estar em fase de teste ou de implementação. Também são aceitas iniciativas já executadas. Não serão admitidos projetos em estágio conceitual ou que não saíram do papel. A mesma empresa poderá concorrer a mais de uma das categorias da premiação.

Na categoria de sustentabilidade energética portuária, serão premiados com troféu os três primeiros trabalhos com as melhores iniciativas para a geração de energia acessível e limpa ou relacionados ao consumo responsável de energia, conforme prevê os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs) números 7 e 12, respectivamente. Para avaliar esses projetos, a comissão julgadora vai considerar os seguintes critérios: inovação e originalidade; viabilidade técnica e financeira; impacto ambiental; aplicabilidade e funcionalidade; resultados e benefícios sustentáveis; e engajamento e parcerias.

Já na categoria inovação tecnológica portuária, serão premiadas, também com troféu, as três empresas com os melhores resultados associados à implementação de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica portuária. São os chamados projetos de PD&I tecnológica portuária. Nessa categoria, a comissão julgadora vai avaliar originalidade, relevância estratégica para o setor; aplicabilidade e funcionalidade; viabilidade técnica e financeira; engajamento e parcerias.

A premiação será realizada durante o 10º Encontro ATP, em Brasília, no dia 24 de outubro de 2023. O edital pode ser acessado aqui <https://www.portosprivados.org.br/na-midia/premio-atp>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

PORTO ITAPOÁ REALIZA INVESTIMENTOS NO SEU SISTEMA DE MONITORAMENTO E RESPOSTA A INCIDENTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/06/2023 - 17:36



Sala de Segurança foi inaugurada com sucesso no exercício simulado com a Marinha do Brasil, realizado na última semana

O Porto Itapoá inaugurou uma Sala de Segurança como parte do investimento de R\$ 3,75 milhões que inclui ainda um novo sistema de monitoramento, além de novas câmeras instaladas estrategicamente em todas as áreas do terminal e um vídeowall para monitoramento das imagens, em substituição aos antigos monitores.

A entrada em operação oficial foi marcada por exercício simulado realizado em conjunto com a Marinha do Brasil. Para o desenvolvimento do espaço anexo ao CCom – Centro de Controle e Comunicação –, o Porto Itapoá contou com a orientação de um especialista em metodologia de gestão de crise da Polícia Federal.

O sistema passa a contar com inteligência artificial e câmeras térmicas para melhor visualização à noite e em dias de cerração. De acordo com José Aurélio Kalfeld, gerente de Segurança do Terminal, “essa tecnologia de IA embarcada proporciona maior qualidade e acuracidade no monitoramento, minimizando o risco de falhas humanas e de cooptação de pessoas pelo crime organizado”.

Para o segundo semestre, ainda como parte destes investimentos, serão instalados radares e câmeras voltados para a área molhada, ou seja, nas águas da baía no entorno do píer, o que permitirá um monitoramento ainda mais efetivo da área do Porto e das embarcações atracadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023

FORTEPAR INICIA ATIVIDADE NO PORTO DE PARANAGUÁ COM BOA PRODUTIVIDADE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/06/2023 - 17:36



A Fortepar — terminal especializado na armazenagem e operação de cargas gerais e açúcar ensacado no Porto de Paranaguá — iniciou suas atividades com bom desempenho. Entre os dias 3 e 10 de junho, em 12 horas foram carregadas no navio "Halit Yildirim" 3.003 toneladas de açúcar ensacado produzido em Presidente Prudente, interior paulista. A movimentação é 70% maior do que a prancha mínima exigida pelo porto, de 3.500 toneladas em 24 horas.

O terminal, armazém 6AB dentro das instalações do porto



paranaense, embarcou 25 mil toneladas de açúcar em sacas para exportação, com destino ao Sul da África.

“Normalmente um embarque com esta quantidade é realizado em 10 dias, a Fortepar realizou em oito dias. Atuamos com eficiência e agilidade, buscando sempre os melhores resultados para os clientes”, afirmou Valdecio Bombonato, diretor-presidente do Grupo FTS Par, que venceu a concessão do terminal.

Mercado Açúcar

O Brasil é o maior exportador mundial de açúcar. De acordo com dados do 1º Levantamento de Cana-de-Açúcar divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção de cana-de-açúcar na safra 2023/2024 deve crescer 4,4% em relação ao ciclo 2022/23, estimada em 637,1 milhões de toneladas. Ainda segundo o levantamento da Conab, a fabricação de açúcar na região Centro-Sul deve chegar a 38,77 milhões de toneladas, sendo a segunda maior já registrada na série histórica, atrás apenas da temporada 2020/2021, que ficou em 41,25 milhões de toneladas.

Marcelo Alves, da empresa MPAX - Logística e Participações, responsável pelo comercial da operação, explica que o momento é interessante para o açúcar ensacado.

“No mercado mundial, o Brasil é o maior exportador, seguido de Índia e Tailândia. Esses dois países, nos últimos anos, apresentaram uma menor oferta de açúcar para exportação. O Brasil vem preenchendo a lacuna e ganhando mercado.”

Com menos produto no mercado, o preço tende a subir. Desde 2020, o preço da saca do açúcar dobrou. “Em 2023, o açúcar atingiu o maior patamar de preço desde 2012. Hoje sem imposto o açúcar está custando cerca de R\$ 147 a saca de 50 quilos. O mercado do açúcar no Brasil deve estar aquecido pelo menos até 2025”, conclui Marcelo.

Fortepar

O contrato de arrendamento da área da Fortepar no Porto de Paranaguá, denominada PAR 32, foi arrematado pelo Grupo FTS Par, que atua há mais de 35 anos no setor portuário. O leilão, promovido pela empresa pública Portos do Paraná, foi realizado na B3, em São Paulo, em março de 2022 e o contrato foi formalizado no início deste ano.

A Fortepar é um terminal destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, big bags e especialmente açúcar ensacado. A estrutura conta com uma área de 6.651m². Com os investimentos em reformas e ampliações, que estão sendo realizados pela nova concessionária, a capacidade estática de armazenagem será de 150.000 toneladas.

“Estaremos atuando em operações de importação e exportação de longo curso e também de cabotagem, entre portos brasileiros”, disse Bombonato. A expectativa, apenas no que se refere as cargas de açúcar em saca e big bag, é movimentar 720 mil toneladas durante esta safra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/06/2023



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 099/2023
Página 74 de 74
Data: 14/06/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Data: 14/06/2023