

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 115/2023
Data: 10/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTONAVE MOVIMENTA 700,3 MIL TEU NO SEMESTRE E REGISTRA RECORDE HISTÓRICO	4
FUNDOS DE INVESTIMENTO CLIMÁTICO APROVAM US\$ 35 MILHÕES PARA O PORTO DO PECÉM.....	4
SUAPE ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO PARCIAL DE PARQUE ARMANDO DE HOLANDA CAVALCANTI	6
PORTOS RS DISCUTE INFRAESTRUTURA NOS POLOS INDUSTRIAIS COM O ESTADO	7
VICE-PRESIDENTE DA HYUNDAI DESTACA PORTO DE SANTOS: 'IMPORTANTE PARCEIRO'	7
UM CAMINHO VIÁVEL A SER SEGUIDO NA BAIXADA SANTISTA: ZPES E INCENTIVOS FISCAIS ENTRAM EM PAUTA	8
HYUNDAI PRODUZ 2 MILHÕES DE VEÍCULOS POR ANO E EXPORTA 90% PELO PORTO-INDÚSTRIA DE ULSAN.....	11
SECRETÁRIA REFORÇA DEFESA POR PPP PARA TÚNEL E OUTRAS OBRAS ESTRUTURANTES NA BAIXADA SANTISTA	13
O REPORTO E SUA IMPORTÂNCIA PARA A INFRAESTRUTURA NO BRASIL	13
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	15
SAMARCO APROVA R\$ 1,3 BI PARA EXPANDIR PRODUÇÃO	15
BYD INVESTE US\$ 290 MILHÕES EM MINERAÇÃO DE LÍCIO E FORTALECE POSIÇÃO NO MERCADO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS... ..	15
SUL PODERÁ TER ATÉ TRÊS FÁBRICAS DE BIOMETANO	16
GNLINK E A GALILEO TECNOLOGIA PARA GÁS FIRMAM CONTRATO DE COMPRA, INSTALAÇÃO E COMISSIONAMENTO DE EQUIPAMENTOS DE LIQUEFAÇÃO DE GÁS NATURAL – GNL	17
SEBRAE/SE LANÇA O EVENTO SERGIPE OIL & GAS EM PARCERIA COM A BRAINMARKET E EOLUS	18
SUSTENTABILIDADE NAS EMPRESAS SERÁ O TEMA PRINCIPAL DA FIEE QUE SERÁ REALIZADA EM SÃO PAULO	19
STARBOARD COMPRA 38% DO GTB, A PARTE BOLIVIANA DO GASBOL	20
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	21
ESTATÍSTICO - TRANSPORTE INTERIOR APRESENTA BALANÇO POSITIVO ENTRE JANEIRO E MAIO.....	21
PORTAL PORTO GENTE	22
RUMO AO PORTO DE SANTOS 2060	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – IMPULSO À OPERAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS.....	23
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	24
<i>Reporto 1</i>	24
<i>Reporto 2</i>	24
<i>Plataforma 1</i>	24
<i>Plataforma 2</i>	24
<i>Ataque hacker</i>	24
NACIONAL - PORTOS MOVIMENTAM MAIS DE 113 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO	25
REGIÃO NORDESTE - SUAPE ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA PROJETO	26
REGIÃO NORDESTE - ITAQUI VAI EXPANDIR TANCAGEM DE COMBUSTÍVEIS COM NOVO TERMINAL DA SANTOS BRASIL ...	27
REGIÃO SUL - MSC CONFIRMA ESCALAS DE NAVIOS DE CRUZEIROS EM PARANAGUÁ NA TEMPORADA 2024/2025	28
REGIÃO SUL - SUL EXPORT: DESAFIOS E PROJETOS DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS EM PAUTA.....	29
OPINIÃO – ARTIGOS - O DESENVOLVIMENTO DA LIDERANÇA É UM PROCESSO. NOS PORTOS MAIS DO QUE EM QUALQUER LUGAR.....	32
VITRINE – BRASIL EXPORT - UMA ESPECIAL RECEPÇÃO EM PARANAGUÁ.....	34
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	35
VI CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM ABRE INSCRIÇÕES.....	35
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	38
MINISTRO DEFENDE CONSULTA POPULAR PARA VENDA DA CEMIG	38
BRASIL PREPARA ENTRADA NA CORRIDA VERDE; MUNDO BATE RECORDE DE CALOR	39
GERAÇÃO EÓLICA ALCANÇA RECORDES NO INÍCIO DE JULHO; CONHEÇA OS MAIORES PARQUES.....	42
JORNAL O GLOBO – RJ	43
PETROBRAS AVALIA EVENTUAL AUMENTO DE PARTICIPAÇÃO NA BRASKEM.....	43
A PEDIDO DA FAZENDA, RELATOR DO CARF INCLUIU ARTIGO QUE PERMITE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS QUE PODEM RENDER R\$ 34 BI AO GOVERNO.....	44
DEPUTADOS DO PT APELAM AO TCU PARA TENTAR ANULAR CONCESSÃO DE AEROPORTOS	45
HADDAD ENCONTRA PACHECO NESTA TERÇA-FEIRA PARA ARTICULAR TRAMITAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	46



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	47
EMENDA QUE PERMITE NOVO TRIBUTOS PODE PREJUDICAR EXPORTAÇÕES E VAI NA CONTRAMÃO DA REFORMA; ENTENDA.....	47
REFORMA TRIBUTÁRIA PODE 'VIRAR A CHAVE' DO BRASIL PARA UM NOVO CICLO ECONÔMICO? ENTENDA	49
COPEL APROVA REFORMA EM ESTATUTO SOCIAL E AVANÇA EM PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO	51
SENADORES PODEM 'FATIAR' REFORMA TRIBUTÁRIA PARA ACELERAR TRAMITAÇÃO DA PROPOSTA NA CASA	53
GOVERNO CEDE NO SANEAMENTO E VAI PUBLICAR DECRETO COM MUDANÇAS EM PROPOSTA INICIAL	53
EXCEÇÕES FORAM DISCUTIDAS COM FAZENDA E NÃO COMPROMETEM ESPÍRITO DA REFORMA, DIZ RELATOR	54
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
A CADEIA DE VALOR NA ANÁLISE ESG	55
PETROBRAS, VIBRA E ÍPIRANGA PEDEM PREVISIBILIDADE PARA BIOCOMBUSTÍVEIS.....	57
AGENDA DE EMPRESAS: BNDESPAR PEDE RETIRADA DE NOVO MERCADO DE PAUTA DA ASSEMBLEIA DA COPEL	59
MENTIRAS REALIZÁVEIS	60
ACORDO DE TRANSPORTE MARÍTIMO TEM POTENCIAL DE ALTERAR ROTA DO COMÉRCIO MUNDIAL	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	64
FROTA DE CONTÊINERES INTELIGENTES AUMENTARÁ 6 VEZES NOS PRÓXIMOS 5 ANOS	64
MAERSK RECEBE O PRIMEIRO PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A METANOL DO MUNDO	64
DIRETOR DIZ QUE ANTT DÁ ATENÇÃO ESPECIAL A ACESSOS PORTUÁRIOS	65
DISPONIBILIDADE DE OFICIAIS DE MARINHA CAI DRÁSTICAMENTE NO MUNDO.....	66
TRANSPORTE INTERIOR APRESENTA BALANÇO POSITIVO ENTRE JANEIRO E MAIO.....	67
CDFMM PREVÊ PRIMEIRA REUNIÃO ORDINÁRIA DO ANO PARA 14 DE SETEMBRO.....	68
PORTOS E TERMINAIS MOVIMENTARAM 495,7 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A MAIO.....	69
APS VAI RETIRAR O NAVIO 'PROFESSOR BESNARD' DO PORTO DE SANTOS	70
'ABANDONO DO PARQUE INDUSTRIAL SERIA IRRESPONSABILIDADE', AVALIA SINAVAL	70
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	71
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	71



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTONAVE MOVIMENTA 700,3 MIL TEU NO SEMESTRE E REGISTRA RECORDE HISTÓRICO

TUP superou em 22% o recorde de 635 mil TEU movimentados no segundo semestre do ano passado em Santa Catarina

Por: ATribuna.com.br



Segundo a companhia, o desempenho é resultado de parceria com armadores, que hoje possuem 14 linhas de navegação no terminal catarinense, e também dos importadores e exportadores que escolhem Navegantes para escoar e receber suas cargas Foto: Divulgação/Portonave

A Portonave, localizada no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes (SC), registrou a maior movimentação de contêineres em um semestre: foram 700.323 TEU — unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés, operados de janeiro a junho, superando o recorde de

634.998 TEU movimentados no segundo semestre do ano passado — crescimento de 22%.

Segundo a companhia, o desempenho é resultado de parceria com armadores, que hoje possuem 14 linhas de navegação no terminal catarinense, e também dos importadores e exportadores que escolhem Navegantes para escoar e receber suas cargas.

Há seis anos, a Portonave está consolidada como o terminal portuário que mais movimenta contêineres no Sul do Brasil. Em Santa Catarina, representou 64% de participação de mercado, segundo dados do Datamar de janeiro a maio.

Desde o início das operações, 11,7 milhões de TEU foram movimentados e 8,7 mil escalas de navios recebidas até junho. Entre os principais produtos exportados no semestre, estão madeiras e carnes congeladas. Na importação, plásticos, têxtil e maquinários. As mercadorias têm como principais destinos e origens China e EUA.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 10/07/2023

FUNDOS DE INVESTIMENTO CLIMÁTICO APROVAM US\$ 35 MILHÕES PARA O PORTO DO PECÉM

Entre os estados, o Ceará é o que tem maior número de projetos previstos, com 31 memorandos assinados com empresas

Por: ATribuna.com.br



Comissão Especial do Senado, que discute o combustível renovável, realizou visita técnica ao Porto do Pecém, no dia 26 de junho, para conferir o potencial de produção de hidrogênio verde (H2V) Foto: Divulgação/Porto do Pecém

O conselho administrativo dos Fundos de Investimento Climático (CIF) aprovou, no último dia 30 de junho, um plano de US\$ 70 milhões para apoiar a flexibilidade da rede para a integração de energia limpa no Brasil. Metade desse valor, ou seja, US\$ 35 milhões, serão destinados aos projetos no



Complexo do Pecém (CE).

Como parte do plano, o País deve dobrar a capacidade de energia renovável, reduzir as emissões em pelo menos 57 milhões de toneladas de CO² equivalente, acelerar a produção de hidrogênio em larga escala e promover o acesso à energia limpa para milhões de pessoas.

Entre os estados brasileiros, o Ceará é o que tem maior número de projetos previstos. Já foram assinados 31 memorandos de entendimento com empresas nacionais e estrangeiras, com uma sinalização de investimentos acima de US\$ 30 bilhões (R\$ 145,7 bilhões). Desses, há três pré-contratos já firmados, nos quais a previsão de investimento é de US\$ 8 bilhões (R\$ 38,8 bilhões).

O governador do Ceará, Elmano de Freitas, afirmou que o Nordeste tem potencial para produzir hidrogênio verde em um volume superior ao que o Brasil pode consumir. Essa condição transforma o país em um exportador do combustível, além de abrir uma nova matriz energética, mais limpa, para a indústria nacional. “Os desafios para avançar nesta produção estão na regulamentação, no crédito e em um tratamento diferenciado na reforma tributária, que precisa entender que o tema é estratégico”, afirma.

“Esse é mais um endosso de que nosso projeto é grandioso e vai liderar a transformação energética do Brasil. O financiamento da plataforma de investimento CIF’s Renewable Energy Integration (CIF REI) será fundamental para impulsionar as ações previstas para melhorar a infraestrutura do Complexo do Pecém para receber o Hub de Hidrogênio Verde”, destaca o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

Figueirêdo explica ainda que o investimento será para implantação de infraestruturas compartilhadas estabelecendo um hub de capacitação e inovação para a cadeia do H2V na região do Pecém, fortalecendo a educação e fomentando a inovação na região. “Estão incluídos estudos, projetos e sistemas para operação do H2V, bem como laboratório multiusuário de formação, pesquisa e desenvolvimento de energias renováveis e H2V e assistência técnica com treinamento de mão de obra”, conclui.

Conforme informações do CIF, o Brasil estima que o financiamento irá mobilizar US\$ 9,1 bilhões de parceiros, incluindo US\$ 8 bilhões em investimentos privados, para seu plano implementado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e pelo Grupo Banco Mundial. Essa projeção representa uma taxa de cofinanciamento de 1:130, ainda mais do que a média do CIF de 1:10 para investimentos em energia limpa.

O plano é aumentar a produção de hidrogênio verde no polo do Pecém, que tem uma capacidade instalada projetada de 6 gigawatts até 2034. “A produção de hidrogênio está a caminho de impulsionar o desenvolvimento econômico e de mercado verde e pode ser replicada em todo o Brasil incluindo a região Nordeste. Uma robusta cadeia de valor de hidrogênio verde poderia tornar o Brasil, que exporta 20% do ferro mundial, um líder na produção de aço verde”, destaca a instituição, em seu site.

O programa busca promover a energia como um bem comum de todos os brasileiros, por meio de uma rede elétrica modernizada. O objetivo é melhorar o acesso confiável à energia limpa para 3,1 milhões de pessoas, promovendo o desenvolvimento e a inclusão social e econômica, principalmente para povos indígenas remotos e comunidades locais.

Hub de Hidrogênio Verde

Com foco no desenvolvimento do Hub de Hidrogênio Verde, o Estado do Ceará já tem 31 memorandos de entendimento assinados com empresas interessadas na produção. Destes, três já avançaram a pré-contratos selados e têm área reservada na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará: Fortescue, Casa dos Ventos e AES.

A soma de investimento é estimada em US\$ 8 bilhões. Além disso, o Complexo do Pecém deve investir R\$ 2,2 bilhões para dotar o terminal de infraestrutura capaz de abrigar os projetos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/07/2023

SUAPE ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO PARCIAL DE PARQUE ARMANDO DE HOLANDA CAVALCANTI

A audiência pública será realizada no próximo dia 26; projeto deve atrair investimentos de R\$ 45,9 milhões

Por: ATribuna.com.br



O perímetro da área da concessão abrange cerca de 118 hectares (ha) de um total de 270 ha do parque Foto: Divulgação/Porto de Suape

O Complexo Industrial Portuário de Suape abriu consulta pública referente ao projeto de concessão de uso de bem público do Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti (PMAHC), localizado no Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife (PE).

A sociedade civil e o setor produtivo estão convidados a participarem, de 4 de julho a 7 de agosto, com contribuições ao projeto modelado pela Secretaria de Projetos Estratégicos do Estado de Pernambuco, com participação de consultores contratados pela Unesco. As colaborações devem ser enviadas pelo e-mail dialogopublico.armandoholanda@sepe.pe.gov.br. Todos os arquivos estão disponíveis nos endereços eletrônicos www.parcerias.pe.gov.br e www.suape.pe.gov.br.

O perímetro da área da concessão abrange cerca de 118 hectares (ha) de um total de 270 ha do PMAHC. A concessionária que vencer a concorrência, a ser realizada em março de 2024, será responsável pela administração, operação, manutenção e conservação dos atrativos, e pelos investimentos obrigatórios, estimados em R\$ 45,9 milhões para os três primeiros anos.

"A concessão é de grande importância para viabilizar serviços essenciais para o funcionamento desse equipamento histórico-cultural tão rico e importante para a região. A ação contempla a implementação de estratégias de preservação dos recursos naturais e culturais e está alinhada à agenda ESG (boas práticas de governança e sustentabilidade), um dos pilares da administração do complexo", afirma o diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot.

A concessionária deverá priorizar a mão de obra local e a aquisição de produtos e serviços das comunidades do entorno do parque. Deverá, também, optar por implantar intervenções, atividades, serviços, programas e ações com premissas sustentáveis, buscando contribuir para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU).

"A iniciativa visa impulsionar o desenvolvimento sustentável da região, possibilitando projetos inovadores importantes para as comunidades da área, com geração de renda, fomento aos novos negócios e consolidação do sentimento de pertencimento da população", ressalta o diretor de Sustentabilidade do atracadouro, Carlos Cavalcanti.

No próximo dia 26 deste mês, às 9h30, será realizada a audiência pública no centro administrativo do Complexo de Suape, aberta para ampla participação da sociedade civil, órgãos e secretarias estaduais, Prefeitura do Cabo de Santo Agostinho, comunidades, Ministério Público e demais interessados.

O parque

O PMAHC, localizado no Cabo de Santo Agostinho, a 30 quilômetros do Recife, é um dos principais ativos ambientais e culturais de Pernambuco e facilmente acessível a partir do polo turístico de Porto

de Galinhas e região. Com área total de 270 hectares, instituída no final da década de 1970, a proteção patrimonial da área ficou sob responsabilidade da estatal portuária, empresa pública que administra o Porto de Suape. O equipamento conta com grande potencial turístico por seus valores nas áreas paisagística, geológica, ambiental, histórica, religiosa e cultural.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2023

PORTOS RS DISCUTE INFRAESTRUTURA NOS POLOS INDUSTRIAIS COM O ESTADO

O gerente de planejamento Fernando Estima se reuniu com o secretário estadual de desenvolvimento Ernani Polo

Por: ATribuna.com.br



Portos RS quer acelerar planejamento de obras como pavimentação de vias, instalação de fibra ótica para conexão de internet, entre outros serviços Foto: Divulgação/Portos RS

A Portos RS, gestora dos portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, quer agilizar o planejamento de obras de infraestrutura em parceria com as indústrias. Para isso, o gerente de planejamento e desenvolvimento da Portos RS, Fernando Estima, se reuniu com o secretário estadual de desenvolvimento econômico, Ernani Polo, em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. O encontro, realizado no Centro

Administrativo Fernando Ferrari, contou com a participação do prefeito de Rio Grande, Fábio Branco.

O principal objetivo da reunião foi o de acelerar o planejamento da empresa pública em parceria com os distritos industriais de Rio Grande e de Triunfo. De acordo com Estima, é preciso falar sobre infraestrutura desses locais, como pavimentação de vias, fornecimento de conexão com a internet por meio de fibra ótica, entre outros.

Entendendo a importância logística dos distritos industriais, o secretário Ernani Polo alinhou a realização de uma segunda reunião, no início do mês de agosto, em Rio Grande, para visitar o distrito industrial e o complexo portuário. Ainda conforme Estima, a oportunidade permitirá um avanço ainda maior da proposta de desenvolvimento conjunto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2023

VICE-PRESIDENTE DA HYUNDAI DESTACA PORTO DE SANTOS: 'IMPORTANTE PARCEIRO'

Ricardo Augusto Martins participou do Summit Porto-Indústria, promovido pelo Grupo Tribuna

Por: Ted Sartori



Ricardo Augusto Martins, vice-presidente administrativo da Hyundai Motors Brasil, em sua participação no Summit Porto-Indústria Foto: Alexander Ferraz/AT

O vice-presidente administrativo da Hyundai Motors Brasil, Ricardo Augusto Martins, mostra preocupação com o atual momento da indústria automobilística brasileira e considera como desafiador o ano de 2023. Ele, que também é um dos vice-presidentes da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), foi um dos convidados da segunda edição do Summit Porto-Indústria, promovido pelo

Grupo Tribuna na última quinta-feira. Na entrevista a seguir, entre outros pontos, ele destacou a importância do Porto de Santos para a empresa.



Qual o atual momento da indústria automobilística brasileira?

O momento é crítico. Em 2012, a indústria automobilística brasileira produziu e vendeu o equivalente a 3,9 milhões de veículos. Em 2016, caiu para 1,9 milhão de veículos e vinha se recuperando. Em 2019, chegou a 2,6 milhões. Devido à pandemia, em 2020, isso tudo caiu completamente. Em 2021, voltou ao patamar de 2 milhões. No ano passado, 2,4 milhões e, agora, retraiu em torno de 1,9 milhão. Isso, sobretudo, devido à falta de estímulos da economia e ainda a possibilidade de ter taxas de juros menores de financiamento, pois 60% do mercado de veículos novos é vendido através de taxas de financiamento com taxas de juros.

É possível projetar quando o mercado e a indústria automobilística vão se recuperar, depois desse período tão grande de pandemia?

O mercado trabalha da seguinte maneira: nós entendemos que, assim que o Conselho Nacional de Política Monetária (Copom), junto com o Banco Central, começar a ter evidências concretas de que a inflação está caindo e, com isso, os outros fatores micro e macroeconômicos estão sob controle, se conseguirmos voltar a um patamar de algo em torno de 6% a 8% de taxa de juros o mais rápido possível, é nesse momento que retornaremos a um patamar de 3 a 3,9 milhões de veículos.

Isso implica, naturalmente, na recuperação do poder de compra do consumidor...

Com certeza. Essa recuperação do poder de compra vem, justamente, por controles inflacionários e, sobretudo, pelo que o governo conseguir produzir para atrair mais indústrias e comércio. Com isso, fará a roda da economia girar através de mais empregos.

O que a mudança no Governo Federal causou no mercado da indústria automobilística? Ou ainda é muito cedo para chegar a essa conclusão?

O setor não considera, em si, um índice de quem teve mais ou menos culpa. A indústria sempre respeita a democracia e quem foi eleito tem a incumbência de fazer uma boa gestão. E a boa gestão vem por meio dos gastos públicos e, sobretudo, de programas de incentivo à economia.

Ainda sobre medidas do Governo Federal, o que a Hyundai achou a respeito da redução dos preços de carros? Foi algo realmente interessante como estímulo à indústria ou é apenas uma pontinha desse iceberg de recuperação?

Você falou corretamente: ela é uma ponta de uma tentativa de recuperação. Acho que o Governo fez bem de fazer um teste, para saber se esse novo mecanismo, que é um sistema de bonificação, pode proporcionar uma recuperação. Nós entendemos que é algo de curtíssimo prazo, de três a quatro semanas, não chega a ser mais do que 30 dias, porque existe um limite máximo. Entendemos que, agora, o Governo terá condições de fazer comparativos entre essa medida e as do passado, nas quais reduziram IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e PIS/Cofins. Aí ele poderá tomar a decisão de novos estímulos daqui para frente, se possível.

Estímulos até mais longos, não?

Correto. A gente gostaria que o Governo fosse um pouco mais audacioso para poder estimular mais rapidamente, tendo em vista a possibilidade de que, se o mercado não atingir rapidamente um volume maior de produção, muitas indústrias vão ser impactadas.

Como a indústria automobilística classificaria o ano de 2023 em termos de perspectivas de mercado em uma palavra e por quê?

Desafiador. Não tem como não ser. Todos os empresários, executivos e toda a cadeia produtiva estão sendo desafiados a tentar criar um novo modelo econômico sustentável, sobretudo que coloque o mercado automotivo novamente nos eixos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/07/2023

UM CAMINHO VIÁVEL A SER SEGUIDO NA BAIXADA SANTISTA: ZPES E INCENTIVOS FISCAIS ENTRAM EM PAUTA

Modernização do marco legal das Zonas de Processamento de Exportação completa dois anos

Por: Bárbara Farias



Um caminho viável a ser seguido na Baixada Santista: ZPEs e incentivos fiscais entram em pauta Foto: Alexander Ferraz

Consideradas um mecanismo facilitador da expansão industrial, as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) foram apontadas no Summit Porto-Indústria, realizado pelo Grupo Tribuna na última quinta-feira (6), em Santos, como um caminho viável a ser seguido para o processo de reindustrialização da Baixada Santista e o enriquecimento da atividade portuária. Nos debates, o

Governo do Estado se posicionou de forma favorável à iniciativa e abriu portas para discutir com as autoridades locais uma política voltada à modalidade.

A possibilidade foi detalhada pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, que ao lado da secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, representou o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) no evento que lotou o Auditório do Grupo Tribuna. Após os benefícios das ZPEs serem elencados pelos participantes do Summit, Lima sugeriu a criação de um grupo, com a participação dos prefeitos da região, para discutir possíveis incentivos fiscais às indústrias interessadas no modelo.

A criação de Zonas de Processamento de Exportação foi flexibilizada em 2021, com a sanção da Lei Federal 14.184. A nova legislação permite que, além da União, tanto prefeituras quanto gestões estaduais autorizem a abertura de uma ZPE por meio de decreto, assim como uma indústria instalada nesse regime não precisa mais destinar 80% de sua produção para exportação.

No entanto, apesar da revisão do marco legal com regras mais flexíveis, existe apenas uma ZPE no Brasil, no Complexo Industrial e Portuário de Pecém (CE). No painel “Um porto exportador de commodities ou gerador de riquezas?” do Summit, o empresário, apresentador da TV Tribuna e mediador do encontro, Maxwell Rodrigues, perguntou a Jorge Lima se o Estado estaria preparado para conceder a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) às indústrias. O secretário ponderou que as ZPEs são uma solução, mas a questão do incentivo tributário está ligada a outros fatores, como a guerra fiscal entre estados.

“Uma das maiores defesas da reforma tributária, algo que conversei muito com o governador Tarcísio, é a taxação do destino final, para acabar com a guerra fiscal. A partir disso, é possível permitir que os estados se fortaleçam por meio de uma política fiscal naquilo que é estratégico para eles. Aí, eu sou a favor. Nós temos que fazer o jogo do ICMS onde a gente é estratégico. Eu sou a favor da ZPE, podem contar com o Governo Estadual”.

