

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 108/2023
Data: 29/06/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PEDE PROJETO DO TÚNEL AO ESTADO E FAZ CONVITE PARA OBRA	4
PORTO DO AÇU É HABILITADO A RECEBER INCENTIVOS FISCAIS PARA FOMENTO À INFRAESTRUTURA	5
PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA AUMENTO DE 6% NA MOVIMENTAÇÃO NOS PRIMEIROS CINCO MESES DE 2023	5
PETROBRAS TESTA COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM 24% DE CONTEÚDO RENOVÁVEL	6
EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PAULISTA CRESCEM 7,1% NOS PRIMEIROS CINCO MESES DE 2023	8
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	9
BRASIL CHEGA A 2 MILHÕES DE PLACAS DE ENERGIA SOLAR EM TELHADOS	9
PETROLINA E CARUARU PUXARAM O CRESCIMENTO POPULACIONAL DE PERNAMBUCO	10
PORTAL PORTO GENTE	11
RUMO AO COMPLEXO PORTUÁRIO DA BAIXADA SANTISTA	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – ESG NA INFRAESTRUTURA	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Fotografia 1</i>	14
<i>Fotografia 2</i>	14
<i>Fotografia 3</i>	14
<i>Itajaí</i>	14
<i>Santos</i>	14
<i>Veículos</i>	14
NACIONAL - HADDAD AMPLIA PROGRAMA PARA CARROS POPULARES	15
NACIONAL - ANTAQ E AGÊNCIA PORTUGUESA ARTICULAM INTERCÂMBIO DE SERVIDORES	15
NACIONAL - ANTT ADOTARÁ PADRÕES ESG EM CONTRATOS	16
REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS SOLICITA AO ESTADO PROJETO E LICENÇAS PARA TÚNEL IMERSO	18
REGIÃO SUDESTE - FUNDAÇÃO THE MAIDEN FACTOR DOA R\$ 70 MIL PARA PROJETO DA BAIXADA SANTISTA	19
REGIÃO SUDESTE - COM ALTA DO AGRO, PORTO DE SANTOS GARANTE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM MAIO.....	20
REGIÃO NORDESTE - CEARÁ ASSINA MEMORANDO COM BRITÂNICOS PARA DESENVOLVER ENERGIAS RENOVÁVEIS	21
REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: TERMINAIS MIRAM 9,4 MILHÕES DE TONELADAS DE GRANÉIS SÓLIDOS NO 3º TRIMESTRE	22
REGIÃO NORTE - TERMINAL DA HIDROVIAS DO BRASIL NO PARÁ É AUTORIZADO A EXPORTAR MILHO PARA A CHINA	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	24
PORTOS DO PARANÁ RECEBE DOIS PRÊMIOS EM EVENTO SOBRE GESTÃO, SUSTENTABILIDADE E ESG	24
PORTO DO RECIFE RECEBE NAVIO COM QUATRO TIPOS DE CARGA	25
REFORMADA, MAIOR Balsa de SP VOLTA A OPERAR NA TRAVESSIA SÃO SEBASTIÃO/ILHABELA	25
PROJETO E LICENÇAS PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SÃO SOLICITADOS AO ESTADO PELA APS	26
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
ESTADOS E MUNICÍPIOS COMEÇAM A USAR INCENTIVOS FISCAIS PARA HIDROGÊNIO VERDE.....	27
GOVERNO ANTECIPA EM MAIS 3 CENTAVOS ALTA DO IMPOSTO DO DIESEL	29
JORNAL O GLOBO – RJ	31
PETROBRAS VAI RETOMAR OBRAS DE REFINARIA ALVO DA LAVA-JATO PARA AMPLIAR PRODUÇÃO DE DIESEL	31
REFORMA TRIBUTÁRIA: CASTRO SE UNE A TARCÍSIO E CRITICA ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA EM COMITÊ.....	32
CAMPOS NETO DIZ QUE PREDOMINOU VISÃO DE 'DEIXAR PORTA ABERTA' PARA CORTE DE JUROS.....	34
COMUNICADO DO COPOM DEIXOU A PORTA ABERTA PARA CORTE DE JUROS EM AGOSTO, DEFENDE CAMPOS NETO	35
LULA SANCIONA LEI QUE ESTABELECE CORTE GRADUAL NOS REPASSES PARA MUNICÍPIOS QUE PERDERAM POPULAÇÃO	35
PROJETO QUE ESTENDE DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO AVANÇA E.....	36
PROPOSTA FOI APROVADA POR COMISSÃO DO SENADO NA SEMANA PASSADA E ATENDE ATÉ 17 SETORES DA ECONOMIA.....	36
ARCABOUÇO FISCAL: TCUF DEFENDE INCLUIR FUNDO DO DF, QUE CHEGA A R\$ 16 BI, DENTRO DE LIMITE DE GASTOS	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
QUANTO TEMPO VAI LEVAR PARA O PLANO DIRETOR TRANSFORMAR OS BAIROS DE SÃO PAULO?	38
'EMPRESAS PEDEM REGULAMENTAÇÃO E NÃO SUBSÍDIOS PARA PRODUZIR HIDROGÊNIO VERDE', DIZ SECRETÁRIO	43
VALOR ECONÔMICO (SP)	45
CCR VAI AUMENTAR OS PEDÁGIOS DE SP EM R\$ 0,10 A PARTIR DE 1 DE JULHO.....	45
VALORES DO FRETE MARÍTIMO CAEM PELA METADE EM RELAÇÃO A 2022.....	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 108/2023
Página 3 de 55
Data: 29/06/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ACIONISTAS DA HIDROVIAS DO BRASIL PRETENDEM VENDER PARTE DE SUAS AÇÕES EM 'FOLLOW-ON'	47
AGÊNCIA BRASIL - DF	47
GOVERNO CENTRAL TEM DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 45 BILHÕES EM MAIO	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
PORTO DE ITAJAÍ PODE FIRMAR CONTRATO PARA PERMANÊNCIA DA APM POR MAIS 31 DIAS	49
DEMANDAS ANALÍTICAS TORNAM AGENCIAMENTO MARÍTIMO MAIS COMPETITIVO	50
FINCANTIERI E COMAU LANÇAM O PRIMEIRO ROBÔ MÓVEL PARA SOLDAGEM EM ESTALEIROS	51
PANAMÁ PROMETE REMOVER REGISTRO DE NAVIOS SUBSTANDARD	52
FRENTE PARLAMENTAR MIRA POLÍTICA DE ESTADO PARA INDÚSTRIA NAVAL, DIZ LINDENMEYER	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	55
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PEDE PROJETO DO TÚNEL AO ESTADO E FAZ CONVITE PARA OBRA

Presidente da APS, Anderson Pomini, enviou requerimento ao secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini

Por: *Bárbara Farias*



Traçado da ligação seca sairá da região da Capitania dos Portos, em Santos, até a região de Conceiçãozinha, em Vicente de Carvalho, Guarujá Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) solicitou ao Governo do Estado o envio de toda documentação referente ao projeto do túnel submerso Santos-Guarujá desenvolvido em 2012 pela extinta Dersa e a renovação das licenças ambientais concedidas. Também convidou as autoridades paulistas a participarem de todas as etapas da obra, que tem como objetivo ligar as duas

margens do Porto de Santos. O Estado analisa o pedido.

Em requerimento endereçado pelo presidente da APS, Anderson Pomini, ao secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, e obtido por A Tribuna, foram pedidos os estudos dos projetos básico e executivo da ligação seca, que já possuem as licenças ambientais necessárias. O objetivo, segundo Pomini, é unir esforços a fim de cumprir o cronograma para que as obras comecem em 2024.

“Uma das principais metas da atual gestão da Autoridade Portuária, além das obras de infraestrutura, como dragagem do canal e perimetrais, é a viabilização da ligação seca entre Santos e Guarujá, por meio do túnel. A obra trará benefícios econômicos, sociais, ambientais e logísticos em favor da comunidade portuária, influenciando nos nove municípios da Baixada Santista. É de vital importância a implementação do túnel para o Brasil”, ressalta Pomini no documento.

Na solicitação, ele frisa que mais de 60 representantes de várias instituições, poder público e gestores do litoral, especialmente das prefeituras de Santos e Guarujá, decidiram após diversas reuniões pela implementação do projeto elaborado pela Dersa, que já foi objeto de estudos e audiências públicas.

O material técnico existente inclui desenhos, memoriais e planilhas orçamentárias, projeto básico e executivo, na sua versão mais recente, bem como as respectivas anotações de responsabilidade técnica (ART), com as licenças ambientais devidamente renovadas, “conforme precedente no caso da duplicação da Rodovia dos Tamoios”, cita Pomini.

O presidente da APS finaliza o pedido convidando o Governo de São Paulo a participar da obra, “importante para o Porto de Santos, o Litoral Paulista, o Estado e o País”. Ele lembrou que o secretário Rafael Benini declarou, em audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em 13 de junho, que o projeto estaria disponível, bastando um requerimento.

“É prioridade para o Governo Lula e para o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que se tire do papel esta obra, esperada há cem anos. Para isso, contamos com a ajuda do Governo do Estado, que já tem se colocado à disposição”, ressaltou.

A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos informou em nota que a solicitação da APS está em análise junto ao Departamento Jurídica da pasta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/06/2023

PORTO DO AÇU É HABILITADO A RECEBER INCENTIVOS FISCAIS PARA FOMENTO À INFRAESTRUTURA

Cerca de R\$ 360 milhões são previstos para obras de infraestrutura no Terminal de Uso Privativo (TUP)

Por: ATribuna.com.br

Estão previstas obras marítimas, cais e píer, além de edificações administrativas, subestação elétrica, área de armazenagem, galpões de almoxarifado, de transferência e de teste, entre outras Foto: Divulgação O Ministério de Portos e Aeroportos habilitou o Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). A portaria assinada pelo ministro Márcio França foi publicada na edição do Diário Oficial da última terça-feira (20).

Serão mais de R\$ 360 milhões empregados na construção e exploração de instalação portuária na modalidade de Terminal de Uso Privativo (TUP), com área total de 156 mil m². Estão previstas obras marítimas, cais e píer, além de edificações administrativas, subestação elétrica, área de armazenagem, galpões de almoxarifado, de transferência e de teste, entre outras.

Instituído em 2007, o Reidi é um incentivo fiscal que suspende, por cinco anos, a incidência de PIS e COFINS sobre bens ou serviços destinados à implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/06/2023

PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA AUMENTO DE 6% NA MOVIMENTAÇÃO NOS PRIMEIROS CINCO MESES DE 2023

O principal complexo portuário do Rio Grande do Sul movimentou mais de 15,8 milhões de toneladas de janeiro a maio

Por: ATribuna.com.br



Quanto ao destino das exportações, a China é a primeira colocada com 2.032.401 toneladas movimentadas Foto: Divulgação/Portos RS

O Porto do Rio Grande (RS) apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo período do ano passado, atingindo 15,8 milhões de toneladas no período de janeiro a maio deste ano. Ao longo desses cinco meses, passaram pelo cais público e pelos terminais privados do distrito industrial 1.280 embarcações, total que engloba navios mercantes e barcas.

A lista de mercadorias com variação positiva das movimentações é puxada pela soja em grão, com aumento de 88,64%, seguida pela ureia (32,91%), pelo fosfato (31,56%), pelo farelo de soja (19,05%) e pelo cloreto de potássio (11,44%). O fluxo de contêineres também apresentou aumento de 10,21% e atingiu 244.649 unidades.

Com relação à origem das importações, a Argentina segue na liderança, com 456.247 toneladas. Ela é acompanhada pela China (398.655t), Canadá (283.904t), Marrocos (236.153t), Arábia Saudita

(233.202t), Estados Unidos (227.933t), Rússia (207.704t), Peru (173.901), Alemanha (135.049t) e Argélia (132.602t), nesta ordem.

Quanto ao destino das exportações, a China é a primeira colocada com 2.032.401 toneladas movimentadas. A lista é seguida pela Indonésia (765.623t), Vietnã (434.679t), Portugal (397.950t), Estados Unidos (391.559t), Arábia Saudita (358.601t), Marrocos (336.021t), Espanha (281.470t), México (230.155t) e Tailândia (229.936t).

Porto de Pelotas

O Porto de Pelotas recebeu ao longo desse período 214 embarcações, todas elas barcas utilizadas para o transporte de mercadorias na hidrovia da Lagoa dos Patos. No total, foram 520.554 toneladas, divididas entre 436.732 toneladas de toras de madeira e outras 83.822 toneladas de clínquer, que é o cimento em sua fase bruta de fabricação.

Porto de Porto Alegre

De janeiro a maio de 2023 passaram pelo Porto de Porto Alegre 52 embarcações transportando mercadorias e insumos considerados importantes para a economia. Nesse período, foram 216.082 toneladas de insumos para a produção de fertilizantes, 36.854 toneladas de cevada, 28.577 toneladas de sebo bovino, 7.703 toneladas de trigo e outras 219 toneladas de carga geral.

Granéis sólidos no topo das movimentações

Entre as principais movimentações dos portos públicos gaúchos nos cinco primeiros meses do ano estão os graneis sólidos que atingiram 10.058.915 toneladas. No Porto do Rio Grande foram 9.714.454 toneladas, em Pelotas 83.822 toneladas e em Porto Alegre 260.639 toneladas. Na sequência aparecem as cargas gerais, com 4.882.412 toneladas, e granel líquido, com 1.702.476 toneladas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 29/06/2023

PETROBRAS TESTA COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM 24% DE CONTEÚDO RENOVÁVEL

Produto tem potencial de reduzir cerca de 17% das emissões de gases causadores do efeito estufa

Por: *ATribuna.com.br*



A Petrobras iniciou o teste com o novo combustível marítimo ao abastecer navio afretado pela companhia, posicionado no Terminal do Rio Grande (RS), da Transpetro Foto: Paulo Rossi/Petrobras

A Petrobras iniciou o teste de desempenho do combustível marítimo com 24% em volume de conteúdo renovável – o chamado bunker com conteúdo renovável – ao abastecer navio afretado pela companhia, posicionado no Terminal do Rio Grande (RS), da Transpetro. Em uma análise preliminar, o percentual estimado de redução de emissões de gases de efeito

estufa é de cerca de 17% em volume, em comparação ao bunker 100% mineral, considerando o ciclo de vida completo do produto.

É o segundo teste do tipo promovido pela companhia. Desta vez, no entanto, o teor de biodiesel é maior em relação ao primeiro teste, quando o percentual foi de 10% em volume. Além disso, na matéria-prima da parcela renovável foi incluído o percentual de 30% em volume de gordura animal (sebo) somados aos 70% de óleo de soja.

Segundo o diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser, o avanço nos testes de bunker com conteúdo renovável representa um claro posicionamento da



companhia: “Estamos investindo no desenvolvimento de produtos que geram ganhos ambientais para a sociedade. No primeiro teste, com 10% de conteúdo renovável misturado no bunker, os resultados indicaram que podíamos avançar. Agora, com 24% de biodiesel nesse combustível, demonstramos que, para a Petrobras, a transição energética está na ordem do dia”.

O diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, Maurício Tolmasquim, acrescenta: “Com este teste, avançamos nas opções que temos a oferecer para viabilizar a descarbonização de nossos clientes e diversificar nosso portfólio de produtos. O setor de combustíveis marítimos busca soluções no curto prazo que nós desejamos ser capazes de atender”.

Para o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Carlos Travassos, no segmento de transporte marítimo, em especial de longo curso, os biocombustíveis avançados despontam como um dos principais candidatos à substituição dos combustíveis fósseis, uma vez que esse segmento apresenta mais desafios para a eletrificação: “Nas próximas décadas, esses biocombustíveis podem representar uma vantagem competitiva importante para o Brasil, não somente pela disponibilidade da terra e dos rendimentos agropecuários favoráveis, mas também pela capacidade da Petrobras, através do seu Centro de Pesquisas, em desenvolver tecnologia, capturando as vocações regionais e o aproveitamento de infraestruturas existentes”.

Novo teste terá dois meses de duração

A embarcação foi abastecida com cerca de 573 mil litros de combustível. O procedimento, no terminal da Transpetro (Terig), na cidade de Rio Grande (RS), aconteceu em navio afretado à Petrobras pela empresa Maersk Tankers, usado em rotas de cabotagem no litoral brasileiro. Durante os próximos meses, serão acompanhados dados do navio, como consumo, potência desenvolvida, distância percorrida, além do desempenho do combustível em filtros e sistemas de purificação.

De acordo com o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, a empresa apoia a Petrobras no desenvolvimento de uma geração de produtos mais sustentáveis: “A Transpetro é parceira da Petrobras nos testes de bunker com conteúdo renovável. Viabilizamos as operações inéditas no Brasil porque estamos empenhados em construir, juntos com nossa holding, a transição energética que planejamos para o futuro. A Transpetro tem excelência em inovação e é a única empresa de logística de petróleo e derivados com capacidade de apresentar soluções sustentáveis como essa em toda América Latina”.

A formulação foi feita a partir de um bunker de origem mineral (com especificações conforme resolução da ANP) e de um biodiesel produzido pela Petrobras Biocombustível (PBio) na Usina de Montes Claros (MG). Para o presidente da PBio, Rodrigo Pimentel Leão, “o teste em andamento revela a capacidade de integração de nossas diferentes áreas. A PBio, ao produzir o biodiesel para a embarcação, demonstra o compromisso que tem com o desenvolvimento de produtos com menores intensidades de carbono”.

Primeiro teste, no início do ano, demonstrou viabilidade do combustível

No primeiro teste realizado pela Petrobras, ao longo de 40 dias, entre dezembro de 2022 e fevereiro de 2023, foram consumidos cerca de 303 mil litros de uma mistura de bunker com 10% em volume de biodiesel na embarcação Darcy Ribeiro, da Transpetro. Os resultados indicaram que não houve ocorrência atípica no funcionamento do motor do navio, tampouco nos sistemas de tratamento do combustível (centrífugas e filtros).

Os parâmetros operacionais, as avaliações da qualidade na combustão e da estabilidade da mistura indicaram a viabilidade do produto para o aprofundamento dos testes de bunker com conteúdo renovável.

Investimentos em baixo carbono

Recentemente, a Petrobras aprovou os direcionadores para o Plano Estratégico 2024-28, que deve ser anunciado em novembro deste ano. Os elementos estratégicos do novo plano visam preparar a Petrobras para um futuro mais sustentável, na busca por uma transição energética justa e segura no

país, conciliando o foco atual em óleo e gás com a busca pela diversificação de portfólio em negócios de baixo carbono.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 29/06/2023

EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PAULISTA CRESCEM 7,1% NOS PRIMEIROS CINCO MESES DE 2023

Setor registra US\$ 8 bilhões de superávit no período de janeiro a maio deste ano

Por: *ATribuna.com.br*



A maior participação é do complexo sucroalcooleiro, que compreende, principalmente, açúcar bruto, refinado e álcool etílico; as exportações somaram US\$ 2,61 bilhões no período de janeiro a maio Foto: Ricardo Nogueira/AT/Arquivo

As exportações do agronegócio paulista aumentaram 7,1% nos primeiros cinco meses do ano, alcançando US\$ 10,15 bilhões, mais do que os 6,3% das importações que totalizaram US\$ 2,18 bilhões.

Com isso, a participação do setor nas vendas ao exterior no total do Estado representou 37,4%, enquanto a das importações setoriais, 7,2%. Com esses resultados, a balança comercial do setor agropecuário no Estado de São Paulo apresentou saldo positivo, com superávit de US\$ 7,97 bilhões de janeiro a maio deste ano. A cifra é 7,3% superior ao mesmo período de 2022, segundo dados do Instituto de Economia Agrícola (IEA), da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios (APTA), órgão da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Governo de São Paulo.

Considerando todos os setores da economia paulista, as exportações do estado já somam US\$ 27,13 bilhões (19,9% do total nacional), e as importações, US\$ 30,25 bilhões (29,9% do total do país). Em relação ao mesmo período de 2022, esses resultados representam um aumento de 3,6% nas exportações e redução de 2,5% nas importações.

Cenário nacional

A participação do agronegócio paulista na balança comercial brasileira cresceu nos cinco primeiros meses de 2023. O resultado paulista representa 15,1% do total exportado pelo País de janeiro a maio, uma alta de 0,2 p.p. em relação ao mesmo período de 2022.

Cinco agregados correspondem a quase 80% das exportações no setor. A maior participação é do complexo sucroalcooleiro, que compreende, principalmente, açúcar bruto, refinado e álcool etílico, e vendeu US\$ 2,61 bilhões para fora do País no período.

O segundo maior destaque é do complexo soja (grãos, farelo e óleo), que exportou US\$ 2,14 bilhões, seguido por carnes (principalmente bovina, de frango e suína in natura ou industrializadas), com venda de US\$ 1,21 bilhão; produtos florestais (celulose, papel, madeira e borracha), com US\$ 1,12 bilhão; e sucos (principalmente de laranja), com US\$ 835 milhões.