Cereja do bolo

Para o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, o incentivo fiscal por parte do Estado é a “cereja do bolo” para estimular as indústrias a se instalarem na região. “Se nós tivermos a participação do Município com a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a União autorizando a ZPE e o incentivo fiscal do Estado, nós vamos ter um polo industrial com competitividade ao lado do Porto de Santos, reduzindo o Custo Brasil e integrando a logística. Dessa forma, tornaremos a nossa indústria nacional competitiva no exterior”.

Orlandi também observou que alavancar o setor industrial representa geração de emprego qualificado e impulsionamento da economia regional. “Todo terminal portuário avançado do mundo tem tecnologia implementada para ser competitivo. Isso significa mão de obra qualificada e menos postos de trabalho. A compensação disso é o Porto-Indústria e para que ele possa funcionar e alavancar a indústria nacional e a nossa região, teremos a possibilidade clara de implementação de uma ZPE”.

Legislação



Exímio conhecedor das legislações relacionadas ao setor portuário, o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, observou que as ZPEs são um mecanismo facilitador da expansão industrial, mas nem sempre foi assim. “As zonas de processamento são uma ideia relativamente antiga, com algumas iniciativas desde 1994, mas o marco legal das ZPEs veio em 2007. Contudo, ele mais afugentou do que incentivou, porque tinha muitas limitações, como, por exemplo, determinar que 80% da produção tinha que ser exportada”.

Em 2021, finalmente, a legislação foi revisada, em meio à pandemia de covid-19 e necessidades para lidar com a emergência sanitária, como a destinação de oxigênio produzido em Pecém para o sistema de saúde. Outra novidade da legislação é que “uma única ZPE pode estar separada em áreas distintas, distantes até 30 quilômetros. A ZPE da Baixada Santista pode ter um pedaço de Santos, de Guarujá, de Cubatão, e não tem mais a limitação de 80% da produção destinada à exportação. A ZPE é um condomínio industrial que pode estar dentro de uma área portuária ou retroportuária”, disse Caputo.

Já o engenheiro civil, mestre em Engenharia de Transportes e colunista de A Tribuna Luis Claudio Montenegro destacou que “os incentivos já definidos nas ZPEs precisam estar na política industrial, associados ao desenvolvimento do Porto. Os prefeitos não precisam brigar. A ideia de onde esse modelo vai se instalar nem é o mais importante, pois pode-se instalar ZPEs em todos os municípios da Baixada Santista. Todos têm a infraestrutura necessária para isso”.

Balanço

Para Maxwell Rodrigues, a importância do Summit Porto-Indústria pode ser medida pelo nível dos debates, as propostas elencadas e a disposição de autoridades e empresários em trabalhar de forma conjunta em busca de soluções para os desafios listados.

“Espero que a gente possa contribuir de forma efetiva, conectando todas as prefeituras para que a gente tenha um olhar muito claro nessa relação do porto com a indústria, porque isso é muito importante para o desenvolvimento do nosso setor portuário”.

Opiniões sobre os debates

“Cubatão está pronta para receber a indústria de transformação. Temos espaço físico e terminais logísticos de suma importância, ferrovias, as principais rodovias do Estado: uma infraestrutura completa para ser um braço do Porto”. - **Ademário Oliveira (PSDB), prefeito de Cubatão**

“Guarujá concentra em torno de 30% a 35% da movimentação de cargas do Porto, com grande potencial. A Margem Esquerda tem uma extensão de 1.200 metros a serem ocupados por novos terminais ou com ampliações”. - **Válter Suman (PSDB), prefeito de Guarujá**

“O Porto está se modernizando e esse espaço tem que ser ocupado pela indústria. Falar de uma ZPE é falar de valor agregado. Que seja Cubatão, que está preparada, o carro-chefe. Guarujá e Santos têm áreas retroportuárias”. - **Rogério Santos (PSDB), prefeito de Santos**

“Duas pessoas morreram esmagadas recentemente por duas carretas na Via Anchieta. A rodovia é um ponto importante de escoamento de cargas. O que foi feito para evitar outras tragédias? Já tinha que ser feito algo no dia seguinte”. - **Solange Freitas (União), deputada estadual**

“Quem sobe e desce a serra todos os dias enfrenta o problema do trânsito. Na Anchieta, carros competem com caminhões. O processo para uma nova ligação tem que começar já, com os investimentos e licenciamentos a serem obtidos”. - **Caio França (PSB), deputado estadual**

“A palavra que ficou clara é competitividade. Levo como lição de casa para a Assembleia Legislativa a questão de isenção fiscal. Temos que conversar com o governador para que haja esse incentivo, atraindo novas indústrias”. - **Paulo Corrêa Jr. (PSD), deputado estadual**

“Se nós tivermos a participação do Município com a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a União autorizando a ZPE e o incentivo fiscal do Estado, nós vamos ter um polo industrial com



competitividade ao lado do Porto de Santos”. - **Bruno Orlandi, Secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos**

“Partirmos para uma parceria apolítica entre os prefeitos, os empresários e a sociedade. Nós temos capacidade para mudar o setor produtivo, tratar as regiões como prioridades. É possível não ser um país de commodities, é só querer fazer”. - **Jorge Lima, Secretário estadual de Desenvolvimento Econômico**

“A gente tem essa questão de competências e temos que caminhar junto, os desafios são grandes e se não fizermos ações articuladas, não conseguiremos superá-los. Então, toda essa discussão que a gente está tendo sobre acessos, do Porto, dos arrendamentos e do túnel Santos-Guarujá”. - **Natália Resende, Secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística**

“O Porto de Santos tem grande importância para a indústria devido à localização estratégica, excelente escoamento dos produtos e diversidade de rotas marítimas. Isso nos permite atender aos maiores mercados globais com eficiência”. - **Adriano Rosa, Diretor de Logística da Minerva Foods**

“Os incentivos já definidos nas ZPEs precisam estar na política industrial, associadas ao desenvolvimento do Porto. Os prefeitos não precisam brigar. A ideia de onde esse modelo vai se instalar nem é o mais importante”. - **Luis Claudio Montenegro, Engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes**

“A indústria química depende de matéria-prima, energia e logística. O Porto de Santos é um grande parceiro. A indústria movimenta 200 milhões de toneladas por ano, mas exportamos um terço do volume, os outros dois terços são de importação”. - **Fátima Coviello, Diretora de Economia e Estatística da Abiquim**

“O pensamento tem que estar focado em atividade industrial. Atrair novas empresas para o Porto de Santos é a parte mais fácil, assim que tiver políticas claras e que, sobretudo, a infraestrutura esteja funcionando plenamente”. - Ricardo Augusto Martins, Vice-presidente administrativo da Hyundai Brasil “Precisamos aprovar a reforma tributária antes de olhar para a área industrial e zonas de processamento de exportação (ZPEs). Além disso, sou a favor do Porto-Indústria na Área Continental”. - **João Maria Menano, Presidente da AMA**

“A ZPE pode estar separada em áreas distintas, distantes até 30 quilômetros. A ZPE da Baixada Santista pode ter um pedaço de Santos, de Guarujá, de Cubatão, e não tem mais a limitação de 80% da produção destinada à exportação”.

- **Angelino Caputo, Diretor-executivo da Abtra**

“Cubatão está pronta para receber a indústria de transformação. Temos espaço físico e terminais logísticos de suma importância, ferrovias, as principais rodovias do Estado: uma infraestrutura completa para ser um braço do Porto”. - **Ademário Oliveira (PSDB), prefeito de Cubatão**

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/07/2023

HYUNDAI PRODUZ 2 MILHÕES DE VEÍCULOS POR ANO E EXPORTA 90% PELO PORTO-INDÚSTRIA DE ULSAN

Logística que integra porto e indústria na Coreia do Sul é referência mundial

Por: Bárbara Farias

A fábrica da Hyundai instalada na cidade de Ulsan, na Coreia do Sul, a 500 km da capital Seul, produz 2 milhões de veículos por ano e exporta 90% da produção por meio do próprio porto, construído ao lado. A logística integrada eficiente é referência mundial. Convidado da segunda edição do Summit Porto-Indústria, realizado pelo Grupo Tribuna na última quinta-feira (6), o vice-presidente administrativo da Hyundai Motors Brasil, Ricardo Augusto Martins, disse que o conceito de modernidade norteia a empresa.



Hyundai produz 2 milhões de veículos por ano e exporta 90% pelo porto-indústria de Ulsan Foto: Alexander Ferraz

No evento, Martins explicou que a fábrica foi instalada em Ulsan há mais de 30 anos e o porto local foi criado juntamente com a indústria e todo o entorno dela "para poder fazer um canal de exportação forte". Ulsan é apenas uma das 20 plantas que a gigante sul-coreana mantém. Há fábricas em oito países, entre eles o Brasil, com produção em Piracicaba (SP) de quase 200 mil carros por ano, além de Anápolis (GO), com a Caa.

No total, o Grupo Hyundai, que inclui a marca Kia, produz 8 milhões de carros por ano e é o quinto maior fabricante do mundo. A maior fábrica de carros do mundo tem cinco linhas de montagem, emprega 34 mil pessoas e produz 15 modelos, entre eles alguns conhecidos do consumidor brasileiro, como Veloster, Elantra, i30 e Santa Fe. A maior parte da produção é exportada principalmente para os Estados Unidos, China e Índia. A conta que se faz é que a cada 10 segundos sai um carro das linhas de montagem.

De acordo com Martins, o Porto de Ulsan foi projetado do zero após ser completamente destruído durante a guerra. Ele entende isso como um exemplo de fomento industrial.

"O pensamento tem que estar focado na atividade industrial, no benefício que será levado para a sociedade como um todo. A atividade de governo é a facilitadora para essa implementação, com políticas de infraestrutura que agilizem. Atrair novas empresas para o Porto de Santos é a parte mais fácil, assim que tiver políticas claras e que, sobretudo, a infraestrutura esteja funcionando plenamente", concluiu.

No radar

Os exemplos bem-sucedidos de integração entre porto e indústria animaram o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono. Tanto que a Coreia do Sul pode ser o próximo destino da Missão Internacional Porto & Mar do Grupo Tribuna, em 2024. Ele elogiou o porto-indústria instalado na cidade sul-coreana de Ulsan, referência mundial em logística integrada, durante o Summit Porto-Indústria e citado pelo vice-presidente administrativo da Hyundai Motors Brasil, Ricardo Augusto Martins.

"Estamos estudando a possibilidade de Coreia do Sul ou Japão, pode ser que dentro de 30 dias já tenhamos alguma definição sobre essa missão. A Coreia do Sul, por exemplo, é referência mundial em tecnologia. Vale destacar o Porto de Ulsan, que é modelo de logística integrada, pois abrange um complexo automotivo com fábrica e infraestrutura portuária".

Amono destacou que, para além das visitas técnicas aos portos, a missão internacional promovida pelo Grupo Tribuna tem por objetivo promover o acesso às tecnologias e soluções inovadoras arrojadas desenvolvidas no exterior.

"Nós adotamos um olhar mais disruptivo para agregar valor, com o foco voltado mais à inovação e tecnologia do que propriamente aos portos desde a viagem para Roterdã (Holanda), em 2022. Neste ano, na viagem para Israel, ter acesso às soluções tecnológicas desenvolvidas para resolver as dores que eles tinham foi muito produtivo. Soluções que podemos adotar na nossa região, inclusive um avanço foi o acordo firmado com o Porto de Ashdod para a criação da Embaixada de Inovação e Tecnologia de Israel em Santos".

O diretor comercial lembra que o Grupo Tribuna tem como objetivo "conectar os patrocinadores às experiências de inovação e tecnologia que são referência no mundo, como nos casos de Roterdã e Israel e, possivelmente, a Coreia do Sul".

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/07/2023

SECRETÁRIA REFORÇA DEFESA POR PPP PARA TÚNEL E OUTRAS OBRAS ESTRUTURANTES NA BAIXADA SANTISTA

Natália Resende participou do Summit Porto-Indústria na quinta-feira (6)

Por: Bárbara Farias



Natália Resende: “É importante ressaltar que a gente não pode pensar somente na construção, mas também na operação e na manutenção, porque não adianta nada fazer a construção, ir embora e deixar o elefante branco ali” Foto: Alexander Ferraz/AT

A secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, reforçou a defesa do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) para que a concessão do túnel submerso Santos-Guarujá seja realizada por meio de parceria-pública privada (PPP). Para ela, a medida pode ser estendida a outras obras

estruturantes. O assunto foi abordado durante o Summit Porto-Indústria, realizado no Auditório do Grupo Tribuna, em Santos, na quinta-feira (6).

“É importante ressaltar que a gente não pode pensar somente na construção, mas também na operação e na manutenção, porque não adianta nada fazer a construção, ir embora e deixar o elefante branco ali”, afirmou Natália, argumentando que um projeto de infraestrutura como este deve ser pensado como uma “política de Estado e não de governo”, de modo que o concessionário privado tenha garantias para dar continuidade ao projeto, independentemente das sucessivas trocas de gestores públicos.

Ela ressaltou ainda que o Governo de São Paulo já iniciou as tratativas junto ao Governo Federal para discutir projetos estruturantes de acessos na região, bem como os que são voltados ao Porto de Santos, arrendamentos e sobre a ligação seca Santos-Guarujá.

“A gente tem essa questão de competências e temos que caminhar junto, os desafios são grandes e se não fizermos ações articuladas, não conseguiremos superá-los. Então, toda essa discussão que a gente está tendo sobre acessos, do Porto, dos arrendamentos e do túnel Santos-Guarujá. Este é um projeto que já tem a parte de engenharia bem desenvolvida no âmbito da Dersa, certificada por empresas holandesas”.

A Dersa, já extinta pelo Estado, elaborou os projetos básico e executivo da ligação seca metropolitana em 2012, que já têm licenças ambientais concedidas. Em junho, a Autoridade Portuária de Santos (APS) solicitou ao Estado, por meio de requerimento, o envio dos projetos e a renovação do licenciamento ambiental.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2023

O REPORTO E SUA IMPORTÂNCIA PARA A INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Jesualdo Silva é presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Por: Jesualdo Silva

O Brasil está vivenciando um importante momento da sua história, em que deverá decidir como irá conduzir o desenvolvimento da sua infraestrutura para dar suporte ao crescimento econômico. Setores cruciais para o transporte de bens e commodities, tanto na importação quanto na exportação, podem deixar de ser parte das estratégias vencedoras nesse caminho promissor. Isso porque a previsão de aumento nos custos de investimentos em infraestrutura no setor portuário

poderá trazer consequências danosas ao longo das cadeias econômicas que utilizam esses sistemas, a exemplo do agronegócio, da mineração, dos combustíveis e demais indústrias. Portanto, serão afetados a competitividade empresarial e, certamente, o Custo Brasil, com mais inflação para a sociedade.

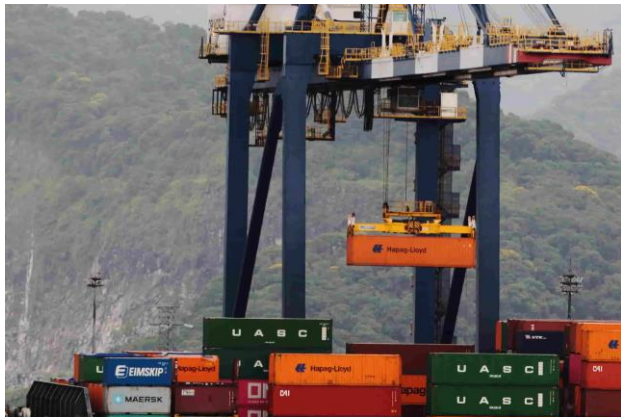


Foto: Carlos Nogueira/AT

Não há exageros nessas afirmações, e o sinal de alerta está sendo acionado há anos pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Embora a questão da tributação em investimentos de infraestrutura esteja sendo endereçada na reforma tributária, a aplicabilidade não será imediata, ou seja, serão necessários anos para essa transição. Esta questão tem sido analisada pela Associação há muito tempo. Com 34 anos de existência, a ABTP é maior e mais representativa entidade do setor portuário. Hoje, é

constituída por 78 empresas associadas que estão à frente de 231 terminais portuários, sendo 130 arrendados e 85 TUPs (Terminais de Uso Privado) e 16 estações de transbordo. Juntas, essas empresas são responsáveis por 76% da movimentação portuária nacional e 19% do Produto Interno Bruno (PIB).

Os investimentos no setor portuário exigem ações de longo prazo. Por isso, se faz urgente considerar que em dezembro próximo este setor perderá o direito de contar com o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária e Ferroviária (Reporto), instituído pela Lei 11.033/2004. A prorrogação do prazo até dezembro de 2030 é crucial para o sucesso da política de infraestrutura portuária, especialmente os projetos qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e outros já pactuados em contrato.

Devido ao curtíssimo prazo de vigência do Reporto, muitas companhias suspenderam decisões sobre novos investimentos. Sem mencionar que outras tantas precisaram recorrer à Justiça, em 2022, para obrigar agentes públicos a concederem o estímulo fiscal previsto em lei. O término da vigência do benefício fiscal no final do ano trará como consequências a redução e, até mesmo a inibição de investimentos essenciais na infraestrutura portuária, além de potenciais necessidades de reequilíbrios nos contratos em vigor, gerando impactos financeiros e redução de receitas. Afinal, o Reporto é um dos principais instrumentos para viabilizar a renovação e o crescimento da infraestrutura portuária no País.

É importante destacar que existem iniciativas semelhantes ao Reporto em diversos países, como Argentina, Chile, Colômbia, Equador, México, Nicarágua, Panamá, Peru, República Dominicana e Uruguai. No Brasil, a renúncia fiscal é prevista pelo benefício é ínfima se comparado aos múltiplos investimentos aportados no País. Além disso, o setor portuário é um dos que mais investem em infraestrutura, muito em razão da existência do Reporto. São cerca de R\$ 42,7 bilhões nos últimos 6 anos. Ainda há projeção de cerca de R\$ 6,89 bilhões em planejamento. Em contrapartida, a Receita Federal admite que o gasto tributário com o Reporto chegou a meros R\$ 258 milhões ou 0,08% do total dos gastos tributários em exercício fiscal anterior, conforme relatório da execução orçamentária do período.

Portanto, está mais do que comprovado que os benefícios gerados pelos investimentos no setor portuário superam em muito o incentivo fiscal e, mais importante, promovem o desenvolvimento econômico e fortalecem a competitividade do Brasil. A ABTP defende que a prorrogação do Reporto é medida estratégica para a economia do País. Ele garante uma infraestrutura portuária, eficiente e competitiva, em um ambiente com maior segurança jurídica e estabilidade para os investidores.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

SAMARCO APROVA R\$ 1,3 BI PARA EXPANDIR PRODUÇÃO

Informações: Revista OE



A Samarco informou que o conselho de administração aprovou investimento de R\$ 1,3 bilhão para a empresa dobrar a sua capacidade de produção até o primeiro trimestre de 2025. Com isso, a companhia vai atingir 60% da capacidade produtiva que tinha antes do rompimento da barragem de Mariana (MG), em 2015. A mineradora segue em recuperação judicial desde 2021.

Atualmente, a Samarco opera com 30% da sua capacidade, o que corresponde a cerca de 9 milhões de toneladas de pelotas de minério de ferro por ano, com uso de uma fábrica

de pelotização e um concentrador. Em comunicado, a empresa informou que os valores serão destinados à “prontidão operacional e na construção de uma nova fábrica de filtragem de rejeitos para o empreendimento”.

Serão aplicados R\$ 560 milhões na fábrica de filtragem e em melhorias no concentrador, para reduzir a geração de ultrafinos em 4%. Outros R\$ 753 milhões serão usados na manutenção dos ativos.

A Samarco pretende atingir uma capacidade de 18 milhões de toneladas de pelotas de minério de ferro em 2025. Para isso, vai usar dois concentradores e duas fábricas de filtragem de rejeitos do Complexo de Germano (MG), um mineroduto e duas fábricas de pelotização no Complexo de Ubu (ES). Todas as estruturas têm licenciamento operacional corretivo, obtido em outubro de 2019, segundo a companhia.

De acordo com a mineradora, o total previsto para 2023 também engloba investimentos na descaracterização da cava e da barragem de Germano (MG), a sustentação do negócio e projetos de inovação.

A Samarco informou ainda que mantém como prioridade o cumprimento integral da reparação, a segurança das estruturas e as obras de descaracterização da cava e barragem do Germano, que estão em estágio avançado. “Em paralelo, a proximidade da aprovação do plano de recuperação judicial possibilitará a otimização da estrutura de capital da empresa, mel

A Samarco prevê fechar 2023 com produção de 9 milhões de toneladas de pelotas e finos de minério de ferro, o que representará um aumento de 10% em relação à produção do ano passado.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023

BYD INVESTE US\$ 290 MILHÕES EM MINERAÇÃO DE LÍTIU E FORTALECE POSIÇÃO NO MERCADO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Informações: Click Petróleo e Gás

A BYD, gigante chinesa de carros elétricos, está expandindo suas operações para o Chile como parte de um ambicioso projeto de mineração de lítio. O país sul-americano abriga as maiores reservas mundiais desse metal essencial para a fabricação de baterias de veículos elétricos, tornando-se um ponto estratégico para a empresa. A BYD planeja investir US\$ 290 milhões em uma fábrica de cátodos de lítio no norte do Chile, visando o acesso direto às valiosas reservas de lítio da região.



Foto: reprodução. Fonte: Autoentusiastas

Além do investimento bilionário feito na Bahia, gigante chinesa agora busca investir no petróleo do futuro, o lítio

A BYD já é a segunda maior fabricante de baterias do mundo e a expansão para o Chile fortalece sua posição no mercado de veículos elétricos. A empresa chinesa conseguiu acesso a preços preferenciais de carbonato de lítio no país sul-americano, graças ao status especial concedido pelo governo chileno devido aos planos de construção da usina. A previsão é que a fábrica comece a produzir fosfato de ferro e lítio para cátodos até o final de 2025.

“Agora, estamos enviando a equipe de engenharia para realizar o estudo de viabilidade e selecionar o local”, afirmou Stella Li, vice-presidente executiva da BYD. A demanda por energias limpas está impulsionando a indústria de veículos elétricos e baterias recarregáveis, no entanto, essas indústrias enfrentam desafios relacionados à escassez de matérias-primas. Para garantir o suprimento futuro, muitos fabricantes estão investindo em projetos de mineração e processamento, como é o caso da BYD.

Contratos no Chile

No Chile, a BYD está finalizando os contratos de seu projeto em um momento em que o governo adota um novo modelo de extração de lítio, que confere ao Estado uma participação nos novos empreendimentos. Além disso, o governo chileno está intensificando seus esforços para incentivar investimentos no setor downstream. A BYD está disposta a colaborar com as autoridades chilenas, inclusive oferecendo sua tecnologia ao governo.

Graças ao status de produtora especializada de lítio concedido, a BYD terá acesso a preços preferenciais para 11.244 toneladas métricas por ano de carbonato de lítio para baterias até 2030, fornecidos pela empresa chilena SQM, a segunda maior produtora mundial de lítio.

Com a expansão de suas operações para o Chile e a construção de uma nova fábrica na Bahia, a BYD consolida sua posição como uma das principais empresas no setor de veículos elétricos. Além disso, contribui para o desenvolvimento da indústria de energia limpa tanto no Brasil quanto no Chile, impulsionando a transição para um futuro mais sustentável.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023

SUL PODERÁ TER ATÉ TRÊS FÁBRICAS DE BIOMETANO

Informações: Portal Saneamento Básico



A eB Capital, gestora de investimentos alternativos, anuncia investimento de R\$ 600 milhões em plataforma de biosoluções para produção de biometano, gás carbônico e fertilizantes a partir de resíduos agroindustriais, em parceria com a Sebigas Cótica.

O movimento integra um fundo destinado à infraestrutura sustentável da gestora, que tem como sócios Eduardo Sirotsky Melzer, Luciana Antonini Ribeiro e Pedro Parente. Intitulada Bioo, a iniciativa contempla a criação de uma plataforma de biogás e tratamento de resíduo orgânico, em sociedade entre

ambas as empresas, com controle da eB Capital.



A plataforma foi concebida e terá a operação gerida pela Sebigas Cótica. Serão as primeiras usinas com estas características a tratar resíduos orgânicos industriais em larga escala no Brasil, mitigando gases de efeito estufa e auxiliando as empresas brasileiras em suas metas de descarbonização a aterro zero.

A gestora eB Capital e a Sebigas Cótica investirão R\$ 600 milhões em plataforma de biometano

Metade dos recursos financeiros (R\$ 300 milhões) são oriundos de capital próprio e serão utilizados para concluir a construção da primeira planta e iniciar a estruturação e construção das demais unidades. Outros R\$ 300 milhões estão sendo captados com instituições financeiras e fundos institucionais de organizações oficiais de fomento.

A expectativa é que o montante total – R\$ 600 milhões – esteja totalmente alocado até o final de 2025, mas a primeira unidade deve entrar em operação até o final do próximo ano, na cidade de Triunfo, no Rio Grande do Sul, estrategicamente posicionada ao lado do Polo Petroquímico do Sul.

Esta primeira planta já possui contrato firmado com a distribuidora Sulgás para fornecimento do biometano gerado para injeção diretamente no gasoduto da companhia. Outras duas unidades estão em estudos.