Além da balança comercial, o setor do agronegócio tem acumulado outros destaques positivos, como um saldo de 3,8 mil vagas de emprego geradas em abril. Entre os fatores que ajudam a explicar essa melhora, está a perspectiva de aumento da produção da safra 22/23 em relação ao período anterior, puxada pelas fortes chuvas no início do ano e pelo investimento nas tecnologias agrícolas, que ajudam a aumentar a produtividade das lavouras.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 29/06/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

BRASIL CHEGA A 2 MILHÕES DE PLACAS DE ENERGIA SOLAR EM TELHADOS

No começo deste ano, a energia solar ultrapassou a fonte eólica (gerada pela força do vento), passando a ocupar o segundo lugar na matriz elétrica brasileira. Do total da potência instalada no país, 14,3% vêm da energia solar, perdendo apenas para a hídrica (51%)

Da **REDAÇÃO**



Placas solares. Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

Levantamento da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) aponta que o país superou a marca de 2 milhões de sistemas solares fotovoltaicos instalados em telhados, fachadas e pequenos terrenos.

Desta forma, são 22 gigawatts (GW) de potência instalada em residências, comércios, indústrias, propriedades rurais e prédios públicos.

Para a vice-presidente da Absolar, Bárbara Rubim, os números mostram o potencial de crescimento do setor. “Isso confirma não só o potencial enorme que o Brasil tem para a geração solar fotovoltaica, mas também o desejo do consumidor brasileiro de gerar a própria energia, não só economizando na conta de luz, mas também fazendo sua parcela, para ajudar com o desenvolvimento sustentável do país”, disse.

No começo deste ano, a energia solar ultrapassou a fonte eólica (gerada pela força do vento), passando a ocupar o segundo lugar na matriz elétrica brasileira. Do total da potência instalada no país, 14,3% vêm da energia solar, perdendo apenas para a hídrica (51%).

As perspectivas para 2023 é a produção entre 25 e 28 GW. O ano de 2022 terminou com quase 18 GW de potência instalada. Este ano, a perspectiva é de acréscimo de mais 10 GW de capacidade instalada.

Matriz energética

Conforme o estudo, os 2 milhões de sistemas fotovoltaicos abastecem 2,6 milhões de unidades consumidoras. Porém, representa menos de 3% do número total de unidades consumidoras existentes no Brasil.

O levantamento da Absolar aponta que a tecnologia fotovoltaica já está presente em 5.530 municípios e em todos os estados, sendo Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná com as maiores participações.

A meta, segundo Bárbara Rubim, é atingir todos os 5.570 municípios até o fim do ano. “A gente acredita que, tendo cada vez mais programas do governo para energia fotovoltaica, inclusive com geração em prédios públicos, a tendência é conseguir isso”.

Investimentos

Desde 2012, foram aplicados R\$ 111,2 bilhões em recursos privados no setor, com geração de quase 700 mil novos empregos e arrecadação para os cofres públicos de R\$ 29,8 bilhões.

A vice-presidente explica que, no primeiro semestre deste ano, houve desaceleração nas vendas em razão de mudança no cenário político do país e da situação macroeconômica, que afetou o varejo em geral.

Para o segundo semestre, a previsão é de retomada de crescimento, ampliação do número de sistemas instalados e de beneficiados.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 29/06/2023

PETROLINA E CARUARU PUXARAM O CRESCIMENTO POPULACIONAL DE PERNAMBUCO

O crescimento populacional que ocorreu em Pernambuco foi de 3%, segundo o censo de 2022

Por Ângela Fernanda Belfort



Petrolina foi a cidade que apresentou maior crescimento populacional, segundo o censo de 2022. Foto: iStock.

Os dados do Censo de 2022 mostram que algumas das cidades mais populosas de Pernambuco perderam habitantes, quando se compara com 2010 num movimento parecido com o que ocorreu no Brasil. A capital pernambucana registrou uma queda de 3% da sua população, a cidade de Olinda está com 7% de habitantes a menos e Jaboatão dos Guararapes manteve a mesma população de 2010, ou seja ficou estável. Por outro lado, cidades de porte médio

puçaram o crescimento populacional do Estado, como como ocorreu em Petrolina, no Sertão do São Francisco, e Caruaru, no Agreste.

Petrolina cresceu 31,6%, sendo a cidade pernambucana como o maior aumento da população em números absolutos, saindo de 293.962 para 386.786 habitantes de um censo para outro. Era a sexta mais populosa do estado em 2010 e passou para o terceiro lugar em 2022. O município foi o 16º do país com maior crescimento absoluto.

Conhecida como Princesa do Agreste, Caruaru registrou 20,1% de aumento da sua população neste período, sendo a 4ª cidade mais populosa de Pernambuco, segundo o Censo de 2022. Foi o segundo maior aumento registrado no Estado. Nas últimas duas décadas, cresceu muito o setor de confecções no Agreste que tem Caruaru como cidade polo e também o município tornou-se um grande centro de educação universitária, recebendo faculdades públicas e privadas.

Economista da Ceplan-Consultoria, Paulo Guimarães, diz que existem duas motivações diferentes para o aumento e decréscimo da população nas cidades citadas acima. “Em relação a perda de Recife e Olinda, há uma relação com mercado de trabalho, principalmente pós pandemia, com retorno de pessoas para o interior, como Vitória e Garanhuns”. Ele argumenta também que é importante ressaltar a questão imobiliária: “Houve um crescimento dos preços dos aluguéis e compra de imóveis, principalmente em Recife”.

No caso de Petrolina, segundo o economista, “há uma dinâmica econômica própria, principalmente do setor de agronegócio, que tem relações internacionais, além de ganhos com a questão cambial (desvalorização do Real nos últimos anos”. A desvalorização do real tornou as frutas de polo Petrolina-Juazeiro mais competitivas no mercado internacional, ou seja estimulou o aumento dessa produção.

“Existe uma tendência, já há alguns anos, de crescimento das cidades médias”, conta Paulo. E foram justamente essas cidades que cresceram mais a população, como também ocorreu em Garanhuns e Vitória de Santo Antão. Garanhuns teve um aumento de 10% da população e também se tornou uma



cidade polo para o setor de avicultura nas últimas duas décadas. As cidades médias são aquelas que tem entre 100 mil habitantes e 500 mil, de acordo com o IBGE.

Conhecida como a terra da Pitú, Vitória de Santo Antão também recebeu alguns empreendimentos industriais nas últimas duas décadas. Essas cidades médias geraram, segundo Paulo, oportunidades no mercado de trabalho e relativamente com um menor custo de vida, o que fez atrair mais pessoas.

A cidade de Serra Talhada também registrou um crescimento de 16% da sua população. E a principal mudança que ocorreu no município foram as instalações do campus da UFPE no município, que passou a ter até curso de medicina.

Consequências da diminuição da população

As 87 cidades pernambucanas que tiveram decréscimo de população provavelmente vão ter uma queda nos repasses do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), que é alimentado com recursos arrecadados pelo Imposto de Renda e Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). O percentual do repasse a ser feito leva em consideração o aumento ou decréscimo da população.

O impacto maior será nas pequenas cidades que tiveram redução no número de habitantes. O FPM chega a ser mais de 90% da receita dos municípios pequenos em Pernambuco. Cidades grandes como Recife, Olinda e Jaboatão não dependem do FPM pois têm um percentual maior de receitas próprias para bancarem as suas despesas.

Pernambuco

Pernambuco tem 9.058.155 habitantes, representando 4,46% do total da população brasileira, segundo o censo do IBGE. Continua sendo o sétimo Estado mais populoso do País atrás apenas da Bahia. Em 2010, a população pernambucana era de 8.796.448 habitantes. A taxa de crescimento geométrica de 2010 até 2022 foi de 0,24% ao ano.

O Estado apresentou um crescimento populacional de 3% com um acréscimo de 261.707 habitantes. Dos 184 municípios de Pernambuco, 97 cidades e o Distrito Estadual de Fernando de Noronha apresentaram aumento populacional em 2022 em relação a 2010.

Os dez municípios mais populosos de Pernambuco, de acordo com o Censo 2022, são Recife (1.488.920 habitantes), Jaboatão dos Guararapes (643.759), Petrolina (386.786), Caruaru (378.052), Olinda (349.976), Paulista (342.167), Cabo de Santo Agostinho (203.216), Camaragibe (147.771), Garanhuns (142.506) e Vitória de Santo Antão (134.110). Igarassu ocupa a 11ª posição com 115.196 moradores, e São Lourenço da Mata, está em 12º lugar, com 111.243 residentes. Eles fazem parte da lista de municípios pernambucanos com mais de 100 mil habitantes.

Já os municípios com menor população em Pernambuco no Censo 2022 são Itacuruba (4.284 pessoas), Ingazeira (4.768), Solidão (5.210) e Calumbi (5.228). Incluído nessa lista está o Distrito Estadual de Fernando de Noronha, com 3.167 habitantes.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 29/06/2023



PORTAL PORTO GENTE

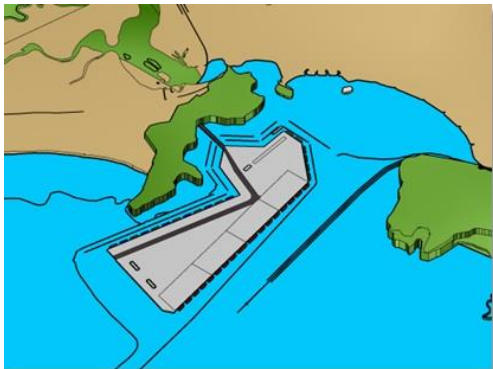
RUMO AO COMPLEXO PORTUÁRIO DA BAIXADA SANTISTA

Editor Portogente

O tempo é a medida dos negócios (Francis Bacon-1625)

O porto de águas profundas, como extensão do Porto de Santos, é imperativo e uma decisão inadiável, na superação dos limites atuais, sem condições de receber os maiores navios, como fator

de competitividade. Isto o exclui dos mais atrativos fluxos do comércio global. Só duas condições impediriam tal decisão: geografia e engenharia. Ambas são excelentes no caso dessa expansão, constituindo o complexo portuário da Baixada Santista. Um projeto estimado em R\$ 12 bilhões, a ser implantado em etapas e com investimentos privados, já manifestado.



Porto de águas profundas São Vicente-Praia Grande.

Veja mais * Pontes de rodovias estaduais de São Paulo impedem a passagem das hidrovias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115470-pontes-das-rodovias-estaduais-de-sao-paulo-impedem-a-passage-das-hidrovias-do-porto-de-santos>

Como um espaço aberto ao debate amplo dessa proposta no Portogente, Porto Oceânico transpõe fronteiras e conecta o mundo, no curso do governo Lula. Esse projeto é sonhado há décadas pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), bem como vai ser o porto do Complexo Andaraguá, em Praia Grande. Vamos dizer assim, um projeto com potenciais logístico, político e comercial com foco no desenvolvimento e inovação regionais.

Veja mais * Porto oceânico hub

<https://portogente.com.br/porto-oceanico-hub>

Por ser um projeto modulado, flexível e de concepção avançada, seu crescimento vai acontecer acelerado pela demanda. Situado entre os municípios de São Vicente e Praia Grande, no Estado de São Paulo, poderá atender aos navios cargueiros e de passageiros, bem como possibilitar a instalação de um estaleiro com dique para fabricação de navios e adequado à plataforma flutuante para reparos navais. Todo seu funcionamento com energia verde e disponibilizando área adequada para 2.000 amplas vagas de estacionamento.

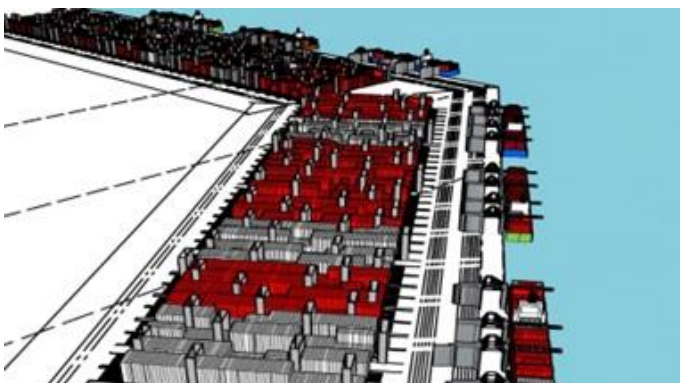


Imagem ilustrativa de dois terminais da primeira fase do Complexo Portuário.

Veja mais * Ministro Márcio França dá boas-vindas ao museu do porto na antiga estação ferroviária do Valongo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115466-ministro-marcio-franca-da-boas-vindas-ao-museu-do-porto-na-antiga-estacao-ferroviaria-do-valongo>

Esta solução era proposta em 1996, quando o ministro Márcio França era prefeito de São Vicente e o deputado Alberto Mourão era prefeito de Praia Grande. Portanto, uma ideia com maturidade suficiente para sua implementação. Como processo de inovação, vai fomentar um arranjo logístico avançado na região, com parâmetros sustentáveis, sociais e governamentais. A partir de um aglomerado (cluster) regional, integrar redes globais, em um arranjo que inclui um aeroporto já projetado, vai reduzir tempos e custos.

Veja ainda * Um projeto porto-cidade sem gestão ao nível do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115457-um-projeto-porto-cidade-sem-gestao-ao-nivel-do-porto-de-santos>

Refletir esse contexto, como um projeto logístico avançado e aplicação de tecnologia de última geração, implica viabilizar também o antigo sonho da região desenvolver o seu relevante potencial hidroviário, como há séculos é utilizado no hemisfério norte e, para cuja implantação há muita



competência técnica nacional. É hora de escrever um novo marco histórico da atividade portuária regional da Baixada Santista. E a atual diretoria da Autoridade Portuária de Santos é apta a fazê-lo

Veja também * Hidrovias do Porto de Santos sem planejamento, liderança forte e conhecimento técnico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115011-hidrovias-do-porto-de-santos-sem-planejamento-lideranca-forte-e-conhecimento-tecnico>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/06/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ESG NA INFRAESTRUTURA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) quer promover a sustentabilidade e a adoção de boas práticas no setor de transporte rodoviário e ferroviário no Brasil. Essa iniciativa vem ao encontro das tendências globais e visa alinhar as operações nacionais às diretrizes propostas pelo conceito ESG – Ambiental, Social e Governança. Tal proposta foi destacada pelo órgão ontem, dia 28, durante a transmissão ao vivo do Encontro Online Brasil Export-ANTT, evento promovido pela agência em parceria com o Brasil Export, renomado fórum de debates sobre portos, logística e infraestrutura do País.

A implantação dos princípios ESG no setor de infraestrutura, com ênfase nos segmentos rodoviário e ferroviário, é uma medida essencial para promover o desenvolvimento sustentável e garantir um futuro melhor para o Brasil. Sob a liderança do diretor da ANTT, Felipe Queiroz, a agência está mostrando um compromisso genuíno em transformar o setor de transporte no País.

Os pilares ESG fornecem uma estrutura abrangente que orienta as empresas e instituições a incorporar considerações ambientais, sociais e de governança em suas operações diárias. Ao implementar esses princípios no setor de infraestrutura, o Brasil estará caminhando na direção certa, buscando equilibrar o desenvolvimento econômico com a proteção ambiental, a inclusão social e a melhoria das práticas de governança.

No aspecto ambiental, a adoção dos princípios ESG levará a investimentos em tecnologias limpas e sustentáveis. No segmento rodoviário, isso pode significar a utilização de veículos elétricos ou a incorporação de fontes de energia renovável nas operações. No setor ferroviário, a modernização e o aprimoramento das locomotivas, bem como a implementação de estratégias de eficiência energética, terão um impacto positivo no meio ambiente, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa e promovendo a conservação dos recursos naturais.

No âmbito social, a adoção dos princípios ESG no setor de infraestrutura permitirá uma maior inclusão e equidade. Serão necessários esforços para melhorar as condições de trabalho dos profissionais do setor, garantindo-lhes salários justos e condições de segurança adequadas. Além disso, a promoção da acessibilidade e da integração das comunidades locais no planejamento e nas decisões relacionadas à infraestrutura garantirá um desenvolvimento mais inclusivo e sustentável.

A governança é outro pilar essencial para garantir a transparência, a responsabilidade e a eficiência na gestão dos recursos públicos. A implementação de boas práticas de governança no setor de infraestrutura garantirá uma gestão mais eficaz dos projetos, evitando desperdícios e corrupção. Isso fortalecerá a confiança dos investidores, estimulando a participação do setor privado e a atração de recursos necessários para impulsionar a infraestrutura nacional.



Portanto, é fundamental que o Brasil adote os princípios ESG no setor de infraestrutura, especialmente nos segmentos rodoviário e ferroviário. Essa transformação trará benefícios significativos para o País, promovendo a sustentabilidade ambiental, a inclusão social e a melhoria da governança. É encorajador ver a ANTT liderando essa mudança, envolvendo especialistas e promovendo o diálogo entre os diversos atores do setor. Agora, é importante que o Governo, as empresas e a sociedade em geral apoiem e trabalhem em conjunto para garantir a efetiva implementação desses princípios, assegurando um futuro mais sustentável e próspero para o Brasil e para as gerações futuras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FOTOGRAFIA 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, defende que os aeroportos brasileiros passem a fotografar as bagagens de seus passageiros antes do embarque. Seria uma nova medida de segurança, para evitar principalmente a troca de bagagens, estratégia utilizada por quadrilhas de traficantes de drogas. A proposta prevê que os passageiros recebam, durante o voo, por whatsapp, a imagem de suas malas, comprovando com qual bagagem embarcaram.

FOTOGRAFIA 2

França também propõe instalar mais câmeras nas áreas de check-in e restringir o uso de celulares pelos funcionários dos aeroportos. “Parte do pessoal do crime organizado faz chantagem com aquelas pessoas (empregados dos aeroportos)”, disse o ministro. “Sem celular, ficam sem esse contato”.

FOTOGRAFIA 3

Essas medidas serão implantadas, garantiu Márcio França. E o primeiro aeroporto a contar com essas novas regras de segurança será o de Guarulhos (SP), o maior do País. O investimento previsto é de R\$ 40 milhões.

ITAJAÍ

Ainda sobre Márcio França, ele se reuniu com o presidente nacional do Sebrae, o ex-deputado federal Décio Lima, na última terça-feira, a fim de debater os planos para a recuperação do complexo marítimo de Itajaí. A ideia apresentada ao ministro é que Itajaí e Santos firmem uma parceria que, segundo Lima, permitiria a transferências de carga do porto santista para o catarinense. O ex-deputado afirmou que o ministro reagiu positivamente à ideia, mas Lima não chegou a explicar como tal medida - que vai contra as regras do mercado global portuário - será viabilizada.

SANTOS

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, é o entrevistado do quadro Santos Export, no programa ZR News, transmitido pelo Portal BE News nesta quinta-feira, às 11 horas,

VEÍCULOS

O ministro dos Transportes, Renan Filho, culpou os juros altos e o aumento dos preços dos veículos como fatores limitantes para o mercado de carros e motos. “O que vai ajudar o mercado automobilístico é a queda de juros que deve acontecer em agosto, no máximo, em setembro. Não tem mais espaço para o BC (Banco Central) manter os juros altos com tudo que o governo já fez”, afirmou

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2023

NACIONAL - HADDAD AMPLIA PROGRAMA PARA CARROS POPULARES

Verba da reoneração dos combustíveis vai entrar na base de cálculos da extensão da iniciativa
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Haddad afirmou que uma nova Medida Provisória será enviada ao Congresso Nacional para garantir a reoneração do diesel e a verba do programa Crédito: Valter Campanato/Agência Brasil

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, confirmou ontem (28) a ampliação dos recursos em R\$ 1,8 bilhão para o programa que dá desconto para carros populares. Segundo ele, a medida será para carros porque para ônibus e caminhões as vendas foram abertas para pessoa jurídica (PJ) e a expectativa do Governo é que as vendas acelerem.

Segundo o ministro, a medida já foi acertada com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) após uma demanda do setor. “Nós vamos estender um pouquinho, alguma coisa em torno de R\$ 200 milhões, para essa fase final do programa. Tem R\$ 100 milhões que já estão na Medida Provisória anterior enviada ao Congresso”, explicou.

Haddad confirmou que a verba da reoneração dos combustíveis anunciada em fevereiro deste ano vai entrar na base de cálculos da extensão do programa. Haverá um aumento de R\$ 0,03 no valor anteriormente anunciado de R\$ 0,11. “Naquela reoneração de R\$ 0,11 já tinha uma sobra de R\$ 100 milhões, aos quais vão se agregar R\$ 200 milhões. Então, seria um programa de R\$ 1,5 bilhão; vai ser de R\$ 1,8 bilhão. Para contemplar mais R\$ 200 milhões, vai ter que alterar mais R\$ 0,03 no valor da reoneração”, completou o ministro.