Ao portal AMANHÃ, Pedro Parente, cofundador da eB Capital, revelou que o Sul poderá ganhar ao menos uma das plantas restantes. “Não há decisão ainda. As outras duas plantas estão em estudo de viabilidade das localidades, mas há uma grande possibilidade de serem implementadas nos mercados do Sul e Sudeste”, afirmou, por meio de sua assessoria de imprensa. Ao jornal Zero Hora, ele revelou, no entanto, que há grande chance de que as três sejam no Sul, com possibilidade forte de que a segunda também fique no Rio Grande do Sul. De acordo com a gestora, o mercado de transição energética no Brasil representa mais de R\$ 130 bilhões em investimentos mapeados para os próximos cinco anos.

Mercado de biogás

O biometano já é uma realidade em diversos países ao redor do mundo. Segundo a European Biogas Association, na União Europeia, por exemplo, existem mais de 1 mil plantas em operação, e o setor quadruplicou desde 2011. Apenas na França, há 921 plantas em construção.

Na Dinamarca, 25% do gás natural já é biometano, enquanto na Suécia esse número chega a 20%. Nos Estados Unidos, a capacidade instalada de biogás é de cerca de 2 GW, distribuída em mais de 500 projetos.

O governo norte-americano prevê incentivos fiscais de até 30% do valor do investimento para novos projetos no segmento, segundo o US Department of Energy.

De acordo com a Associação Brasileira do Biogás (Abiogás), no Brasil, o setor tem crescido a uma taxa anual de 20%, mas a capacidade atual representa apenas 3% do potencial nacional.

Além disso, apenas 16% do biogás produzido provém de resíduos da agroindústria, e 22% do biogás é utilizado como biometano.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023

GNLINK E A GALILEO TECNOLOGIA PARA GÁS FIRMAM CONTRATO DE COMPRA, INSTALAÇÃO E COMISSIONAMENTO DE EQUIPAMENTOS DE LIQUEFAÇÃO DE GÁS NATURAL – GNL

As unidades do Sul do Brasil serão as que receberão o projeto de liquefação

Informações: TN Petróleo



A GNLink, distribuidora multimodal de gás pertencente ao Grupo Lorinvest, e a Galileo Tecnologia para Gás Ltda., empresa do Grupo Galileo no Brasil, assinaram contrato de compra, instalação, comissionamento de unidades de liquefação, para implantação de unidades de produção de GNL no Brasil.

Alinhada com desenvolvimento do mercado de Gás Natural Liquefeito – GNL (small scale) no país, a GNLink consolidou o seu primeiro projeto de interiorização de Gás Natural em terras brasileiras. As unidades de liquefação, que serão implementadas no Sul do país, terão a

capacidade de 88 mil m³ por dia e iniciarão a produção no primeiro semestre de 2024.

De acordo com Marcelo Rodrigues, CEO da GNLink, a empresa tem um portfólio de negócios já em desenvolvimento e este contrato representa início do acesso ao GNL para Distribuidoras Estaduais de Gás Natural, Indústrias e Setor Automotivo, em áreas não atendidas pela malha de gasodutos.

Para Horacio Andrés, diretor da Galileo Tecnologia para Gás Ltda, empresa do Grupo Galileo no Brasil, este acordo significa a reafirmação da tecnologia de liquefação Cryobox[®], do tipo modular e escalável no Brasil, proporcionando ao investidor mobilidade a seus investimentos. “Nossa tecnologia Cryobox[®], com ampla aplicação em vários países do mundo, alcança, com a contratação da GNLink, um número maior que 50 unidades no país”, ressalta o executivo.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023

SEBRAE/SE LANÇA O EVENTO SERGIPE OIL & GAS EM PARCERIA COM A BRAINMARKET E EOLUS

A conferência ocorrerá em Sergipe nos dias 16 e 17 de agosto, no Vidam Hotel Aracaju

Informações: TN Petróleo



Nos dias 16 a 17 de agosto em Aracaju será realizada a 2ª edição do Sergipe Oil & Gas, conferência com foco no setor de petróleo e gás. Para lançar o evento, o Sebrae Sergipe reuniu, na manhã de quinta-feira (06), na sede da instituição, representantes do setor de óleo e gás, parceiros, instituições e imprensa.

O evento é realizado pela Brainmarket e Eolus, correalizado pelo Sebrae Sergipe e com o apoio da SEDETEC. O SOG (Sergipe Oil & Gas) tem expectativa de 400 participantes por dia.

Para o lançamento do SOG, foi realizado o Café Sebrae com Energia, onde tivemos as boas-vindas dada pela superintendente do Sebrae Sergipe, Priscila Felizola, que destacou a importância do papel da instituição na criação de um ambiente favorável para o setor e para as micro e pequenas empresas.

Em seguida tivemos a fala do Haroldo Barros, representante da SEDETEC, que abordou o empenho do Governo de Sergipe ao setor detalhando as oportunidades futuras de implantação de novas indústrias e fornecedores no Estado.

Já o Eduardo Aragon, representante da Brainmarket, apresentou sobre o cenário óleo e gás no Brasil, Nordeste e no Estado de Sergipe apontando as oportunidades que o setor trará nos próximos anos.

A empresa convidada, Carmo ENERGY, através do seu representante Phillipe Passos, apresentou os primeiros impactos e resultados da empresa após assumir a operação em Carmópolis e possibilidade investimentos da empresa no Estado de Sergipe.

E concluindo as apresentações, Rodrigo Valverde, representante da Eolus apresentou o conceito do evento Sergipe Oil & Gas, com sua lista de palestrantes, programações, fazendo o lançamento do site e divulgando que as inscrições já estão abertas.

Para saber informações sobre o evento, parcerias, palestrantes e programação, acessar: www.sergipeoilgas.com.br e nas redes @sergipeoilgas.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023

SUSTENTABILIDADE NAS EMPRESAS SERÁ O TEMA PRINCIPAL DA FIEE QUE SERÁ REALIZADA EM SÃO PAULO

Informações: PetroNotícias



Haline

Uma pesquisa divulgada pela CNI (Confederação Nacional da Indústria) mostra que seis em cada dez empresas têm uma área dedicada à sustentabilidade. Este número é quase o dobro em relação ao ano anterior, quando apenas 34% das indústrias no país tinham cuidados com o tema. As indústrias brasileiras estão cada vez mais preocupadas com seu papel e sua responsabilidade ambiental. O levantamento aponta também que há mais agendas e ações voltadas ao assunto no mundo corporativo e um aumento na preocupação dos empresários com o impacto na cadeia produtiva. A relevância do tema para o setor industrial é tão crescente que a FIEE 2023, que será realizada de 18 a 21 de julho, no São Paulo Expo, terá dentro de sua programação de conteúdo a Arena de Sustentabilidade. O espaço contará com palestras que apresentarão soluções e tecnologias que visam reduzir o impacto ambiental e promover a eficiência energética.

A Arena de Sustentabilidade é uma das quatro arenas de conteúdo disponíveis no evento e será realizada nos dias 20 e 21, a partir das 14h, no auditório 2 localizado dentro da feira, que é promovida e organizada pela RX Brasil com curadoria técnica da ABINEE (Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica). Além dela, a programação da FIEE também apresentará mais 3 arenas: Tecnologia e Inovação, Soluções em Energia e Aplicação em Automação Predial. Haline Ferreira, gerente da FIEE, adiantou que “a Arena de Sustentabilidade é um ambiente dinâmico em que a consciência ambiental e o progresso industrial se encontram para construir um futuro mais sustentável e responsável.”

A Arena de Sustentabilidade acontecerá nos dias 20 e 21 de julho, dentro da programação de conteúdo da FIEE. No dia 20, a primeira palestra abordará a implementação da logística reversa e a realidade local, também haverá explanação sobre as novas tecnologias trazidas pela Texpi Fipres LLPD “Line Lightning Protection Devices”, uma das expositoras da feira que atua com isoladores e ferragens elétricas para linhas de transmissão, distribuição e subestações de energia. No mesmo dia ainda estão programados painéis com os temas “O desenvolvimento do hidrogênio verde como solução de energia limpa” e “Eficiência Energética”.

Já no dia 21, as palestras debaterão a “Operação e Resiliência das redes inteligentes contra condições meteorológicas extremas”, a “Tecnologia híbrida elétrica como caminho para

descarbonização”, a “Descarbonização do setor de energia no Brasil” e, por fim, “Estratégias setoriais para acelerar a transição energética”.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023

STARBOARD COMPRA 38% DO GTB, A PARTE BOLIVIANA DO GASBOL

Informações: Fusões & Aquisições



A Starboard acaba de comprar 38% da parte boliviana do gasoduto Brasil-Bolívia, o Gasbol, aumentando sua aposta no segmento de infraestrutura, fontes a par do assunto disseram ao Brazil Journal.

O GTB (Gas TransBoliviano) tem quase 600 quilômetros de extensão e liga a região de Rio Grande, na Bolívia, com o Mato Grosso; a partir dali, outro trecho do gasoduto, o TBG, abastece mercados como São Paulo e Porto Alegre.

A participação comprada pela Starboard pertencia à EIG Energy, um fundo americano focado em energia que investiu no ativo em 2012.

A EIG decidiu vender sua participação porque o fundo pelo qual havia investido já está na fase de desinvestimento. Em 2021, a EIG já havia vendido sua participação de 27,5% na TBG — a parte brasileira do Gasbol — para o grupo belga Fluxys pelo mesmo motivo.

O GTB é controlado pela YPFB, a petroleira estatal da Bolívia, que tem 51% do capital. A Petrobras tem os outros 11%.

Uma fonte próxima à transação disse que o GTB é “quase uma renda fixa de longo prazo.” “É uma receita muito previsível porque é um contrato de ‘ship or pay’ com a YPFB, no qual ela paga uma tarifa fixa em cima do volume transportado,” disse a fonte.

O ativo, no entanto, tem uma opcionalidade importante. O Brasil tem estudado financiar a Argentina na expansão do gasoduto Nestor Kirchner de forma a conectá-lo ao Brasil. A opção mais lógica (e menos custosa) seria fazer isso conectando o Nestor Kirchner com o GTB. A outra opção seria construir um outro gasoduto de 500 quilômetros de San Jerónimo, na Argentina, até o Rio Grande do Sul.

Hoje, o GTB transporta cerca de 17 milhões de metros cúbicos de gás por ano. Mas esse volume tende a declinar com o tempo, conforme a produção boliviana de gás for caindo. Caso o gasoduto Nestor Kirchner se conecte com o GTB, esse volume de transporte poderia se manter nos 17 milhões por um tempo maior, segundo a fonte.

Outro plano da Starboard é investir na revitalização de campos de gás na Bolívia, o que também ajudaria no volume de gás transportado pelo GTB. O investimento no GTB é o quarto da Starboard no setor de infraestrutura, depois do turnaround da Gemini, da aquisição da termelétrica de Pampa Sul e do leilão do Rodoanel Norte.

A gestora também tem uma franquia consolidada no segmento de óleo e gás. Foi ela que criou a 3R, uma das principais empresas independentes de petróleo do Brasil. Recentemente, a Starboard também investiu na Maha, uma petroleira que vendeu todos os seus ativos no Brasil para a PetroRecôncavo e agora deve usar o R\$ 1 bilhão que tem no caixa para uma agenda de M&As... saiba mais em Brazil Journal 07/07/2023 .

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ESTATÍSTICO - TRANSPORTE INTERIOR APRESENTA BALANÇO POSITIVO ENTRE JANEIRO E MAIO

Soja é a mercadoria mais transportada no período e Terminal de Trombetas se destaca na movimentação



A carga conteneurizada transportada entre janeiro e maio foi de 3,85 milhões de toneladas. Crescimento de 7,67% em comparação ao mesmo período de 2022

Brasília 10/07/20253 - De janeiro a maio deste ano o transporte de carga por vias interiores no país foi de 51,62 milhões de toneladas. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O número representa um aumento de 7,34% em comparação ao mesmo período do ano anterior. Além disso, praticamente todas as regiões hidrográficas brasileiras apresentaram balanço positivo.

O principal destaque fica para a região hidrográfica Amazônica em que foram transportadas 32,52 milhões de toneladas entre janeiro e maio de 2022, representando uma variação positiva de 10% em comparação ao mesmo período do ano anterior. A região hidrográfica foi responsável ainda por quase dois terços de todo o transporte feito por vias interiores.

A região hidrográfica do Paraguai foi o principal destaque percentual ao longo deste período com crescimento de 52,9% (mais de 3,3 milhões de toneladas transportadas). Na região hidrográfica do Tocantins-Araguaia, responsável por um terço de todo o transporte do período, foram transportadas 19 milhões de toneladas, um aumento de 0,8% quando comparado com os cinco primeiros meses do ano anterior.

Mercadoria

A mercadoria que apresentou maior crescimento percentual entre janeiro e maio foi o milho que cresceu 103,37% em comparação ao mesmo período de 2022. Ao todo, foram 3,22 milhões de toneladas da mercadoria transportadas.

Já a mercadoria mais transportada foi a soja com quase 20 milhões de toneladas, representando uma variação positiva 17,16% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Outro destaque fica para o transporte de bauxita. Durante este período foram transportadas 7,42 milhões de toneladas. O número representa um crescimento de 5,67% em comparação a 2022.

Terminais

A instalação portuária interior de destaque de movimentação neste período foi Terminal Trombetas (PA) que movimentou quase 7 milhões de toneladas, registrando crescimento de 11%.

O Terminal Hidrovias do Brasil Miritituba (PA) registrou um aumento de 18% com movimentação de mais de 5,19 milhões de toneladas nos cinco primeiros meses do ano. O terceiro do pódio dos maiores movimentadores que registraram crescimento é o Porto de Santarém (PA).



A navegação de longo curso em vias interiores representou mais de 24 milhões de toneladas de janeiro a maio (alta de 12,66%). A Navegação Interior, por sua vez, apresentou 17,9 milhões de toneladas transportadas (variação positiva de 8,9% em comparação ao mesmo período de 2022), enquanto a Cabotagem em vias interiores 9,6 milhões de toneladas.

Painel

O Painel Estatístico Aquaviário pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 10/07/2023



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

RUMO AO PORTO DE SANTOS 2060

Editor Portogente

Sem estratégia portuária produtiva, será impossível assegurar reforma econômica exitosa.

A ampla reforma tributária que ocorre, no Brasil, unificando e simplificando impostos e contribuições, é reconhecida como a maior mudança nacional no setor econômico depois do Plano Real (1994). É o



anúncio de um ciclo virtuoso de uma economia que irá atrair investimentos e impulsionar o crescimento econômico, principalmente pelo empreendedorismo, como proclama o presidente Lula. É tempo de inovar o principal complexo portuário do hemisfério sul: o Porto de Santos, limitado por um canal sem dimensões para receber os grandes navios (big ships). A atividade do comércio marítimo é essencial para o desenvolvimento nacional.

Porto oceânico de Massvlakte – Roterdã/NL.

Veja mais * Decidir o futuro do Porto de Santos sem errar

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115234-decidir-o-futuro-do-porto-de-santos-sem-errar>

No seu papel de think tank, Portogente vem debatendo o Porto de Santos, centrado no processo de maximizar a produtividade e evidenciar os fatores que determinam as suas peculiaridades. Neste sentido, formou um time dos melhores craques no conhecimento dos problemas e soluções desse desafio, com virtudes de gerar inovação e diferenças estratégicas. Foi o que aconteceu no final do século XIX, com a Companhia Docas de Santos (CDS). Hoje, precisa ser um diálogo dinâmico e aberto, como permite a internet.

Veja ainda * Porto de Santos e a rota bioceânica do Atlântico ao Pacífico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115431-porto-de-santos-ante-a-rota-bioceanica-do-atlantico-ao-pacifico>

O objetivo é a construção de ideias e geração de oportunidades para o comércio global e o novo tempo do Brasil, alinhando esforços na construção de progresso. Assim, definir os melhores caminhos para uma pauta robusta de investimentos. Com a certeza de que o Porto de Santos será



também o porto de 2060, de resultados, com estratégias inovadoras. Parâmetros que nortearam a formação deste grupo de craques e a escolha de um líder que represente esse papel com sua própria história nesse porto.

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

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115487-pontes-das-rodovias-estaduais-de-sao-paulo-impedem-a-passage-m-das-hidrovias-do-porto-de-santos-2>

Na ordem em que foram convidados e confirmados, são eles: Carlos Eduardo Magano, Frederico Bussinger, Sílvio dos Santos, Bruno Stupello e Daniel Kohl. Como presidente de honra dessa equipe, foi escolhido por unanimidade Fabrizio Pierdomênico, por sua presença marcante na história moderna do Porto de Santos e participação na criação exitosa da Secretária de Portos.

Veja ainda * TCU expõe um Porto de Santos com futuro ameaçado

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115099-tcu-expoe-um-porto-de-santos-com-futuro-ameacado>

Este projeto, Porto de Santos-2060, será um hot site do Portogente de acesso aberto. É hora de construir esse novo momento portuário. Sua estrutura atual precisa ser revitalizada no atendimento à cabotagem e ser um cluster (aglomerado) regional de produção industrial e aplicação de novas tecnologias. Ao comércio internacional, oferecer águas profundas e logísticas ágeis.

Veja mais * Rumo ao complexo portuário da Baixada Santista

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115475-rumo-ao-complexo-portuario-da-baixada-santista>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/07/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – IMPULSO À OPERAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O anúncio da expansão da tancagem de combustíveis no Porto de Itaqui, no Maranhão, com a construção de um terceiro terminal da Santos Brasil, destaca a importância dos investimentos na infraestrutura portuária para a operação de graneis líquidos, em especial dos combustíveis. Esses empreendimentos representam um passo significativo para fortalecer a logística e impulsionar o desenvolvimento socioeconômico da região centro-norte do Brasil

Os terminais TGL 1 e TGL 3, cujas obras foram iniciadas recentemente, já estão em processo de expansão, visando a construção de novos tanques destinados ao recebimento, expedição e armazenagem de diesel, gasolina e biocombustíveis. Além disso, o futuro TGL 2, cujas obras estão previstas para começar ainda este ano, complementar as capacidades de armazenamento e movimentação de graneis líquidos no Porto de Itaqui.

Esses investimentos da Santos Brasil, que arrematou os três terminais em leilão realizado em abril de 2021, representam um compromisso com o crescimento da infraestrutura portuária e com o impulsionamento do desenvolvimento regional. Com um total de mais de R\$ 600 milhões em investimentos, incluindo as outorgas e as obras iniciais, espera-se que a capacidade nominal de armazenamento do TGL 1 seja aumentada de 34 mil m³ para 66 mil m³, enquanto o TGL 3 contará com 30 mil m³ adicionais, passando de 20 mil m³ para 50 mil m³.

Essa expansão da capacidade de armazenamento é essencial para atender à crescente demanda por combustíveis na região. O Porto de Itaqui é um hub estratégico de distribuição de derivados de



petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, e a Santos Brasil está comprometida em contribuir com o abastecimento do Arco Norte e com o desenvolvimento do agronegócio.

Os investimentos em infraestrutura portuária para a operação de graneis líquidos, principalmente combustíveis, são fundamentais para garantir o suprimento adequado e eficiente desses produtos essenciais à economia. Além disso, tais investimentos impulsionam a geração de empregos, promovem o crescimento regional e fortalecem a competitividade do país no mercado internacional.

É fundamental que o Governo e o setor privado continuem incentivando e realizando investimentos nessa área, reconhecendo a importância estratégica da infraestrutura portuária para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. A expansão da capacidade de armazenamento, o aprimoramento da logística e a modernização dos terminais são medidas que devem ser priorizadas, a fim de atender à demanda crescente, garantir a segurança operacional e melhorar a eficiência das operações.

Em suma, os investimentos na infraestrutura portuária para a operação de graneis líquidos, como os combustíveis, são vitais para o desenvolvimento econômico e a competitividade do país. A expansão dos terminais no Porto de Itaquí é um exemplo concreto desse compromisso, e espera-se que esses esforços continuem, impulsionando não apenas o setor de transporte, mas também a economia como um todo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

REPORTO 1

Com a proposta de Reforma Tributária aprovada na Câmara e, agora, em tramitação no Senado, representantes do setor portuário tem como foco incluir no projeto a ampliação do prazo do Reporto, regime especial que libera investimentos em portos e ferrovias do pagamento de impostos e que é válido até o final do ano. A ideia é manter o programa de benefícios em vigor durante o período de transição da reforma, para não onerar esses investimentos.

REPORTO 2

Entidades empresariais portuárias tentaram incluir o aumento do prazo do Reporto na proposta de reforma debatida na Câmara, mas não obtiveram sucesso. E agora vão buscar convencer os senadores da importância da medida.

PLATAFORMA 1

Duas amarras da plataforma de petróleo e gás P-31, da Petrobras, se romperam na última quinta-feira, dia 6, comprometendo a segurança da ancoragem da unidade, segundo informações do Sindicato dos Petroleiros do Norte Fluminense. A Petrobras prevê um prazo de 30 dias para consertar esses cabos de estabilização. Operando no campo de Albacora, na Bacia de Campos, a P-31 é um navio plataforma flutuante, do tipo FPSO (que produz, armazena e movimenta óleo)

PLATAFORMA 2

De acordo com o sindicato, na quarta-feira, dia 5, às 16h40, foi registrado uma movimentação incomum na plataforma. Na sequência, a Petrobras enviou uma equipe para inspecionar as amarras, constatando o rompimento. O fato não prejudicou a produção da P-31 pois ela já estava paralisada, devido a serviços de manutenção programados.

ATAQUE HACKER

Principal porto do Japão, o complexo marítimo de Nagoya foi alvo de um ataque de ransomware na última semana, afetando a operação de seus terminais de contêineres. Segundo a autoridade portuária, o sistema digital que controla essas instalações foi infectado por esse malware - que

sequestra dados estratégicos da vítima, bloqueando-os por criptografia, e só restabelece o acesso a eles após o pagamento de um resgate. De acordo com especialistas, foi o maior ataque feito a Nagoya, que responde por 10% do comércio internacional do país.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/07/2023

NACIONAL - PORTOS MOVIMENTAM MAIS DE 113 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO

Consolidado de janeiro a maio registra alta de 4,4% em comparação aos cinco primeiros meses de 2022, segundo Antaq

Por **BE NEWS - Da Redação** redacao@portalbenews.com.br



O Porto de Santos destacou-se como o de maior movimentação, com 11,88 milhões de toneladas, apresentando um aumento de 5,54% em comparação a maio de 2022 Crédito: Divulgação/APS/Arquivo

O setor portuário alcançou um marco significativo em maio deste ano, com a movimentação de mais de 113,2 milhões de toneladas, de acordo com o Estatístico Aquaviário divulgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Esse crescimento de 10,43% em comparação com maio de 2022 foi impulsionado pelo aumento na movimentação de minério de ferro e soja, com 34,14 milhões e 19,18 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, esses números representam um aumento de 15,34% e 43,02%.

Em terceiro lugar no pódio de movimentação de toneladas no mês encontra-se o petróleo (óleo bruto), com 17,54 milhões de toneladas movimentadas, registrando um aumento de 11,69% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram a movimentação de 72,74 milhões de toneladas em maio de 2023, representando um aumento de 10,11% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Destaca-se o Terminal de Ponta da Madeira, na Ilha de São Luís (MA), como líder entre os portos privados, com mais de 13 milhões de toneladas movimentadas, o que mostra um crescimento positivo de 13,7% em comparação a maio de 2022. Outro destaque entre os cinco TUPs que mais movimentaram no mês foi o Terminal de Petróleo Tpet/Toil, localizado no Porto do Açu, no Rio de Janeiro, com um total de 4,95 milhões de toneladas movimentadas, registrando um crescimento notável de 103,96%.

No caso dos portos públicos, a movimentação foi de aproximadamente 40,5 milhões de toneladas durante o mês de maio, representando um aumento de 11% em comparação ao mesmo período do ano passado.

O Porto de Santos destacou-se como o de maior movimentação, com 11,88 milhões de toneladas, apresentando um aumento de 5,54% em comparação a maio de 2022. Esse porto foi responsável por 29,4% de toda a movimentação portuária pública do período. Os portos de Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PR) completam o pódio dos portos organizados, com 5,7 milhões e 5,5 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, esses números representam um aumento de 18,7% e 19% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

No acumulado de janeiro a maio, o setor portuário movimentou mais de 495,8 milhões de toneladas, registrando um acréscimo de 4,4% em comparação com o mesmo período de 2022.

A carga mais movimentada até o momento foi o minério de ferro, com 137,6 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a maio, representando um crescimento acumulado de 5,11% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Outras cargas que merecem destaque nesse período são o milho, com 10,2 milhões de toneladas movimentadas (crescimento de 65,52%), a soja, com 69,3 milhões de toneladas (aumento de 14,62%), e o petróleo (óleo bruto), com 82,7 milhões de toneladas (variação positiva de 10,19%).

Além disso, os destaques do ano incluem as movimentações do Terminal de Tubarão, com um crescimento de 14,12%, e do Terminal de Petróleo Tpet/Toil – Açú, com um notável aumento de 72,95%. Os perfis de carga granel sólido (7,31%) e granel líquido (4,10%) também apresentaram crescimento. O milho (65,52%) e a soja (14,62%) também se destacaram entre as mercadorias movimentadas.

Os interessados em acessar os dados estatísticos do setor aquaviário podem utilizar o Painel Estatístico disponível no site da Antaq, que permite a consulta eletrônica de informações sobre transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores e movimentação portuária de contêineres, sendo acessível via smartphones e tablets.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2023

REGIÃO NORDESTE - SUAPE ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA PROJETO

Projeto deve atrair investimentos de R\$ 45,9 milhões nos três primeiros anos de contrato

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O perímetro da área da concessão abrange cerca de 118 hectares (ha) de um total de 270 ha do PMAHC, a 30 km de Recife Fotos: Reprodução/Complexo de Suape

O Complexo Portuária de Suape, no Pernambuco, abriu consulta pública referente ao projeto de concessão de uso de bem público do Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti (PMAHC), localizado no Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana de Recife. De acordo com a Autoridade Portuária, a sociedade civil e o setor produtivo poderão contribuir com o projeto modelado pela Secretaria de Projetos Estratégicos do Estado de Pernambuco, com participação de consultores contratados pela Unesco. As colaborações devem ser enviadas pelo e-mail dialogopublico.armandoholanda@sepe.pe.gov.br, até 7 de agosto.

O perímetro da área da concessão abrange cerca de 118 hectares (ha) de um total de 270 ha do PMAHC. A concessionária que vencer a concorrência, prevista para ser realizada em março de 2024, será responsável pela administração, operação, manutenção e conservação dos atrativos, e pelos investimentos obrigatórios, estimados em R\$ 45,9 milhões para os três primeiros anos de contrato.

“A concessão é de grande importância para viabilizar serviços essenciais para o funcionamento desse equipamento histórico-cultural tão rico e importante para a região. A ação contempla a implementação de estratégias de preservação dos recursos naturais e culturais e está alinhada à

Agenda ESG (boas práticas de governança e sustentabilidade), um dos pilares da administração do complexo”, disse o diretor-presidente de Suape, Márcio Guiot.

Segundo a Autoridade Portuária, a concessionária deverá priorizar a mão de obra local e a aquisição de produtos e serviços das comunidades do entorno do parque. Deverá, também, optar por implantar intervenções, atividades, serviços, programas e ações com premissas sustentáveis, buscando contribuir para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU).

“A iniciativa visa impulsionar o desenvolvimento sustentável da região, possibilitando projetos inovadores importantes para as comunidades da área, com geração de renda, fomento aos novos negócios e consolidação do sentimento de pertencimento da população”, analisou Carlos Cavalcanti, diretor de Sustentabilidade do Complexo de Suape.

No próximo dia 26, às 9h30, será realizada a audiência pública no centro administrativo do Complexo de Suape, aberta para ampla participação da sociedade civil, órgãos e secretarias estaduais, Prefeitura do Cabo de Santo Agostinho, comunidades, Ministério Público e demais interessados.

Sobre o parque

O PMAHC, localizado no Cabo de Santo Agostinho, a 30 quilômetros do Recife, é um dos principais ativos ambientais e culturais de Pernambuco e facilmente acessível a partir do polo turístico de Porto de Galinhas e região.

Com área total de 270 hectares, instituída no final da década de 1970, a proteção patrimonial da área ficou sob responsabilidade da estatal portuária, empresa pública que administra o Porto de Suape. O equipamento conta com grande potencial turístico por seus valores nas áreas paisagística, geológica, ambiental, histórica, religiosa e cultural.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2023

REGIÃO NORDESTE - ITAQUI VAI EXPANDIR TANCAGEM DE COMBUSTÍVEIS COM NOVO TERMINAL DA SANTOS BRASIL

Neste ano, empresa está expandindo os terminais TGL 1 e TGL 3

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Além da expansão dos terminais 1 e 3, cujas obras já foram iniciadas, está prevista a construção do TGL 2 ainda em 2023 Foto: Divulgação/Porto de Itaqui

O Porto de Itaqui, no Maranhão, vai expandir a sua tancagem de combustíveis com a construção de um terceiro terminal de combustíveis da Santos Brasil. Além do futuro TGL 2, a empresa iniciou neste ano a expansão dos terminais TGL 1 e TGL 3, cuja obras começaram há dois meses e abrangem a construção de novos tanques

destinados ao recebimento, expedição e armazenagem de diesel, gasolina e biocombustíveis.

De acordo com a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), o novo terminal de combustíveis tem previsão de início de obras ainda em 2023.

“Os investimentos da Santos Brasil estão alinhados em nossa estratégia de atuação focada na ampliação dos negócios do Porto do Itaqui, impulsionando o desenvolvimento do Maranhão e o

crescimento socioeconômico de toda a região centro-norte brasileira”, afirma o presidente da Emap, Gilberto Lins.

Os três terminais no Porto do Itaqui foram arrematados pela Santos Brasil em leilão realizado na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, em abril de 2021. Combinadas as outorgas de R\$ 157,3 milhões e os investimentos iniciais em obras no valor de R\$ 500 milhões, são mais de R\$ 600 milhões para crescimento da movimentação de graneis líquidos no Porto do Itaqui.

Em números, as obras iniciadas neste ano representam um aumento da capacidade nominal de armazenamento do TGL 1 de 34 mil m³ para 66 mil m³. No TGL 3, a construção de novos tanques garantirá mais 30 mil m³ de capacidade nominal, passando de 20 mil m³ para 50 mil m³. Os terminais contarão com quatro linhas de píer dedicadas para combustíveis com acesso aos três berços que operam graneis líquidos no Porto do Itaqui.

“A Santos Brasil iniciou sua atuação no setor de graneis líquidos no Porto do Itaqui em função da boa condição de infraestrutura que o porto, que é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, oferece, com enorme potencial ligado ao agronegócio. Chegamos para ajudar a atender à crescente demanda dos clientes, contribuindo com o abastecimento do Arco Norte”, disse Carlos Quintero, diretor de Graneis Líquidos da Santos Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2023

REGIÃO SUL - MSC CONFIRMA ESCALAS DE NAVIOS DE CRUZEIROS EM PARANAGUÁ NA TEMPORADA 2024/2025

Porto paranaense já vai receber 16 rotas a partir de dezembro deste ano

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Expectativa é que cerca de 2 mil passageiros passem por Paranaguá em cada escala do MSC Armonia
Crédito: Divulgação

A armadora MSC Cruzeiros confirmou a presença de navios de passageiros pelo Porto de Paranaguá para a temporada 2024/2025. Segundo a Autoridade Portuária, o primeiro embarque e desembarque dessa temporada está programado para dia 20 de dezembro de 2024, seguido de um por semana, até finalizar dia 28 de março de 2025, totalizando 15 operações. O navio utilizado será o MSC Armonia,

na rota Paranaguá/Itajaí/Punta del Este (Uruguai)/Buenos Aires (Argentina), com retorno no complexo paranaense.

No dia 1º de dezembro deste ano, o Porto de Paranaguá receberá a primeira das 16 rotas já confirmadas para embarque e desembarque de passageiros em navios de cruzeiros da MSC. A previsão é que cerca de 2 mil pessoas passem pela região durante cada uma das escalas, injetando mais de R\$ 1,5 milhão, por semana, na economia local.

De acordo com André Pioli, diretor de Desenvolvimento Empresarial da Portos do Paraná, a decisão da MSC em já definir novas escalas para a temporada 2024/2025 se deu pela procura de passageiros já para o final deste ano.

“A venda de cruzeiros via Paranaguá se mostrou 40% maior que a procura pelo embarque via Santa Catarina. É a prova de que os paranaenses ansiavam por uma rota de cruzeiros saindo do Porto de Paranaguá, na expectativa de conhecer também a Cidade Mãe do Paraná e nosso litoral, que tem uma cultura riquíssima e é recheado de belezas”, afirmou o executivo.

Com a confirmação das duas temporadas da MSC no Paraná, o Estado quer desenvolver o turismo, pensando na geração de empregos e renda.

“Não apenas paranaenses, mas também turistas de outros estados e até de países vizinhos, como Paraguai e Argentina, passarão a embarcar ou desembarcar por Paranaguá. Com a confirmação dessas duas temporadas de escala fixa da MSC no Paraná, vamos desenvolver o turismo responsável e integrado, gerando emprego e renda”, analisou Márcio Nunes, secretário estadual do Turismo.

Após o anúncio, feito no mês de março, de que a MSC faria escalas nessa próxima temporada em Paranaguá, a armadora Costa Cruzeiros afirmou que estuda incluir o Paraná na rota dos navios de cruzeiros.

Sem citar possíveis datas, o presidente executivo das Américas Central e do Sul da empresa, Dario Rustico, afirmou que prevê em um futuro próximo o Porto de Paranaguá como mais um ponto de embarque e desembarque.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2023

REGIÃO SUL - SUL EXPORT: DESAFIOS E PROJETOS DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS EM PAUTA

Presidentes de empresas que administram complexos da região estarão presentes no fórum

Por BE NEWS - Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Luiz Fernando Garcia, presidente da Portos do Paraná, irá participar de dois painéis no segundo dia do Sul Export, em Curitiba



RECEPÇÃO EM PARANAGUÁ PARTICIPANTES DO SUL EXPORT FORAM RECEBIDOS POR DIRIGENTES DA ASSOCIAÇÃO DOS TERMINAIS DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE PARANAGUÁ (ATEXP) NA NOITE DE ONTEM, NA SEDE DA ENTIDADE, EM PARANAGUÁ (PR). O EVENTO REUNIU AINDA O DIRETOR PRESIDENTE DA PORTOS DO PARANÁ, LUIZ FERNANDO GARCIA, DIRETORES DO BRASIL EXPORT, QUE PROMOVE O FÓRUM, EMPRESÁRIOS DO SETOR E DIRIGENTES DE ASSOCIAÇÕES DE CLASSE DO SEGMENTO. CONFIRA A COBERTURA DA RECEPÇÃO NA COLUNA VITRINE EDIÇÃO ESPECIAL DO SUL EXPORT, NA PÁGINA 9.

Tem início hoje, dia 10, no Paraná, a edição 2023 do Sul Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento é sempre uma excelente oportunidade para que presidentes de autoridades portuárias da região possam dar um panorama de seus respectivos terminais, debatendo com empresários e especialistas os desafios enfrentados e projetos a curto, médio e longo prazo. Muitos desses presidentes estarão presentes em Curitiba.

A começar pelo anfitrião Luiz Fernando Garcia, presidente da Portos do Paraná, autoridade portuária que administra os complexos de Paranaguá e Antonina. Ele participará de dois painéis do Sul Export, ambos amanhã, dia 11, realizados em Curitiba (PR). O primeiro está marcado para as 11 horas, cujo tema é “Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná”. Estarão nesse debate com Garcia o presidente do Conselho de Administração da SCPAR, Marcelo Werner Salles.



O presidente da Portos do Paraná voltará ao palco para o quarto e último painel do fórum, previsto para as 16 horas. Dessa vez, o tema será “Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região”.

Garcia estará com outros dois presidentes de autoridades portuárias: Cristiano Klinger, mandatário da Portos RS, administradora dos portos do Rio Grande, de Porto Alegre e Pelotas; e Cleverton Vieira, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC).

A apresentação desse painel ficará a cargo do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, que também é o presidente do conselho de administração da Portos do Paraná.

Programação

As atividades do Sul Export começam na manhã de hoje, segunda-feira, em Paranaguá, com visitas à sede da Portos do Paraná e a terminais do complexo portuário.

À tarde, no Bourbon Curitiba Hotel & Suites, na capital do estado, terá início o InfraJUR – Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes. E no início da noite será realizada a sessão solene de abertura do Sul Export. Confira a programação detalhada no quadro a seguir.

QUADRO Programação do Sul Export 2023

10 | JULHO

7h00 – Partida do transporte para aqueles que estiverem hospedados no Bourbon Curitiba Hotel & Suites

9h00 – Partida do transporte para aqueles que estiverem hospedados no hotel Ibis Paranaguá

9h30 – Café de boas-vindas na Portos do Paraná (Paranaguá) e apresentação institucional

10h30 – Visita em navegação na Baía de Paranaguá

12h00 – Visita ao Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP)

12h45 – Visita à Paranaguá Pilots e almoço no local

15h00 – Partida para Curitiba

16h45 – Chegada prevista ao Bourbon Curitiba Hotel & Suites

18h00 – Abertura do InfraJur: Atuação do Tribunal de Contas da União no controle das atividades das agências reguladoras

– Benjamin Zymler, ministro do Tribunal de Contas da União (TCU)

– Benjamin Gallotti, sócio da Gallotti Advogados e presidente do Conselho do Portugal Export

– Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil

18h30 – Sessão solene de abertura do Sul Export, com autoridades convidadas

20h00 – Jantar



11 | JULHO

9h00 – Palavras de boas-vindas dos presidentes do Conselho Nacional, José Roberto Campos, do Conselho do Sul Export, Jesualdo Silva, e do coordenador científico do Conselho Jurídico do CEBE, dr. Celso Peel

9h15 – Painel InfraJur: Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário

Presidente de mesa: Elias Francisco da Silva Júnior, sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados

Debatedores

- Breno Medeiros, ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
- Guilherme Caputo Bastos, ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
- Marcelo Kanitz, sócio do Amorim, Trindade, Kanitz e Russomano Advogados
- Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo e coordenador científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export (Cebe)

10h30 – Coffee break

11h00 – Painel 1: Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Luiz Fernando Garcia, presidente da Portos do Paraná
- Marcelo Werner Salles, presidente do Conselho de Administração da SCPAR

12h00 – Painel 2: Acessos terrestres aos portos da região Sul

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Mayhara Chaves, gerente de Regulação da Rumo Logística
- Beto Martins, secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina
- Marcelo Fonseca, superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT
- Sandro Alex Cruz de Oliveira, secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná
- André Luis Gonçalves, diretor-presidente da Ferroeste

13h00 – Almoço

14h30 – Painel 3: Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Apresentação: Fabrizio Pierdomênico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Debatedores

- Cristiano Klinger, presidente da Portos RS
- Cleverton Vieira, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul
- Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná

16h00 – Coffee break

16h30 – Painel 4: Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores

- Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e presidente do conselho do Sul Export
- André Maragliano, diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (Atexp)
- Jerônimo Goergen, presidente da Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (Acebra)
- Marcelo Saraiva, CEO da Brado Logística
- Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente da Portonave

18h00 – Encerramento

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/07/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - O DESENVOLVIMENTO DA LIDERANÇA É UM PROCESSO. NOS PORTOS MAIS DO QUE EM QUALQUER LUGAR



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinio@portalbenews.com.br



“A liderança é a capacidade de conseguir que as pessoas façam o que não querem fazer e gostem de o fazer.”

Harry Truman – 33º Presidente dos Estados Unidos.

Meu falecido pai, também Hudson Carvalho, trabalhou na antiga Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo, antigo nome da Autoridade Portuária de Santos) por 34 anos. Antes, iniciou sua carreira portuária na ainda mais antiga CDS (Companhia Docas de Santos, que antecedeu a Codesp na gestão do Porto). As “Docas”, como gostávamos de chamar.

Começou como TCD – Trabalhador de Carga e Descarga, num tempo em que a hoje Autoridade Portuária de Santos ainda fazia operação de navios. Foi seu cargo inicial, mas ele passou a maior parte de seu tempo ocupando um outro com nome estranho: feitor.

Desnecessário falar da carga negativa que o nome carrega. Eram tempos diferentes dos atuais. Era necessário assumir uma atitude mais firme para que o trabalho fosse realizado, na quantidade e com a qualidade necessárias. Outras vezes era preciso relevar, orientar.

Com sua pouca escolaridade, mas com enorme inteligência intuitiva, ele já exercia, à época, a liderança que hoje chamamos de situacional.



Em outras palavras, liderar conforme cada situação que encontra, variando estilos de comando:

Autocrático (decide e ordena conforme sua própria visão);

Democrático (compartilha as decisões com a Equipe);

Liberal (permite que a Equipe ordene os trabalhos, segundo a experiência dela);

Treinador (Coach, como se prefere chamar atualmente, se preocupa em desenvolver em cada membro e no conjunto da Equipe, competências, habilidades e comportamentos adequados e necessários para que os resultados sejam alcançados).

Não há estilo melhor ou pior. O bom desempenho do líder vem da capacidade de adquirir maior repertório possível de estilos e usá-los, variando-os na medida do necessário.

Essa variação será eficaz se aplicada conforme o grau de maturidade da equipe. Quando o nível de maturidade é baixo, as palavras são “comando e controle”. Sendo alto, a palavra será “delegação”. Só por isso já seria desafiador, mas aqueles que ocupam cargos de liderança sabem que o grau de maturidade de uma equipe não é linear. Cada membro possui sua própria história profissional, que o torna mais ou menos maduro profissionalmente. Por isso, a atenção do líder deve recair sobre todos e sobre cada um.

Líderes, muito diferentes do antigo “chefe”, são peças chave para que as organizações atinjam seus objetivos. Ocupando formalmente cargos de comando ou não, inspiram as pessoas a fazerem mais e melhor. Dão e são exemplo de conduta. São referências de comportamento e atitude perante o trabalho e a vida.

Nos portos, esse perfil assume relevância ainda maior. Decisões devem ser tomadas a cada minuto com rapidez e assertividade. Um erro pode significar a perda da janela de atracação de um navio, o atraso na sua saída, um reposicionamento no pátio ou porão, ações que podem significar milhares de dólares de custo adicional. Ou evitá-los. Causar dano a um equipamento, ou torná-lo mais produtivo. Causar um acidente, ou permitir a volta são e salvo para casa.

Nos portos, líderes relacionam-se com times de diferentes níveis socioeconômicos e de escolaridade. Trabalham, lado a lado, com a mão de obra operacional e a altamente qualificada, o que obriga o líder não só a variar seus estilos, mas também modular a linguagem para que seja entendido por todos.

No futuro, esse processo só irá ganhar mais corpo, com mais tecnologia, processos mais sofisticados, novas gerações assumindo os postos de trabalho. O “reinventar-se” precisará ser ainda mais rápido.

Acho importante desmistificar outro aspecto que envolve o exercício da liderança: que o líder nasce pronto. Que não é possível ser um bom líder se não houver nascido para isso.

Essa afirmação não procede. Todos podemos ser bons líderes se estivermos atentos aos objetivos estratégicos da organização e, a partir deles, abertos ao desenvolvimento de novas competências. Todos podemos fazer isso. Os que trazem em seu DNA os genes da liderança apenas o farão um pouco mais rápido, mas também precisarão desenvolver continuamente as competências que possuem e outras novas. Como todos.

É um caminho difícil, mas que traz a possibilidade de transformar, para melhor, pessoas e organizações.

Quem está disposto a trilhá-lo?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2023

VITRINE – BRASIL EXPORT - UMA ESPECIAL RECEPÇÃO EM PARANAGUÁ

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

UMA ESPECIAL RECEPÇÃO EM PARANAGUÁ

A programação da edição 2023 do Sul Export só começa hoje, com uma visita técnica a uma das joias do sistema portuário nacional, o nosso premiado Porto de Paranaguá, no Paraná. Mas os eventos associados ao principal fórum de debates portuário e logístico da Região Sul já tiveram início na noite de ontem, com uma recepção oferecida pela Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atexp) a participantes do seminário na aconchegante sede da entidade, na própria cidade portuária. Confira, a seguir, momentos especiais deste encontro



Em noite de confraternização, o gerente-geral da Atexp, Juliano Mickus, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, celebraram os avanços do complexo de Paranaguá



Na contagem regressiva para o Sul Export, o gerente-geral do terminal da Cargill em Paranaguá e diretor da Atexp, André Maragliano, o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, o gerente-geral o Terminal Portuário da Cotriguaçu e diretor da Atexp, Rodrigo Coelho, o diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários e presidente do Conselho do Sul Export, Jesualdo Silva, e o diretor da Sealogic e também diretor da Atexp, Sandro Hech



O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos (SP), Bruno Ortandí, e o diretor da Azul Marítimo Corretora de Seguros, José Eugênio Martinez, na agradável recepção da Atexp, na sede da entidade, em Paranaguá



O diretor comercial da Jan De Nul, Ricardo Delfim, o diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Kemgo, e o diretor-executivo da Jan De Nul, Sérgio Correia, também participaram do encontro promovido pela associação dos terminais



Em um papo bem animado, o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisarc), André Nelva, sua primeira vice-presidente, Rose Fassina, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), e o diretor-comercial do Brasil Export, Márcio Delfim



O comandante Alekson Porto, da Praticagem do Paraná, o diretor do Brasil Export José Vitor Mamede e o secretário executivo da Praticagem do Brasil, Arionor Souza, também vão participar do Sul Export



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

VI CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM ABRE INSCRIÇÕES

Estão abertas as inscrições para o VI Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM. Com iniciativa da Associação Brasileira de Direito Marítimo e realização conjunta do Sistema Santa Cecília de Comunicação e Unisanta, o evento será realizado nos dias 17 e 18 de agosto, no Sheraton, em Santos.

Os valores variam entre R\$ 75,00 (online, meia-entrada) e R\$ 500,00 (presencial, inteira). Alunos de Direito da Unisanta não pagam. Associados ABDM pagam R\$ 350,00 na modalidade presencial ou R\$ 100,00 no online. Os ingressos podem ser parcelados em até 12 vezes. Clique [aqui](#) para se inscrever.

***** Programação sujeita a alterações *****

Dia 17/8

08h30 – Credenciamento

09h00 – Abertura

09h30 – 1º Painel: Eficácia das cláusulas de arbitragem inseridas no Conhecimento de Transporte em face das seguradoras sub-rogadas

Moderadores:

Lucas Leite Marques – Advogado, associado ABDM

Diogo Nolasco – Advogado, associado ABDM

Debatedores:

Lilian Bertolani – Secretária Geral na Câmara de Conciliação e Arbitragem da FIESP

Paulo Henrique Cremonese Pacheco – Advogado, sócio na MCLG Advogados

Fernando Akaoui – Desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP)

10h45 – Intervalo

11h00 – 2º Painel: Demurrage e detention de containers – Natureza jurídica e modalidades de cobrança

Moderadores:

Cristina Wadner Gonçalves – Advogada, associada ABDM

João Paulo Braun – Advogado, associado ABDM

Debatedores:

José Renato Ribas Fialho – Superintendente de Regulação na ANTAQ

Bruno Tussi – Advogado, Presidente da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/SC

Marie-Lorraine Metz – Diretora Jurídica da CMA-CGM do Brasil

Frederico Messias – Juiz Titular da 4ª Vara Cível de Santos

12h30 – Almoço livre

14h00 – 3º Painel: Economia Azul e Segurança da Navegação



Moderadores:

Carlos Augusto Cabral – Representações Proinde Ltda.
Maria Cristina Gontijo – Advogada, Professora de Direito Marítimo na UNISANTA

Debatedores:

Luciana Marques – Advogada, Vice-Presidente da ABDM
Almirante Ralph Dias – Presidente do Tribunal Marítimo
Almirante Lima Filho – Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

15h00 – 4º Painel: Principais desafios para o Porto de Santos – Análise da Concessão de Acessos

Moderadores:

Casemiro Tércio de Carvalho – Diretor de Assuntos Portuários do Sistema Santa Cecília de Comunicação
Natalie Nanini – Diretora de Jornalismo do Sistema Santa Cecília de Comunicação

Debatedores:

Anderson Pomini – Presidente da Autoridade Portuária de Santos
Ricardo Molitzas – Diretor Executivo do Sopesp
Caio Morel – Diretor Executivo da Abratec
Fabio Siccherino – CEO da DP World Santos
Antonio Carlos Sepúlveda – CEO da Santos Brasil
Jacqueline Wendpap – Diretora Executiva do Instituto Praticagem do Brasil

16h30 – Coffee break

17h00 – 5º Painel: Tarifas Públicas de Acessos Portuários – Custos X Investimentos

Moderadores:

Werner Braun Rizk – Advogado, Secretário Geral da ABDM
Bernardo Mendes Vianna – Advogado, Vice Presidente da ABDM

Debatedores:

Eduardo Lustoza – Diretor de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos
Claudio Loureiro – Diretor Executivo do Centronave
Luis Fernando Resano – Diretor Executivo da ABAC
Caio Farias – Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

18h: Palestra: “Segurança Jurídica e regulatória no ambiente de infraestrutura brasileiro”
com o **Ministro Benjamin Zymler (TCU)**

Coquetel de confraternização exclusivo para autoridades, debatedores, patrocinadores e público inscrito no formato presencial.

Encerramento do primeiro dia de atividades.

Dia 18/8

08h30 – Abertura

09h00 – 6º Painel: Agentes Marítimos e Agentes de Cargas – Controvérsias nos Processos Administrativos e Judiciais.