Já a reoneração do diesel está prevista para outubro. O ministro negou que a medida terá impacto no bolso do consumidor final. “Na bomba esse aumento não vai se verificar, porque já houve uma queda adicional do dólar desde que a medida foi tomada, e uma queda do preço do petróleo”, justificou Haddad.

O ministro também afirmou que uma nova Medida Provisória (MP) será enviada ao Congresso Nacional para garantir a reoneração do diesel e a verba do programa, mas não especificou a data. “Será uma nova medida provisória para acrescentar esse valor. O pessoal está trabalhando, deve sair amanhã ou depois. Está decidido, o presidente assinando ela entra em vigor imediatamente. Deve estar tramitando pela casa civil”, disse.

De acordo com o ministro, o anúncio do aditamento do programa junto com o fechamento da montadora Volkswagen no Brasil foi uma “coincidência”. Segundo ele, a decisão já estava tomada. “Já tinha uma comunicação do Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio (MIDC) em função da fila de espera. Aí veio a notícia de suspensão da produção, acabou coincidindo”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/06/2023

NACIONAL - ANTAQ E AGÊNCIA PORTUGUESA ARTICULAM INTERCÂMBIO DE SERVIDORES

Representantes dos dois órgãos debateram estratégias de ações regulatórias

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

Representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT) de Portugal realizaram um encontro em Lisboa para debater

estratégias de ações regulatórias e trocar experiências das melhores práticas para o setor aquaviário.

A AMT é responsável pela regulação e fiscalização do setor dos transportes e infraestrutura em Portugal. A entidade tem autonomia administrativa, financeira e de gestão, e com âmbito de atuação em todo o território português.

Estiveram na reunião o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e os diretores Alber Vasconcelos e Caio Farias. A AMT foi representada no encontro por sua presidente, Ana Paula Vitorino. Durante o encontro foi celebrada a expectativa da assinatura de um Memorando de Entendimento (MoU) visando ao intercâmbio de seus servidores. Outro acordo para a criação de uma associação internacional de agências reguladoras também foi debatido.

Eduardo Nery ressaltou a importância do encontro das duas entidades para a troca de experiência entre os servidores. “Este encontro superou as nossas expectativas, pois resultou em propostas concretas de acordos entre a Antaq e a AMT, com possibilidades de ampliarmos nosso benchmarking para agências reguladoras de outros países europeus, por meio da criação de uma associação internacional de agências reguladoras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2023

NACIONAL - ANTT ADOTARÁ PADRÕES ESG EM CONTRATOS

Agência lançou o Ciclo ESG e pretende estipular novas práticas sustentáveis em seus contratos de concessão

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



Fabrizio Julião, CEO do Brasil Export; o diretor da ANTT, Felipe Queiroz; e Marcelo Fonseca, responsável pela estruturação de projetos da agência, participaram da live Crédito: Divulgação/ANTT

O DIRETOR DA ANTT, FELIPE QUEIROZ, EXPLICOU QUE A IDEIA DA AGÊNCIA É PROPOR UM ROTEIRO COM A REUNIÃO DAS MELHORES PRÁTICAS ESG ADOTADAS NO MUNDO PARA O SETOR DE TRANSPORTES, INCLUINDO CERTIFICAÇÕES

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está passando por mudanças que visam tornar os sistemas de transporte rodoviário e ferroviário nacionais mais sustentáveis e alinhados às boas práticas propostas pelo conceito ESG (ambiental, social e governança), tendência que vem sendo adotada no mundo todo.

Os planos da ANTT foram apresentados ontem (28), durante a live Encontro Online Brasil Export-ANTT – Intercâmbio de informações sobre a agenda ESG em concessões rodoviárias e ferroviárias federais. Transmitido pelo Portal BE News e pelo canal do BE News no Youtube, o evento foi promovido pela agência e pelo Brasil Export, maior fórum de debates sobre portos, logística e infraestrutura do País. Participaram o diretor da ANTT Felipe Queiroz, o CEO do Brasil Export, Fabrizio Julião, e o presidente do Conselho ESG do Brasil Export e diretor-geral e de Operações do Voz dos Oceanos, João Amaral, além da gerente-executiva de Regulação da Rumo, Mayhara Chaves, e do ex-presidente do Porto de Itaquí (MA) Ted Lago.

A live integra o Programa Ciclo ESG, lançado pela ANTT no último dia 21. O projeto abrange ações de ESG em uma parceria com o Instituto Brasil Export e o IFC – International Finance Corporation, do Banco Mundial.



Na prática, os profissionais da agência estão estudando as diretrizes que fazem parte do ESG e verificando como aplicá-las internamente e também nos contratos de concessão do setor que regula.

O diretor da ANTT, Felipe Queiroz, explicou que a ideia da agência é propor um roteiro com a reunião das melhores práticas ESG adotadas no mundo para o setor de transportes, incluindo certificações.

Em 21 de novembro, essa proposta será apresentada ao mercado em um evento chamado ESG na Regulação, que ocorrerá na Arena B3, em São Paulo.

Queiroz disse ainda que, neste semestre, haverá uma revisão da estratégia interna da Agência para planejar 2024.

“Como a gente incorpora essa prática, qual a dimensão da sustentabilidade, da responsabilidade social e da governança nos valores e na estratégia da Agência para que a gente possa mudar nossos processos internos e fazer com que essas dimensões alcancem também o setor regulado”, pontuou.

Marcelo Fonseca, responsável pela estruturação de novos projetos da ANTT, também participou da live. Ele ressaltou que os contratos de concessão que o órgão têm atualmente já foram feitos com uma “visão embrionária” do conceito ESG, mas que eles precisam ser expandidos.

Segundo Fonseca, em 2019 a agência passou a exigir nos contratos de concessão de rodovias e ferrovias, oito padrões de desempenho relacionados a questões ambientais e sociais, entre eles as condições de trabalho dos profissionais que atuam nas concessionárias; como as companhias atuam em casos de desapropriações; a preocupação com os povos indígenas, entre outros.

“É estabelecer condições plenas de meio de vida e não um simples cálculo de indenização, algo que não comporte todas as relações sociais que existem, por exemplo, quando você tem uma comunidade que tem que ser deslocada em função das obras de infraestrutura”, avaliou Fonseca.

Na live, o presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral, se declarou “feliz em encontrar uma nova ANTT”, que se dedica a colocar o ESG como eixo norteador da agência. Para ele, é uma postura adequada e que vai ao encontro do que o mundo está fazendo.

“As pessoas me perguntam por que dedicar tempo e investimentos para a sustentabilidade. Explico que são dois pilares: o primeiro é a competitividade, já que antes a sustentabilidade era desejável e agora passou a ser obrigatório. É um movimento global para mudar a forma como temos feito nossos negócios, passando de uma economia linear para a circular. O segundo pilar é o acesso ao capital, dificultado para empresas que não estão preocupadas com o meio ambiente”, analisou.

João também avaliou a importância das métricas para garantir o sucesso das medidas propostas pelo ESG. “Não podemos falar de sustentabilidade só como discurso. É preciso prestar contas, mostrar os indicadores ao mercado”.

Prorev

O diretor da ANTT explicou que o Ciclo ESG faz parte do Programa Prorev, anunciado pelo órgão em março deste ano, que visa inserir a agência num contexto de boas práticas através da modernização dos processos de regulação e fiscalização.

“Serão três revoluções fundamentais para a Agência nos próximos anos: regulatória, tecnológica e comportamental, que se darão através de projetos, iniciativas e ações estruturadas para transportar a ANTT a um novo patamar de atuação”, descreveu a Agência ao lançar a iniciativa.

Os detalhes do programa estão disponíveis no site da ANTT.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2023

REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS SOLICITA AO ESTADO PROJETO E LICENÇAS PARA TÚNEL IMERSO

Pedido prevê que se cumpram prazos e que a obra já tenha início no ano que vem

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@forumbrasilexport.com.br



Na solicitação, Anderson Pomini citou que mais de 60 representantes de diversas instituições decidiram pela implementação do túnel imerso ligando Santos a Guarujá
Crédito: Divulgação/APS, Benini: Divulgação/Alesp

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou nesta quarta-feira (28) a solicitação dos estudos do projeto básico e executivo do túnel imerso entre Santos e Guarujá ao Governo do Estado de São Paulo. O documento foi enviado ao secretário de Parcerias em Investimentos (SPI) de São Paulo, Rafael Benini, a respeito do projeto designado pela extinta Dersa, em 2012, que já possui licença ambiental. O

pedido prevê que se cumpram prazos e que a obra já tenha início no ano que vem, segundo a APS.

“Uma das principais metas da atual gestão desta Autoridade Portuária de Santos, além das obras de infraestrutura, como dragagem do canal e perimetrais, é a viabilização da ligação seca entre os municípios de Santos e Guarujá, por meio da implantação de um túnel imerso”, afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, que assinou a solicitação ao Governo Estadual.

Na solicitação, o diretor-presidente do Porto de Santos citou que mais de 60 representantes de diversas instituições, sejam elas públicas ou empresas privadas, decidiram pela implementação do projeto. A APS faz menção às prefeituras de Santos e Guarujá, que aguardam ansiosamente pelo novo empreendimento que liga os dois municípios.

O requerimento especifica que o material técnico existente inclui desenhos, memoriais e planilhas orçamentárias, projeto básico e executivo, na sua versão mais recente, bem como as respectivas anotações de responsabilidade técnica (ART), de forma digital (físico ou link de acesso), com as licenças ambientais devidamente renovadas, “conforme precedente no caso da duplicação da Rodovia dos Tamoios (Licença Ambiental Prévia nº 22385 – processo SMA nº 98/2011 Cetesb)”.

“Trará benefícios econômicos, sociais, ambientais e logísticos em favor de toda a comunidade portuária, influenciando nos nove municípios da Baixada Santista, conforme relatório e estudo anexo. Portanto, é de vital importância a implementação dessa obra do túnel para o Brasil”, diz um trecho que consta no documento.

De acordo com a APS, ao final do documento enviado ao secretário Rafael Benini há um convite direcionado ao governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) a fim de que ele possa participar de todas as etapas da realização da obra de infraestrutura entre as duas margens do Porto de Santos.

O comunicado da Autoridade Portuária de Santos lembra que o secretário Rafael Benini declarou, durante audiência pública ocorrida junto à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, no dia 13 de junho, que o projeto estaria disponível à companhia, bastando a apresentação de um requerimento.

“É prioridade zero para o governo Lula e para o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que se tire esta obra, esperada há cem anos, do papel. E para isso, contamos com a ajuda do Governo do Estado, que já tem se colocado à disposição”, finalizou Pomini.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/06/2023

REGIÃO SUDESTE - FUNDAÇÃO THE MAIDEN FACTOR DOA R\$ 70 MIL PARA PROJETO DA BAIXADA SANTISTA

Veleiro que representa a entidade atracou na região em maio em busca de iniciativas aptas a receber o aporte

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A cerimônia de doação dos R\$ 70 mil ao Projeto Social Bruto Fruto foi realizada na Prefeitura de Santos e também contou com a presença de representantes da DP World
Crédito: Marcelo Martins/Prefeitura de Santos

O projeto do veleiro The Maiden Factor anunciou a doação de mais de R\$ 70 mil

ao Projeto Social Bruto Fruto, que apoia meninas e adolescentes de Santos.

A embarcação tripulada somente por mulheres atracou no Porto de Santos (SP) no mês passado, onde permaneceu alguns dias e, junto a uma equipe do Grupo DP World – que patrocina o projeto – buscou iniciativas na região focadas na educação de meninas em condições de vulnerabilidade.

Na última segunda-feira (19), a escolha foi oficializada com a participação de representantes da DP World, da Prefeitura de Santos e as integrantes do Fruto Empodera, que tem como objetivo capacitar e apoiar garotas para que elas possam ser protagonistas de suas histórias.

O Bruto Fruto oferece aulas de handebol e skate, dignidade menstrual, rodas de conversa com alunas e famílias a fim de evitar a gravidez precoce e a prostituição, além de articular discussões nas escolas. O trabalho é feito com moradoras da Comunidade Vila Nova e Morro Monte Serrat.

Para ser selecionada, toda a documentação do projeto foi enviada para análise à sede do Maiden Factor, na Inglaterra.

“Por meio da destinação de recursos, estamos contribuindo com o avanço da presença feminina em todos os espaços em que elas desejarem. No futuro, a DP World, que já é um dos terminais que mais emprega mulheres em Santos, estará de portas abertas para recebê-las e empoderá-las para construir uma vida próspera”, disse Fabio Siccherino, diretor-presidente da empresa.

O veleiro Maiden Factor viaja pelo mundo com uma tripulação 100% feminina para levantar fundos e apoiar comunidades, permitindo que meninas tenham acesso à educação de qualidade. Foi a primeira vez que ele veio ao Brasil.

DP World

A DP World opera um terminal privado multipropósito instalado na margem esquerda do Porto de Santos. Segundo a companhia, já foram feitos mais de R\$ 2,3 bilhões de investimentos, gerando também 1.400 empregos diretos e 5.000 indiretos.

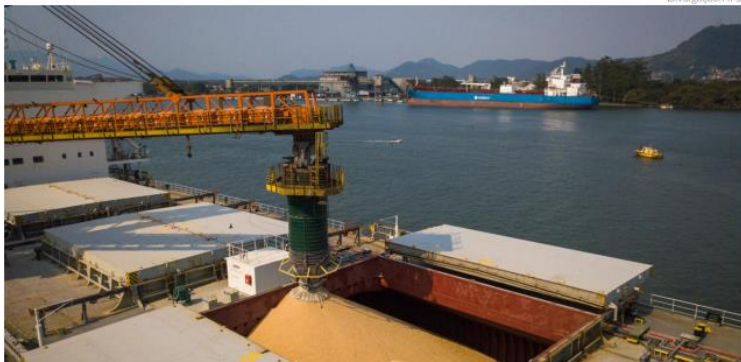
Instalado em uma área com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, o empreendimento conta com 1.100 metros de cais, uma área total de 845.000 m² e capacidade de movimentação anual de 1,2 milhão de TEU e 3,6 milhões de toneladas de celulose.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2023

REGIÃO SUDESTE - COM ALTA DO AGRO, PORTO DE SANTOS GARANTE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM MAIO

Cais santista registrou 15,1 milhões de toneladas movimentadas no mês
Por Cássio Lyra cassio@forumbrasilexport.com.br



O desempenho das cargas do agronegócio no Porto de Santos proporcionou em maio uma alta na movimentação de pouco mais de 6% em comparação ao mesmo período de 2022 Crédito: Divulgação/APS

O Porto de Santos atingiu em maio a movimentação de 15,1 milhões de toneladas, volume recorde para o mês, segundo apontou a Autoridade Portuária de Santos, ontem. Houve um crescimento de pouco mais de 6% em comparação ao

mesmo período do ano passado, puxado pelo bom desempenho das cargas do agronegócio. Os embarques responderam por 11,4 milhões de toneladas, crescimento de 8,3%, enquanto que as descargas tiveram redução de 0,3%, com 3,6 milhões de toneladas.

De acordo com a APS, o crescimento nos embarques de soja, que teve aumento de 16,7%, e do açúcar, com 23,7%, foram fatores importantes que levaram aos bons resultados em maio.

A soja somou 5,0 milhões de toneladas e o açúcar 1,8 milhão de toneladas, seguidos pelo milho, que também apresentou crescimento de 43,5%, atingindo 190,7 mil toneladas. Com isso, a movimentação de grãos sólidos cresceu 16,2%, chegando a 8,7 milhões de toneladas, marcando novo recorde para o mês e a segunda melhor marca mensal da história do cais santista.

“O bom desempenho dos terminais, dotados de alta tecnologia e com uma logística de escoamento eficaz, vem permitindo ao Porto de Santos responder, com eficiência, à demanda crescente na movimentação de cargas”, declarou o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

A movimentação de cargas containerizadas no mês chegou a 403.060 TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés), ficando 5,8% abaixo do mesmo período do ano anterior. O movimento acumulado de cargas atingiu 65,3 milhões de toneladas, 2,2% abaixo dos 5 primeiros meses de 2022. Os embarques somaram 48,0 milhões de toneladas (menos 0,7%) e as descargas 17,2 milhões de toneladas (menos 6,0%).

Dados anuais

A APS divulgou os resultados parciais referentes ao ano de 2023. Após os dados de maio, o açúcar passou a apresentar crescimento de 0,2% totalizando 5,7 milhões de toneladas. Já a soja em grão aumentou 8,7%, atingindo 19,7 milhões de toneladas.

Outras mercadorias também tiveram crescimento, tais como o milho, que cresceu 18% com embarque de 1,7 milhão de toneladas. Outro dado importante divulgado pela Companhia foi sobre a exportação de sucos cítricos, que somaram 1,1 milhão de toneladas, registrando um aumento de 13,2% sobre o mesmo período no ano passado.

A carga containerizada somou 1,8 milhão de TEU nos cinco primeiros meses do ano, redução de 8,1% em relação ao resultado do mesmo período do ano anterior. O fluxo de navios, acumulado até maio, somou 2.193 atracções, crescimento de 4,0%.

Corrente comercial

A participação do Porto de Santos nas transações comerciais nacionais com o exterior apresentou crescimento, atingindo 28,2%. Cerca de 31,6% dessas transações tiveram a China como país parceiro. O estado de São Paulo se mantém com a maior participação nas transações comerciais com o exterior (53,9%) por meio do Porto de Santos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/06/2023

REGIÃO NORDESTE - CEARÁ ASSINA MEMORANDO COM BRITÂNICOS PARA DESENVOLVER ENERGIAS RENOVÁVEIS

Empresa Lightsource bp trabalha com projetos de hidrogênio verde

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



O governador do Ceará, Elmano de Freitas, participou da cerimônia de assinatura do memorando com representantes da empresa Lightsource bp Crédito: Divulgação

O governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), assinou um memorando de entendimento (MoU) com a empresa Lightsource bp, que trabalha com projetos de hidrogênio verde. A parceria foi oficializada na terça-feira (27) e busca ampliar o desenvolvimento de energias renováveis no Estado nos próximos cinco anos.

“Este é mais um passo para a consolidação do Ceará como a casa do hidrogênio verde no Brasil. Estamos oferecendo toda a infraestrutura necessária, como estradas e a nossa ZPE (Zona de Processamento de Exportação) para atrair empresas que potencializem o nosso hub”, disse o governador.

Com a assinatura, o Ceará deve produzir novos projetos focados em energia elétrica sustentável que também possam competir em nível industrial, como a energia solar e eólica.

“É uma oportunidade única e histórica de promovermos o desenvolvimento sustentável, gerarmos empregos e dar mais oportunidades de renda para os cearenses”, ressaltou Elmano.

De acordo com o country manager (gerente nacional) Ricardo Barros, o MoU busca reforçar o comprometimento da empresa em produzir energia elétrica a partir da energia solar.

A companhia também garantiu que quer seguir investindo no Ceará, “por meio do desenvolvimento de novos projetos que beneficiem a economia do estado e ajudem a torná-lo mais competitivo”.

Atualmente, a Lightsource bp está investindo R\$ 800 milhões na implementação do Complexo Solar Milagres, em Abaiara, na região do Cariri. Com a construção, cerca de 1,7 mil empregos diretos e indiretos devem ser gerados.

O secretário executivo da Indústria da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Joaquim Rolim, afirmou que 70% das obras em Abaiara já estão concluídas. “A previsão de inauguração é para o fim deste ano”, pontuou.

O complexo possui uma capacidade instalada de 212 mW e as usinas do parque fotovoltaico começarão a operar comercialmente no início de 2024, com o foco da produção para o mercado livre de energia.

Para Roseane Medeiros, secretária das Relações Internacionais, a presença de empresas como a Lightsource bp no Ceará, sobretudo em projetos no Interior, acaba criando uma janela de oportunidades em diversos pontos do estado.

“Existe uma grande oportunidade de geração de emprego e renda no Interior, justamente por conta da localização desses parques, longe da Região Metropolitana de Fortaleza. Assim, conseguimos também levar esse desenvolvimento para outras áreas do estado”, comentou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/06/2023

REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: TERMINAIS MIRAM 9,4 MILHÕES DE TONELADAS DE GRANÉIS SÓLIDOS NO 3º TRIMESTRE

Embarques podem eventualmente ser impactados pelas questões climáticas na região

Por **CÁSSIO LYRA** cassio@forumbrasilexport.com.br



O total de embarque esperado para os meses de julho, agosto e setembro é cerca de 32,5% acima das 7.117.509 toneladas carregadas no mesmo período, em 2022 Crédito: Rodolfo Buhner

Os terminais do Porto de Paranaguá estão com alta expectativa para o terceiro trimestre a respeito do volume de embarque de granéis de exportação pelo cais paranaense. A projeção é que o embarque possa chegar a 9.428.300 toneladas nos próximos três meses. O total esperado para os meses de julho, agosto e setembro é cerca de 32,5% acima das

7.117.509 toneladas carregadas no mesmo período, em 2022.