Moderadores:

Thiago Aló – Advogado, associado ABDM
Alice Studart – Advogada, associada ABDM

Debatedores:

Sergio Ferrari – Advogado, associado ABDM
Arthur Rocha Batista – Advogado, associado ABDM
Francisco Morais Silva – Advogado, associado ABDM

11h – Intervalo

11h30 – Palestra: “Liberdade econômica no ambiente de infraestrutura”

com o Ministro André Mendonça (STF)

12h30 – Almoço livre

14h – 7º Painel: Perspectivas para o setor portuário e hidroviário

Moderadores:

Marcelo Sammarco – Advogado, Vice Presidente da ABDM
Ingrid Zanella – Advogada, Pres. Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB

Debatedores:

Fabrizio Pierdomenico – Secretário Nacional de Portos
Flávio da Costa Rocha – Diretor da Eldorado Brasil Celulose S/A
Jesualdo Silva – Diretor Executivo da ABTP

15h30: Coffee Break

16h – 8º Painel: Navegação Fluvial: Projetos de Hidrovias

Moderadores:

Luis Felipe Galante – Presidente da ABDM
James Winter – Vice Pres. Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB

Debatedores:

Ricardo Tomczyk (Executivo Relações Institucionais Amaggi)
André Meloni Nassar (Presidente Executivo da ABIOVE – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais)
Dino Antunes Batista – Diretor de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos
Eduardo Nery – Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

17h30 – 9º Painel: Questões Polêmicas de Direito Portuário do Trabalho – Exclusividade e adicional de risco

Moderadores:

Pedro Calmon Neto – Advogado, associado ABDM
Daniela Revoredo – Advogada, sócia da Revoredo Advocacia

Debatedores:

Sérgio Aquino – Presidente da FENOP
Alte. Murillo Barbosa – Presidente da ATP
Desembargador Celso Peel – TRT/SP
Ministro Caputo Bastos – TST

Encerramento do evento

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 10/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MINISTRO DEFENDE CONSULTA POPULAR PARA VENDA DA CEMIG

Governo Zema pretende aprovar liquidação da estatal junto com plano de recuperação fiscal do estado

Por epbr 10 de julho de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás, Política energética, Setor elétrico



Ministro do MME, Alexandre Silveira, na Comissão de Minas e Energia, na Câmara, em maio de 2023 (Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados)

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD) defendeu a previsão legal vigente para realização de um referendo para a venda da Cemig, sob o controle do governo estadual de Minas. “Sou a favor de que essa legislação, construída lá atrás, seja mantida”.

– Silveira, contudo, ponderou que a decisão final cabe à assembleia mineira. “Esse debate tem que ser feito no âmbito daqueles que foram legitimados nas urnas”. A venda da Cemig é um projeto de Romeu Zema (Novo), que não saiu do papel em seu primeiro mandato como governador (O Tempo).

O projeto de lei do governo Zema chegou a ser previsto para 2020 (epbr); em abril desse ano, o governador voltou a defender a liquidação da estatal, agora em conjunto com a aprovação, pelos deputados mineiros, da adesão ao Plano de Recuperação Fiscal, junto ao governo federal (Diário do Comércio)

Na gas week: Energisa assume ES Gás; o novo desenho da distribuição de gás no Brasil

Yara Brasil se livra de importações russas. Após dois anos de transição, a gigante do setor de fertilizantes afirma que conseguiu, no suprimento para o Brasil, aderir às sanções europeias contra a Rússia e se tornar 100% independente do país. Por aqui, planeja substituir o gás natural fóssil por biomassa na produção de nitrogenados (Folha)

A destinação de gás natural, por meio de um novo programa de governo, para as indústrias químicas e de fertilizantes é uma das prioridades do governo federal na agenda de reindustrialização: Lula deixa claro que gás para fertilizantes é prioridade: “vamos fazer”

Petróleo abre a semana em queda...Futuros do Brent são negociados com recuo próximo de 1% na manhã de hoje, abaixo dos US\$ 80 por barril.

Após o saldo de cortes da OPEP+, demanda chinesa e dados macroeconômicos dos EUA terem garantido o avanço da commodity na reta final da semana anterior, com valorização próxima de 4% (Investing.com).

A Petrobras vai receber, no Brasil, o secretário-geral da OPEP, Haitan Al Ghais. Visita foi acertada por Jean Paul Prates, durante a primeira participação de um presidente da companhia em um seminário internacional da OPEP. O anúncio foi feito por Prates nas redes sociais.

Indústria naval. Ecovix e a Gerdau vão fazer o descomissionamento da plataforma P-32, parte do projeto de revitalização de Marlim e Voador. Foi a primeira licitação da Petrobras para a reciclagem de plataformas destinada exclusivamente ao mercado brasileiro (epbr).

Frente parlamentar. Uma das propostas apresentadas à nova frente parlamentar da indústria naval prevê a criação de um regime patrimonial e de simplificação tributária para encomendas de navios, embarcações e plataformas de petróleo no Brasil.

– A ideia é criar medidas para blindar as embarcações e os clientes de eventuais crises que impactem a conclusão das obras – como ocorreu no passado (epbr).

IMO adia decisão sobre taxa de carbono. Ao renovar ambições climáticas para o setor de navegação, a organização deixou para 2025 as decisões sobre uma cobrança com base em emissões, que pode passar a valer em 2027.

– Ideia é criar um fundo para financiar a descarbonização do setor. Brasil e outros países emergentes são contrários à nova taxa e argumentam que haverá elevação de custos sobre alimentos, entre outros pontos: Transporte marítimo adota ambição de emissões líquidas zero até 2050.

Eletrobras vende térmicas a gás. A medida envolve usinas com 2 GW de capacidade e faz parte do plano de descarbonização do portfólio da empresa privatizada no governo Bolsonaro (epbr)

Capital para H2V. A thyssenkrupp nucera, divisão de hidrogênio verde da companhia alemã, levantou € 526 milhões na bolsa de Frankfurt. O foco da nova companhia será a produção em larga escala de eletrólise alcalina da água (epbr).

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 10/07/2023

BRASIL PREPARA ENTRADA NA CORRIDA VERDE; MUNDO BATE RECORDE DE CALOR

Por Nayara Machado 10 de julho de 2023 Em Diálogos da Transição



Sobrevoo flagra queimada na floresta Amazônica, no Pará, em 2019 (Foto: Araquém Alcântara/WWF Brasil)

Combate ao desmatamento, eólica, solar, hidrogênio verde, biocombustíveis, marco regulatório da mineração são algumas das oportunidades elencadas pelo plano de transição ecológica em elaboração pelo Ministério da Fazenda, listou nesta segunda (10/7) o ministro Fernando Haddad (PT).

Em entrevista ao podcast O Assunto, do G1, o ministro disse que o plano pretende desburocratizar investimentos verdes e pode ser a grande marca do terceiro mandato do presidente Lula (PT).

“Eu vejo a reforma tributária, o marco fiscal e o plano de transição ecológica como o mesmo desenho de um novo Brasil”.

Na última sexta, o ministro passou mais de duas horas no Palácio da Alvorada, a residência oficial do presidente da República, apresentando “oportunidades de transição, emprego e renda para colocar o Brasil no século 21”.



É um plano de cem ações a serem desdobradas em quatro anos e que serão entregues por ordem de importância, a partir de agosto.

O foco em uma recuperação econômica e industrial em bases sustentáveis foi uma das bandeiras de Lula na corrida presidencial.

Segue um movimento internacional. A Lei de Redução da Inflação de Joe Biden, nos Estados Unidos, em 2022, destinou centenas de bilhões para incentivar a instalação de indústrias de baixo carbono no país – um movimento que acendeu o alerta na União Europeia, que correu para lançar sua Lei da Indústria Net Zero.

Os países ricos tentam fazer frente à China, que há alguns lançou mão de pesados incentivos para alavancar a produção de insumos e tecnologias de transição, e hoje é a maior fornecedora global de painéis solares, por exemplo.

Pelo lado dos emergentes, a Índia e a Colômbia são outros exemplos de economias que estão se movendo em busca de investimentos verdes.

No caso do Brasil, o plano passa pela criação do mercado de carbono – que o governo espera aprovar ainda este ano, antes da COP28 –, reforma tributária, parcerias público-privadas e atração de capital para produtos que comprovem ser net zero. Leia na epbr

Novas energias

Saindo do macro, há uma extensa agenda regulatória setorial para viabilizar investimentos em novas energias e tecnologias de descarbonização no Brasil.

Captura e armazenamento de carbono, hidrogênio, eólicas offshore, diesel verde, combustível sustentável de aviação são alguns exemplos.

Em entrevista à agência epbr no final de maio, Raíssa Cafure Lafranque, vice-presidente da EDF Renewables Brasil, disse que é preciso uma sinalização forte do governo para atrair investimentos na transição.

“O momento é agora”. Raíssa avalia que, enquanto para eólica offshore o potencial brasileiro já está materializado, o desenvolvimento da indústria do hidrogênio verde ainda depende de sinalizações externas, o que os países estão decidindo sobre esse mercado.

“Ainda não temos uma regulação estabelecida, nem para offshore, que precisa de uma regulação local, nem para hidrogênio verde, que precisa não só de uma política local, mas também de uma clareza maior da regulação internacional”, comenta a executiva.

Recordes de temperatura

As temperaturas globais da superfície do mar atingiram recordes em maio, junho e julho – e o aquecimento do El Niño está apenas começando – alertaram os cientistas da Organização Meteorológica Mundial (OMM) da ONU nesta segunda (10/7).

“A primeira semana de julho pode ser considerada o período mais quente ou a semana mais quente já registrada”, com uma temperatura média global próxima a 17,24 °C em 7 de julho, disse Omar Baddour, chefe de monitoramento climático da OMM.

Os termômetros registraram um “pico sem precedentes” nas temperaturas da superfície do mar no Atlântico Norte, e os cientistas afirmam que “sem precedentes é o novo normal”.

Do pólo Sul ao Norte, as temperaturas estão tão altas que os níveis de gelo marinho da Antártica atingiram sua menor extensão em junho desde o início das observações de satélite.



Foram cerca de 2,6 milhões de quilômetros quadrados de gelo marinho perdido.

“A região antártica é normalmente considerada relativamente estável; é muito mais frio que o Ártico. Estamos acostumados a ver essas grandes reduções no gelo marinho no Ártico, mas não na Antártica”, destaca Michael Sparrow, chefe do Programa Mundial de Pesquisa Climática da OMM.

Além da Antártida, a agência da ONU alertou que a onda de calor marinha também afeta a distribuição da pesca e os ecossistemas oceânicos, com efeitos indiretos no clima.

“Quando você tem um ciclone tropical, tudo é afetado na costa, incluindo a pesca, mas também no interior”, disse Baddour.

“Com fortes precipitações que podem levar a vítimas, deslocamento de populações e assim por diante. Então, se dissermos que é uma mudança dramática, isso também significa uma probabilidade dramática de eventos climáticos e climáticos extremos”.

Curtas

Mercado de carbono

MPPA e MPF emitem recomendações ao Estado do Pará sobre mercado de carbono. Comunidades tradicionais alegam que estão sendo assediadas pelo mercado de carbono mediante propostas ilusórias de melhora de vida com informações apenas de benefícios apresentadas pelas empresas. O intuito é de convencê-las a assinarem contratos, “muitas vezes sem clareza de suas cláusulas, causando impactos no modo de vida tradicional local”, aponta a nota técnica. G1

Cúpula da Amazônia

O governo Lula se esquivou da proposta da Colômbia de interromper novos projetos de exploração de petróleo na Amazônia, e também deixou em aberto que postura adotará em agosto, nas negociações para um tratado de proteção do bioma.

Durante encontro técnico científico dos oito países da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), na semana passada, o governo colombiano de Gustavo Petro também propôs que os países amazônicos zerem a exploração ilegal de minérios na região, além de acabar com o desmatamento até 2030. Folha

Clima e guerra

O presidente dos EUA, Joe Biden, procurará aprofundar suas relações com o rei Charles da Grã-Bretanha e o primeiro-ministro Rishi Sunak em reuniões separadas, nas quais se espera que a mudança climática e a Ucrânia dominem a agenda. Biden desembarcou em Londres no final do domingo para iniciar uma viagem por três países, incluindo a cúpula da OTAN. Reuters

Eletrificação na Tailândia

A tailandesa Siam Motors está conversando com várias montadoras chinesas sobre possíveis parcerias, principalmente para veículos elétricos. Isso reflete uma mudança em andamento na Tailândia, onde os investimentos chineses no valor de US\$ 1,44 bilhão desde 2020 abriram uma nova frente em um mercado historicamente dominado pelas montadoras japonesas. Reuters

Emissões do refino

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (10/7) que investiu R\$ 200 milhões para adequar as emissões das refinarias Replan, em São Paulo, e Refap, em Canoas, Rio Grande do Sul às normas do Conama. Cada refinaria recebeu cerca de R\$ 100 milhões em investimentos para instalação de um novo sistema de tratamento de gases.

Sungrow inaugura nova sede em São Paulo

Com investimento avaliado em 3 milhões em estrutura e suporte ao consumidor, a multinacional, que soma filiais em diversas regiões, é a única do setor com sede no Brasil. O espaço é um reflexo do movimento de expansão da empresa, que cresceu 96% em três anos, além de aumentar seu quadro de colaboradores de 40 para 108.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 10/07/2023

GERAÇÃO EÓLICA ALCANÇA RECORDES NO INÍCIO DE JULHO; CONHEÇA OS MAIORES PARQUES

Apenas nos quatro primeiros dias de julho, geração de energia eólica atingiu 17.110 MW, 24,3% da demanda total do SIN

Por Millena Brasil 10 de julho de 2023 Em Eólica



Complexo eólico Delta do Maranhão da Omega Energia (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA – Dados do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) apontam recorde de produção de energia eólica no Brasil para o segundo semestre de 2023. Nos quatro primeiros dias de julho, a geração da fonte renovável atingiu 17.110 MW, representando 24,3% da demanda total do Sistema Interligado Nacional (SIN).

Segundo o ONS, na última terça (4/7), às 22h55, a geração instantânea e média de eólica no SIN chegou a 19.720 MW, o maior índice registrado este ano. O número equivale a 27,8% da demanda naquele minuto de carga nacional, mais de um quarto da carga total do sistema.

No dia 3 de julho, apenas a região Nordeste alcançou 17.135 MW e, dentro de 24 horas, superou 18.401 MW na produção de energia eólica, correspondendo a 149,1% da demanda do subsistema.

Isso significa que, durante esse período, a carga do submercado poderia ser totalmente suprida pela energia limpa gerada, com uma capacidade excedente.

“A região tem os potenciais naturais para se tornar o grande celeiro das energias limpas e renováveis do mundo”, afirma o ministro de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira.

“Estamos trabalhando para fortalecer marcos legais e regulações; atrair investimentos, a fim de gerar energias renováveis e desenvolvimento, além de oportunidades que beneficiem a nossa população”, completa.

Os maiores complexos eólicos em operação

No Brasil, os parques eólicos já acumulam uma capacidade instalada de 26 gigawatts. Até maio deste ano, mais de 2 GW de potência foram adicionados no país.

No mesmo período, o país contava com 900 usinas instaladas, sendo 85% delas localizadas no Nordeste, de acordo com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Veja a lista (clique aqui para conferir os detalhes):

<https://epbr.com.br/os-10-maiores-parques-eolicos-do-brasil/>

1. Lagoa dos Ventos (716,5 MW)
2. Campo Largo (687,9 MW)
3. Chuí (582,8 MW)
4. Oitis (517 MW)
5. Rio do Vento (504 MW)
6. Chafariz (471,2 MW)
7. Chapada do Piauí (438 MW)
8. Alto Sertão (438 MW)

9. Delta do Maranhão (426 MW)
10. Ventos de São Roque (396 MW)

Os dados são da Aneel e das empresas e correspondem a junho de 2023.

Expectativa de crescimento

De acordo com o ONS, o aumento da intensidade dos ventos em diversas regiões do Brasil até setembro deve favorecer a produção de energia eólica. É esperado que a participação da fonte na matriz elétrica do SIN seja impulsionada durante o período.

Em maio de 2023, a matriz energética brasileira teve uma expansão de 4,61 GW de capacidade, sendo que 87,6% veio de usinas eólicas e solares, segundo dados da Aneel.

Somente no início de julho, as fontes eólica e solar foram responsáveis por 45% da geração de eletricidade em todo o país. A geração solar atingiu 18.528 MW e a eólica alcançou 14.818 MW, enquanto a demanda total de energia elétrica no SIN foi de 73.096 MW.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 10/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS AVALIA EVENTUAL AUMENTO DE PARTICIPAÇÃO NA BRASKEM

Novonor já recebeu propostas para vender sua fatia de 50,1% do capital votante na empresa petroquímica

Por Bruno Rosa

A Petrobras solicitou nesta segunda-feira acesso ao data room virtual da Braskem, para eventual exercício de tag along ou de direito de preferência, na hipótese de alienação das ações detidas pela Novonor (ex-Odebrecht) na companhia petroquímica.

A Novonor tem 50,1% do capital votante da Braskem, empresa líder na produção de plástico nas Américas. A Petrobras, por sua vez, conta com 47% das ações com direito a voto na empresa. A estatal tem preferência em uma eventual venda dos papéis da antiga Odebrecht na Braskem.

Em maio, a Braskem havia recebido oferta de compra do fundo de private equity americano Apollo Global Management e pela Abu Dhabi National Oil Company (Adnoc), a estatal de petróleo de Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos. As empresas ofereceram R\$ 47 por ação, com parte sendo pago à vista.

Em junho, a Unipar fez uma proposta firme para comprar a totalidade das ações que a Odebrecht tem na Braskem. A Unipar propõe fazer uma oferta pública de ações a acionistas minoritários detentores de ações ordinárias e preferenciais. Haveria também uma oferta para comprar até a totalidade das ADRs (recibos depositários americanos) listadas na Bolsa de Nova York.

Mercado: Ibovespa cai, pressionado por commodities metálicas; dólar fecha a R\$ 4,88

A Braskem é líder no mercado de resinas termoplásticas (polietileno, polipropileno e PVC) das Américas, enquanto a Unipar vem na segunda colocação na produção de PVC na América do Sul, sendo a principal produtora de cloro e soda na região.

Apesar do pedido para acessar o data room, a Petrobras disse que não houve qualquer decisão da diretoria executiva ou do seu Conselho de Administração em relação ao processo de

desinvestimento ou de aumento de participação na Braskem. Segundo a Petrobras, o acesso ao data room é "uma etapa necessária referente aos direitos de tag along e de preferência previstos no Acordo de Acionistas".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2023

A PEDIDO DA FAZENDA, RELATOR DO CARF INCLUIU ARTIGO QUE PERMITE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS QUE PODEM RENDER R\$ 34 BI AO GOVERNO

Pela proposta, aprovada pela Câmara, devedores inscritos na dívida poderão ganhar um desconto de até 65% e parcelar o pagamento em até 120 meses

Por Geralda Doca



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad – Foto : Diogo Zacarias

Para aumentar a arrecadação do governo federal em até R\$ 34 bilhões, o Ministério da Fazenda aproveitou e incluiu no projeto do Conselho de Administração de Recursos Fiscais (Carf) um trecho que cria mais uma renegociação de dívidas. Pela proposta, aprovada pela Câmara dos Deputados e enviada ao Senado, devedores inscritos na dívida poderão ganhar um desconto de até 65% e parcelar o pagamento em até 120 meses.

O novo refinanciamento entrará em vigor a partir deste ano. Poderão ser beneficiadas empresas atuadas pela Receita, com processos no Carf ou Judiciário. A estimativa de receita extra foi publicada pelo Valor Econômico e confirmada pelo Globo.

Hoje, o abatimento é limitado a 50% do valor devido e o prazo de pagamento é em até 84 meses. Segundo o relator do projeto, deputado, Beto Pereira (PSDB-MS), a medida foi incluída no texto a pedido da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

- A proposta surgiu da PGFN que defendeu a possibilidade de criar condições melhores para as transações no âmbito do órgão. Foi incluído no texto porque pode facilitar o pagamento das dívidas pelos contribuintes - disse o deputado.

A estimativa de uma arrecadação extra de R\$ 34 bilhões foi feita pela própria PGFN, segundo técnicos do Ministério da Fazenda. Por outro lado, o Ministério da Fazenda busca alternativas para conseguir cumprir o arcabouço fiscal, que vai substituir o teto do gasto público.

O próprio projeto do Carf faz parte das fontes de receita do governo. A proposta original era assegurar ao Ministério da Fazenda o voto de Minerva ou Qualidade, nas decisões em que o contribuinte conseguir empate no Carf, espécie de tribunal administrativo da Fazenda. Um modelo que vigorou até o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Para vencer resistência no Congresso, o governo cedeu e permitiu melhores condições de renegociação para os devedores. A Fazenda terá o voto a seu favor, mas o contribuinte ficará dispensado de pagar multa e juros e poderá pagar o principal em até 12 parcelas.

O projeto deverá ser aprovado pelo Senado em agosto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2023

DEPUTADOS DO PT APELAM AO TCU PARA TENTAR ANULAR CONCESSÃO DE AEROPORTOS

Deputados entraram com representação contra ANAC por supostas irregularidades e descumprimento de prazos de pagamento das outorgas de Congonhas e dos demais aeroportos da 7ª rodada de concessão

Por Mariana Barbosa



Protesto em Congonhas contra privatização do aeroporto, no início do ano – Foto : Reprodução

Dez deputados federais do PT entraram com uma representação no Tribunal de Contas da União contra a Agência Nacional de Aviação Civil por supostas irregularidades no leilão da 7ª e última rodada de Concessões de Aeroportos.

Eles apresentam uma série de alegações que vão desde o descumprimento dos prazos de pagamento de outorga previstos no edital e no contrato de concessão até riscos à

soberania nacional.

A 7ª rodada envolveu a concessão do aeroporto de Congonhas e mais de uma dezena de aeroportos menores em quatro estados, o Bloco Norte II, além dos aeroportos da aviação executiva de Jacarepaguá e Campo de Marte.

Segundo os deputados, parte das outorgas do Bloco Norte II foi paga com precatórios, o que teria resultado na falta de contribuição em dinheiro ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Na representação, os deputados dizem ainda que a escolha de aeroportos deficitários em conjunto com o Aeroporto de Congonhas, reunidos no Bloco SP/MS/PA/MG, foi “errada” e que “vai afetar diretamente os cofres públicos e o funcionamento da Empresa Pública Infraero”.

Sobre a soberania nacional, o texto argumenta haver “risco eminente (sic) sobre a soberania nacional por tratar de informações de conteúdo da segurança nacional referentes à gestão aeroportuária de limites territoriais e aéreos fronteiriços, além de retirar do Estado a capacidade de trânsito das frotas aéreas oficiais, principalmente da comitiva presidencial sobre solo nacional”.

A representação é assinada por Alencar Braga, Alfredo Cavalcanti, Paulo José Guedes, Rubens Otoni Gomide, Vander Loubet, Jilmar Tatto, Nilton Tatto, Carlos Alberto Zarattini e Juliana Cardoso. O relator do caso no TCU é o ministro Walton Alencar Rodrigues.

Desde o início do governo do PT, o partido vem demonstrando insatisfação com a última rodada de privatização dos aeroportos, promovida pelo governo Bolsonaro no final do ano passado, uma vez que ela esvazia a Infraero. A estatal hoje ainda mantém o Santos Dumont, que ficou de fora da 7ª rodada por conta do questionamento do governo e da prefeitura do Rio, contrários ao formato do edital.

O governo deixou em suspenso uso de precatórios para o pagamento de parte das outorgas, até que fosse feita uma avaliação pela Advocacia Geral da União. Diante da indefinição, Aena (empresa espanhola que venceu o bloco liderado por Congonhas) e XP Infra (que levou os aeroportos da aviação executiva) desistiram dos precatórios e fizeram os pagamentos em dinheiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2023

HADDAD ENCONTRA PACHECO NESTA TERÇA-FEIRA PARA ARTICULAR TRAMITAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Ministro diz que a segunda fase da Reforma Tributária, com foco na renda, será encaminhada ao Congresso antes da tramitação final do primeiro texto da reforma

Por Renan Monteiro — Brasília



Reunião com Governador do Estado do Amazonas, Wilson Lima — Foto: Diogo Zacarias

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, encontra na manhã desta terça-feira o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, para tratar da tramitação da Reforma Tributária. Haddad confirmou a reunião no podcast 'O Assunto'.

Na semana passada, em decisão histórica, a Câmara dos Deputados aprovou a primeira reformulação no sistema tributário brasileiro em 58 anos. A Reforma

Tributária começa tramitar no Senado Federal no começo de agosto e a articulação agora é pela definição do relator.

Parlamentares também já se preparam para solicitar alterações no texto da proposta de emenda à Constituição (PEC), conforme apuração do GLOBO. A composição do Conselho Federativo pode ser uma das modificações.

Haddad ainda adiantou que a segunda fase da Reforma Tributária, com foco na renda, será encaminhada ao Congresso antes da tramitação final do primeiro texto da reforma - centralizado no consumo.

A ideia é um encaminhamento conjunto com os planejamentos orçamentários do próximo ano, que terá como pressuposto as medidas econômicas do governo. Dentre as peças no orçamento está o plano plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), e Lei Orçamentária Anual (LOA).

— Nós não vamos aguardar o fim da tramitação (do texto da Reforma), para mandar para o Congresso a segunda fase da Reforma Tributária. Porque ela tem que ir junto com o orçamento — disse.

Carf e Regra fiscal

Também na semana passada, a Câmara aprovou o projeto de lei que retoma o chamado “voto de qualidade” no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). O texto segue para avaliação no Senado. A aprovação é vista como uma vitória para o governo.

O Carf é o tribunal que trata dos conflitos tributários entre a Receita Federal e os contribuintes. Até 2020, existia o “voto de qualidade” para empates nos julgamentos, garantindo uma desempate a favor do Fisco. Naquele ano, o Congresso havia derrubado o dispositivo e desde o início deste ano o governo Lula busca a aprovação definitiva da volta desse mecanismo.

Já o projeto do novo arcabouço fiscal está pendente no aguardo do despacho final na Câmara. Em entrevista à Globonews, o presidente Arthur Lira (PP-AL) disse que a regra será votada com “alterações mínimas” em agosto.

Plano de Transição Ecológica

Outro assunto tratado foi o chamado Plano de Transição Ecológica - tema de uma reunião de duas horas do ministro com o presidente Lula na última sexta-feira.