Os terminais e os operadores esperam por uma alta demanda que vem, principalmente, pela chegada da nova safra de milho. De acordo com a Portos do Paraná, entre os produtos que estão nessa previsão estão soja, milho e farelo.

Um dos fatores que contribui para a produtividade no embarque dos granéis sólidos de exportação foi a dragagem de berços. Com berços dragados, os navios podem receber mais carga, com segurança.

“Nossa performance neste ano foi melhorada. O navio tem conseguido carregar mais e, assim, garantido mais eficiência na operação”, comenta o diretor. Segundo ele, os tempos de espera, de atracação e desatracação dos navios foram reduzidos. “Hoje temos índices mais positivos e seguimos incrementando. Pretendemos ampliar ainda mais a nossa capacidade de embarque. Atender o volume esperado para o terceiro trimestre do ano será um desafio grande. Porém, a expectativa é muito positiva”, analisou Gabriel Vieira, diretor de Operações da Portos do Paraná.

O executivo da Autoridade Portuária ponderou que o principal desafio que os terminais terão nos próximos meses será o fator climático. Períodos chuvosos impactam não apenas no embarque dos produtos, mas também na colheita.

Das 9.428.300 toneladas esperadas para o próximo trimestre do ano, 4.006.000 devem ser de soja em grão, 1.920.000 de açúcar, 1.904.000 de milho e 1.598.300 de farelo de soja. Os dados foram divulgados pela Portos do Paraná.

Segundo o diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atexp), André Maragliano, esse aumento expressivo na expectativa de embarque no terceiro trimestre se deve, principalmente, ao milho.

Já sobre a questão que envolve a soja, o produtor aproveita que o preço está subindo novamente para seguir exportando e, assim, abrir espaço para a nova safra de milho (2ª safra).

“Na questão do milho, o Brasil deve produzir quase dez milhões de toneladas a mais que na safra passada. Além disso, existe uma demanda do mercado internacional. Então, o milho vem forte”, comentou Maragliano.

Mais expectativas

A previsão também é alta para o açúcar. Segundo Osvaldo Inácio da Silva Junior, gerente Administrativo e Financeiro da Pasa, principal terminal de embarque do produto no Porto de Paranaguá, o volume expressivo de açúcar esperado para o terceiro trimestre do ano se justifica por diversos fatores.

“A produção de cana está sendo boa e os preços estão bastante atrativos para o exportador. Além disso, a expectativa de quebra de safra na Tailândia e na Índia, importantes mercados internacionais, faz com que os importadores reservem estoque na produção brasileira. O início da colheita se intensificou na 2ª quinzena de abril. Então, agora, os exportadores estão correndo para cumprir os contratos. Aqui, estamos prontos para atender essa demanda”, analisou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/06/2023

REGIÃO NORTE - TERMINAL DA HIDROVIAS DO BRASIL NO PARÁ É AUTORIZADO A EXPORTAR MILHO PARA A CHINA

Porto de Vila do Conde foi o primeiro do Estado a obter permissão de embarcar o grão para o país asiático

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



Com a nova operação, além do recebimento dos recém-chegados empurradores e barcaças, a Hidrovias do Brasil espera movimentar 8 milhões de toneladas em 2024. Crédito: Divulgação/Hidrovias do Brasil

(GACC) e pelo Ministério da Agricultura a exportar milho para o país asiático, maior consumidor mundial da commodity.

Segundo a companhia, é a primeira autorização portuária do Estado para o embarque de milho para a China. O terminal tem capacidade para movimentar 7,2 milhões de toneladas de grãos por ano, e prevê chegar a 8 milhões até o ano que vem.

“Este é mais um movimento da companhia para aumentar ainda mais a sua competitividade no Corredor Norte e seu compromisso em seguir buscando soluções para operações cada vez mais eficientes e seguras”, diz um trecho da nota da empresa.

Em abril deste ano, a empresa venceu uma licitação realizada pela Companhia Docas do Pará (CDP), administradora do Porto de Vila do Conde, que permite o uso e exploração de uma área disponível em espelho d'água, com mais de 61 mil metros quadrados, para operações de transbordo de granel sólido vegetal e mineral.



A previsão de volume operado é de 700 mil ton/ano. O contrato é válido por quatro anos, com possibilidade de prorrogação pelo mesmo prazo.

Para a Hidrovias do Brasil, a operação é estratégica e visa incrementar a capacidade no Corredor Norte. Ela tem baixa necessidade de investimento e retorno no curto prazo, complementando as operações atuais do seu Terminal de Uso Privado (TUP) em Barcarena.

É com esta nova operação, além do recebimento dos recém-chegados empurradores e barcaças, que a empresa espera alcançar a movimentação de 8 milhões de toneladas em 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/06/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTOS DO PARANÁ RECEBE DOIS PRÊMIOS EM EVENTO SOBRE GESTÃO, SUSTENTABILIDADE E ESG

Informações: Portos do Paraná (29 de junho de 2023)

As ações ambientais da Portos do Paraná, reconhecidas dentro e fora do País, foram apresentadas nesta terça-feira (27) no VI Simpósio de Gestão Portuária – sustentabilidade e ESG, em São Luís (MA). O evento reuniu representantes do setor portuário de instituições públicas e privadas de todo o País durante quatro dias.

No encontro, a empresa pública conquistou o primeiro lugar em duas categorias do Prêmio ESG Portuário, promovido pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) por meio do LabPortos. Um deles foi na categoria Relato de Sustentabilidade, com o melhor relatório sobre o tema publicado por porto público.

O outro prêmio foi da categoria projeto ambiental, com o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) na área de proteção ambiental de Guaraqueçaba. O PRAD é um dos programas ambientais da empresa pública reconhecidos internacionalmente e que levaram a Portos do Paraná a ser a única autoridade portuária do mundo a palestrar na COP 27 (Egito), COP 26 (Escócia), COP 25 (Madri).

“Essa premiação envolvendo sustentabilidade e ESG demonstra que estamos no caminho certo e na vanguarda dos portos mundiais”, afirma o diretor de Meio Ambiente da empresa gestora dos terminais paranaenses, João Paulo Ribeiro Santana.

Ele participou do painel sobre desenvolvimento portuário, sustentabilidade e ESG e abordou as iniciativas na área ambiental, social, certificações, programas permanentes, medidas compensatórias e monitoramentos, que seguem em consonância os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

“A participação é importante pois é uma forma de mostrar ao setor aquilo que acreditamos ser correto em nosso trabalho de sustentabilidade, tanto nas práticas ambientais como na esfera social e não só com a cidade, mas também com as comunidades do entorno dos portos”, disse.

O evento também permitiu a apresentação de artigos científicos. O técnico portuário Anderson Alencar Araripe, da Diretoria de Operações Portuárias, apresentou o artigo “Análise de desempenho de produtividade do calado”. O colaborador da Portos do Paraná é membro do grupo de Tecnologia e Otimização da Universidade Federal do Paraná (UFPR).



CERTIFICAÇÃO – Em maio, o Porto de Paranaguá se tornou o primeiro porto público brasileiro a conquistar o certificado internacional Ecoports, reconhecido pela Organização de Portos Marítimos Europeus (ESPO). O certificado é voltado especificamente para a atividade portuária, seguindo preceitos e regulamentos do ISO 14001, e com base em um sistema de revisão chamado de Port Environmental Review System (PERS).

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

Data: 29/06/2023

PORTO DO RECIFE RECEBE NAVIO COM QUATRO TIPOS DE CARGA

Informações: Porto de Recife (29 de junho de 2023)

Atracado no cais do Porto do Recife, está o Star Lindesnes, navio de bandeira norueguesa que veio da China trazendo quatro tipos de carga, como bobinas, fertilizante e barrilha.

Ao todo, são aproximadamente 23 mil toneladas sendo movimentadas. Deste número, estão oito mil toneladas de bobinas, destinadas para o projeto de ampliação do Aeroporto do Recife; 12 mil de barrilha, sendo oito mil big bag e quatro mil granel; e três mil de fertilizante.

O Star Lindesnes permanece no ancoradouro recifense até a próxima quarta-feira, 28 de junho.

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

Data: 29/06/2023

REFORMADA, MAIOR BALSA DE SP VOLTA A OPERAR NA TRAVESSIA SÃO SEBASTIÃO/ILHABELA

Informações: Governo do Estado de São Paulo (29 de junho de 2023)

Foram 10 meses de trabalho e 110 colaboradores envolvidos na reforma completa e modernização da maior balsa da frota do Governo de São Paulo, a FB-25. O retorno à navegação, cruzando os 2,4 quilômetros entre as cidades de São Sebastião e Ilhabela, ocorreu na segunda-feira (26), beneficiando mais de 300 mil usuários mensais, de um serviço que funciona 24 horas por dia. Essa operação contou com um investimento de R\$ 10,1 milhões.

As melhorias incluíram uma sondagem ultrassônica, permitindo avaliar as condições da estrutura da FB-25, que ao longo dos meses de reforma foi completamente recuperada, com a substituição de parte do chapeamento do casco e do convés. Os motores e reversores foram reconicionados, assim como o sistema de comando. As hélices e o sistema elétrico foram substituídos.

A FB-25 passou, também, pela recuperação total do sistema hidráulico, além de ter seu sistema elétrico de iluminação substituído. Dentre as melhorias, constam ainda a revisão completa de todos os equipamentos de navegação e comunicação.

“Estamos articulando medidas estruturantes que permitam operar as balsas com mais eficiência, a partir de concessões à iniciativa privada”, diz a secretária Natália Resende, titular da Secretaria Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), pasta à qual o DH é subordinado.

Rota São Sebastião/Ilhabela

A Travessia São Sebastião/Ilhabela conta com 9 embarcações, sendo 7 ferryboats e 2 lanchas. Em maio deste ano, a FB-29, com capacidade operacional para transportar 40 veículos e 140 pedestres, por viagem, voltou a operar depois de passar por reforma. Para essas adequações, foram investidos R\$ 6,8 milhões. Já a FB-28, está em fase de revitalização.

Para dar uma ideia, em maio, foram transportados diariamente, em média, na Travessia São Sebastião/Ilhabela, mais de 139.251 pedestres, 29.369 ciclistas, 25.265 motos e 120.160 veículos, totalizando mais de 314.045 mil usuários.

Serviço



Travessia São Sebastião/Ilhabela

Capacidade: 71 Veículos, 359 Passageiros

Horário de Funcionamento: 24 horas

Cobrança unidirecional, apenas no embarque em São Sebastião

Pedestres e bicicletas estão liberados do pagamento

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

Data: 29/06/2023

PROJETO E LICENÇAS PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SÃO SOLICITADOS AO ESTADO PELA APS

Informações: Autoridade Portuária de Santos (29 de junho de 2023)

Os estudos do projeto básico e executivo do túnel imerso Santos-Guarujá, que já possuem as devidas licenças ambientais necessárias, realizados pelo DERSA, em 2012, foram solicitados oficialmente pela Autoridade Portuária de Santos (APS), ao secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

O pedido, assinado pelo presidente da APS, Anderson Pomini, objetiva somar esforços para que a obra cumpra o cronograma, de início dos trabalhos em 2024.

“Uma das principais metas da atual gestão desta Autoridade Portuária de Santos, além das obras de infraestrutura, como dragagem do canal e perimetrais, é a viabilização da ligação seca entre os municípios de Santos e Guarujá, por meio da implantação de um túnel imerso”, afirmou o presidente.

Pomini destacou que a obra refletirá positivamente na vida de milhares de pessoas: “Trará benefícios econômicos, sociais, ambientais e logísticos em favor de toda comunidade portuária, influenciando nos nove municípios da Baixada Santista, conforme relatório e estudo anexo, portanto, é de vital importância a implementação dessa obra do túnel para o Brasil”, consta no documento.

No pedido, foi lembrado que mais de 60 representantes de diversas instituições, poder público e gestores do litoral, especialmente as Prefeituras de Santos e do Guarujá, após diversas reuniões, decidiram pela implementação do projeto que já foi objeto de estudos, audiências públicas, concluído e elaborado à época pela empresa pública DERSA.

O requerimento especifica que o material técnico existente inclui desenhos, memoriais e planilhas orçamentárias, projeto básico e executivo, na sua versão mais recente, bem como as respectivas anotações de responsabilidade técnica (ART), de forma digital (físico ou link de acesso), com as licenças ambientais devidamente renovadas, “conforme precedente no caso da duplicação da Rodovia dos Tamoios (Licença Ambiental Prévia nº 22385 – processo SMA nº 98/2011 CETESB).”

A solicitação finaliza convidando o Governo do Estado a participar de todas as etapas da realização da obra de infraestrutura, “importante para o Porto de Santos, Litoral Paulista, o Estado de São Paulo e para o País.”

A Autoridade Portuária de Santos espera que a resposta seja positiva e venha o mais rápido possível. O presidente lembrou que o secretário Rafael Benini, declarou, durante audiência pública ocorrida junto à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em 13 de junho último, que o projeto estaria disponível, bastando um requerimento. “É prioridade zero para o Governo Lula e para o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que se tire esta obra, esperada há cem anos, do papel. E para isso, contamos com a ajuda do Governo do Estado, que já tem se colocado à disposição.”

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

Data: 29/06/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ESTADOS E MUNICÍPIOS COMEÇAM A USAR INCENTIVOS FISCAIS PARA HIDROGÊNIO VERDE

Iniciativa ainda é tímida, mas demonstra interesse em reduzir ou neutralizar as emissões de carbono, escrevem João Paulo Cavinatto, Rafaela Canito e Gabriela Cavalcanti

Por Opinião 29 de junho de 2023 Em Colunas e opinião, Hidrogênio, Política energética



Usina piloto de produção de hidrogênio verde no Porto de Pecém (Foto: Thiago Gaspar/Governo do Ceará)

Assim como outros países, o Brasil assumiu compromissos de redução na emissão de gases com efeito estufa como medida urgente no combate ao aquecimento global e às mudanças climáticas cada vez mais velozes e, nesse contexto, tem-se percebido certa movimentação de estados e municípios, sobretudo por meio de iniciativas tributárias de estímulo ao mercado de créditos de carbono e à produção de combustíveis de matriz renovável.

O exemplo mais recente dessa onda vem sendo liderado pelo município do Rio de Janeiro que, em junho de 2023, reduziu para 2% a alíquota de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) sobre determinados serviços relacionados ao mercado de carbono, tais como desenvolvimento de projetos e certificação de créditos de carbono (Lei nº 7.907, de 12 de junho de 2023).

Dentre as iniciativas, o Rio de Janeiro criou o programa “ISS neutro” para conceder créditos de ISS para abatimento do valor do imposto devido nas atividades promovidas por prestadores de serviços de desenvolvimento e auditoria de projetos de créditos de carbono, plataformas de transação desses créditos e serviços de inventário de emissões de gases de efeito estufa, desde que esses prestadores estejam estabelecidos no território do município.

A expectativa é de que esse benefício seja limitado até 2030 (ou até atingimento da meta de redução de emissões de gases poluentes a ser definida no regulamento) e, dentre outras condições, a ideia é que esteja restrito à diminuição de carga tributária que represente uma alíquota de até 2% de ISS, com montante anual máximo para todos os contribuintes de 60 milhões de reais.

Embora a validade do programa “ISS neutro” ainda dependa de regulamentação, a iniciativa do Rio de Janeiro é válida e mostra que a política voltada para incentivar o desenvolvimento do mercado sustentável é prioridade no município.

Regulação e ampliação da produção nacional

Sobre esse aspecto, é importante comentar que uma das formas de redução da emissão de CO₂ está relacionada à ampliação da produção de hidrogênio verde no país, o que parece ser tema de interesse nacional, já que estão em trâmite no Congresso Nacional os Projetos de Lei nº 1.878/2022



e nº 725/2022, com a finalidade de disciplinar a utilização desse combustível como vetor energético para a transição para uma economia de baixo carbono.

Inclusive, no âmbito privado, a ABEEólica, Absolar, Abiogás e AHK Rio assinaram o Pacto Brasileiro pelo Hidrogênio Renovável para acelerar o desenvolvimento de hidrogênio verde na matriz energética brasileira.

Esse movimento se deve ao fato de que o hidrogênio verde é uma alternativa menos poluente aos atuais combustíveis fósseis derivados de petróleo e pode ser obtido a partir da eletrólise da água mediante utilização de energia de fontes renováveis, como solar e eólica.

Por sua matriz renovável, com a maior difusão da produção e utilização do hidrogênio verde no país, o Brasil poderia se beneficiar do mercado de créditos de carbono no âmbito internacional, por meio do sistema criado pelo Protocolo de Quioto para permitir que países com saldo positivo de utilização de carbono realizem a venda desses créditos para outros países.

Não por outra razão, outros entes da federação têm se movimentado para conceder incentivos fiscais à produção hidrogênio verde, como um produto que promete aprimorar os aspectos ESG – relacionados aos aspectos ambiental, social e governança, em português – de empresas de diversos setores.

No âmbito estadual, por exemplo, a Bahia já concede diferimento de ICMS nas saídas internas de energia renovável para produção de hidrogênio e amônia verdes, assim como Ceará e Piauí diferem o ICMS na entrada interestadual de energia a ser utilizada na produção de hidrogênio verde, sob determinadas condições.

Classificação fiscal específica para o hidrogênio verde

As iniciativas, contudo, ainda são tímidas e podem ser aprimoradas de forma mais consistente por outros entes da federação, inclusive pela própria União Federal, que pode incentivar a criação de classificação fiscal específica para hidrogênio verde que permita benefícios próprios sobre tributos federais.

Assim como a inclusão expressa dos projetos de hidrogênio verde como projetos de infraestrutura elegíveis a tratamentos diferenciados que estimulem a construção de plantas de produção, como o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), que desonera PIS/Cofins na prestação de serviços e aquisição de ativos para construção de projetos de infraestrutura.

Espera-se que a iniciativa do município do Rio de Janeiro seja o pontapé inicial para que as autoridades fiscais se movimentem e levem em consideração a importância da produção a partir de fontes de energia renováveis, como aquelas que dão origem ao hidrogênio verde, especialmente em um momento de reforma tributária e discussões sobre alterações legislativas que tenham impacto positivo na sociedade.

Mais: Incentivo a hidrogênio verde tem que estar na reforma tributária, diz governador do Ceará João Paulo Muntada Cavinatto é sócio de Tributário do Lefosse, com atuação em Tributos Indiretos e Direito Aduaneiro.

Rafaela Canito e Gabriela Cavalcanti são, respectivamente, counsel e advogada da área de Tributário do Lefosse, com atuação em Tributos Indiretos no setor elétrico e em projetos de infraestrutura.

Este artigo expressa exclusivamente a posição dos autores e não necessariamente da instituição para a qual trabalham ou estão vinculados.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/06/2023

GOVERNO ANTECIPA EM MAIS 3 CENTAVOS ALTA DO IMPOSTO DO DIESEL

Haddad anunciou mais 3 centavos no PIS/Cofins sobre o litro do diesel, a partir de outubro; a receita vai elevar o subsídio para compra de carros

Por epbr 29 de junho de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Petróleo e gás

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou nesta quarta (28/6) que o governo federal vai elevar em mais 3 centavos o PIS/Cofins sobre o litro do derivado, a partir de outubro, para bancar a ampliação, de R\$ 500 milhões para R\$ 800 milhões, do subsídio para compra de carros.

– Com isso, a tributação federal sobre o combustível passará para 14 centavos por litro a partir de outubro.

– Inicialmente, ao lançar o programa de incentivos para a compra de veículos com desconto, o governo havia anunciado que voltaria a cobrar 11 centavos sobre o litro do diesel a partir de setembro. (epbr)

Na gasolina... Com a volta completa dos impostos federais sobre a gasolina e etanol, a partir de sábado (1/7), o preço dos combustíveis, na bomba, deve subir 4,09%, na média, estima a Leggio Consultoria. A desoneração desses produtos era uma herança de Jair Bolsonaro que o governo atual optou por desfazer gradualmente. (epbr)

Mais óleo no mundo. As reservas recuperáveis de petróleo cresceram 52 bilhões de barris (ou 3,3%) em 2022, no mundo, para 1,624 trilhão de barris, estima a Rystad Energy. (epbr)

Mas os barris podem ficar pelo meio do caminho. A consultoria estima que apenas metade das reservas seria necessária se o aquecimento global for limitado com sucesso a 1,6°C

Noruega anuncia investimentos de US\$ 19 bilhões em óleo e gás. País aprovou 19 projetos na plataforma continental norueguesa, de olho na segurança energética da Europa. Pacote inclui desde o desenvolvimento de novas áreas a investimentos para elevar a extração de campos existentes. (Associated Press)

Petróleo sobe. Contrato do Brent para setembro terminou a sessão de quarta (28/6) com valorização de 2,39%, a US\$ 74,24 o barril, impulsionado por uma queda bem além do esperado nos estoques semanais da commodity nos Estados Unidos. A indicação de alta demanda por óleo deu apoio, assim, à alta dos preços no mercado futuro. (Valor)

Petrobras testa combustível marítimo com biodiesel. Empresa iniciou testes com bunker com 24% de biodiesel na composição para validar a elevação do uso de matéria-prima renovável no abastecimento de navios e embarcações.

O biodiesel adicional é produzido pela Petrobras Biocombustíveis (PBIO), em Minas Gerais. É o segundo teste, após um piloto bem-sucedido com adição de 10%. Além de aumentar o volume, a companhia também acrescentou sebo de boi como matéria-prima. (epbr)

Soja para biodiesel. O Grupo Potencial está investindo R\$1,7 bilhão na construção de uma das maiores esmagadoras de soja do Brasil. O empreendimento está sendo construído no complexo industrial do grupo município da Lapa (PR), próximo à sua usina de biodiesel – hoje a maior do Brasil e a terceira maior do mundo.

– O mercado de industrialização de soja é a nova aposta da Potencial, que pretende se posicionar entre os líderes mundiais do setor, com capacidade de processamento de 3,5 mil toneladas/dia, o que equivale a 1,15 milhão de toneladas por ano da oleaginosa. (epbr)



Em Portugal, Alckmin busca investimentos para o Brasil. O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços cumpriu agenda na quarta (28) com representantes do governo português e lideranças empresariais. O foco é atrair investimentos e dinamizar o comércio entre os dois países.

Pela manhã, Alckmin se reuniu com a Confederação Empresarial de Portugal (CIP) e lideranças industriais de setores como aéreo, portos e aeroportos, energia, aço e turismo.

Brasil-Canadá. O presidente Lula (PT) recebeu, nesta quarta-feira (28), a visita da ministra das Relações Exteriores do Canadá, Mélanie Joly, no Palácio do Planalto. Os dois conversaram sobre as agendas ambiental, de defesa e de comércio e investimentos entre os dois países.

PAC sustentável. Organizações da sociedade civil lançaram, nesta quarta-feira (28), uma nota técnica com um conjunto de critérios para a análise prévia de alternativas de investimentos em infraestrutura no Brasil.

O grupo propõe categorias de diagnóstico e de classificação para contribuir com a escolha de projetos prioritários no planejamento do governo, como o novo Programa de Aceleração do Crescimento. (Agência Brasil)

Incentivo solar para baixa renda nos EUA. A Agência de Proteção Ambiental (EPA, em inglês) dos EUA lançou um programa de subsídios de US\$ 7 bilhões para dar acesso a painéis solares às comunidades de baixa renda. A agência concederá até 60 prêmios a grupos comunitários em todo o país. (Reuters)

Eletrificação. A Volvo anunciou na terça (27/6) um acordo com a Tesla para que seus clientes tenham acesso à rede de carregamento rápido da empresa de Elon Musk nos Estados Unidos, Canadá e México. A montadora europeia tem meta de ser uma fabricante de carros totalmente elétricos até 2030. (epbr)

Fabricação nacional. A Renovigi incluiu no portfólio uma linha de painéis solares fabricados no Brasil, de olho no Finame Baixo Carbono do BNDES. De acordo com o grupo, o custo para a produção no Brasil é mais alto, porém, é necessário para o credenciamento do produto junto ao Finame.

– Expectativa é oferecer soluções mais atrativas para projetos de pequeno a grande porte, rurais ou industriais, com tempo de carência e prazo para pagamentos maiores.

Diversidade. A Petrobras lançou nesta quarta (28/6), Dia Internacional do Orgulho LGBTQIA+, uma inédita cartilha sobre diversidade sexual, com o objetivo de promover a conscientização do público interno, e dar luz às conquistas legais relacionadas ao tema, disse o presidente da estatal, Jean Paul Prates, em redes sociais. (Broadcast)

Prêmio ANP de Inovação prorroga inscrições. O prazo para inscrição no Prêmio ANP de Inovação Tecnológica 2023 vai até o dia 3/7. Na edição de 2023, haverá cinco categorias de projetos de PD&I, duas categorias de personalidades do setor e uma categoria do Programa de Formação de Recursos Humanos da ANP. (ANP)

Mercado já busca suprimentos para eólicas offshore. Segundo o gerente de Desenvolvimento de Negócios de Descarbonização da Wärtsilä, Lucas Correa, a companhia finlandesa está recebendo pedidos de equipamentos marítimos para atender a demanda na instalação de parques eólicos offshore no Brasil. Ele participou, na quarta (28/6), da offshore week 2023 do estúdio epbr.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/06/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS VAI RETOMAR OBRAS DE REFINARIA ALVO DA LAVA-JATO PARA AMPLIAR PRODUÇÃO DE DIESEL

Construção da segunda linha de produção na Abreu e Lima, em Pernambuco havia sido interrompida em 2015, após investigação. Objetivo é ampliar capacidade de refino no país

Por Glauce Cavalcanti — Rio



A Refinaria de Abreu e Lima, em Pernambuco, terá a segunda linha de produção em operação em 2027, ampliando a produção principalmente de diesel no país — Foto: Agência O Globo

O Conselho de Administração da Petrobras aprovou dar continuidade à implementação do Trem 2 da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, em reunião realizada na quinta-feira. As obras da segunda linha de refino foram interrompidas em 2015, na sequência à revelação de irregularidades envolvendo a companhia no âmbito da Operação Lava-Jato.

Agora, porém, o Conselho avalia que o projeto tem “atratividade econômica confirmada”, considerando o Plano Estratégico da companhia para o período de 2023 a 2027, que já inclui nas previsões de investimento o aporte necessário à retomada da implementação do Trem 2 da Rnest.

O primeiro trem de refino da Rnest entrou em operação no fim de 2014.

Em abril, a companhia já havia anunciado a expansão de Abreu e Lima, com obras que devem seguir até o fim de 2024, ampliando a capacidade de processamento dos atuais 115 mil para 130 mil barris de petróleo por dia.

Produção de combustíveis

A previsão é que essa nova linha da Rnest entre em operação em 2027, aumentando ainda mais a capacidade de refino de petróleo no país, com aumento da produção de derivados, sobretudo de diesel S10, para atender à demanda de mercado. O Trem 2 da refinaria pernambucana terá capacidade para produzir 13 milhões de litros desse diesel por dia.

“A expansão da capacidade da RNEST é fundamental para aumentar a produção e a disponibilidade de derivados, em especial, óleo diesel S10. Localizada estrategicamente em Pernambuco, a refinaria está conectada ao sistema logístico nacional e contribuindo para o desenvolvimento do Nordeste brasileiro”, destaca William França, diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, em comunicado.

Ao retomar o projeto do Trem 2, em Pernambuco, a Petrobras afirma voltar suas atenções para ativos rentáveis, mas também destaca o foco em descarbonização das áreas de exploração e produção, num momento em que a companhia se esforça para avançar em transição energética.

Venda cancelada

A Rnest estava entre os ativos da Petrobras à venda até a última gestão da companhia, mas não teve interessados. No ano passado, a estatal optou por retomar a construção do Trem 2 como estratégia para tornar o ativo mais atraente a investidores. No novo governo, diante da meta do

presidente Luiz Inácio Lula da Silva de expandir a produção nacional de combustíveis, o processo de venda foi interrompido.

Carlos Travassos, diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, afirma em comunicado, que “a retomada das obras na RNEST revela o compromisso da companhia em modernizar suas operações, levando em consideração a viabilidade econômica e atendimento às necessidades do mercado e da sociedade”.

O processo de contratação de empresas e fornecedores para a realização das obras será analisado e divulgado ao mercado posteriormente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: CASTRO SE UNE A TARCÍSIO E CRITICA ARRECADAÇÃO CENTRALIZADA EM COMITÊ

Texto prevê criação de conselho federativo para administrar tributos recolhidos por estados e municípios, após unificação de impostos. Governadores temem perda de autonomia

Por Vinicius Neder — Rio



Os governadores do Rio, Cláudio Castro (à esq.) e o de São Paulo, Tarcísio de Freitas — Foto: Brenno Carvalho/O Globo e Isadora de Leão Moreira/overno do Estado de São Paulo

O governador do Rio, Cláudio Castro, defendeu nesta quinta-feira a posição do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, contra a criação de um órgão federativo para cuidar da arrecadação do IVA subnacional que será criado com a Reforma Tributária. Segundo Castro, que também defendeu a definição das alíquotas do novo IVA já agora, os

governadores do Sul e do Sudeste terão, na semana que vem, uma reunião sobre a proposta de mudança no sistema de tributos.

Um dos cerne da Reforma Tributária é a unificação de diversos tributos sobre o consumo, de esfera municipal, estadual e federal, em apenas dois Impostos sobre o Valor Agregado (IVA). Um deles reunirá os tributos federais (PIS/Cofins e IPI). O outro, juntará os impostos municipais e estaduais (ISS e ICMS).

Dessa forma, a arrecadação tributária será conjunta e, depois, os recursos serão repartidos entre as diferentes prefeituras e governos estaduais. A ideia, conforme o relatório da proposta de emenda à Constituição (PEC) apresentado semana passada, é que essa arrecadação conjunta e a repartição sejam coordenadas por um novo órgão federativo.

Para Castro, a criação desse órgão tirará autonomia dos estados na arrecadação tributária.

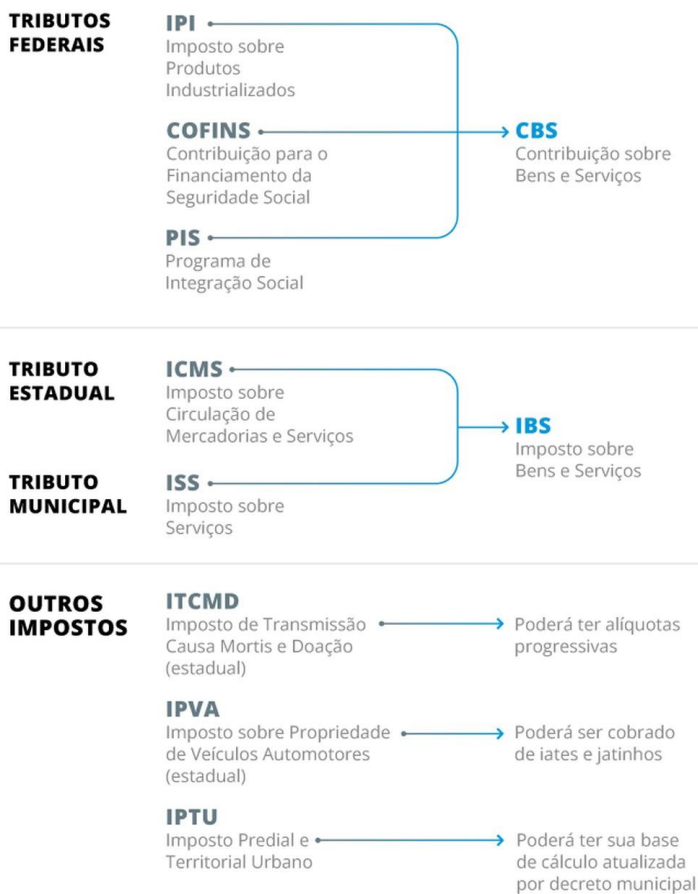
– Também temos uma dificuldade grande com essa questão desse ente arrecadatário. Acreditamos que isso tira a autonomia dos estados – afirmou o governador, após participar de um evento promovido pelo grupo Lide, no Rio.

Ele continuou:

–Tarcísio tem razão de estar preocupado. O Rio de Janeiro também está preocupado. Queremos espaço para dialogar, antes de pensar em atrasar ou não votação, que são estratégias para o caso de não haver diálogo – completou o governador.

A unificação dos tributos

A primeira etapa da reforma trata apenas dos impostos sobre consumo



— Foto: Arte GLOBO

Diferentes alíquotas

Outro ponto de divergência em relação ao desenho atual da proposta da Reforma Tributária, segundo Castro, é a definição das alíquotas do novo IVA. O relatório apresentado na semana passada não estabelece as taxas, deixa essa definição para uma legislação futura.

O texto, na versão atual, define apenas que o IVA terá três faixas: uma taxa padrão, uma taxa reduzida, à metade da padrão, e uma alíquota zero, para produtos e serviços prioritários.

Censo 2022: saiba quais cidades 'encolheram' e quais tiveram maior aumento populacional

– Preocupa muito os estudos das premissas que levam às alíquotas. Estão falando de 21% ou 26%. É fundamental já discutir agora. Como falamos de IVA e não falamos da alíquota dele? Certamente, não deixaremos essa discussão passar sem ter clareza sobre a alíquota – afirmou Castro.

Ele acrescentou:

– É a mesma coisa de que um chefe contratar alguém e deixar para dizer o salário no mês seguinte. Temos que saber a regra do jogo na hora de assinar e votar. Com certeza, o Rio não aceita votar isso sem saber qual a alíquota clara, porque é a nossa conta no fim do mês, o pagamento dos servidores, a manutenção dos serviços públicos – afirmou Castro.

Para Paes, há 'centralização tributária em Brasília'

Por outro lado, o governador defendeu outro dos cerne da Reforma Tributária, a mudança do local de cobrança da origem para ser todo concentrado no destino, ou seja, sobre a venda ao consumidor. Para o governador, essa mudança é a correção de uma "injustiça", já que quase todos os produtos são tributados na origem, ou seja, na produção, com exceção do setor de petróleo e gás, que é forte na economia do Rio.

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, também demonstrou receio em relação a eventual perda de autonomia das prefeituras em relação a arrecadação tributária. Paes elogiou o relatório apresentado na semana passada pelo deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), mas criticou o que chamou de "certa centralização tributária em Brasília".

– Não está muito claro que papéis são esses (de cada esfera de governo) e como fica a divisão do bolo tributário. A Constituição de 1988 deu autonomia para todos os entes da Federação, mas estamos percebendo aí uma certa centralização tributária em Brasília. Sabemos que o governo central tem seu papel, mas nem sempre é o mais ágil para a implementação de políticas públicas. Isso acontece sempre nas cidades – afirmou Paes, ao chegar ao mesmo evento do qual participou o governador Castro.

O prefeito do Rio alertou para o risco de a Reforma Tributária ser aprovada a toque de caixa.

– Como prefeito da segunda maior cidade do Brasil, chamo a atenção ao Congresso Nacional, ao presidente (da Câmara dos Deputados) Arthur Lira, que tenha serenidade e calma, para que não tenhamos uma reforma aprovada de forma açodada – completou Paes.

Apesar de o substitutivo da reforma tributária ter sido divulgada na semana passada, as PECs 45 e 110, que derem origem ao texto atual, tramitam no Congresso desde 2019. Os prefeitos das maiores capitais do país têm defendido a manutenção da independência de arrecadação dos municípios, por meio da uniformização do ISS em todo o país, uma proposta que está descrita na PEC 46, também de 2019. A sugestão, porém, não teve adesão dos parlamentares.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/06/2023

CAMPOS NETO DIZ QUE PREDOMINOU VISÃO DE 'DEIXAR PORTA ABERTA' PARA CORTE DE JUROS

Na última terça-feira, Banco Central sinalizou que pode iniciar o ciclo de redução da Selic na próxima reunião, em agosto

Por Renan Monteiro — Brasília



Presidente Roberto Campos Neto, em coletiva de imprensa — Foto: Raphael Ribeiro/BCB

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira que a avaliação majoritária na última reunião do Conselho de Política Monetária (Copom) foi “deixar a porta aberta” para o rumo da taxa básica de juros, a Selic.

Na última terça-feira, o Banco Central sinalizou que pode iniciar o ciclo de corte da taxa básica de juros na próxima reunião em agosto. É a primeira indicação de queda na Selic desde o

início do terceiro mandato de Luiz Inácio Lula da Silva.

— Você tem um grupo que entendeu que não era bom deixar a porta aberta de forma alguma e um grupo que entendeu que era bom deixar a porta aberta. O que predominou foi a visão de baixar a porta aberta — disse Campos Neto durante coletiva sobre divulgação do relatório de inflação.

Ainda em junho, o BC manteve a Selic em 13,75% pela sétima vez consecutiva. O comunicado da decisão não teve sinais de queda na Selic - movimento que só foi observado na Ata do Copom.

— Nós temos dois instrumentos de comunicação. A função do comunicado é expressar uma opinião de consenso. E a ata tem o objetivo de explicar o que foi discutido na reunião. Quando você tem uma reunião bem dividida, como foi a última, explicamos (essa divergência) na ata — avaliou.

O movimento de sinalizar corte de juros só na Ata foi entendido, por integrantes do governo Lula, como erro de comunicação. Também nesta quinta-feira, o presidente do Banco Central apontou que “melhorias” nos anúncios do BC são bem-vindas e disse que busca sempre transparência nesse processo:

— Eu liguei para o presidente da CAE (Comissão de Assuntos Econômicos, do Senado), me ofereci para explicar a decisão (do Copom). Tem muita gente que fala do Comunicado, que é técnico, mas não lê o histórico de comunicados — diz o presidente do BC.

Meta contínua é "interessante"

Roberto Campos Neto foi questionado sobre meta de inflação e lembrou de um estudo do Banco Central, de 2017, que mostrou maior eficiência na adoção de uma meta contínua - ou seja, prazos mais longos para calibrar a inflação. Atualmente o BC adota o chamado ano-calendário, ou seja, de janeiro a dezembro. Ele se limitou a classificar essa mudança como "interessante".

O Conselho Monetário Nacional (CMN) tem reunião nesta quinta-feira e deve discutir um ajuste no sistema de metas de inflação. Atualmente, o colegiado é formado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, pela ministra do Planejamento, Simone Tebet, e pelo presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto.

— Tem esse estudo que mostra que a meta contínua é mais eficiente. Em alguns momentos, o governo ficou preocupado em estourar a meta em um ano específico e acabou tomando medidas no fim do ano que fizesse com que aquela inflação caísse de forma pontual e que gerou uma alocação de recursos que não era a mais eficiente do ponto de vista econômico. E grande parte dos países não tem meta de ano-calendário. Meta contínua é um aperfeiçoamento que a gente acha interessante — disse o presidente do BC.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/06/2023

COMUNICADO DO COPOM DEIXOU A PORTA ABERTA PARA CORTE DE JUROS EM AGOSTO, DEFENDE CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central concede entrevista coletiva sobre o relatório trimestral de inflação
Por Maeli Prado



À mesa, em pronunciamento, presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto. — Foto: Pedro França/Agência Senado

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, tentou defender há pouco o comunicado da última reunião do Copom, que foi bastante criticado pela ausência de uma indicação clara do esperado início do corte dos juros básicos, em 13,75% ao ano, em agosto.

Essa sinalização, entretanto, veio nesta terça, quando foi divulgada a ata da reunião, que é o documento que detalha o encontro. Na

entrevista coletiva que concede neste momento à imprensa, a primeira pergunta foi exatamente sobre a diferença entre o comunicado e a ata do encontro.

- A gente entende que o comunicado, na nossa opinião, tinha deixado a porta aberta. Eu vejo que teve bastante ruído em torno disso - disse o presidente do BC. - Mas se você olhar a curva de juros, até aumentou o volume de cortes (ou seja, os juros futuros passaram a indicar que o mercado acredita em mais queda à frente).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/06/2023

LULA SANCIONA LEI QUE ESTABELECE CORTE GRADUAL NOS REPASSES PARA MUNICÍPIOS QUE PERDERAM POPULAÇÃO

Censo Demográfico de 2022 mostrou que 43% dos municípios perderam habitantes
Por Alice Cravo — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou nesta quarta-feira o projeto de lei complementar que estabelece uma redução gradual dos repasses por meio do Fundo de

Participação dos Municípios (FPM) aos municípios que tiveram redução populacional segundo o Censo Demográfico de 2022. De acordo com o levantamento, 43% dos municípios perderam habitantes.

Os municípios recebem os repasses do FPM de acordo com o tamanho da sua população e a renda per capita do estado. O texto sancionado por Lula estabelece que os parâmetros usados para os repasses em 2023 serão mantidos no cálculo para a distribuição dos recursos em 2024 para os municípios que tiveram redução.

Ainda segundo o texto, a redução do repasse ocorrerá de forma gradual durante dez anos. A cada ano, os ganhos adicionais em razão do texto sancionado — ou seja, a diferença entre o recebido com a mudança e o que o município deveria receber — sofrerá redução gradual.