Os detalhes ainda serão divulgados, mas o ministro disse que trata-se de um “plano de mais de 100 ações”, em áreas como crédito de carbono e exploração das chamadas terras raras.

O plano pode ser uma “grande marca do governo Lula”, na avaliação do ministro. No primeiro semestre desde ano, os técnicos do Ministério da Fazenda mapearam um “conjunto de oportunidades” na área ambiental, com atenção a tópicos como transição energética e a geração de empregos de ponta:

— Isso vale para infraestrutura, atração de energia limpa, investimentos estrangeiros que querem produzir produtos verdes — cita.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMENDA QUE PERMITE NOVO TRIBUTOS PODE PREJUDICAR EXPORTAÇÕES E VAI NA CONTRAMÃO DA REFORMA; ENTENDA

Na avaliação de especialistas, permissão para que Estados criem um novo tributo para ‘produtos primários e semielaborados’ gera insegurança jurídica para exportadores; emenda foi pedido de governadores do Centro-Oeste

Por Adriana Fernandes, Mariana Carneiro e Bianca Lima



BRASÍLIA – A permissão para que Estados criem um novo tributo, incluída de última hora na votação da reforma tributária na Câmara dos Deputados, atinge em cheio os principais produtos da pauta de exportação brasileira e pode aumentar o chamado custo Brasil – na contramão de um dos objetivos centrais da proposta, de desonerar efetivamente o produto vendido para o mercado internacional.

A permissão para que os Estados criem uma nova contribuição sobre matérias-primas apareceu na reforma tributária após a votação do texto-base na

Câmara. Uma emenda aglutinativa – que, como o próprio nome diz, juntou os pedidos de vários grupos de interesse – trouxe o trecho que abre a brecha para a taxaçoão por iniciativa estadual.

Ao Estadão, o presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, explica que o artigo funciona na prática com um “imposto de exportação” ao permitir que os Estados e o Distrito Federal possam taxar com uma contribuição os produtos primários e semielaborados até 2043.

“Minério e petróleo são os dois produtos que estão na linha de tiro”, disse Castro. As vendas da soja brasileira, principal produto da pauta de exportação do País, também seriam atingidas. São produtos nos quais o Brasil é mais competitivo no mercado internacional.

Na avaliação de Castro, essa brecha cria uma insegurança jurídica para os exportadores e também os importadores dos produtos nacionais. Outro problema é que não há limite para a nova tributação na PEC e os Estados poderão tributar no valor que quiserem.

O presidente da AEB lembra que a Argentina está tributando as exportações e que a medida não tem dado certo. Pelo contrário. “No fundo, no fundo, a reforma na Constituição nasce com uma insegurança jurídica. Como o exportador vai vender um produto sem saber se ele poderá ser

tributado ou não?”, alerta Castro, que há 13 anos preside a AEB, entidade com 53 anos criada para incentivar as exportações, com redução dos custos e burocracia, inclusive nas operações de importação.

Castro destaca que minério e petróleo são vendidos com contratos de longo prazo e que o importador não vai aceitar repassar para o preço caso a contribuição seja criada por algum Estado durante a sua vigência.

“É o típico custo Brasil que estaria sendo criado”, diz ele. Em reação, aponta ele, os exportadores teriam receio de firmar um novo contrato, elevando o preço do produto por conta de uma possível tributação no futuro, que não sabe qual será. “Os Estados, quando falam em cobrar, não têm limite. Eles querem cobrar, cobrar e cobrar à vontade – esse é o risco”, critica.

Representantes da área de comércio exterior elogiam o impacto positivo da reforma tributária, mas o ex-secretário de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Welber Barral, vê a possibilidade de a criação de um novo tributo nas exportações repetir o que acontece na Argentina – o que tira competitividade dos produtos. Para ele, considerando essa experiência internacional, não tem “lógica” Estados tributarem exportações. “Na Argentina, fizeram tudo errado. Inclusive o Estado argentino hoje é dependente desses impostos”, avalia Barral.

“Esse artigo é o oposto do que a reforma tributária propõe: onera as exportações e ainda permite a tributação na origem”, afirma Breno Vasconcelos, tributarista do Mannrich e Vasconcelos Advogados e pesquisador do Insper. “O artigo diz que Estados e Distrito Federal poderão instituir contribuição sobre produtos primários e semielaborados produzidos em seus territórios. Ou seja, a tributação ocorrendo onde o item é produzido, e não consumido.”

Demanda do Centro-Oeste

O próprio relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), admitiu no plenário da Câmara que o artigo 20 foi um atendimento aos governadores do Centro-Oeste. “Foi um pedido, que foi aquiescido pelos governadores, para atender ao governador Caiado, que fez campanha contra reforma tributária. Nós estamos atendendo a isso”, disse Ribeiro.

O Estadão apurou que Ronaldo Caiado (União), governador de Goiás, recebeu uma ligação de Arthur Lira (PP-AL) na tarde de quinta-feira, horas antes da votação, para fechar um acordo pró-reforma. O governador do Mato Grosso, Mauro Mendes (União), que até então defendia que a votação fosse adiada para agosto, passou a apoiar o texto e pediu que os deputados do Estado votassem a favor.



Ronaldo Caiado, governador de Goiás, tem se posicionado fortemente contra a reforma, Foto: ALEX SILVA/ESTADAO

Na negociação, os Estados do Centro-Oeste argumentaram que os recursos do novo tributo – permitido pela emenda – seriam usados para a manutenção de rodovias, pelas quais é escoada a produção de grãos, e outras obras de infraestrutura. Por isso, tanto para o Estado quanto para os produtores, a permanência da receita seria um bom negócio.

Hoje, esses investimentos são feitos por meio de fundos abastecidos por taxaões que atingem, principalmente, o setor de commodities. Tecnicamente, essas contribuições são voluntárias; mas, caso as empresas não optem pelo modelo, ficam impedidas de ter benefício fiscal. A reforma, porém, inviabilizaria esses fundos, pois acaba com os incentivos fiscais.



O relator disse ao Estadão que está havendo uma interpretação equivocada do trecho. No entendimento dele, o texto só estica a validade desses fundos, já existentes hoje, até 2043 – e apenas para os que financiam investimentos em infraestrutura e habitação. Ele mencionou na Câmara quatro Estados nessas condições: MT, MS, GO e Pará. “São fundos que já existiam nos Estados e que são específicos, que eles já cobram, que estão atrelados à infraestrutura”, afirmou.

O fundo do Pará, no entanto, ainda não está em operação. Segundo o secretário da Fazenda do Estado, René Sousa, o fundo foi aprovado na assembleia legislativa e a avaliação é a de que ele poderá ser aplicado. “Ainda estamos analisando; temos já aprovado em lei, só não implementamos. Acho, à primeira vista, que vamos poder implementar”, afirma.

Mato Grosso do Sul tem o fundo mais antigo dos que estão em operação, criado em 1999. Juntos, os Estados do Centro-Oeste (MT, MS e GO), à exceção do DF, calculam que podem arrecadar neste ano pouco mais de R\$ 3 bilhões com esses fundos.

Segundo a Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais), a substituição dos atuais fundos por contribuição até 2043 implicará “na tributação das operações de exportação, bem como em aumento de custo para os contribuintes”.

“Não há qualquer justificativa plausível para uma reforma tributária que muda estruturalmente o sistema para aceitar a instituição de um novo tributo que tem fundamentos no sistema anterior, mesmo após o término do período de transição. Se há fundos estaduais em vigência, que eles sejam extintos, assim como ICMS e ISS, em 2032”, afirma a entidade, em nota.

O setor da mineração quer unir forças com outros segmentos produtivos para tentar retirar esse artigo no Senado. Nesta terça-feira, já está marcada uma reunião em Brasília com a Confederação da Agricultura e da Pecuária do Brasil (CNA). As empresas de óleo e gás e os ministérios da Fazenda, Indústria e Minas e Energia também serão procurados.

“Um artigo que cria a possibilidade de um tributo com alcance nacional (sobre matérias-primas) é um pandemônio para nós. É nosso dever tentar reverter isso”, diz Rinaldo Mancin, diretor de Relações Institucionais do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

Para Mancin, além da oneração das exportações e do mercado interno, o texto também peca pela falta de isonomia: “Por que tributar apenas produtos primários e semielaborados?”

Entidades já vinham alertando o Ministério da Fazenda sobre o risco de sobrevida dos fundos, em paralelo à tributação do novo IBS – novo impostos que vai unificar o ICMS (estadual) e o ISS (municipal). O texto inicial da reforma deixava uma porta aberta, ao sugerir que a arrecadação dos fundos fosse contabilizada no cálculo da fatia de cada ente no novo imposto. A redação do artigo 20 da emenda aglutinativa, no entanto, tirou a interpretação do campo das possibilidades e a tornou obrigatória.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/07/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ‘VIRAR A CHAVE’ DO BRASIL PARA UM NOVO CICLO ECONÔMICO? ENTENDA

Para Joaquim Levy, ex-ministro da Fazenda, mudança no sistema de impostos deve atrair investimentos do exterior; Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, diz que proposta vai aumentar a competitividade, sobretudo da indústria

Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - A aprovação da reforma tributária tem potencial para abrir um caminho de atração de investimentos de fora do País e virar a chave para um novo ciclo econômico no Brasil. O ex-ministro

da Fazenda Joaquim Levy, ao Estadão, avalia que, com a reforma aprovada, a economia pode se aproveitar mais do movimento internacional chamado nearshoring.

A expressão em inglês se refere à estratégia das empresas de levar a produção para mais perto dos mercados onde os produtos são vendidos. Essa tendência é apontada por economistas como um dos pilares da aposta no processo de reindustrialização do Brasil.



Joaquim Levy, ex-ministro da Fazenda, atualmente é diretor de Estratégia Econômica e Relações com o Mercado do Banco Safra. Foto: Dida Sampaio/Estadão

“Todo mundo gosta de falar de nearshoring. Sem reforma tributária é difícil fazer no Brasil, é muito complicado”, diz Levy, que atualmente é diretor de Estratégia Econômica e Relações com o Mercado do Banco Safra. Ele explica que nearshoring significa, na prática, diminuir as cadeias de produção e trazê-las para o Brasil, “que é um lugar mais perto e que todo mundo conhece”.

Para Levy, a reforma traz três grandes vantagens para o Brasil. A principal delas é justamente melhorar a alocação de capital, com investimentos em atividades e locais que são mais eficientes.

A segunda vantagem é o aumento da produtividade e da taxa de crescimento através da simplificação e da digitalização do sistema de cobrança e pagamento dos créditos a que as empresas terão direito em cada fase da cadeia de produção.

A terceira é dar certeza sobre esse futuro mais simples e competitivo, o que ajuda a gerar investimento, inclusive de fora. “Combinada com a transição energética, pode criar um ciclo econômico e funcionar um pouco como o impulso que tivemos com o comércio com a China na primeira década do século”, avalia.

Joaquim Levy ressalta que hoje o Brasil tem uma economia estável, mas complicada com o sistema tributário. “Se a gente continuar sendo estável e deixar de ser complicado, temos uma vantagem competitiva grande”, afirma.

A Proposta de Emenda à Constitucional (PEC) 45 de reforma dos impostos incidentes nas mercadorias e serviços foi aprovada na semana passada pela Câmara e segue agora para votação do Senado, onde se espera uma tramitação com mais tempo para ajustes no texto. Apesar de a proposta ainda depender dos senadores, o ex-ministro está otimista e classifica como “muito boa” a votação na Câmara na quinta-feira passada.

Na avaliação de Levy, há uma enorme demanda para investimentos estrangeiros voltados para uma economia de baixo carbono que a reforma tributária vai abrir caminho. “Meu sentimento vem muito do que ouço dos clientes do banco, tanto aplicadores quanto os que trazem projetos”, enfatiza.

O seu diagnóstico é que o período de transição previsto na reforma não vai impedir mais empresas de virem para cá para aproveitar a vantagem energética, os avanços da agricultura de baixo carbono e o espaço que o setor privado terá em um ambiente de negócios mais racional. Ele acredita que, assim que a regra do jogo for fixada, investimentos do mundo todo poderão vir para o Brasil. “Pode ser um novo mundo”, aposta.

BNDES

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Aloizio Mercadante, prevê impulso aos investimentos ainda no período de transição dos atuais tributos para os dois novos Impostos sobre Valor Agregado (IVA), o que levará dez anos. “Sobretudo a partir de 2029, quando a parte estadual entra em efeito mais significativamente”, diz.

Ele credita o resultado aos efeitos que a devolução automática de crédito e a diminuição de passivos tributários exercerão sobre os balanços das empresas.



Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, prevê impulso aos investimentos ainda no período de transição. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

“A reforma aumenta a competitividade em geral e da indústria em particular. A tributação sobre valor agregado, com devolução automática de créditos pelos impostos pagos nos insumos, tende a promover o processamento doméstico de vários produtos como derivados de soja, fertilizantes, produtos alimentares, além de máquinas, equipamentos e bens de consumo”, afirma Mercadante.

Desde a campanha eleitoral, no ano passado, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vem prometendo investir na reindustrialização do País, agenda que ocupa não só Mercadante mas também o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), sob o comando do vice-presidente Geraldo Alckmin. Na atual gestão, a indústria passou a ter status renovado, com a reedição do Conselhão e do CNDI (Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial), que desenhará uma política industrial para o governo Lula 3.

“É um grande avanço para a nova industrialização do Brasil e, com boa administração do tributo seletivo, também pode promover uma nova industrialização sustentável”, diz Mercadante.

A delimitação do que será taxado pelo imposto seletivo será feita em lei complementar. A reforma aprovada prevê uma sobretaxa a produtos que fazem mal à saúde, como já existe hoje para cigarros e bebidas, e, uma novidade: ao meio ambiente.

Simplificação

À frente de estudos para o Banco Mundial, que ajudaram a embasar cálculos da proposta de reforma tributária, o consultor e sócio da FCR Law Eduardo Fleury, diz que, entre seus clientes, já há um aumento de interesse das empresas estrangeiras por conta do encaminhamento da proposta no Congresso.

“A aprovação (na Câmara) já traz uma perspectiva de resultado presente. Começam a olhar as coisas melhor no curto prazo”, diz ele, que tem 70% do portfólio de clientes de multinacionais instaladas no Brasil e empresas estrangeiras que não estão no País.

Para ele, a reforma vai reduzir o custo e o trabalho das empresas para estar em conformidade com a legislação, o que inclui os litígios, para uma patamar aceitável. “Só quem trabalha no dia a dia das empresas sabe as consultas que elas têm que fazer para atender a legislação”, relata.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/07/2023

COPEL APROVA REFORMA EM ESTATUTO SOCIAL E AVANÇA EM PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO

Acionistas aprovaram em assembleia proposta de transformar empresa em corporação sem acionista controlador e oferta de novas ações

Por Wilian Miron e Marcia Furlan

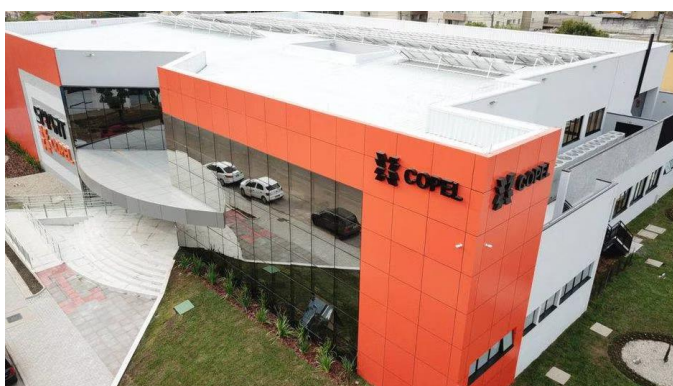
Os acionistas da Companhia Paranaense de Energia (Copel) aprovaram em Assembleia Geral Extraordinária (AGE) a reforma no estatuto social da empresa, a fim de permitir a transformação da companhia numa corporação, sem acionista controlador. Na assembleia, os acionistas também

autorizaram o conselho de administração a aprovar o aumento do capital social com emissão de novas ações ordinárias que resultará em sua privatização.

Outros pontos aprovados foram a criação e emissão de Golden Share (ação preferencial de classe especial) de titularidade do Estado do Paraná e a criação de um limite para que nenhum acionista ou grupo tenha mais que 10% do total de ações com direito a voto em cada deliberação.

Também foi incluído o dispositivo de poison pill, a fim de que o acionista ou grupo de acionistas que, direta ou indiretamente, se tornar titular de ações ordinárias que ultrapassem 25% do capital votante deverá realizar uma oferta pública para a aquisição da totalidade das demais ações ordinárias.

As mudanças estão condicionadas, de acordo com comunicado da companhia, à realização da oferta de ações e à transformação da Copel em corporação.



Copel é uma das principais distribuidoras de energia do país Foto: Divulgação / Copel

Outra decisão foi quanto à composição do conselho de administração, que terá nove membros titulares, eleitos e destituídos pela Assembleia Geral, todos com prazo de mandato unificado de dois anos, permitidas, no máximo, três reconduções consecutivas.

BNDES

Uma incógnita até então era a posição do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que é um acionista relevante da Copel, por meio da BNDES Participações.

Em nota, o banco informou que considera a empresa estratégica para a segurança energética da região, e que seu voto contrário na assembleia se dá por entender que “o modelo proposto, ao restringir os direitos políticos dos acionistas em no máximo 10% do valor representativo do capital social, pode levar a um desequilíbrio dos interesses dos acionistas minoritários da companhia”.

Nas últimas semanas, o banco de fomento vinha sofrendo cobranças por parte da bancada do PT na Assembleia Legislativa do Paraná (Alep) e por deputados da oposição, para que tomasse uma posição contrária à privatização. Contudo, o BNDES evitou manifestar sua posição antes da assembleia de acionistas. A avaliação no banco é que o governo paranaense, por ser majoritário, é quem deve responder pela privatização.

Contudo, antes da reunião, o BNDES pediu a retirada dos itens 7 a 10 da pauta, que tratavam da migração da empresa para o segmento especial da B3, chamado Novo Mercado da B3. A medida foi aceita pelos demais acionistas.

Esse era um pleito feito pelo banco estatal em carta encaminhada à companhia nos últimos dias. No domingo, 9, a Copel informou em comunicado que havia recebido a comunicação e que levaria a questão à deliberação da AGE.

Os pontos questionados pelo banco são referentes a uma eventual conversão de ações preferenciais em ordinárias, que permitiriam a migração da empresa para o segmento especial. Segundo comunicado da empresa, esses pontos não interferem nos demais itens a serem deliberados e que estabelecem a nova estrutura da Copel após o processo de privatização.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2023

SENADORES PODEM 'FATIA' REFORMA TRIBUTÁRIA PARA ACELERAR TRAMITAÇÃO DA PROPOSTA NA CASA

Estratégia em discussão tem objetivo de aprovar a parte do texto que passou pela Câmara em que há acordo; temas sem consenso seriam discutidos numa segunda PEC

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA – O líder do MDB no Senado, Eduardo Braga (AM), disse ao Estadão que há a possibilidade de a reforma tributária ser 'fatiada' – ou seja, dividida em duas partes – durante a tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45 na Casa.

Um dos cotados para ser o relator da proposta no Senado, Braga ponderou que esse é um tema complexo é que preciso ter certeza de que um texto não dependerá do outro para poder fazer sentido.



Senador Eduardo Braga é um dos cotados para relator da reforma tributária na Câmara. Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

A proposta em discussão entre senadores visa acelerar a votação para a aprovar a parte do texto que passou pela Câmara em que há acordo. Já os temas sem consenso seriam discutidos numa segunda PEC, paralela.

O estratégia do fatiamento também foi usada durante a tramitação da reforma da Previdência, no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro. Na ocasião, porém, a PEC paralela do Senado nunca foi aprovada pela Câmara.

“É sempre possível que o texto comum possa ser promulgado, enquanto o controverso segue”, afirmou o senador. Segundo ele, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), ainda não conversou sobre o assunto com as lideranças. Pacheco se reúne com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, às 11h desta terça-feira, 11.

Impasses

A PEC 45 foi aprovada na Câmara na semana passada, mas há pontos controversos e sem acordo, sobretudo, em relação à partilha do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR), que será criado para compensar os Estados pelo fim da possibilidade de conceder incentivos fiscais. Os Estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste não querem que a regulamentação do fundo fique para a lei complementar, conforme determinando no texto aprovado na Câmara.

A governança do Conselho Federativo é outro ponto de discórdia. Estados das regiões mais pobres não gostaram do modelo que dá mais poder de veto aos Estados e municípios mais populosos, como Rio e São Paulo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2023

GOVERNO CEDE NO SANEAMENTO E VAI PUBLICAR DECRETO COM MUDANÇAS EM PROPOSTA INICIAL

Projeto aprovado pela Câmara e que tramita no Senado derrubava parte dos decretos de Lela

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA – O Palácio do Planalto prepara a edição de um decreto modificando trechos de dois outros textos presidenciais, editados em abril, que alteraram o marco do saneamento e que eram alvo de discordância do Congresso.

A iniciativa é parte de um acordo que está sendo costurado por líderes do governo no Senado para evitar que seja colocado em votação o projeto de decreto legislativo (PDL) que derruba parte expressiva dos decretos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O PDL foi aprovado na Câmara em maio e, desde então, o governo vem tentando evitar que os decretos de Lula sejam invalidados.

Dois pontos são objeto do acordo. O primeiro deles trata de uma brecha aberta para que as empresas estatais prestem serviços, sem licitação, a regiões metropolitanas, microrregiões e em outros consórcios regionais de municípios.



Texto abria brecha para que as empresas estatais prestassem serviços sem licitação a regiões metropolitanas, microrregiões e em outros consórcios regionais de municípios. Foto: Dida Sampaio/Estadão

No decreto, Lula havia estabelecido regras para o funcionamento desses consórcios, entre eles dois dispositivos que, segundo a oposição, alteram princípios do marco do saneamento ao facilitar a renovação dos serviços com as empresas estatais sem licitação. A Câmara já havia derrubado esses dispositivos no PDL e o acordo no Senado deve ir na

mesma linha.

O segundo ponto trata da conformidade das empresas estatais prestadoras de serviços. Pelo marco, elas deveriam comprovar que têm condições econômico-financeiras para assumir contratos até 2023. O decreto de Lula estendeu o prazo para 2025, o que foi mal recebido por concorrentes do setor privado.

A proposta que o governo prepara estabelece que o prazo de 2025 seja mantido, mas a partir daí a adequação econômico-financeira delas será exigida em licitações. A ideia é ainda criar uma transição para a regularização dos contratos em andamento.

O principal argumento do governo federal é que, com o marco, 1.113 municípios não poderiam mais receber recursos porque as empresas não se adequaram para cumprir metas de universalização até 2033.

Os princípios do acordo serão levados à reunião com Rodrigo Pacheco (PSD-MG) e líderes do Senado na manhã desta terça-feira, 11, quando está prevista a votação do PDL. Se o acordo prosperar, o PDL perde objeto e nem será votado. O novo decreto presidencial deve sair na sequência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2023

EXCEÇÕES FORAM DISCUTIDAS COM FAZENDA E NÃO COMPROMETEM ESPÍRITO DA REFORMA, DIZ RELATOR

Segundo Aguinaldo Ribeiro, todas as alterações no texto aprovado no Congresso foram discutidas com o Ministério da Fazenda e a Receita Federal

Por Adriana Fernandes e Anna Carolina Papp

BRASÍLIA - Relator da reforma tributária na Câmara, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), revelou que consultou o Ministério da Fazenda e a Receita Federal antes de incluir as exceções com alíquota reduzida e regimes especiais de tributação. "Às vezes é preciso ceder um pouco para avançar. É um tema muito complexo", disse.



Boa parte das exceções foi incluída no texto, na última hora, numa emenda aglutinativa à Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 45, apresentada no plenário na reta final do processo de votação. Entre as mudanças, a criação de uma cesta básica nacional com alíquota zero. Na proposta inicial, a tributação dos produtos da cesta seria fixada em 50% da alíquota padrão definida para os demais contribuintes. Ao final, o relator definiu no texto uma cesta nacional de produtos com desoneração de 100%.

“Sempre consulte, em toda decisão que fui tomar, a Receita Federal, o Ministério da Fazenda. Mesmo as mudanças da emenda aglutinativa. São eles que têm os dados”, disse. “Eu ouvi muito os técnicos. Tanto os nossos quanto os da Fazenda tinham preocupação com as alíquotas.”

Aguinaldo evitou, porém, arriscar um valor possível para a alíquota dos dois impostos que serão criados com a aprovação da reforma: a Contribuição sobre Bens e Serviço, a CBS, do governo federal e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de responsabilidade dos Estados e municípios.

Antes da mudança, a alíquota total estava estimada em 25%. O relator disse que é preciso aguardar os cálculos para falar sobre o valor. “Vamos aguardar. Ainda tem o Senado”, ressaltou.

Na véspera da votação da proposta na Câmara, o secretário extraordinário da reforma tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, afirmou ter “certeza” de que a sonegação vai cair com a mudança no sistema de impostos e que isso equilibraria as exceções. As estimativas feitas pela equipe técnica do Ministério da Fazenda indicam que o chamado “gap de conformidade” poderá ter uma queda dos atuais 22% para 14%.

Esse indicador significa que, a cada R\$ 100 que deveriam ser recolhidos em impostos, R\$ 22 deixam de entrar nos cofres públicos. O valor poderia ser reduzido para R\$ 14 com a reforma sobre os tributos que incidem sobre o consumo, segundo o secretário.

Já o relator destacou que, por mais que tenha havido concessões, a pressão por criar um número maior de alíquotas não prosperou. No texto aprovado, o número de alíquotas ficou restrito a três: zero, a reduzida e a padrão (a cheia). Para ele, o espírito do Imposto Sobre Valor Agregado (IVA), de maior uniformidade e base ampla, ficou preservado.

“O meu sentimento é de muita satisfação, de dever alcançado com tanta luta, tanto arranjo. Tanta discussão, tanta pressão, tantas demandas e conciliar interesses contrários”, afirmou. “Mesmo cedendo, o espírito está preservado”, afirmou.

O relator disse que a lista dos produtos da cesta básica será discutida na lei complementar que vai regulamentar a PEC. Mas não quis adiantar se será o relator. O deputado fez questão, no entanto, de dizer que vai “cuidar” da lista dos produtos, tema que abraçou na votação ao propor a criação de uma cesta básica nacional.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/07/2023*



VALOR ECONÔMICO (SP)

A CADEIA DE VALOR NA ANÁLISE ESG

Neste artigo, o professor da Copead-UFRJ Celso Lemme traz dicas práticas de como analisar aspectos socioambientais na cadeia de fornecedores

Por Celso Funcia Lemme, Para o Prática ESG () — Rio*



Imagine que você fosse contratado para fazer a avaliação das práticas de sustentabilidade de uma grande rede de supermercados, visando a uma certificação. Você teria livre acesso a todas as lojas da empresa, em qualquer dia e horário, sem aviso prévio, de forma a possibilitar uma avaliação isenta.

Suponha que, durante semanas de trabalho, sua equipe visitou todas as lojas, verificando os diversos temas da agenda socioambiental, como eficiência energética, tratamento de resíduos e relações trabalhistas. Todas as unidades atendiam aos temas avaliados. Você concederia o certificado de operação sustentável a esta rede de supermercados?

Apesar dos pontos positivos, possivelmente não estaríamos seguros para aprovar a certificação. Considerando que a finalidade de uma rede de varejo é fazer chegar ao público um amplo conjunto de produtos, dos mais diversos tipos, ainda não teríamos resposta para questões importantes. De onde vieram os produtos expostos nas gôndolas do supermercado e para onde irão os seus resíduos pós-consumo? Os alimentos de origem animal estão associados a áreas de desmatamento ou a criadores que não adotam práticas de bem-estar animal? A escolha dos produtos oferecidos levou em consideração o futuro descarte das embalagens?

Ao nos depararmos com essas questões, temos que incorporar à análise ESG o conceito de cadeia de valor, voltando a atenção para etapas que ocorrem antes e depois das operações que estão sob controle total da empresa.

Para explorar esse ponto, basta olharmos para um dos temas mais importantes da agenda socioambiental internacional, as mudanças climáticas. No Brasil, em torno de 50% das emissões de gases de efeito-estufa (GEE) são relacionados ao uso da terra e ao desmatamento, em parte associados à pecuária. Ao fazer um inventário de emissões de GEE, grandes frigoríficos constataam que grande parte está associada ao escopo 3, mais especificamente à cadeia de fornecedores. Isto traz um desafio para os seus programas de redução de emissões, exigindo esforço de rastreamento de origem do gado, bem como seleção e qualificação de fornecedores.

Outros setores têm seus principais desafios de escopo 3 na outra ponta da cadeia de valor, após a etapa de venda. Podemos olhar para a indústria automobilística, com a preocupação dos impactos ambientais e sociais dos automóveis nos centros urbanos, assim como pensar na destinação do lixo eletrônico gerado pela indústria de tecnologia e comunicação.

A mesma abordagem pode ser adotada em outros setores, ampliando o escopo da análise ESG nos ecossistemas de negócios. Evitamos, assim, que a visão limitada às operações internas gere estratégias e práticas socioambientais incompletas, que podem apenas transferir os problemas para diversos pontos da cadeia de valor, sem soluções efetivas através de ações abrangentes e integradas.

Esta questão é particularmente importante no Brasil, pela sua configuração empresarial. Temos em torno de 400 grandes empresas listadas na bolsa de valores (B3), de um total de, aproximadamente, 20 milhões de empresas. Isto significa que somos um país, essencialmente, formado por micro, pequenas e médias empresas, que respondem por parcela relevante do emprego e do PIB. Muitas delas fazem parte das cadeias de valor dos grandes empreendimentos, que podem ter um efeito indutor nas políticas e práticas da agenda ESG das empresas menores.

Importante reconhecer que a gestão socioambiental integrada da cadeia de valor envolve negociações e compensações com diversos agentes econômicos. O aprendizado dos últimos anos, em diversos setores, pode ajudar neste esforço, sugerindo iniciativas como:

1. Disponibilizar aos fornecedores um conjunto simplificado de boas práticas empresariais, com métricas simples para monitoramento e recompensas associadas à pontuação e ao progresso ao longo do tempo. Embora possa ser inevitável a eliminação de alguns fornecedores, estímulos positivos costumam gerar bons resultados, além de efeito multiplicador, conhecido como “inveja positiva” ou “inveja produtiva”;

2. Nas empresas micro, pequenas e médias, começar pelas chamadas “low hanging fruits”, ou seja, os temas da agenda ESG de aplicação mais fácil, com resultados mais rápidos e seguros. Isto pode ter um efeito de aprendizado e motivação, ajudando a criar uma cultura de inovação e aperfeiçoamento contínuos;
3. Vencida a inércia inicial, estimar uma curva de abatimento marginal simplificada, como orientação para as ações seguintes. Não é necessário utilizar este termo técnico no diálogo, bastando deixar claro que os alvos são as ações de baixo custo e alto impacto, abordagem intuitiva para a seleção de estratégias eficazes;
4. Na outra ponta da cadeia de valor, a comunicação e o trabalho conjunto com os consumidores podem gerar consciência e inovação. São conhecidos os programas de empresas que fornecem pontos de descarte adequados para embalagens ou produtos utilizados. Também são disseminadas as ações de empresas de serviços públicos que concedem descontos em comunidades carentes em troca de coleta de material reciclável. A pandemia da COVID-19 trouxe novas experiências, como projetos de apoio a bares e restaurantes por empresas de bebidas, desenvolvendo um sistema de vouchers para consumidores finais, destinado ao financiamento desses estabelecimentos nos momentos críticos do isolamento social.

Uma palavra final vai para a importância de entender as características das cadeias de valor, respeitando as culturas empresariais e os diferentes estágios da gestão para a sustentabilidade corporativa. São pontos fundamentais na transição justa para uma economia sustentável, através de engajamento setorial, horizontes de análise adequados e estratégias corporativas coerentes. Como



diz o ditado popular, “se quiser ir rápido, vá sozinho, mas se quiser ir longe vá com muita gente”.

*Professor de finanças e de sustentabilidade corporativa do Instituto COPPEAD de Administração da UFRJ

Sobre o autor:

Celso Lemme é professor de Finanças e Sustentabilidade do Coppead Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Doutor em Administração, com concentração em Finanças, e Mestre em Engenharia de Produção pela UFRJ.

Este texto registra a visão do autor, sem qualquer comprometimento do Instituto COPPEAD de Administração, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde passou as 3 últimas décadas.

() Este artigo reflete a opinião do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso destas informações.*

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2023

PETROBRAS, VIBRA E IPIRANGA PEDEM PREVISIBILIDADE PARA BIOCOMBUSTÍVEIS

Os níveis de evasão fiscal e adulteração vistos atualmente foram duas das preocupações levantadas pelos executivos

Por Kariny Leal, Valor — Rio

Executivos da Petrobras, Vibra e Ipiranga afirmaram hoje em evento que é necessário avançar na regulação de biocombustíveis no Brasil para que o país possa acompanhar as tendências globais de transição energética. Claudio Romeo Schlosser, diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Marcelo Bragança, vice-presidente Executivo de Operações, Logística e Sourcing da Vibra Energia, e Leonardo Linden, presidente da Ipiranga defenderam que a previsibilidade é fundamental para que as companhias possam se preparar para os novos tipos de mobilidade.



Biocombustível — Foto: Petrobras

“A vantagem do uso dos biocombustíveis no Brasil é que podemos usar as infraestruturas que já temos”, disse Bragança em debate virtual da Fundação Getúlio Vargas. “Os portos, os terminais e os tanques que são utilizados para gasolina também serão para os biocombustíveis. Os motores elétricos terão um forte nível de penetração no Brasil como vem acontecendo no resto do mundo, mas acreditamos que os híbridos terão papel importante por aqui. Apostamos nos biocombustíveis como solução competitiva”.

Para o executivo da Vibra, a aprimoração do Renovabio — política nacional de biocombustíveis que estabelece metas de descarbonização para o setor de biocombustíveis — é fundamental para combater o mercado irregular. “Precisamos ter previsibilidade e regras claras. Temos mecanismos que já foram pensados inicialmente e que precisam ser aprimorados. Precisamos integrar políticas públicas para pensar o futuro dos biocombustíveis. Sabendo que as regras valem para todos, podemos tomar os riscos e ajudar a reduzir o custo Brasil ao longo do tempo”.

Os níveis de evasão fiscal e adulteração vistos atualmente foram duas das preocupações levantadas pelos executivos. Segundo Linden, ainda falta um controle efetivo da comercialização para que as empresas consigam aumentar os investimentos com segurança: “O biodiesel ainda não é um produto totalmente resolvido, temos problemas importantes. Não é uma solução para todas as regiões e todos os países”.

“A transição energética requer investimentos. Para isso, precisamos de um nível mínimo de segurança para investir na infraestrutura. O grande direcionador dessa transição será o consumidor. É ele quem vai direcionar e dar a velocidade da transição energética”.

O diretor da Petrobras lembra que não existe ainda um mandato para o diesel R, o combustível renovável produzido pela estatal a partir de óleos vegetais. “Todo carbono conta, quando falamos de transição energética. Essa é uma premissa que precisa ser considerada pela regulação”, disse no evento organizado pela FGV Energia.

“Precisamos investir em novos produtos de tecnologia, mas temos os combustíveis fósseis como financiadores da transição energética, que vai exigir muitos investimentos”. Segundo Schlosser, a Petrobras tem como objetivo maximizar o uso dos ativos já disponíveis para ampliar a produção de renováveis. O executivo citou como exemplo a produção do diesel R na refinaria de Cubatão e a ampliação desse combustível nas refinarias de Duque de Caxias (Reduc) e de Paulínia (Replan).

“Precisamos investir em novos produtos de tecnologia, mas temos os combustíveis fósseis como financiadores da transição energética, que vai exigir muitos investimentos”.

Segundo Schlosser, a Petrobras tem como objetivo maximizar o uso dos ativos já disponíveis para ampliar a produção de renováveis. O executivo citou como exemplo a produção do diesel R na refinaria de Cubatão e a ampliação desse combustível nas refinarias de Duque de Caxias (Reduc) e de Paulínia (Replan).

Schlosser reforçou a diretriz do plano estratégico de 2024-2028 divulgado pela Petrobras em maio, que prevê investir de 6% a 15% do Capex em ativos de baixo carbono. O plano em si deve ser divulgado pela companhia em novembro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2023

AGENDA DE EMPRESAS: BNDESPAR PEDE RETIRADA DE NOVO MERCADO DE PAUTA DA ASSEMBLEIA DA COPEL

Confira o que você precisa saber e acompanhar nesta segunda-feira
Por Valor — São Paulo



— Foto: Reprodução/Copel

A BNDESPar, empresa de participações do BNDES, pediu a retirada da conversão de ações preferenciais em ordinárias e a migração da Copel para o Novo Mercado da B3 da ordem do dia da assembleia da Companhia Paranaense de Energia a ser realizada nesta segunda-feira (10). Segundo a Copel, a retirada de

itens da pauta não interfere nas demais ordens do dia, especialmente na proposta de transformação da Copel em companhia de capital disperso e sem acionista controlador.

Corsan

A privatização da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan) foi concluída depois do contrato firmado entre o Estado do Rio Grande do Sul e o consórcio Aegea, que passa a ser o controlador. O valor total da transação foi de R\$ 4,15 bilhões.

Americanas

A incorporadora LVF Empreendimentos apresentou objeção ao plano de recuperação judicial da Americanas em que rejeita a oferta de pagamento dos credores fornecedores com créditos quirografários (sem garantia real) acima de R\$ 12 mil.

PetroRecôncavo

O volume médio de escoamento disponibilizado à Potiguar E&P, subsidiária integral da PetroReconcavo, para entrega na UPGN Guamaré entre os dias 8 e 30 de junho foi de aproximadamente 524 mil metros cúbicos (m³) de gás natural rico por dia. No mês de junho completo, a produção média diária foi, 730 mil metros cúbicos. O volume que não pôde ser entregue em Guamaré foi queimado.

Wilson Sons

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 78,6 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em junho de 2023, alta de 5,6% em relação ao volume do mesmo período de 2022.

Petz

O texto da reforma tributária aprovado pela Câmara dos Deputados não eliminou distorções que existem no sistema tributário brasileiro em relação ao setor de varejo e serviços, e a expectativa é que mudanças ocorram no Senado Federal, quando o texto deve ser novamente debatido, disse o presidente e fundador da rede Petz, Sergio Zimerman.

Suzano

A Suzano concluiu o programa de recompra de ações iniciado em 30 de janeiro deste ano e informou que foram adquiridas 20 milhões de ações, ao preço médio de R\$ 44,02 por ação, totalizando R\$ 880 milhões.

Unipar

A BlackRock adquiriu 3,3 milhões de ações preferenciais de classe B (PNB) emitidas pela Unipar Carbocloro, de modo que a participação passou a representar aproximadamente 5,01% do total destas ações da companhia.

GP Investments e Lupatech

A GP Investments contestou anúncio da Lupatech sobre sentença final de arbitragem relativa a um acordo de investimento. Em comunicado, a GP reafirma que foi excluída da arbitragem em 27 de novembro de 2020 por meio de sentença parcial que julgou improcedentes todos os pedidos formulados pela Lupatech.

Guide

O grupo chinês Fosun, que em 2018 assumiu o controle da Guide, colocou mais R\$ 80 milhões na casa de investimentos. Foram liberados R\$ 50 milhões no primeiro trimestre deste ano e estão previstos mais R\$ 30 milhões no último trimestre, que ainda precisam passar pela aprovação do Banco Central.

Travelex

O Grupo Travelex, formado pelo banco de mesmo nome e a corretora Travelex Confidence, anunciou João Manuel Campanelli Freitas como vice-presidente executivo do Travelex Bank. Há quase cinco anos no banco, Freitas era responsável pela área de operações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2023

MENTIRAS REALIZÁVEIS

O Porto Digital é resultado de uma bem-sucedida junção da academia com os setores privado e público de Pernambuco

Por Ana Carla Abrão



— Foto: Divulgação

Recife é hoje a capital brasileira que mais forma profissionais de tecnologia por 100 mil habitantes. Em 2022 foram 408 contra 343 na segunda colocada, Florianópolis, ou 253 em São Paulo. O que é hoje realidade poderia ter sido o que Silvio Meira, então professor de ciência da computação da Universidade Federal de Pernambuco (UFPe), chamava de “mentiras realizáveis”. Era assim que ele se referia às suas promessas quando, na década de 90, dizia resolver qualquer problema por meio da tecnologia. De fato, ele solucionou vários. Dentre eles, o êxodo de talentos que fez o Recife assistir à emigração, em 1993, de 75% dos seus doutores. Eram jovens de áreas como engenharia, matemática ou ciência da computação, que se mudavam para o Sul ou para fora do país em busca de oportunidades.

Visto aqui do Sudeste, esse era um movimento que ocorria também no campo da economia. Àquela época, EPGE (Escola de Pós-graduação em Economia da Fundação Getúlio Vargas) e PUC-Rio, além da Faculdade de Economia da USP, disputavam o posto de melhor mestrado em economia no país. Economistas formados em todo o Brasil prestavam o exame da ANPEC (Associação Nacional dos Centros de Pós-graduação em Economia) movidos pela aspiração de conquistar um título de pós-graduação por uma dessas instituições.

Na EPGE, onde me formei mestre e que atraía candidatos de todas as regiões do país, era do Nordeste que vinha a maior parte dos aprovados. E com destaque para Pernambuco. O mesmo valia para o IMPA, Instituto de Matemática Pura e Aplicada, centro de excelência de formação e pesquisa que, também no Rio, via suas salas na Gávea serem ocupadas por excelentes engenheiros e matemáticos nordestinos, em particular pernambucanos.



Terminados seus cursos de mestrado, emendavam o doutorado ou se colocavam no mercado de trabalho - privado ou público - no Rio ou em São Paulo. E dos que voltavam para Pernambuco, boa parte logo buscou outro caminho.

Esse foi o pano de fundo para que, em 1997, Meira liderasse a criação do C.E.S.A.R (Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife), instituição ligada à UFPE. Em atuação desde então e reconhecido como centro referência em inovação e formação, o C.E.S.A.R. foi a semente que deu origem ao Porto Digital do Recife.

O Porto Digital é resultado de uma bem-sucedida junção da academia com os setores privado e público de Pernambuco. Fruto da indignação com o êxodo de tantos talentos, do inconformismo com a degradação do centro histórico do Recife e de uma visão de futuro que vislumbrava o uso da tecnologia como a ferramenta de solução para problemas difíceis, ele também é a maior e melhor das mentiras realizáveis de Meira, há 20 anos presidente do Conselho de Administração da Organização Social responsável por gerir o Porto Digital.

Afinal, Recife viveu uma história de prosperidade que se perdia no tempo. Sede da Bolsa de Valores de Pernambuco e Paraíba e origem de 5 bancos comerciais, o passado pujante de séculos anteriores ficava cada vez mais para trás. E ali, no início dos anos 90, essa distância parecia dobrar com a massiva migração de talentos para os outros Estados do Brasil. Todos perdiam com isso e era passada a hora de reverter esse quadro.

Criado por Lei Estadual no ano 2000, o Porto Digital contou com um aporte inicial de R\$ 33 milhões do governo, além de um investimento em infraestrutura equivalente a R\$ 1 milhão por parte de empresas de telecomunicações e outros R\$ 10 milhões de empresas privadas. Desde 2006, as empresas que se estabeleçam por lá e atendam aos requisitos da lei municipal 17.244, usufruem de redução do ISS de 5% para 2%, dando força aos dois pilares centrais que sustentaram sua criação: a retenção de talentos e a revitalização do centro histórico da cidade do Recife.

Atualmente, contabiliza Pierre Lucena, presidente do Porto Digital, são mais de 138 mil metros quadrados de imóveis históricos restaurados e que abrigam empresas de tecnologia globais como a Accenture, que tem cerca de 3.000 profissionais trabalhando em armazéns recuperados do porto do Recife. A B3 concluiu recentemente a aquisição da Neurotech, primeiro unicórnio gestado no Porto Digital, e assim também se estabelece fisicamente ali e adiciona uma nova e relevante força propulsora do ecossistema.

Além disso, centenas de start ups se beneficiam desse ambiente de inovação, criando um ciclo virtuoso que se desdobra em maior demanda por cursos de tecnologia, criação de escolas técnicas públicas e privadas e programas de formação para jovens das comunidades locais.

Hoje são 365 empresas que faturam cerca de R\$ 4,75 bilhões e empregam mais de 17 mil pessoas. Um forte motor de oportunidades e de desenvolvimento econômico e social em uma região antes degradada.

Atuando nos eixos de software e serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) e Economia Criativa (EC), o Porto Digital chega à maioria consolidando os números de sucesso, mas também cristalizando seu principal ativo, que é o estabelecimento de um amplo ecossistema de inovação e de tecnologia. Para além da exuberância da vista infinita do Oceano Atlântico (formado, claro, pela junção das águas dos rios Capibaribe e Beberibe), é a riqueza do ecossistema criado, fomentado e desenvolvido ali que faz do Porto Digital esse exemplo de política pública e gestão privada que deu certo.

Como em tantos outros exemplos de políticas públicas locais que deram certo, o desafio é sempre o de escalar um modelo que se provou de sucesso. É garantir que o impacto gerado na iniciativa original seja replicado em outros locais de forma a intensificar o ciclo virtuoso, que permita que os benefícios de ações transformadoras sejam alavancadas. Atualmente, inspiradas pelo Porto Digital do Recife, há iniciativas nessa direção em outras capitais do Brasil. Silvio Meira as lidera em conjunto

com o setor privado e a sociedade civil com o mesmo entusiasmo de 23 anos atrás. Mas agora, mais do que mentiras realizáveis, conta a favor um caso de muito sucesso.

Ana Carla Abrão é doutora em economia e vice-presidente de Novos Negócios da B3.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2023

ACORDO DE TRANSPORTE MARÍTIMO TEM POTENCIAL DE ALTERAR ROTA DO COMÉRCIO MUNDIAL

Apesar de ser considerado um tratado histórico pelos governos, não é ambicioso o suficiente na visão dos ambientalistas; setor é responsável por 3% das emissões globais de gases de efeito estufa
Por Daniela Chiaretti, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação/Euronav

O acordo fechado na sexta-feira (07) em Londres sobre transporte marítimo internacional tem potencial de alterar a rota do comércio mundial. Além disso, definirá investimentos em combustíveis alternativos, deve afetar a estrutura dos portos e a logística do setor. Está sendo considerado um acordo histórico pelos governos, embora não ambicioso o suficiente na visão dos ambientalistas. Pode ser o maior pacto climático de 2023.

“O acordo terá medidas de grande impacto na economia global e na forma de usar os nossos mares”, traduz um negociador. “O texto foi aclamado. É um acordo extraordinário porque manteve todos ‘no mesmo barco’”.

“Todos” inclui o Brasil, a China, os Estados Unidos, a União Europeia, a Índia, o Japão, o Reino Unido, o México, o Canadá, a Noruega e as pequenas ilhas do Pacífico, por exemplo.

Ontem, último dia da rodada de negociação dos 173 países-membros da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), concordaram com um texto em que o pico das emissões do transporte marítimo internacional aconteça o mais rápido possível e que se alcance o net-zero “perto de 2050”.

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio global. Entre 80% e 90% de todas as mercadorias, incluindo alimentos e remédios, são levadas por navios. O setor é responsável por 3% das emissões globais de gases-estufa, algo equivalente às da Alemanha, a maior economia da zona do euro.

Da mesma forma que a aviação, o transporte marítimo internacional ficou fora do Acordo de Paris, porque as emissões dos navios não acontecem apenas dentro de jurisdições nacionais.

O acordo de descarbonização do setor marítimo internacional recebeu críticas dos ambientalistas, que esperavam algo mais forte e em sintonia com limitar o aquecimento da temperatura em 1,5°C.

O impasse ocorreu principalmente no que acontece até 2050 e como se chegará lá. Alguns países queriam metas para 2030 e 2040. “O que adianta ter metas super rígidas que não podem ser cumpridas?”, questiona um diplomata.

O acordo tem linguagem flexível, o que permite múltiplas interpretações e é o alvo das críticas. Os termos vagos possibilitaram, contudo, que países como a China e a Índia aceitassem os compromissos.



Ficou acordado ter “indicative checkpoints” para 2030 e 2040, o que quer dizer pontos de referência. A redução seria de 20% tentando chegar a 30% em 2030 e 70% tentando chegar a 80% em 2040.

Para o Brasil, distante de seus principais mercados, era fundamental ter todos os países com os mesmos objetivos e evitar que a distância aos mercados compradores possa representar uma desvantagem competitiva.

As decisões que vêm pela frente são fundamentais. A IMO define que qualquer medida adotada tem que passar antes por uma análise abrangente de impactos.

Há vários cenários a serem analisados para que o setor alcance emissões líquidas-zero em 2050. A base dos cenários são as diferentes propostas dos países.

As ilhas do Pacífico, por exemplo, defendem uma taxa universal para a emissão de carbono. O Japão colocou sobre a mesa algo diferente – uma taxa, mas com possibilidade de retorno sob certos critérios.

Brasil no acordo

O Brasil defende incentivos econômicos para medidas técnicas. A proposta brasileira é que se estabeleça um nível obrigatório de redução de emissões para todos - de 35% até 2030, por exemplo. Para incentivar os que investirem primeiro estabelece-se um “benchmark”.

O país que conseguir cumprir a exigência, ganha unidades excedentes que pode vender a quem tiver mais dificuldade ou permanecer com o crédito para o futuro.

Trata-se da combinação de elementos técnicos, que reduzam ao máximo a emissão dos navios, junto a uma diretriz econômica, como um sistema de precificação de carbono, por exemplo.

A intenção é estimular a descarbonização do setor incentivando os países a investirem em medidas de redução de emissões e em combustíveis mais limpos. A estratégia busca, ao mesmo tempo, que se evite penalizar os mais distantes.

A ideia é reduzir efeitos desproporcionais entre países, principalmente os em desenvolvimento. Se o impacto resultar, por exemplo, em um aumento abrupto do frete, o comércio e a segurança alimentar global podem ser impactados. Um imposto universal poderia ser sinônimo de “uma taxa sobre a distância”, diz um negociador.

Combustíveis alternativos aos fósseis, como metanol ou amônia serão analisados.

Em Londres, os países acertaram um cronograma de adoção das medidas. Na primeira reunião de 2024, na primavera do hemisfério Norte, os países examinarão os impactos do estudo da IMO. Na segunda reunião, no segundo semestre, definirão as melhores opções.