1. 10% no ano seguinte ao da publicação da contagem populacional
2. 20% no segundo ano seguinte ao da publicação
3. 30% no terceiro ano seguinte ao da publicação
4. 40% no quarto ano seguinte ao da publicação
5. 50% no quinto ano seguinte ao da publicação
6. 60% no sexto ano seguinte ao da publicação
7. 70% no sétimo ano seguinte ao da publicação
8. 80% no oitavo ano seguinte ao da publicação
9. 90% no nono ano seguinte ao da publicação
10. 100% no décimo ano seguinte; coeficientes fixados em conformidade com a população aferida no censo

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostrou que São Gonçalo (RJ) teve a maior redução percentual da população, a diferença chega a 10,3%. O município é seguido de perto por Salvador e Itabuna, ambas na Bahia, que perderam 9,6% e 8,8% da sua população em dez anos, respectivamente. A capital baiana ainda teve a maior queda absoluta, com menos 257.651 moradores.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/06/2023

PROJETO QUE ESTENDE DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO AVANÇA E PROPOSTA FOI APROVADA POR COMISSÃO DO SENADO NA SEMANA PASSADA E ATENDE ATÉ 17 SETORES DA ECONOMIA

Por Camila Turtelli — Brasília



Comissão de Assuntos Econômicos do Senado discute desoneração da folha de pagamentos — Foto: Pedro França/Agência Senado

Aprovada pelo Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado na semana passada, o projeto que estende a desoneração da folha de pagamento para 17 setores da economia será enviado à Câmara. Pelo regimento interno, senadores tinham até ontem para pedir a análise também pelo plenário da Casa, mas nenhum parlamentar se opôs que a proposta fosse remetida aos deputados.

Agora, o texto deve passar por ao menos uma comissão da Câmara antes de ir ao plenário. Ainda não há definição sobre quem será o relator.

O projeto permite que as empresas paguem de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Antes, era pago 20% sobre a folha de salários. A medida atende setores como calçados, vestuário e construção civil, que correspondem por cerca de 6 milhões de empregos no país.

No Senado, o líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), votou de forma favorável a prorrogação, mudando o entendimento em relação à semana passada.

O governo era contra a prorrogação e defendia que a desoneração da folha de pagamento fosse tratada na reforma tributária, de forma mais abrangente. Os senadores favoráveis, porém, lembraram que a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) da reforma tributária pode demorar mais do que o esperado.

Na avaliação de especialistas, a aprovação do projeto que estende até 2027 a desoneração da folha de pagamentos contribui para a geração de empregos no país. Especialistas ponderam, porém, que o assunto deve voltar a ser discutido no âmbito da reforma tributária de forma ainda mais ampla.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2023

ARCABOUÇO FISCAL: TCU DEFENDE INCLUIR FUNDO DO DF, QUE CHEGA A R\$ 16 BI, DENTRO DE LIMITE DE GASTOS

Técnicos do órgão de contas também são a favor de mudança no critério de reajuste desse fundo, que banca parte das despesas da capital

Por Manoel Ventura — Brasília



Votação do arcabouço fiscal pelo Senado — Foto: Jonas Pereira/Agência Senado

Técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU) defenderam mudanças nas regras de reajuste do Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF) e a inclusão dessa despesa dentro do arcabouço fiscal, em discussão no Congresso.

O FCDF banca grande parte das despesas com segurança, saúde e educação da capital e é abastecido com recursos federais. Em 2022, foram R\$ 16,2 bilhões, dos quais 13,8

bilhões foram destinados para o pagamento de pessoal.

A Câmara dos Deputados incluiu o Fundo dentro dos limites de gastos do arcabouço fiscal, mas o Senado tirou esse gasto da regra. Agora, a Câmara vai discutir mais uma vez o assunto.

O arcabouço fiscal voltará a ser discutido na Câmara na próxima semana e o Fundo do DF é uma das questões que serão discutidas.

Hoje, o Fundo equivale a um percentual de toda a receita da União. A Câmara mudou essa regra para as despesas passarem a crescer da mesma forma que o arcabouço fiscal: ou seja, um crescimento acima da inflação de 0,6% a 2,5% ao ano, a depender da dinâmica da receita.

“O fundo teve crescimento muito acima da inflação desde sua criação, o que, daqui para frente, poderia contribuir para a deterioração da situação fiscal da União e do DF, tendo em vista o direcionamento de percentual cada vez maior dos recursos do orçamento da União para o pagamento de despesas das áreas de segurança e do orçamento do GDF (governo do DF) para arcar com as despesas de pessoal das áreas de saúde e de educação”, afirma uma instrução do TCU ao qual O GLOBO teve acesso.



O documento é dirigido ao deputado Cláudio Cajado (PP-BA), relator do arcabouço fiscal na Câmara. O TCU afirma que o Fundo do DF deveria ser calculado conforme a regra geral dos gastos, e não excepcionalizado. Isso é “mais responsável fiscalmente e ajudaria a limitar a expansão dos gastos de pessoal do DF”, de acordo com o texto.

Entre junho de 2002, início da atualização do fundo, até junho de 2017, o Fundo cresceu 258%. A inflação subiu, por sua vez, 160%.

“É fundamental destacar que a aplicação de uma regra fiscal de contenção de gastos públicos é de suma importância para o equilíbrio das contas públicas, principalmente frente às novas demandas sociais, ao déficit previdenciário cada vez mais expressivo, à necessidade crescente por investimentos públicos em infraestrutura e, por fim, à escassez de recursos para custear as despesas básicas para manter a máquina pública federal em funcionamento (despesas discricionárias)”, ressalta o TCU.

Para os técnicos da Corte de Contas, uma gestão fiscal responsável e equilibrada pressupõe que o governo controle e acompanhe constantemente as suas receitas e despesas.

“Esse controle constante, exercido com base em uma regra legal aprovada pelo Congresso Nacional, é um dos caminhos também para que o país melhore a confiança dos investidores internos e externos, impactando positivamente sobre os juros da dívida pública, pela diminuição do prêmio de risco sobre os títulos da dívida vendidos nos leilões do mercado primário”, acrescenta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/06/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

QUANTO TEMPO VAI LEVAR PARA O PLANO DIRETOR TRANSFORMAR OS BAIRROS DE SÃO PAULO?

Trâmites legais, dinâmicas do mercado imobiliário e economia influenciam no desenvolvimento de novos empreendimentos; revisão do zoneamento neste ano também pode impactar

Por Priscila Mengue

A recém-aprovada revisão do Plano Diretor pode mudar a paisagem e a rotina de grande parte dos distritos de São Paulo. Essa alteração não será imediata, contudo. A revisão da Lei de Zoneamento nos próximos meses, as dinâmicas do mercado imobiliário e aspectos da economia em geral também influenciam nessa transformação urbana. Por isso, especialistas ouvidos pelo Estadão avaliam que esse novo cenário será mais perceptível em cerca de quatro anos.

A revisão do Plano Diretor foi enviada para a promulgação pelo prefeito Ricardo Nunes (MDB), que tem se manifestado favoravelmente ao que foi aprovado pelos vereadores na segunda-feira, 26. A jornalista, em agenda pública, na terça-feira, 27, disse que as mudanças serão, em geral, “um avanço muito grande para a cidade”.

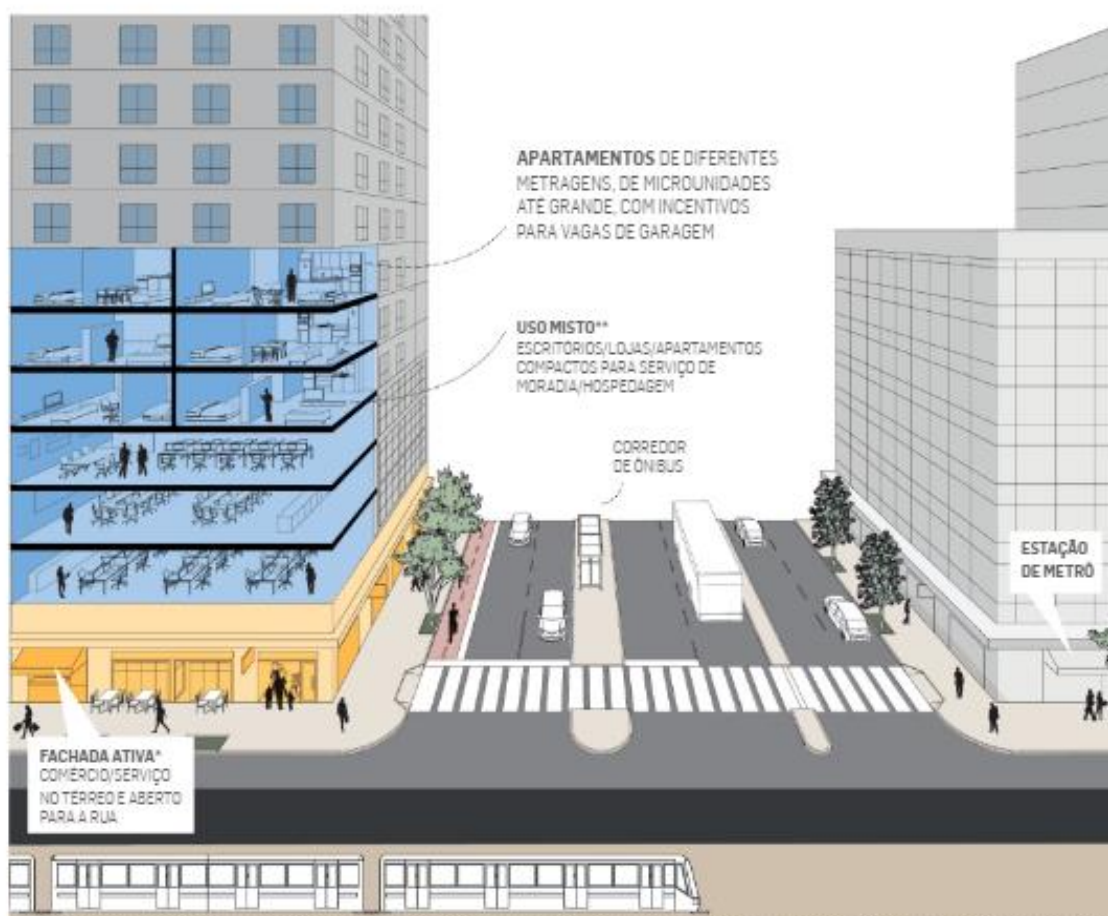
As alterações envolvem especialmente a expansão das áreas para prédios sem limite de altura em até 148%, segundo projeção do Laboratório Arq.Futuro de Cidades do Insper. A maior parte dessa ampliação depende ainda da anuência na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei de Zoneamento), a qual será revisada pela Câmara Municipal a partir de agosto. Esses locais voltados à verticalização envolvem quadras na vizinhança de trem, metrô e corredor de ônibus.

Como o Estadão mostrou, os distritos com o maior volume de áreas passíveis de expansão como eixos são Lapa (acréscimo de até 4,4 km² em território para prédios altos), na zona oeste, Pirituba (3,9 km²) e Freguesia do Ó (3,9 km²), na norte.

Na sequência, despontam Cidade Dutra, Sapopemba, Cidade Tiradentes, Santana, Jaraguá, São Mateus, Jabaquara, São Lucas, Itaquera, Parelheiros, Artur Alvim, Tatuapé e Vila Mariana.

Eixos de verticalização

Veja padrões de prédios estimulados e permitidos pelo Plano Diretor aprovado



* NÃO É CONTABILIZADA NA ÁREA MÁXIMA CONSTRUÍDA E NÃO EXIGE PAGAMENTO DE TAXA EXTRA (DUTORGA ONEROSA) QUANDO OCUPA ATÉ METADE DO TAMANHO DO LOTE. ** NÃO SÃO CONTABILIZADOS COMO ÁREA CONSTRUÍDA QUANDO ATÉ 20% DO TOTAL CONSTRUÍDO

Fonte: PMSP e Câmara

ESTADÃO #1

Com o Plano Diretor atual, de 2014, os eixos de verticalização passaram a concentrar a maioria dos apartamentos lançados na cidade, pois têm vários incentivos municipais atrativos, enquanto há restrições em outras partes da cidade (como o limite de altura, que varia de 10 a 48 metros, por exemplo). A transformação atual na cidade é maior sobretudo em bairros de classes média e alta, como Brooklin (zona sul), Butantã e Pinheiros (oeste).

Hoje, esses eixos envolvem quadras a até 600 metros de metrô e trem e a até 300 metros de corredores. A mudança aprovada na revisão do Plano Diretor e que precisa de anuência na revisão do zoneamento permitirá a expansão para quadras “alcançadas” por um raio de 700 metros e 400 metros, respectivamente.

Projeções feitas por pesquisadores mostram que, na prática, a ampliação atingirá também imóveis a até mais de um quilômetro, isso se estiverem em uma quadra parcialmente seccionada pelo raio de

influência. Essa expansão não envolverá o Bixiga, vilas e outras “zonas de exceção”, que não podem virar eixo de verticalização mesmo quando localizadas perto do transporte coletivo.

Plano Diretor

Projeto permite expansão dos eixos de verticalização, que dependerá ainda de mudança no zoneamento

COMO É HOJE

Miolo de bairro

- 1 Predomínio do uso residencial, com casas, sobrados e alguns prédinhos baixos
- 2 Limite de altura que vai de 28 a 48 metros
- 3 Presença de alguns comércios, em parte com perfil de “bairro”
- 4 Regras variam de acordo com zoneamentos, como Zonas Mista, de Centralidade etc

Eixo de verticalização

- 1 Edifícios com apartamentos sem limite de altura
- 2 Incentivos ao uso misto (comércio, serviços e studios licenciados para hospedagem), com “fachada ativa”
- 3 Quadras a até 600 m de metrô e trem e a até 300 m de corredor de ônibus



COMO PODE FICAR

Eixo ZEU

- 1 Novas construções sem limite de altura podem ser autorizadas
- 2 Adensamento construtivo tende a crescer verticalizando novas e antigas quadras dos eixos
- 3 Predomínio do uso misto, com comércio no térreo
- 4 Novas regras permitem apartamentos grandes com mais de uma vaga de garagem
- 5 Incentivos para empreendimentos implantarem praças públicas
- 6 Regras para alargamento e padronização de calçadas



Outras transformações possíveis envolvem as características dos novos empreendimentos. Áreas onde estão casas, sobrados, galpões, predinhos e outras construções mais horizontais têm potencial para serem verticalizadas nos novos eixos.

Esses novos empreendimentos têm potencial para aplicar características incentivadas pela legislação, como a fachada ativa (com comércio no térreo) e o uso misto (escritórios, studios para hospedagem etc), dentre outras. A revisão ainda trouxe novo estímulo para que incorporadoras implantem praças, por exemplo.

Além disso, como o Estadão mostrou, as alterações podem mudar o perfil de parte dos empreendimentos nos eixos. Entre as principais, estão novas regras que facilitam prédios com menos apartamentos e mais vagas de garagem, por exemplo, o que é desestimulado pelo atual do Plano Diretor. Essas características não dependem da revisão do zoneamento para entrar em vigor.

Por que o impacto da revisão do Plano Diretor não é imediato?

O Estadão entrevistou especialistas e buscou dados para explicar o porquê da mudança não ser imediata, e, sim, esperada para se tornar mais evidente em cerca de quatro anos. Além de parte significativa depender da revisão da Lei de Zoneamento – na qual, inclusive outras mudanças poderão impactar no planejamento de projetos –, as dinâmicas do mercado imobiliário e a influência do cenário econômico também estão entre os principais motivos.

Após findo esse período de transição, os impactos se tornarão mais evidentes. “Quando tem um apelo mercadológico importante, acaba acontecendo em um volume que as pessoas percebem. Sobem cinco, seis, sete, oito prédios ao mesmo tempo (próximos)”, descreve o vice-presidente do Secovi-SP, que representa empresas do mercado imobiliário, Claudio Bernardes. A tendência é que a verticalização seja mais intensa e evidente principalmente nos bairros mais valorizados, como ocorre hoje, mas que também ocorram lançamentos em eixos mais periféricos.

A dinâmica para a implantação de um novo condomínio envolve diversas etapas. Algumas das principais são a compra de terrenos, a elaboração do projeto, a obtenção de todas as licenças municipais, o lançamento (com o início das vendas) e a construção em si, dentre outras.

Para os especialistas ouvidos pelo Estadão, não deve ser tão significativo o volume dos empreendimentos em andamento que serão protelados para se adaptarem à nova lei, pois o mercado já tem se concentrado nos eixos. A mudança é que terão condições mais atrativas para se expandirem para mais quadras se a ampliação for acatada na revisão do zoneamento.



Entorno da Estação Brooklin é o que mais foi transformado pelo Plano Diretor de 2014, segundo estudo do Insper Foto: Felipe Rau/Estadão

Professora do Insper, a urbanista Camila Maleronka explica que uma das primeiras etapas da dinâmica é a compra e venda de imóveis. Também aponta que essa transformação pode se tornar mais visível em quadras que antes tinham uma limitação de altura mais expressiva, como ocorreu na Avenida Rebouças, por exemplo, após o atual Plano. A revisão facilitará a expansão dos eixos para quadras onde há restrições

de altura para até 28 e 48 metros, por exemplo.

Além disso, a pesquisadora aponta que essa transformação tende a enfrentar resistência de parte da vizinhança, como é visto em alguns distritos no entorno de eixos hoje, como Pinheiros e Vila Mariana, por exemplo. “A percepção (de parte) da população em relação a esse Plano era contrária. O que as pessoas estavam dizendo é que queriam menos áreas de transformação, de que isso deveria ser balizado por outros parâmetros.”



Vice-presidente do Secovi-SP, Claudio Bernardes diz que uma transformação mais evidente depende de outros fatores também. Um deles é a segurança jurídica, pois o mercado costuma aguardar alguns meses após a aprovação da mudança na legislação, por causa de possíveis judicializações. O PSO já sinalizou que estuda entrar com uma ação que conteste a revisão do Plano Diretor, por exemplo.

Outros elementos que impactam são econômicos, como os juros e o poder de compra da população. O boom imobiliário paulistano mais recente, por exemplo, está ligado em parte a uma queda recorde nos juros entre 2018 e 2020, a qual atraiu investidores que estavam no mercado financeiro e optaram pela compra de apartamentos para aluguel de curta (hospedagem) e longa duração (moradia).

“O momento é de taxa de juros alta. As condições para investimento não estão das melhores. Isso pode gerar até um atraso em materializar as novas regras”, destaca Bernardes. No caso de moradia para baixa renda, o fortalecimento de programas habitacionais é outro elemento decisivo, porém depende mais de subsídios públicos do que do cenário macroeconômico.

Além disso, o vice-presidente do Secovi-SP ressalta que há a possibilidade de a revisão do zoneamento tornar outras possibilidades de empreendimento atrativas. Um ponto que poderia influenciar no predomínio atual de lançamentos nos eixos de transporte seria uma eventual mudança nas alturas máximas de prédios nos miolos de bairro.

“Aí sim pode haver mudanças interessantes, porque passam a competir com eixos. Hoje, a produção só se viabiliza nos eixos, para renda baixa, média, alta (por causa das restrições)”, argumenta Bernardes.

A penúltima versão da minuta de revisão permitia essa ampliação para até 60 metros, a depender da zona, porém a mais recente atualização retirou esse trecho. O projeto de lei deve ser enviado em breve à Câmara, com discussão pública prevista para a partir de agosto, de acordo com o mais recente cronograma estimado pelo Legislativo.

Adesão ao ‘direito de protocolo’ deve ser menor do que em 2014

Como o novo texto aprovado para o Plano Diretor praticamente não aumenta restrições, os especialistas avaliam que a cidade não terá tantos empreendimentos que busquem aplicar o chamado “direito de protocolo”, como ocorreu da última vez que a lei foi alterada. Esse termo se refere às construções licenciadas antes da mudança legal e erguidas anos depois.

Um caso emblemático de direito de protocolo na cidade é o Figueira Altos do Tatuapé, mais alto residencial da cidade, localizado na zona leste. O empreendimento tem 168 metros de altura em uma área na qual hoje é permitido verticalizar a até 28 metros. Isso porque foi licenciado antes da promulgação do Plano Diretor, em 2014, mesmo sendo inaugurado em 2021.

Na mudança do Plano Diretor de 2002 para o de 2014, o volume de restrições foi muito maior – especialmente por causa das restrições nos “miolos de bairro” – o que, aliado às dinâmicas do mercado, fez com que os resultados na mudança urbanísticas se tornassem mais evidentes na paisagem apenas em meados em 2018, em parte pela mudança no zoneamento no ano anterior (que interferiu em algumas regras e incentivos do Plano).

Esse tipo de registro não predomina no período mais recente. O Relatório de Monitoramento e Avaliação da Implementação do Plano Diretor Estratégico 2014 a 2020, da Prefeitura, apontou que a lei atual começou a crescer no total de autorizações de empreendimentos a partir de 2017, principalmente. Um levantamento do Laboratório Arq.Futuro de Cidades do Insper identificou, por exemplo, que a legislação atual (Plano e zoneamento) chegou a 95,5% dos alvarás de edificação nova em 2021.

‘EMPRESAS PEDEM REGULAMENTAÇÃO E NÃO SUBSÍDIOS PARA PRODUZIR HIDROGÊNIO VERDE’, DIZ SECRETÁRIO

Responsável pela área de Economia Verde do Ministério do Desenvolvimento, Rodrigo Rollemberg afirma que o Brasil tem capacidade para se tornar exportador de energia limpa

Por Amanda Pupo

ENTREVISTA COM

Rodrigo Rollemberg - Secretário de Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic)

BRASÍLIA - Secretário de Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Rodrigo Rollemberg tem atuado para que a Câmara dos Deputados avance no projeto que regulamenta as eólicas offshore (instaladas em alto-mar).

De autoria do atual presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, a proposta foi aprovada pelo Senado no ano passado. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, Rollemberg classifica como “impressionante” o número de empresas de grande porte que têm procurado o governo com interesse na produção de hidrogênio — que pode ser gerado, entre outros processos, por meio da energia produzida pelas usinas eólicas. “Eles nos dizem: não precisamos de subsídio, precisamos de regulamentação.”

Rollemberg, que é ex-governador do Distrito Federal, engrossa o discurso de outros integrantes do Executivo que enxergam na fonte de energia limpa um potencial exportador para o Brasil. “E, mais importante que isso, atrair a cadeia de suprimentos de aerogeradores, de eletrolisadores, além de indústrias intensivas em energia, como de cimento, aço, alumínio, indústrias químicas, e com isso produzir com a baixa pegada de carbono”, afirmou.

Sobre o projeto que cria um mercado regulado de carbono no País, outra proposta importante para a competitividade do País no exterior, o secretário diz ter “muita convicção” de que há condições para o Congresso aprová-lo até novembro. A meta é fazer o Brasil chegar à COP 28, nos Emirados Árabes Unidos, com essa sinalização sobre o controle de emissão de gases poluentes.

Rollemberg também acompanha as discussões sobre o PL do combustível do futuro, como vem sendo chamada a proposta encabeçada pelo Ministério de Minas e Energia, ainda não foi divulgada. Sobre o assunto, disse que o texto busca viabilizar novos combustíveis, como o diesel verde e o SAF (combustível sustentável de aviação), além de tratar de captura e estocagem de carbono.



Hidrogênio verde é uma das apostas para energias renováveis, assim como a solar e a eólica Foto: Werther Santana/Estadão

Confira os principais trechos da entrevista:

O governo concluiu recentemente uma minuta do projeto que cria o mercado regulado de carbono no Brasil. Qual a expectativa sobre o texto a partir de agora?

Logo que entrei, fomos demandados sobre regulamentação do mercado de carbono pela indústria. E o vice-presidente, ministro Alckmin, nos orientou a trabalhar a regulamentação, ouvindo sempre o setor produtivo. Chamamos a indústria, a CNI, Cebds (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável), as entidades representativas de cada setor mais intensivo em energia e preparamos uma minuta. Passamos a ter reuniões semanais no Ministério da Fazenda para discutir o projeto, que está pronto. Neste

momento, está passando pelas áreas jurídicas dos ministérios. E o núcleo político do governo vai decidir se encaminha um projeto de lei ou se vai aproveitar um dos projetos já tramitando na Câmara ou no Senado.

Enxerga um horizonte para a aprovação da proposta?

Tenho muita convicção de que temos todas as condições de aprovar até o fim do ano, antes da COP, exatamente porque foi construído ouvindo sempre os setores interessados, especialmente a indústria, o primeiro setor a ser regulado. O projeto adota o modelo de cap and trade, o modelo usual, especialmente na Europa. O texto diz que estarão no mercado regulado instalações que emitam acima de 25 mil toneladas de CO₂ equivalente por ano.

Como a indústria recebeu esse número? Um dos projetos da Câmara estabelecia um recorte bem mais alto, acima de 50 mil toneladas de carbono equivalente.

Temos ouvido toda a indústria, recebemos um documento da indústria (no seminário promovido pela CNI). Está tudo muito de acordo com o que vamos fazer. Essa foi a orientação do ministro. Estamos ouvindo os setores, especialmente a CNI, o Cebds e as entidades representativas dos grandes setores. Por isso, entendo que não vai ter muita dificuldade de aprovarmos no Congresso, porque chegará bem consensuado.

E a recepção do agronegócio? Nesse primeiro momento entram no mercado regulado uma pequena parcela apenas, certo, dos grandes frigoríficos.

Temos conversado com o agro através do Cebds, que tem representações do setor. O mercado de carbono vai acabar sendo uma excelente oportunidade para o agro em razão do mercado voluntário (que pode vender créditos ao mercado regulado, se as metodologias de comprovação forem compatíveis). Por exemplo, os sistemas agroflorestais, o reflorestamento, isso tudo vai passar a ter a capacidade de geração de crédito de carbono. Você acaba dando mais um benefício ao agronegócio.

Recentemente, o vice-presidente afirmou que o PIB poderia crescer 5% com o mercado regulado de carbono. Como se chegou nesse número?

É de um estudo da WayCarbon, da Câmara de Comércio Internacional. Estimam que o Brasil pode faturar até US\$ 120 bilhões com o comércio de carbono, parte do regulado, parte do voluntário. O Brasil tem muito potencial nesse mercado. Estive com presidente da Embrapa, e tenho defendido também que, nesse processo, o Brasil desenvolva capacidade reconhecida internacionalmente de monitoramento e relato de verificação e mensuração. Já temos a experiência do RenovaBio, temos instituições como Embrapa, Senai, Inmetro, uma grande rede para que não dependamos de certificadoras internacionais, que demoram e são caras. A ideia é ter tudo mais acessível para o produtor, pelo objetivo de incorporar também pequenos e médios produtores no mercado de carbono.

Quais outras agendas a secretaria tem dado foco?

Estamos muito focados na construção de oportunidades de neointustrialização a partir de energia e da transição energética. Por exemplo, outro tema que temos procurado trabalhar no Congresso Nacional, sensibilizando os atores, é a regulamentação das eólicas offshore. Estou impressionado com o número de empresas grandes de grande porte que nos procura. Estão muito interessados na produção de hidrogênio. E nos dizem assim: não precisamos de subsídio, precisamos de regulamentação. Hoje, já tem, no Ibama, um número de solicitações de licença para eólicas offshore que mais do que dobra a capacidade de geração elétrica brasileira. Só precisam de regulamentação. Vejo uma oportunidade enorme de exportarmos hidrogênio no primeiro momento. E mais importante que isso, atrair a cadeia de suprimentos de aerogeradores, de eletrolisadores, atrair indústrias intensivas em energia, como de cimento, aço, alumínio, indústrias químicas. Com isso, produzir com a baixa pegada de carbono.

E como estão as tratativas no Congresso?

Tem o projeto do Jean Paul Prates já aprovado no Senado, agora está na Câmara. Estamos conversando com os deputados e com outros setores do governo para que as adequações técnicas sejam feitas pelos ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia, especialmente, para que tenhamos a regulamentação o mais rápido possível. Seria outra sinalização muito importante no

cenário internacional. Há demanda muito forte do setor privado. E com esse discurso: não precisamos de subsídios, precisamos de regulamentação. Outro assunto que vejo uma oportunidade muito grande é na produção de combustível sustentável de aviação (SAF). É uma oportunidade gigantesca para o Brasil. Temos condições de fazer isso por diversas rotas tecnológicas. Pode fazer com etanol, pode fazer óleo de oleaginosas, por celulose. Tem muito alternativa de fontes para produzir SAF.

Um dos desafios para aumentar a oferta de SAF está na capacidade instalada de produção. Qual política de incentivo será promovida?

Há uma proposta tramitando ainda inicialmente no meio do governo, que é a do combustível do futuro. O governo terá de definir qual é o critério. Se vai definir mandatos de consumo, tanto para o diesel verde quanto para o SAF, ou se vai colocar metas de redução de emissão por setor, que vai obrigar também a fazer essa transição. O fato é que se tivermos foco nisso, uma boa regulamentação, vamos atrair muitos investimentos. O Brasil não tem escolha, vamos ter que desenvolver o SAF aqui. E o legal da transição energética é que há um processo de desenvolvimento totalmente descentralizado. Você pode promover o processo de industrialização do Nordeste brasileiro com as eólicas offshore através do hidrogênio, da solar, energia eólica. Você pode produzir hidrogênio no interior do Brasil a partir do etanol no Mato Grosso, São Paulo, Goiás, por exemplo.

Então esse PL do combustível do futuro é justamente para tentar endereçar em um único projeto todas essas questões envolvendo biocombustíveis?

Isso. Exatamente para viabilizar esses novos combustíveis, diesel verde, o SAF, captura e estocagem de carbono, especialmente estes três temas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/06/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

CCR VAI AUMENTAR OS PEDÁGIOS DE SP EM R\$ 0,10 A PARTIR DE 1 DE JULHO

A medida tem como objetivo mitigar o desequilíbrio decorrente das perdas incorridas dos efeitos da pandemia de covid-19 na demanda das concessionárias

Por Cristiana Euclides, Valor — São Paulo



Renovias, concessionária que o Grupo CCR detém participação acionária, teve o seu reajuste autorizado pela variação percentual de 3,94% — Foto: Davilym Dourado/Valor

A CCR comunicou ao mercado que o Estado de São Paulo incluiu na tarifa básica de pedágio o valor adicional de R\$ 0,10 em suas controladas, a partir de 1 de julho de 2023, como medida cautelar de mitigação do desequilíbrio

decorrente das perdas incorridas dos efeitos da pandemia de covid-19 na demanda das concessionárias.

O reajuste é concomitante ao do ano de 2023 das tarifas de pedágio de suas controladas diretas AutoBAn, SPVias, RodoAnel Oeste, diz a CCR, e foi incluído por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos com a intervenção e anuência da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp).



Segundo a CCR, a Renovias, concessionária que o Grupo CCR detém participação acionária, teve o seu reajuste autorizado pela variação percentual de 3,94%, baseados na evolução do IPCA, como medida cautelar de mitigação de desequilíbrios contratuais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2023

VALORES DO FRETE MARÍTIMO CAEM PELA METADE EM RELAÇÃO A 2022

No próximo ano, poderá oscilar entre US\$ 3 mil a US\$ 5 mil, estima a Asia Shipping, empresa de logística internacional

Por Roberto Rockmann — Para o Valor, de São Paulo

Quase dois anos de pandemia mudaram o patamar do valor frete marítimo internacional. No auge da paralisação das economias para enfrentar a proliferação do vírus, o valor do frete por contêiner superou US\$ 13 mil, com gargalos em várias cadeias, fechamento de portos e a redução da disponibilidade de espaço nos navios. Os efeitos perduraram além de 2021. Em julho do ano passado, o custo médio do frete alcançou US\$ 6.500. Neste ano, as pressões arrefeceram: o valor do frete está em cerca de US\$ 3 mil, mas o preço no segundo semestre e em 2024 deverá continuar acima dos valores pré-pandemia. No próximo ano, poderá oscilar entre US\$ 3 mil a US\$ 5 mil, estima a Asia Shipping, empresa de logística internacional.

Uma das razões de pressão sobre o preço está nos investimentos que os armadores estão promovendo para renovação de navios e em combustíveis mais sustentáveis até 2030. As emissões do setor de transporte marítimo respondem por cerca de 2% das emissões totais, segundo Organização Marítima Internacional (IMO).

A União Europeia tem criado regulações para pressionar as empresas a acelerar investimentos na área. “Isso cria impactos que elevam custos e podem ser repassados para os clientes”, diz Rafael Dantas, diretor de vendas da Asia Shipping. Hoje os cinco maiores armadores representam 70% da movimentação de cargas no mundo. Essa concentração também facilitaria o repasse dos preços.

Além dos custos de armadores, o frete marítimo é composto por outras variáveis como: câmbio, sobretaxa de combustível, congestionamento e adicional de porto. Os portos respondem por mais de 90% dos produtos enviados ao comércio exterior. Há uma série de gargalos, seja na chegada dos produtos aos terminais, seja na eficiência dos portos. Segundo o Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, do Ministério da Infraestrutura, a atual matriz de transportes brasileira é altamente dependente do transporte rodoviário (66,21%).

Para tentar equilibrá-la, o PNL estima um crescimento de 193% do transporte ferroviário e participação deste modal em 35%. Porém, a cabotagem deve representar apenas 9,3%. Problemas de infraestrutura viária, falta de terminais de transbordo e barreiras burocráticas são os principais obstáculos regulatórios ao transporte multimodal no Brasil, de acordo com um estudo realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) destaca a ineficiência dos portos brasileiros para manuseio e embarque de cargas como um dos gargalos dos industriais.

“Os gargalos atraem capital ao setor”, diz o sócio da Una Partners, Daniel Keller. Estudo da Confederação Nacional da Agricultura (CNA) aponta que o sistema portuário deveria passar por modernização também. No documento, cita-se por exemplo o caso do Porto de Porto Velho (RO), que herdou equipamentos da década de 1970 do Porto de Santos, que continuam os mesmos até hoje.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2023

ACIONISTAS DA HIDROVIAS DO BRASIL PRETENDEM VENDER PARTE DE SUAS AÇÕES EM 'FOLLOW-ON'

Segundo o fato relevante, os acionistas vendedores se comprometeram a vender no mínimo 90.429.321 papéis

Por Eulina Oliveira, Valor — São Paulo



Hidroviás do Brasil, empresa de logística — Foto: Reprodução

A Hidroviás do Brasil informou que alguns acionistas têm a intenção de realizar uma oferta pública subsequente (“follow-on”) para vender parte de suas ações. Os acionistas vendedores são: Patria Infraestrutura Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia; Patria Infraestrutura Brasil Fundo de Investimento em Participações; HBSA Co-Investimento – Fundo de Investimentos em Participações Multiestratégia; e Sommerville Investments B.V..

Conforme o fato relevante, os acionistas vendedores engajaram os bancos Itaú BBA, BTG Pactual e Santander (Brasil) e a XP Investimentos para atuar como coordenadores na estruturação da potencial oferta.

Ainda segundo o documento, os acionistas vendedores se comprometeram a vender no mínimo 90.429.321 ações.

“Ressalta-se que a companhia também foi informada que o Patria Infraestrutura IV FIP Multiestratégia não pretende alienar sua participação no capital social da companhia na potencial oferta.”

A Hidroviás do Brasil ressalta que não foi tomada nenhuma decisão sobre a efetiva realização do “follow-on”, que está sujeito “às condições do mercado de capitais brasileiro, ao recebimento das aprovações necessárias, tanto interna quanto externamente e, se for o caso, de terceiros aplicáveis, às condições políticas e macroeconômica favoráveis, e ao interesse de investidores, dentre outros fatores”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/06/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO CENTRAL TEM DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 45 BILHÕES EM MAIO

No acumulado do ano, o superávit foi R\$ 2,2 bilhões, informa Tesouro

Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil - Brasília



O Governo Central registrou déficit primário de R\$ 45 bilhões em maio deste ano. Deste total, R\$ 10,4 bilhões foram gerados pelo Tesouro Nacional e pelo Banco Central e R\$ 34,7 bilhões pela Previdência Social. Os números constam do Resultado do Tesouro Nacional divulgado nesta quinta-feira (29).

“Comparado a maio de 2022, o resultado primário observado decorre da combinação de um aumento real de 14,3% (R\$ 18,1 bilhões) da receita líquida e um acréscimo real de 13,3% (R\$ 22,2 bilhões) das despesas totais”, informou a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) – órgão que recebe o dinheiro arrecadado pela Receita Federal e outros órgãos e faz a gestão destes recursos para cumprir o orçamento público.

Em nota, o Tesouro Nacional explica que o acréscimo real da receita líquida de maio decorre principalmente da redução nas transferências por repartição de receitas, que apresentou déficit de R\$ 11,4 bilhões.

Deste total, R\$ 8 bilhões (valor atualizado) derivam das transferências feitas a estados e municípios em maio de 2022, “relacionadas a recursos de bônus de assinatura decorrentes da segunda rodada da cessão onerosa (Campos de Sépia e Atapu, na Bacia de Santos), sem correspondente em maio de 2023”.

O resultado do Tesouro mostra aumentos na arrecadação líquida para a Previdência Social (R\$ 4,1 bilhões), nas receitas não administradas (R\$ 1,5 bilhão) e nas receitas administradas (R\$ 1,1 bilhão).

O documento cita quatro motivos mais relevantes para o aumento nas despesas totais. O primeiro, relativo ao acréscimo no pagamento de sentenças judiciais e precatórios nas outras despesas de custeio e capital (R\$ 15,7 bilhões), “explicado pela diferença no cronograma de pagamentos em 2023 e 2022”. Em 2022, os pagamentos ocorreram principalmente em junho e agosto.

O segundo motivo foi o aumento de R\$ 8,9 bilhões das despesas obrigatórias com controle de fluxo. Neste caso, o maior peso foi relacionado ao pagamento de benefícios do Bolsa Família.

O Tesouro acrescenta que o aumento nas despesas totais se deve também ao acréscimo de R\$5,3 bilhões nos pagamentos de abono salarial e seguro desemprego. Isso, segundo o órgão, se deve ao fato de o calendário de pagamento dos benefícios ter se concentrado nos três primeiros meses de 2022, “enquanto em 2023 os pagamentos estão previstos para ocorrer entre fevereiro e julho”.

Por fim, cita como motivo a redução de R\$ 10,1 bilhões nas despesas de benefícios previdenciários. Essa redução se deve principalmente ao calendário de pagamento de parcela do 13º salário de aposentados e pensionistas (queda de R\$ 22,0 bilhões) e ao aumento no pagamento de sentenças judiciais e precatórios de benefícios previdenciários (alta de R\$ 9,5 bilhões).

Acumulado de 2023

Considerando maio, o resultado acumulado em 2023 é de um superávit primário de R\$ 2,2 bilhões, decorrente de um superávit de R\$ 115,4 bilhões do Tesouro Nacional e do Banco Central e por um déficit de R\$ 113,3 bilhões na Previdência Social.

“Em termos reais, no acumulado até maio, a receita líquida reduziu 0,2% (-R\$ 2,0 bilhões), enquanto a despesa total cresceu 5,1% (+R\$ 38,6 bilhões)”, informa o Tesouro. Com relação à receita, o destaque ficou com as reduções nas receitas não administradas (-R\$ 20,4 bilhões), concentradas principalmente em exploração de recursos naturais (-R\$ 12,5 bilhões).

Concessões e permissões apresentaram déficit de R\$ 10,7 bilhões; e receitas administradas ficaram deficitárias em R\$ 4,0 bilhões. “Por outro lado, destacam-se o aumento na arrecadação líquida para a Previdência Social (R\$ 12,9 bilhões) e a redução nas transferências por repartição de receita (deficit de R\$ 9,6 bilhões).

Com relação ao acumulado da despesa, registrado entre janeiro e maio de 2023, a variação real é explicada pelo aumento de R\$ 36,3 bilhões nas despesas obrigatórias com controle de fluxo, “com destaque para o aumento do Bolsa Família”; ao acréscimo de R\$ 16,4 bilhões no pagamento de sentenças judiciais e precatórios; à redução de R\$ 13,0 bilhões nas despesas com créditos extraordinários; e à redução de R\$ 4,9 bilhões em abono e seguro desemprego.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 29/06/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE ITAJAÍ PODE FIRMAR CONTRATO PARA PERMANÊNCIA DA APM POR MAIS 31 DIAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2023 - 16:24



Arquivo/Divulgação

Antaq autorizou autoridade portuária a realizar novo processo seletivo simplificado, nos moldes do edital anterior, que não recebeu interessados no certame realizado na semana passada

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) a firmar contrato transitório com a APM Terminals Itajaí para a permanência da operadora por mais 31 dias. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, definiu em seu

despacho, publicado nesta quinta-feira (29), que a operação será sem o pagamento de valor fixo de arrendamento, a fim de manter o alfandegamento da área. Caso a APM realize movimentações portuárias, a remuneração à SPI será pela tabela tarifária de uso público.

A agência também autorizou a autoridade portuária a realizar novo processo seletivo simplificado, nos moldes do edital anterior, que não recebeu interessados no certame realizado na semana passada. A SPI deverá ajustar o prazo de vigência do contrato de transição para 24 meses, com cláusula resolutiva para encerramento com conclusão do processo de arrendamento ordinário para as áreas, ou o que vier a ocorrer primeiro.

A Antaq concedeu prazo de 15 dias para que a SPI apresente à agência uma avaliação da locação dos equipamentos da APM, acompanhada das informações e dos documentos técnicos e explicitando metodologia, fórmulas e parâmetros aplicados que permitam análise e comparação pela agência quanto à adequação, razoabilidade e proporcionalidade dos valores apresentados.