As medidas serão adotadas em 2025, com um período de carência de 16 meses. Passarão a ser normas internacionais a partir de 2027. O acordo fechado ontem em Londres é um avanço sobre o pacto anterior, de 2018. Ali, os países definiram 40% de redução na intensidade das emissões em 2030 e net-zero até o fim do século. O esforço, agora, é por uma meta absoluta.

O acordo definido ontem às margens do Tâmis acelerou em 50 anos a descarbonização do transporte marítimo internacional.

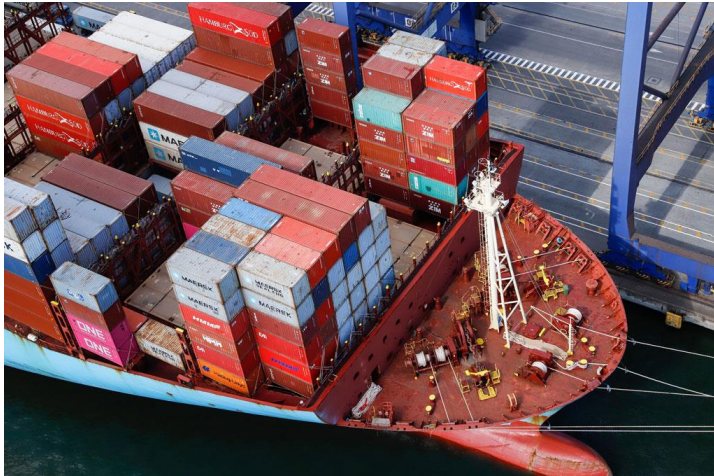
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA DE CONTÊINERES INTELIGENTES AUMENTARÁ 6 VEZES NOS PRÓXIMOS 5 ANOS

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 10/07/2023 - 22:09



Prevê-se que a frota global de contêineres habilitados para telemática cresça seis vezes nos próximos cinco anos e represente 30% da frota global até 2027. Esta é uma das principais conclusões do relatório anual de revisão e previsão 2023/24 do Container Census & Leasing publicado recentemente pela Drewry.

Os contêineres inteligentes ganharam destaque nos últimos anos, uma tendência que se acelerou após o início da pandemia da Covid-19 e a consequente interrupção da cadeia de suprimentos, que destacou a necessidade de melhor visibilidade da carga

para lidar com tempos de trânsito mais longos e voláteis. Espera-se que o ritmo de adoção de contêineres inteligentes acelere nos próximos cinco anos, à medida que os custos dos dispositivos caem.

Um contêiner se torna 'inteligente' quando equipado com um dispositivo telemático que fornece rastreamento e monitoramento em tempo real. Isso permite que os operadores aumentem o tempo de giro de seus contêineres e, assim, melhorem a disponibilidade do equipamento. Ele também permite que os beneficiários da carga entendam a localização e o status de sua carga para que possam controlar melhor suas cadeias de suprimentos.

A Drewry estima que, até o final de 2022, cerca de 5,6% da frota global de contêineres foi equipada com dispositivos de tecnologia inteligente. A aceitação varia consideravelmente por tipo de equipamento, com penetração já forte em contêineres refrigerados e intermodais, mas bem menor no setor de carga seca.

Mais da metade da frota de contêineres refrigerados e terrestres intermodais está habilitada de forma inteligente.

A Drewry prevê que o número de contêineres inteligentes na frota global chegará a mais de 10 milhões de unidades, representando até 30% dos estoques mundiais do equipamento.

A aceleração dos equipamentos inteligentes, avalia a Drewry, será impulsionada pela aceitação crescente na frota de contêineres secos, onde a penetração atualmente é de apenas 0,7%. Várias operadoras, incluindo a Hapag-Lloyd e a japonesa ONE, se comprometeram publicamente a equipar toda a sua frota de contêineres com dispositivos inteligentes.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 10/07/2023

MAERSK RECEBE O PRIMEIRO PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A METANOL DO MUNDO

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL* 10/07/2023 - 21:58



A Maersk recebeu nesta segunda-feira (10) o primeiro porta-contêineres movido a metanol do mundo. Com motor bicombustível, o navio foi construído pelo estaleiro Hyundai Mipo, na Coreia do Sul.

A entrega ocorre apenas dois anos após a encomenda. A atual carteira global de construção de navios a metanol já ultrapassa mais de 100 navios, de acordo com dados da DNV.

A maior dos detalhes do navio, incluindo o anúncio oficial de seu nome, permanece em segredo até uma celebração marcada para

Copenhague em 14 de setembro, como parte de uma semana de festividades programada pela companhia de navegação. Antes disso, o navio fará uma viagem de aproximadamente 11.000 milhas náuticas da Coreia do Sul para a Europa. A Maersk e a fornecedora de combustível OCI Global anunciaram que garantiram um suprimento suficiente de metanol verde para abastecer a primeira viagem.

Oficialmente conhecido como Newbuilding Project Solstice e HMD Hull #4168, o pedido foi feito no final de junho de 2021. A Maersk informou que a embarcação é um navio alimentador para operar em suas rotas no Báltico. Tem 171,9 metros de comprimento com uma boca de 32 metros e uma capacidade nominal de 2.100 TEUs, incluindo 400 plugues frigoríficos.

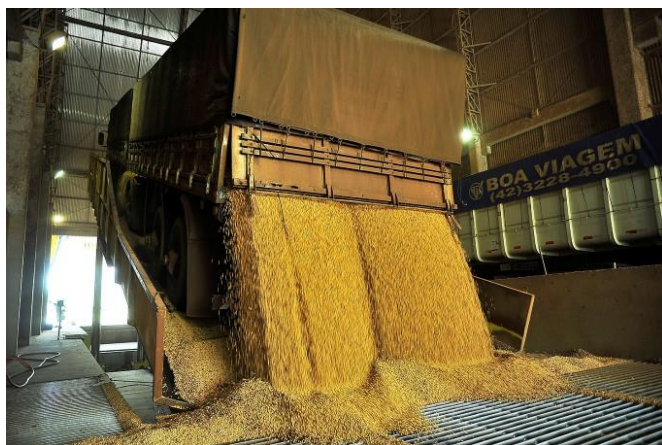
Embora o nome não tenha sido anunciado, o sinal AIS da embarcação agora é "Laura Maersk". A embarcação está registrada na Dinamarca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

DIRETOR DIZ QUE ANTT DÁ ATENÇÃO ESPECIAL A ACESSOS PORTUÁRIOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10/07/2023 - 21:42



Arquivo/Divulgação

Luciano Silva destacou que discussão sobre traçado e antecipação de investimentos da BR-163 vai melhorar capacidade do porto de Miritituba

O diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Luciano Lourenço da Silva, disse, nesta segunda-feira (10), que a autarquia vem dando atenção especial a problemas logísticos que prejudicam o acesso e, consequentemente, o potencial de escoamento da produção e de crescimento dos portos. Ele

citou o Porto de Miritituba (PA), cujo acesso aos portos depende da concessão da BR-163, que liga Mato Grosso ao Pará. Atualmente, está em discussão o traçado e uma antecipação do investimento para melhorar a capacidade do porto.

Silva explicou que a ANTT vem dialogando com o setor produtivo e que chegou à conclusão que era necessário alterar o traçado desse acesso ao porto para melhor o atendimento aos usuários, a fim de evitar filas e melhorar a fluidez do tráfego pela rodovia. Na semana passada, o novo acesso recebeu declaração de utilidade pública, o que deve beneficiar produtores de soja, principalmente do norte mato-grossense e do sul do Pará. "Estamos em negociação com a concessionária para que possamos adiantar esse investimento e materializar esse traçado", afirmou.

“Temos nos deparado com algumas demandas, temos dado atenção especial (...) De nada adianta ter estrutura gigantesca no porto, se os acessos não derem logística e condições suficientes para que nossa produção chegue aos portos”, acrescentou Silva, que participou do fórum regional de logística, infraestrutura e transportes (Sul Export).

Na abertura do evento, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, avaliou que o desenvolvimento da malha logística dá a possibilidade de os clientes escolherem a melhor rota de escoamento da carga. Ele considera que não existe mais nenhum cliente ‘refém’ de determinado porto, como há 10 ou 15 anos. Garcia destacou que, apesar de ter 5 quilômetros de cais, os portos paranaenses conseguiram movimentar 58 milhões de toneladas no último ano.

A Portos do Paraná tem expectativa romper a barreira de 60 milhões de toneladas esse ano. “Se entendermos que os estados buscam se posicionar na região Sul — e o Paraná está espremido entre grandes complexos [portuários] — temos que trabalhar desenvolvendo estratégias e negócios para que os usuários entendam o porto como opção”, analisou.

Acessos aquaviários

A região Sul tem os dois primeiros projetos de concessão de canal de acesso, para os portos de Paranaguá (PR) e de Itajaí (SC). O primeiro, desenvolvido há mais de dois anos, pela Portos do Paraná, está com o processo mais adiantado. O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, destacou que a modelagem em andamento pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Infra S/A tem a colaboração das autoridades portuárias delegadas e que a licitação será promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

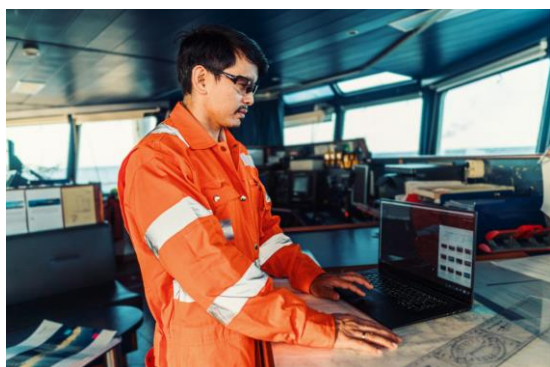
“Paranaguá e Itajaí são duas importantes experiências de modelagens. Estamos fazendo e vamos ‘startar’ os processos graças ao trabalho das autoridades portuárias (...). Isso mostra o caráter nacional que o modelo de gestão que queremos para o futuro deste país”, defendeu Pierdomenico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

DISPONIBILIDADE DE OFICIAIS DE MARINHA CAI DRASTICAMENTE NO MUNDO

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/07/2023 - 21:20



O déficit de oficiais de marinha mercante atingiu um recorde e não deve melhorar, segundo a consultoria de navegação global Drewry. Como consequência, os custos com custos de tripulação devem subir.

O déficit de disponibilidade de oficiais em 2023 aumentou cerca de 9% no mercado global, o que representa um aumento acentuado em relação ao déficit de 5% do ano passado. É o nível mais alto desde que a Drewry começou a analisar o mercado marítimo há 17 anos.

Níveis de déficit semelhantes são previstos para o período entre 2023 e 2028 com base na disponibilidade de novos marítimos no período. Embora esses níveis de déficit sejam baseados no número de embarcações, juntamente com suposições sobre os níveis de tripulação, eles indicam claramente que o mercado de trabalho marítimo tornou-se particularmente restrito, segundo a Drewry, com implicações importantes para recrutamento e retenção, bem como custos de pessoal.

Embora 2020 esteja cada vez mais para trás, os efeitos da Covid-19 ainda persistem, pois não só tiveram um impacto substancial no treinamento de tripulação como também no apelo geral do trabalho no mar.

Isso se deveu principalmente às várias histórias de tripulações presas a bordo de embarcações, muitas vezes em condições terríveis. Como resultado, a importância do bem-estar ganhou novo destaque na retenção de funcionários

Para a consultoria Drewry, a tendência de olhar além dos salários está se tornando mais forte a cada dia. Bons canais de comunicação com as famílias em casa, instalações confortáveis a bordo e um ambiente de trabalho favorável estão ganhando importância.

O período mais desafiador da pandemia mal havia terminado quando a erupção da guerra Rússia-Ucrânia criou novos desafios no recrutamento de marítimos, com muitas tripulações experientes voltando para casa para se juntar às forças armadas.

Embora a tripulação de embarcações seja um desafio nos próximos anos, especialmente no que diz respeito à disponibilidade de oficiais, o crescimento acelerado da frota global de embarcações oceânicas tornará a situação ainda mais difícil, finaliza a consultoria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

TRANSPORTE INTERIOR APRESENTA BALANÇO POSITIVO ENTRE JANEIRO E MAIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/07/2023 - 20:18



Soja é a mercadoria mais transportada no período e Terminal de Trombetas se destaca na movimentação

De janeiro a maio o transporte de carga por vias interiores no país somou 51,62 milhões de toneladas. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O número representa um aumento de 7,34% em comparação ao mesmo período do ano anterior. Além disso, praticamente todas as regiões hidrográficas

brasileiras apresentaram balanço positivo.

O principal destaque fica para a região hidrográfica amazônica, em que foram transportadas 32,52 milhões de toneladas entre janeiro e maio de 2022, representando uma variação positiva de 10% em comparação ao mesmo período do ano anterior. A região hidrográfica foi responsável ainda por quase dois terços de todo o transporte feito por vias interiores.

A região hidrográfica do Paraguai foi o principal destaque percentual ao longo deste período, com crescimento de 52,9% (mais de 3,3 milhões de toneladas transportadas). Na região hidrográfica do Tocantins-Araguaia, responsável por um terço de todo o transporte do período, foram transportadas 19 milhões de toneladas, um aumento de 0,8% quando comparado com os cinco primeiros meses do ano anterior.

A mercadoria que apresentou maior crescimento percentual entre janeiro e maio foi o milho, que cresceu 103,37% em comparação ao mesmo período de 2022. Ao todo, foram 3,22 milhões de toneladas da mercadoria transportadas.

Já a mercadoria mais transportada foi a soja com quase 20 milhões de toneladas, representando uma variação positiva 17,16% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Outro destaque fica para o transporte de bauxita. Durante este período foram transportadas 7,42 milhões de toneladas. O número representa um crescimento de 5,67% em comparação a 2022.

Terminais

A instalação portuária interior de destaque de movimentação neste período foi Terminal Trombetas (PA) que movimentou quase 7 milhões de toneladas, registrando crescimento de 11%.

O Terminal Hidrovias do Brasil Miritituba (PA) registrou um aumento de 18%, com movimentação de mais de 5,19 milhões de toneladas nos cinco primeiros meses do ano. O terceiro do pódio dos maiores movimentadores que registraram crescimento é o Porto de Santarém (PA).

A navegação de longo curso em vias interiores representou mais de 24 milhões de toneladas de janeiro a maio (alta de 12,66%). A navegação interior, por sua vez, apresentou 17,9 milhões de toneladas transportadas (variação positiva de 8,9% em comparação ao mesmo período de 2022), enquanto a Cabotagem em vias interiores 9,6 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

CDFMM PREVÊ PRIMEIRA REUNIÃO ORDINÁRIA DO ANO PARA 14 DE SETEMBRO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10/07/2023 - 18:34



Arquivo/Divulgação

Agenda anterior previa reuniões em março e julho. Continuam vagos nomes de representantes da Petrobras, que serão indicados pela companhia

A primeira reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante em 2023 está prevista para o próximo dia 14 de setembro, de acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos. Caso confirmada a realização, o encontro marcará também a primeira sessão do CDFMM no terceiro

mandato do governo Lula (PT), já com a nova formação. No MPor, havia intenção de que essa reunião ordinária (52^a) fosse realizada em junho. Pelo cronograma anterior, as demais reuniões ordinárias de 2023 deveriam ocorrer nos dias 6 de julho (53^a), com recebimento de novos projetos até 8 de maio, e 23 de novembro (54^a), com envio de pleitos para financiamento de novos projetos até 25 de setembro.

Inicialmente, havia expectativa por parte do ministério de que fossem realizadas três reuniões para análise de projetos em 2023, conforme ocorreu nos últimos anos e como estava previsto no calendário estabelecido na última reunião realizada no ano passado. A primeira reunião do conselho em 2023, que ocorreria em março, foi adiada por conta da organização dos novos membros, incluindo a indicação dos cargos de presidente e seu suplente. Um dos motivos para a demora foi a reforma ministerial, que recriou ou reestruturou as pastas, mexendo no número de cadeiras de algumas representações do CDFMM.

Em maio, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) editou uma portaria atualizando a lista de titulares e suplentes do conselho diretor do FMM. A portaria confirmou Roberto Gusmão, secretário-executivo da pasta, e Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de portos e transportes aquaviários, como representantes da pasta no conselho, que haviam sido designados por meio de portaria publicada em abril. Os mandatos dos conselheiros terão a duração de dois anos, contados a partir da publicação.

Continuam vagos os nomes dos dois representantes da Petrobras, que ainda serão indicados pela companhia. O ministério informou à reportagem que o conselho diretor do fundo setorial não havia recebido a indicação do representante da Petrobras. Até o fechamento da reportagem, a empresa não havia comentado sobre a situação dessa indicação. A página do FMM no site do ministério está desatualizada. Nela, constam como representantes da Petrobras no CDFMM os nomes de Jair Toledo de Souza como conselheiro titular e Roberto David Mendes da Silva como conselheiro suplente.

Em 2022, o ministério contabilizou a conclusão de 108 obras com apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Os projetos correspondem a 103 reparos e outros serviços, além de 5 construções de embarcações, que somam investimentos de R\$ 907,5 milhões em recursos aprovados pelo conselho diretor do fundo setorial. Os projetos elencados correspondem principalmente a obras de construção, reparo e conversões de embarcações de apoio portuário, de apoio marítimo e de navegação interior em estaleiros de grupos verticalizados, no Sul e Sudeste, e em instalações das regiões Norte e Nordeste.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

PORTOS E TERMINAIS MOVIMENTARAM 495,7 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A MAIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/07/2023 - 21:37



Terminal de Ponta da Madeira

Movimentação portuária de janeiro a maio somou 495,7 milhões de toneladas, 4,37% mais do que o mesmo período de 2023. Os TUPs foram responsáveis por movimentar 322,5 milhões de toneladas, 5,09% a mais no período. Os portos públicos movimentaram 173,3 milhões de toneladas, aumento de 3,06% em relação a janeiro-maio de 2022.

Os graneis sólidos somaram 294,2 milhões de toneladas, 7,28% mais do que janeiro a maio de 2022. Graneis líquidos somaram 127,5 milhões de toneladas, aumento de 4,1% se comparado aos primeiros cinco meses do ano passado.

As cargas containerizadas somaram 49,1 milhões de toneladas de janeiro a maio, desempenho 6,45% pior do que o mesmo período em 2023. A carga geral também sofreu decréscimo, de 3,23% no período, somando 24,9 milhões de toneladas.

O TUP Terminal de Ponta da Madeira, líder em tonelagem, movimentou 55 milhões de toneladas no período, 7,6% menos do que janeiro a maio de 2022. O Porto de Santos foi responsável por movimentar 51 milhões de toneladas, ficando 1,2% abaixo do período no ano passado.

O longo curso movimentou 343 milhões de toneladas de janeiro a maio, 5,12% mais do que o mesmo período em 2022. A cabotagem acresceu de 1,74% período a período comparado, com 84,4 milhões de toneladas. A navegação fluvial foi responsável por movimentar 51,2 milhões de toneladas, mais 6,53% em comparação a janeiro/maio de 2022.

As importações refluíram 3,82% no período e as exportações aumentaram 7,43%.

Em maio, exclusivamente, portos e terminais movimentaram 113,2 milhões de toneladas, 10,43% mais do que o mesmo mês de 2022.

Maio de 2023/maio de 2022

- Graneis sólidos: 71,4 milhões de toneladas (+17,73%)
- Graneis líquidos: 26,5 milhões de toneladas (+3,12%)
- Carga containerizada: 10,8 milhões de toneladas (-4,71%)
- Carga geral: 4,6 milhões de toneladas (-6,68%)
- Longo curso: 80,5 milhões de toneladas (+12,71%)
- Cabotagem: 17,6 milhões de toneladas (+1,3%)
- Navegação fluvial: 11,9 milhões de toneladas (+17,44%)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

APS VAI RETIRAR O NAVIO 'PROFESSOR BESNARD' DO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/07/2023 - 21:02



Navio Professor Besnard - foto Paulo Silveira - divulgação Autoridade Portuária de Santos

Remoção do navio é essencial para revitalização do cais histórico do porto santista

O navio "Professor Besnard", conhecido pelas inúmeras viagens à Antártica, será desmantelado e retirado da área onde será implementado o futuro Parque Valongo, no Porto de Santos. A embarcação representa um risco ambiental e não tem mais condições de navegabilidade.

Esta é a decisão do Tribunal de Justiça do estado de São Paulo, acordada com a Autoridade Portuária de Santos (APS), autora da ação de remoção. O custo do serviço deve ser pago pela Prefeitura de Ilhabela, dona do navio.

“A remoção do navio é um passo importante para todo o projeto de revitalização e uso público do trecho do cais compreendido entre os armazéns 1 ao 7 do Porto de Santos, a ser executado pela Prefeitura de Santos e pela autoridade portuária”, afirmou o presidente Anderson Pomini da APS, lembrando que o navio está sem uso desde 2008 e já cumpriu sua missão por 40 anos realizando mais de 150 viagens ao continente gelado.

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) atesta, baseada em laudo do tecnólogo naval Ismaelso Zanetti Júnior, que o navio não tem condições de navegabilidade para que possa ser rebocado à Ilhabela para atender a proposta inicial, que seria afundá-lo de forma controlada para criar recifes artificiais.

A Justiça deixou claro os riscos do afundamento: “O afundamento de estrutura totalmente contaminada está fora de cogitação, agora sim, sob pena de risco efetivo ao meio ambiente natural”. E informou, ainda, que a preservação da memória do navio foi providenciada pela Universidade de São Paulo (USP), que já tinha removido “todo o material de interesse histórico da embarcação para seu próprio museu, sobrando praticamente apenas a carcaça”.

Agora, a APS informará a Prefeitura de Ilhabela sobre o custo do desmantelamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023

‘ABANDONO DO PARQUE INDUSTRIAL SERIA IRRESPONSABILIDADE’, AVALIA SINAVAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 07/07/2023 - 22:40



Arquivo/Divulgação

Vice-presidente do sindicato destacou que maiores estaleiros do Brasil somam 700.000 toneladas de aço de capacidade anual de processamento e que instalações estão preparadas para absorver futuras demandas

Na semana em que foi lançada, na Câmara dos Deputados, a frente parlamentar mista em defesa da indústria naval, o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore reforçou, em sua fala no evento, que o Brasil possui polos de construção com alta capacidade produtiva que foram incentivados com recursos públicos e que estão



disponíveis e preparados para absorver futuras demandas que o atual governo sinaliza que pretende fomentar. De acordo com o Sinaval, os oito maiores estaleiros do Brasil somam capacidade anual de processamento de 700.000 toneladas de aço.

O sindicato estima que, entre 2005 e 2012, foram investidos mais de US\$ 6 bilhões nesses parques industriais, com destaque para as plantas nos estados de Pernambuco, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. “Esse parque industrial existente não pode ser abandonado, seria irresponsabilidade”, disse o vice-presidente do Sinaval, Fabio Vasconcellos, durante o lançamento da frente parlamentar.

Os estaleiros consideram que algumas medidas de curto e médio prazo nas áreas de infraestrutura, segurança e gestão governamental devem ser priorizadas para assegurar demanda estruturada de longo prazo para a construção naval. Vasconcellos ressaltou que estaleiros em funcionamento em estados de diferentes regiões do país trabalham para 13 tipos de embarcações. “É fundamental o estabelecimento de políticas públicas, sobretudo uma política industrial que protege e incentiva a indústria naval brasileira”, defendeu.

Vasconcellos mencionou que, entre os anos 2000 e 2013, o setor cresceu em média 19,5% ao ano, segundo dados do Ipea, alcançando o pico de 82.470 empregos em dezembro de 2014. “Infelizmente, o desmantelamento da indústria por quem se preocupou muito mais com a exposição midiática do que com desenvolvimento e geração de empregos, somados a uma política irresponsável de abertura indiscriminada do mercado e à flexibilização de regras de conteúdo local, nos fizeram retroceder mais de 20 anos, com perda de mais de 60.000 empregos diretos e 180.000 empregos indiretos, afetando 240.000 famílias brasileiras”, afirmou.

O entendimento do Sinaval é que todos os países líderes da construção naval no mundo, como Estados Unidos, China, Japão, Coreia e Cingapura, contam com forte participação de seus respectivos governos nos incentivos à atividade. “Os EUA, exemplo de liberalismo econômico, proibem (Jones Act) a importação de navios para navegação entre portos americanos. Tais navios devem ser obrigatoriamente construídos em estaleiros americanos e tripulados por americanos”, citou Vasconcellos.

Ele acrescentou que na China, na Coreia e no Japão existe participação direta de subsídios dos governos aos estaleiros locais. Os construtores consideram importante a reedição de programas para renovação da frota, como o Promef (petroleiros) e Prorefam (barcos de apoio marítimo), além de um instrumento similar ao fundo garantidor para a construção naval e offshore e do fortalecimento da proteção de bandeira no arcabouço legal brasileiro.

Para o Sinaval, a reativação da indústria naval e offshore passa pela recuperação dos pilares que sempre a sustentaram: política de conteúdo local de Estado, associada a formas de contratação com abertura de oportunidades às empresas brasileiras que sejam compatíveis com a capacidade técnica e financeira das empresas, bem como previsibilidade nas demandas do sistema Petrobras e da Marinha do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 115/2023
Página 72 de 72
Data: 10/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fonte : InforMS
Data: 10/07/2023