A SPI também deverá justificar a necessidade de estabelecer movimentação mínima de carga, em especial desde o início da celebração do novo contrato de transição, tendo em vista os trâmites exigidos para obtenção de alfandegamento e demais licenças necessárias para o início das efetivas operações.

A autoridade portuária e a prefeitura de Itajaí solicitaram ao governo federal a ampliação do prazo para o arrendamento temporário do terminal, enquanto é elaborado o edital para escolha do operador privado definitivo pelos próximos 35 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2023

DEMANDAS ANALÍTICAS TORNAM AGENCIAMENTO MARÍTIMO MAIS COMPETITIVO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28/06/2023 - 21:13



Navio Largo Eden, em Paranaguá (Divulgação WS)

Para executiva do grupo Wilson Sons, atividade vem se tornando cada vez mais profissional, extrapolando funções operacionais e passando a contribuir mais com dados e estatísticas que ajudam contratantes na tomada de decisão

O mercado de agenciamento marítimo no Brasil está cada vez mais competitivo e, ao mesmo tempo, profissional, com a necessidade crescente de abastecer os contratantes com dados relevantes e estatísticas que ajudem na tomada de decisão. A percepção é da diretora-executiva da agência marítima da Wilson Sons, Flávia Carvalho. Ela avalia que, além do preço, a escolha do agente marítimo passa pela entrega e pela segurança do serviço.

Flávia acredita que, ao longo do tempo, o agente marítimo deixou de cumprir funções somente operacionais e passou a contribuir mais junto aos clientes que, muitas vezes, não estão no país e precisam de capacidade analítica para conhecer do porto e das particularidades locais. “Ele [agente] não é mais aquele profissional que antigamente levava documentação à bordo”, comparou Flávia em entrevista à Portos e Navios.

Ela contou que outra aposta da agência marítima está em inovação e eficiência, por meio de soluções que deem visibilidade à operação do navio em tempo real, bem como as estatísticas de mercado. “Percebemos clientes pedindo estatísticas das principais commodities, quanto foi exportado de cada porto, quais são os maiores embarcadores”, observa.



Flávia vê a digitalização como um processo que traz eficiência para toda a cadeia logística global. Ela avalia que no Brasil, iniciativas que começaram tímidas já alcançaram alguns avanços, como os programas Porto sem Papel (PSP) e o Porto 24 Horas. “O PSP hoje é muito melhor do que era quando foi lançado. É difícil implementar a mudança de tecnologia em um ambiente onde era tudo feito por papel. É uma questão de tempo e de adaptação. Esse é o futuro, temos que digitalizar muitos processos”, estima a diretora, que é a primeira mulher a dirigir essa unidade de negócios do grupo, onde atua desde 2005.

A executiva, que substituiu Christian Lachmann na função, antes era gerente-geral do negócio agenciamento marítimo, onde era responsável por 15 filiais ao longo da costa brasileira e pelas áreas de backoffice do negócio. Atualmente, a agência marítima do grupo tem 19 filiais nos principais portos brasileiros e apurou bons resultados financeiros, no último ano. Em 2022, a agência marítima registrou crescimento de volume sobre o ano anterior, com destaque para atendimentos em operações de celulose, fertilizantes e O&G, principalmente na movimentação de plataformas.

O grupo faz projeções positivas para o segmento de agenciamento no médio e longo prazo, considerando as demandas de coordenação logística, demandas, desde a documentação ao suporte à chegada dos navios. No primeiro trimestre de 2023, a receita aumentou 17% em comparação ao mesmo período do ano passado. “Estamos conseguindo superar os números, mesmo num cenário cada vez mais desafiador”, disse Flávia.

Cabotagem

Flávia também percebe um crescimento das operações de cabotagem no Brasil. Na visão da executiva, as empresas vêm optando por utilizar alguns portos como hubs para fazer essa opção logística. Nos dois primeiros meses do ano, a agência coordenou duas operações para a Refinaria de Manaus (Ream), subsidiária do grupo Atem. Em janeiro, um navio de cabotagem transportou 27.000 toneladas de gasolina entre o terminal de uso privado (TUP) da Atem em Manaus (AM) e terminais em Santos (SP) e em Paranaguá (PR).

Em fevereiro, foi realizada a primeira operação ship-to-ship (STS) direta na Baía de Todos os Santos, na Bahia. Na ocasião, houve a transferência de 33.000 metros cúbicos (m³) de VLFO (bunker com baixo teor de enxofre, em tradução livre) de um navio aliviador para um petroleiro que foi para Cingapura. “Esses 2 atendimentos inéditos para Ream garantiram segurança e eficiência nas operações deles. Conhecimento local e documental foi importante para viabilizar a operação em Salvador”, destacou Flávia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2023

FINCANTIERI E COMAU LANÇAM O PRIMEIRO ROBÔ MÓVEL PARA SOLDAGEM EM ESTALEIROS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 28/06/2023 - 20:38



O estaleiro Fincantieri e a Comau, líder em soluções de automação, desenvolveram uma solução robótica móvel a ser usada para soldagem externa nos navios. Conhecido como MR4Weld (Mobile Robot for Welding), as empresas relatam que o robô móvel foi projetado para melhorar a qualidade, o desempenho e o bem-estar dos funcionários durante atividades de soldagem intensivas em mão de obra.

A colaboração foi lançada buscando aplicar tecnologia, digitalização e inovação em soluções robóticas móveis de ponta que aumentarão a velocidade de produção. De acordo com as empresas, o robô móvel faz parte de um novo paradigma ao levar a automação além do chão de fábrica.

As empresas concluíram a produção de protótipos do sistema e informam que ele está em fase de testes. O propósito é utilizar o robô dentro dos estaleiros da Fincantieri para soldar estruturas de aço de forma autônoma. Calcula-se um possível aumento de três vezes na produtividade em comparação com um processo manual.

O robô está apto a operar com alta capacidade de carga, é articulado com seis eixos e equipado com uma tocha de soldagem instalada em material rodante sobre esteiras. Possui também um sistema de visão integrado para identificar juntas de soldagem de forma autônoma. Projetado para poder se mover em qualquer ambiente e colaborar com os trabalhadores, o MR4Weld pode ser gerenciado por um único operador durante as atividades de transferência e soldagem e, por estar em total conformidade com as normas de segurança atuais, pode ser usado sem barreiras em cada um dos os múltiplos decks de uma embarcação em construção.

Os sistemas permitem produzir soldagem de melhor qualidade, reduzindo os riscos ergonômicos. Também emprega ferramentas digitais para coletar dados de soldagem e produção que podem ser usados para registrar as juntas soldadas.

Como parte de sua colaboração renovada, as empresas continuarão a desenvolver robótica avançada e móvel para automatizar outras atividades repetitivas dos processos de construção naval, incluindo aquelas caracterizadas por superfícies verticais e não lineares, bem como ambientes não estruturados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2023

PANAMÁ PROMETE REMOVER REGISTRO DE NAVIOS SUBSTANDARDS

Da Redação NAVEGAÇÃO 28/06/2023 - 20:26

A Autoridade Marítima do Panamá (AMP) informou nesta terça-feira (27) que continuará reduzindo sua frota para evitar que navios substandard com bandeira panamenha sejam detidos em portos estrangeiros.

Há uma semana, o país foi adicionado a um lista de observação internacional. O registro de navios do Panamá foi adicionado na semana passada à "lista cinza" do Memorando de Entendimento (MOU) de Paris, um acordo entre 27 países que estabelece um regime internacional de inspeção de navios estrangeiros em portos de outras nações, com o objetivo de controlar a segurança e o meio ambiente.

O Panamá retirou 216 embarcações de seu registro de navios, a maior quantidade desde 2021, por não atenderem aos padrões internacionais. Em comunicado, a AMP disse que o registro do Panamá, que conta com cerca de 8.500 navios, foi inspecionado pelo menos 45.000 vezes, dando "um nível geral de conformidade da frota de 96,17% e uma taxa de detenção de 3,83%".

A inclusão do Panamá na lista de observação pode ser devido a uma frota envelhecida, disse a AMP, observando que das 374 detenções relatadas nos últimos três anos, 104 envolveram navios com mais de 30 anos e 35 eram de navios com mais de 40 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2023

FRENTE PARLAMENTAR MIRA POLÍTICA DE ESTADO PARA INDÚSTRIA NAVAL, DIZ LINDENMEYER

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28/06/2023 - 19:27



Presidente da frente mista, que será lançada na próxima semana, defende índices gradativos de conteúdo local e maior participação de embarcações e tripulantes brasileiros na frota em AJB

A Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira será lançada, na próxima terça-feira (4), na Câmara dos Deputados. O deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), presidente da Frente, disse que os trabalhos vão ser direcionados para uma política de Estado para garantir solidez a essa cadeia, que no país sofre, ao longo de décadas, com o revezamento de ciclos de alta e baixa. Lindenmeyer contou que o grupo também vai discutir o melhor caminho e a necessidade de uma revisão da Lei 14.301/2022, que criou o BR do Mar.

"Dentro das atividades da Frente, estaremos articulando o acompanhamento de projetos de lei que tramitam no Congresso e que sejam de interesse da pauta. Analisaremos a pertinência de proposição de outros PLs e a revisão de outras questões", disse Lindenmeyer em entrevista à Portos e Navios. O deputado é a favor da participação ampla de embarcações e de tripulantes brasileiros na frota que trafega em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), a exemplo da política do Jones Act (1920), nos Estados Unidos.

O parlamentar também defende que sejam adotados índices de conteúdo local gradativos para os futuros projetos de construção naval. Outra demanda, segundo Lindenmeyer, será retomar a qualificação da mão de obra após a última crise, que desmobilizou as atividades de construção naval há cerca de 10 anos. Ele acredita que estaleiros dos principais polos navais do país estão preparados para um reaquecimento das atividades. "A melhor opção é investir no Brasil. Todo



dinheiro que se investe no Brasil, volta internamente, circula na economia, é imposto, renda, emprego. Ao passo que o que contrata lá fora, fica lá fora", afirmou.

Confira abaixo a entrevista com o presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval .

Portos e Navios: Quais serão as primeiras atuações da frente este ano?

Alexandre Lindenmeyer: Faremos um ato de lançamento com a composição da coordenação da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval. No dia do evento, estarão segmentos de trabalhadores, empresas, Marinha do Brasil e dos ministérios com pauta afim a esse setor da indústria. A ideia é fazer um ato político de lançamento da Frente. Nesse dia, estaremos em votação do programa de Aquisição de Alimentos (PAA) e, provavelmente, entrará na pauta da Reforma Tributária.

Na sequência, teremos a definição de data, onde vamos reunir deputados e senadores desta coordenação para apresentar um plano de trabalho já com coparticipação de outros atores. Pode ser FUP [petroleiros], Sinaval [estaleiros], Petrobras, Transpetro, Marinha e sindicato da indústria pesada (...). Vários segmentos com afinidade com esse tema poderão contribuir com essa frente. Definiremos na sequência quais pautas dentro do processo legislativo que são cruciais para a atividade do setor naval. Mais do que isso: de que maneira a indústria naval, além de política de governo, possa se transformar em uma política de Estado.

Dentro das atividades da Frente, estaremos articulando, a partir desse debate, o acompanhamento de projetos de lei que tramitam no Congresso e que sejam de interesse da pauta. Analisaremos a pertinência de proposição de outros PLs. A revisão de outras questões, como Repetro e a própria BR do Mar (Lei 14.301/2022) que, não é só do meu ponto de vista, é nefasta aos interesses nacionais. Ao mesmo tempo, temos um código marítimo do século XIX que precisa ser revisto e atualizado. Será um ambiente rico para acelerar as atividades. A potencialidade desse setor industrial agrega ao país massa salarial de boa monta, tecnologia e inovação nacional.

Há possibilidade de, dentro de uma tabela de metas, de forma gradativa, irmos aumentando o conteúdo local e gerando mais emprego, renda e riqueza. Trabalharemos na lógica de buscarmos a questão do pleno emprego, que é estratégico, dentro das demandas de curto, médio e longo prazo para construção de embarcações como empurradores, rebocadores, plataformas, petroleiros, gaseiros, chatas (...).

O Brasil tem uma costa continental de 8.000 quilômetros, 200 milhas náuticas de alcance para fora (Amazônia Azul) e as bacias hídricas. Para vermos o tamanho da importância: hoje, 30% dos grãos exportados transitam pelos rios. Podemos ter mais desenvolvimento e potencialidades nesse setor e, para isso, precisaremos de estaleiros e embarcações para renovar a frota.

A própria marinha mercante brasileira está esgualpada nos últimos anos, começaram a trabalhar na questão do afretamento de navios estrangeiros. Por que não desenvolver a construção naval no país como nos EUA, onde 100% da frota mercante americana é construída nos EUA (Jones Act)? Por que não defender que a tripulação seja 100% brasileira, buscando agregar tecnologias nacionais?

Vemos como oportunidades. Eu dialogo também com academia, institutos federais e universidades sobre a formação de recursos humanos. A Marinha do Brasil tem demanda de construção de embarcações militares de apoio e de patrulha na costa e nos rios para combate ao narcotráfico e tráfico de armas. Tem muita coisa que dá para fazer para esse setor e, ao mesmo tempo, contribuir para que a indústria brasileira consiga aos poucos retomar o tempo perdido. A participação da indústria brasileira no PIB brasileiro chegava a 22%. Hoje, está na casa de 10%, 11%

A proposta da Frente é no primeiro dia fazer o lançamento. Definiremos uma proposta de data para encontro de setores para mapear desafios legislativos — o que já está tramitando, o que podemos pensar em novas legislações e em atribuições de quem participará e de qual maneira. Tem que ter início, meio e sequência para, no final, olharmos para trás e falar que valeu.

PN: Quais os desafios para mobilizar novamente essa indústria no Brasil após quase 10 anos de baixa das atividades?

Lindenmeyer: Temos que identificar a cadeia de suprimentos existentes. Precisamos estabelecer metas gradativamente para poder aumentar a participação de conteúdo nacional e incentivar o fortalecimento dessa cadeia de suprimentos estratégica. Precisamos retomar a qualificação da mão de obra porque houve um apagão na qualificação. Chegamos a ter 81.000 postos de trabalho no setor, hoje devemos estar na casa 17.000, 19.000. Eles foram preparados pelo Pronatec, Prominp, pelas universidades (...). Tem que haver uma reciclagem para poder voltar à atividade (...) Não tenho dúvida de que, junto com essa reconstrução da política, virá a capacitação na sequência.

PN: O Brasil tem grandes polos navais que sofrem com a desmobilização desse período. Como gerar oportunidades para todas essas instalações

Lindenmeyer: Temos tanto a produção de estaleiros mais voltados para construção de módulos, quanto outros para construção de embarcações. Hoje, temos estaleiros em Manaus (AM), na região da bacia amazônica, que estão construindo embarcações, barcos de apoio, empurradores, chatas. Em Santa Catarina também tem, no Espírito Santo (...). Existe ainda uma cadeia de construção naval no país. Extremamente acanhada, comparada ao que se tinha no passado. Mas, os estaleiros estão prontos, Existe uma estrutura física que, em alguns casos, precisa ser recuperada e aprimorada. Em outros, elas estão prontas.

O antigo estaleiro Oceana (SC), comprado pela Thyssenkrupp estava parado, hoje produz as fragatas. O Estaleiro Rio Grande (RS) está fazendo reparos de forma eventual, agora estão trabalhando em um navio-sonda com 700 trabalhadores. O EBR (RS) tem em torno de 4.000 trabalhadores construindo módulos para plataformas.

Mas, pelo volume de recursos que a Petrobras sinaliza e entrando a possibilidade de, no futuro, com algum ajuste na legislação, poderemos fazer desmantelamento de equipamentos ociosos e que não operam mais, isso tudo tem uma carteira de negócios importante.

PN: Como vê as oportunidades para eólicas offshore, que têm potencial sendo estudado no Sul, Sudeste e Nordeste?

Lindenmeyer: Os estaleiros são propícios também para construção de pás e torres, principalmente as pás. Visualizando os países nórdicos são pás (parques offshore) maiores do que as pás em terra. Haverá necessidade de construir na beira de cais, dentro de estaleiros, porque transportar pás eólicas em rodovias não é viável. Os estaleiros também estarão potencializados nesse setor. Quando se fala de parques eólicos no mar, diga-se barcos de apoio, logística, implementação (...). Tem toda uma estrutura de apoio e suporte que tem a ver com setor naval.

PN: Quando se fala da competitividade da construção naval brasileira, sempre cai na questão da competição dos concorrentes asiáticos x geração de empregos no Brasil. O quanto a Frente poderá contribuir com a discussão sobre a redução de custos da indústria naval brasileira?

Lindenmeyer: Temos que trabalhar algumas coisas que escutam e visualizamos em outros países. Olhando Canadá, EUA, Japão, Itália, Turquia, Coreia (...), vários países com setor naval forte dizem que se procurarmos pelo mais barato, talvez a indústria nacional não exista. Em algum lugar deve ter mais barato, mas tem que ver esse mais barato de outra maneira: a indústria naval sendo de Estado, uma política de país, defesa do emprego, da renda, do imposto, da tecnologia nacional e da soberania nacional.

Não adianta exportar emprego para outros países e aqui ter milhões de brasileiros dependendo do Bolsa Família. Hoje, inclusive, existem situações de pessoas com qualificação de ensino superior com Bolsa Família. Temos que reverter isso, voltar a ter pleno emprego, consequentemente diminuir investimento que se faz do Bolsa Família, que é estratégico dentro do momento que se tem. Acho uma política correta, mas quanto menos pessoas estiverem recebendo Bolsa Família, podemos ter na correlação mais pessoas empregadas.



Há 100 anos, o Japão tem uma indústria naval firme. Penso que o Brasil tem que ir no mesmo caminho. E ganha-se competitividade, custo e preço também com ajustes, não só na legislação, mas com eficiência a partir da qualificação dos recursos humanos, identificação de suprimentos, trabalhando na possibilidade quando dá em adensamento da cadeia de produção ao entorno dos estaleiros.

Existem várias medidas que, com o tempo, vão ganhando competitividade com menor custo, mais eficiência e mais qualidade. Aquilo que se produziu no Brasil foi muito bem produzido. Vemos por vezes, equipamentos produzidos lá fora que passam por consertos no Brasil para depois poderem operar. A melhor opção é investir no Brasil. Todo dinheiro que se investe no Brasil, volta internamente, circula na economia, é imposto, renda, emprego. Ao passo que o que contrata lá fora, fica lá fora.

Quanto à Reforma Tributária, não teremos tempo dentro do que já está apresentado para fazer qualquer discussão mais efetiva. Mas, no transcorrer, o que precisarmos fazer como ajuste, construiremos junto com governo e os segmentos para ver se aprimoramos legislações.

PN: A lei do BR do Mar completou um ano, mas não foi regulamentada e ainda existe uma discussão se vai revisar a lei, se vai abrir ou fechar mais o mercado, com pressão dos dois lados. O quanto o Congresso entrará nessa discussão que já passou por Câmara e Senado?

Lindemeyer: Tenho uma leitura, ouvindo segmentos, de que há posição quase unânime contra a forma como foi aprovada a BR do Mar. Ela não tem regulamentação ainda. Essa frente é plural, tem todos segmentos de dentro do Congresso representados — setores empresariais, trabalhadores, deputados da 'esquerda' à 'direita', do 'centro'.

A ideia é fazer aprofundamento nesse debate, superar qualquer tipo de diferenças que possamos ter, construindo pautas comuns. E que consigamos construir política de Estado. Acredito que vai depender do que conseguirmos desdobrar nesse processo da Frente com participação de todos os segmentos. Estou otimista. Em relação ao BR do Mar, na minha opinião, na pior das hipóteses: ou se trabalha em uma revogação, ou em questões pontuais/específicas para reverter. Por exemplo, na questão da tripulação, sou defensor da pauta dos EUA — 100% construção nacional na marinha mercante.

PN: O quanto esse diálogo já está chegando dentro do governo. A pauta econômica é bastante extensa, mas por outro lado o presidente Lula sempre foi favorável a essa pauta e destacou a geração de empregos dessa indústria. Como estão as articulações?

Lindenmeyer: Quem manifestou interesse e olhar atento em relação a esse tema foram Transpetro, Petrobras, MDIC (Desenvolvimento, Indústria e Comércio) e estamos fazendo algumas incursões na Ciência e tecnologia, Portos e Aeroportos (MPor) e no Ministério da Pesca porque vemos que pode haver uma política que fomente a construção de embarcações pesqueiras — hoje este segmento ainda depende de muita coisa de fora. É um processo virtuoso (...). Na Fazenda, a conversa ainda é incipiente, mas estamos otimistas que vamos conseguir fazer um trabalho importante.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/06/2023



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

Data: 29/06/2023